

西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の整備基本計画
(新井薬師前駅・沼袋駅周辺)

平成22年(2010年)8月
中野区

目 次

1.	はじめに.....	1
2.	対象地区.....	1
3.	関連計画.....	2
	(1) 西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差化計画	2
	(2) 西武新宿線沿線まちづくり計画	3
	(3) 西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備方針	6
4.	地区の概況	8
	(1) 都市計画など	8
	(2) 道路状況	10
5.	駅周辺の交通状況	11
	(1) 現況駅乗降人員	11
	(2) 現行バス運行状況	12
	(3) 駅周辺バス利用状況	14
	(4) 駅前交通状況	15
	(5) 駅付近交差点歩行者交通状況	16
6.	駅周辺の交通環境の課題	18
7.	関連街路（アクセス道路）の基本検討.....	20
	(1) ルートおよび区間設定	20
	(2) 重視する機能	21
	(3) 各区間の特徴	22
	(4) 各区間の横断面構成案	23
8.	駅前広場の基本検討.....	26
	(1) 駅前広場の機能について	26
	(2) 将来駅乗降客数の推計	26
	(3) 交通施設の検討	30
	(4) 駅前広場面積の試算	31

(5) 駅前広場の位置について	32
9. 整備イメージ.....	34
(1) 新井薬師前駅周辺	34
(2) 沼袋駅周辺	35
10. 整備の進め方.....	36
(1) 基盤施設整備の基本的な考え方	36
(2) 基盤施設整備にあわせたまちづくりの基本的な考え方	36
(3) 基盤施設整備にあわせたまちづくりの取り組み方	37
(4) 整備の流れ	42

1. はじめに

本計画では、「西武新宿線沿線まちづくり計画」（平成 21 年 11 月）及び「西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備方針」（平成 22 年 1 月）に基づき、新井薬師前駅、沼袋駅各駅周辺地区で区が整備すべき各駅前広場の機能、規模及び関連街路の横断面構成や幅員など基本的なスペックの検討を行う。

さらに、これら駅前広場や関連街路の整備に伴う周辺市街地の再建方策について検討を行い、合わせて基盤施設整備の基本的な計画とする。

なお、本計画は、中野区の基盤施設整備の案として示すものであり、本基本計画に基づき関係機関との協議、調整や地元住民との意見交換などを行いながら、都市計画をはじめ具体的な検討を進めるものである。

2. 対象地区

本計画の対象地区は、図 2-1 に示す西武新宿線新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地区とする。

図 2-1 対象地区



3. 関連計画

(1) 西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差化計画

東京都を事業主体として、西武新宿線の中井駅～野方駅間（事業区間約 2.4 km）について、鉄道を地下化する。平成 20 年に新規着工準備個所として国より採択を受け、平成 22 年 2 月には都市計画素案説明会を開催した。

図 3-1 西武新宿線連続立体交差事業の概要



(2) 西武新宿線沿線まちづくり計画（平成 21 年 11 月）

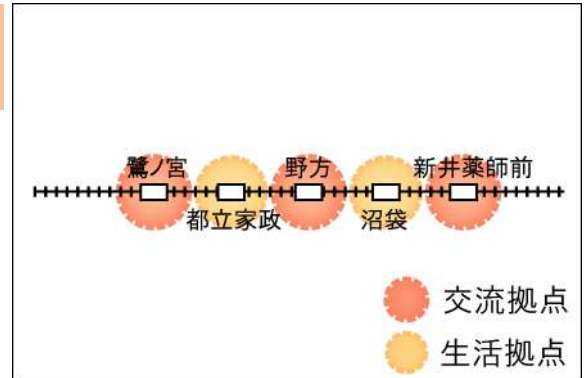
区では、西武新宿線の連続立体交差事業を一つの契機として、沿線地域での課題解消を図りまちづくりを進めるため、平成 16 年より行われた沿線各駅の勉強会での議論などをもとに、平成 21 年 11 月に「西武新宿線沿線まちづくり計画」を策定した。

①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

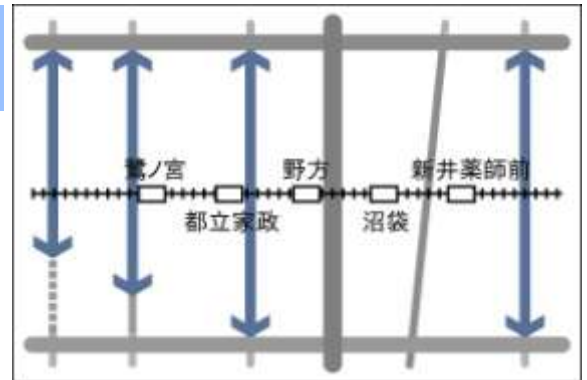
- 各地区の個性が感じられる空間づくり・にぎわいづくり
- 生活利便施設の集積やユニバーサルデザインの充実



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ます

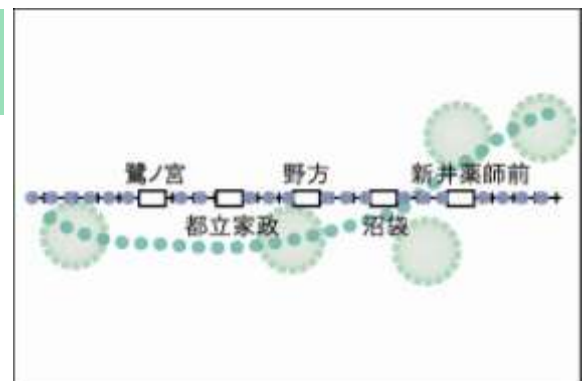
- 骨格となる道路ネットワークを整え、沿線地域全体の歩行者・自転車の交通環境の改善



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します

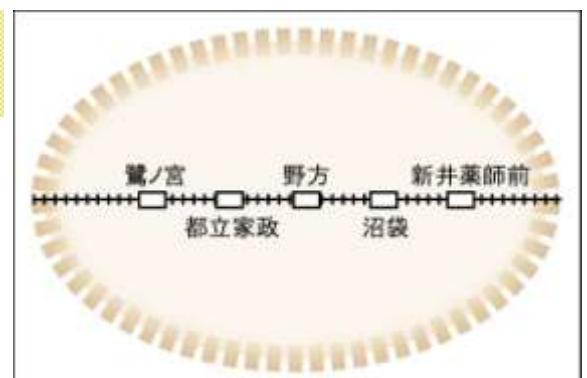
- 自然を楽しみながら東西駅間を巡る軸線の形成
- 関係者との協議により鉄道敷きや鉄道沿いの空間活用の可能性を検討



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ります

- 避難経路や緊急車両の進入路、延焼遮断機能の確保
- 沿道建物の不燃化促進など、地域全体の防災性向上を図る



②各駅周辺地区のまちづくり方針

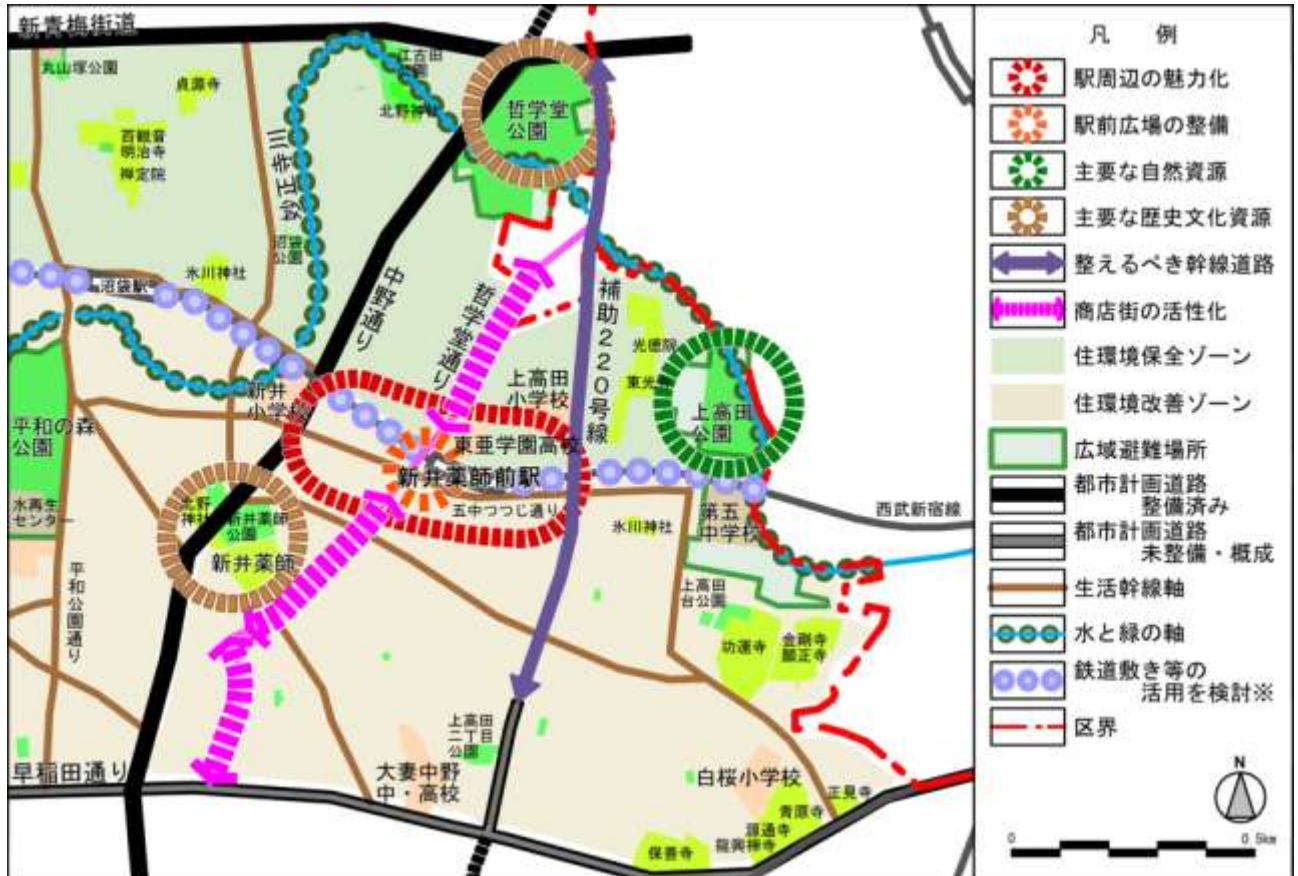
1) 新井薬師前駅周辺地区

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す。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す。

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

主なまちづくり方針

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
商店街の活性化	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
災害に強い市街地へ改善	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
歴史文化資源の保全と活用	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



※活用の可能性は関係機関との協議による

2) 沼袋駅周辺地区

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ます。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、子供の遊び場にもなっています。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す。

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

主なまちづくり方針

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
商店街の活性化	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物できる空間を確保する
災害に強い市街地へ改善	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
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



※活用の可能性は関係機関との協議による

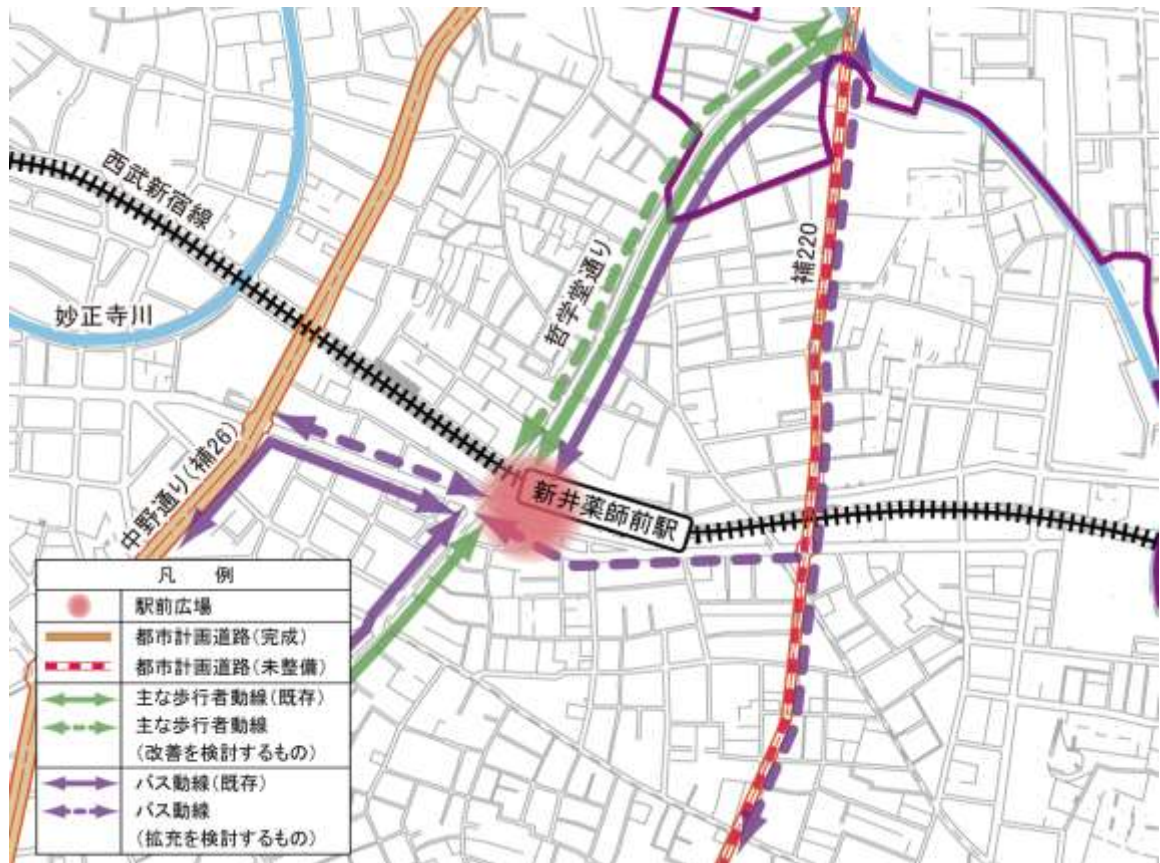
(3)西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備方針（平成 22 年 1 月）

西武新宿線沿線まちづくり計画の具体化への第一歩として、平成 22 年 1 月に連続立体交差事業の新規着工準備箇所として採択を受けた新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地区について、基盤施設に関する整備方針を決定した。

この方針では、駅前広場や関連街路を都市施設として都市計画決定し整備を図ることや、補助 220 号線の事業化などを基本としたうえで、両駅について以下の整備方針を示している。

■新井薬師前駅

図 3-3 新井薬師前駅周辺の基盤施設の整備方針



- 補助 220 号線の整備による道路ネットワークの構築により周辺交通環境の改善を図る
- 必要な交通結節機能と地域の交流拠点としての機能等を持った駅前広場を整備する
- 哲学堂通りについては歩行者空間に配慮した整備を検討する

■沼袋駅

図3-4 沼袋駅周辺の基盤施設の整備方針



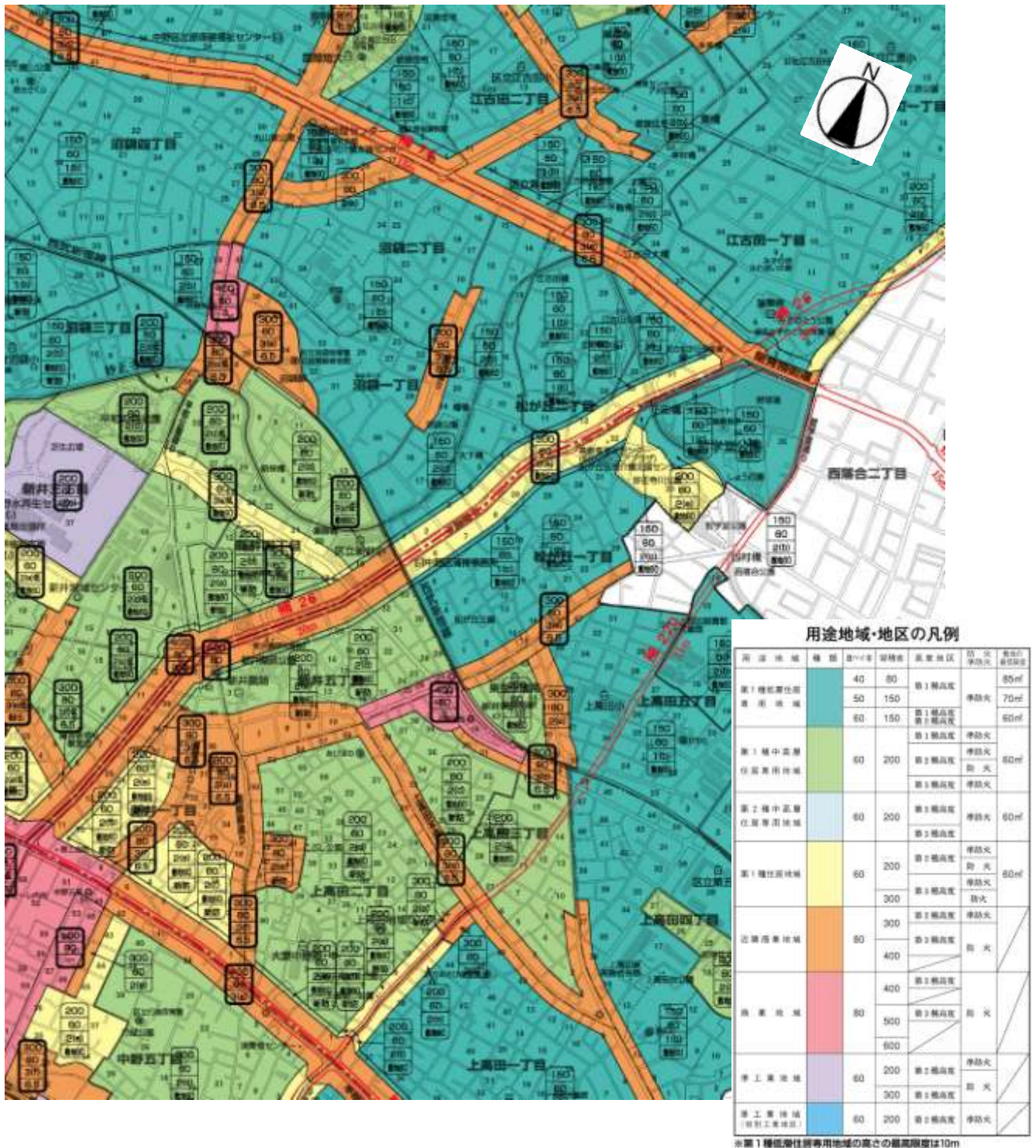
- バスルートの相互通行化及び歩行者空間の確保など利便性、安全性の向上を図る
- 必要な交通結節機能と地域コミュニティ、地域防災等に配慮した駅前広場を整備する
- 基盤整備に際しては街の再編・再生に配慮した方策を合わせて検討する

4. 地区の概況

(1) 都市計画など

両駅周辺とも商業地域、近隣商業地域が指定されているが、既存商店街を中心とした沿道指定(20m)である。後背地は第1種中高層住居専用地域及び第1種低層住居専用地域となっており、特に沼袋では大部分が第1種低層住居専用地域となっている。

図4-1 用途地域図(抜粋)

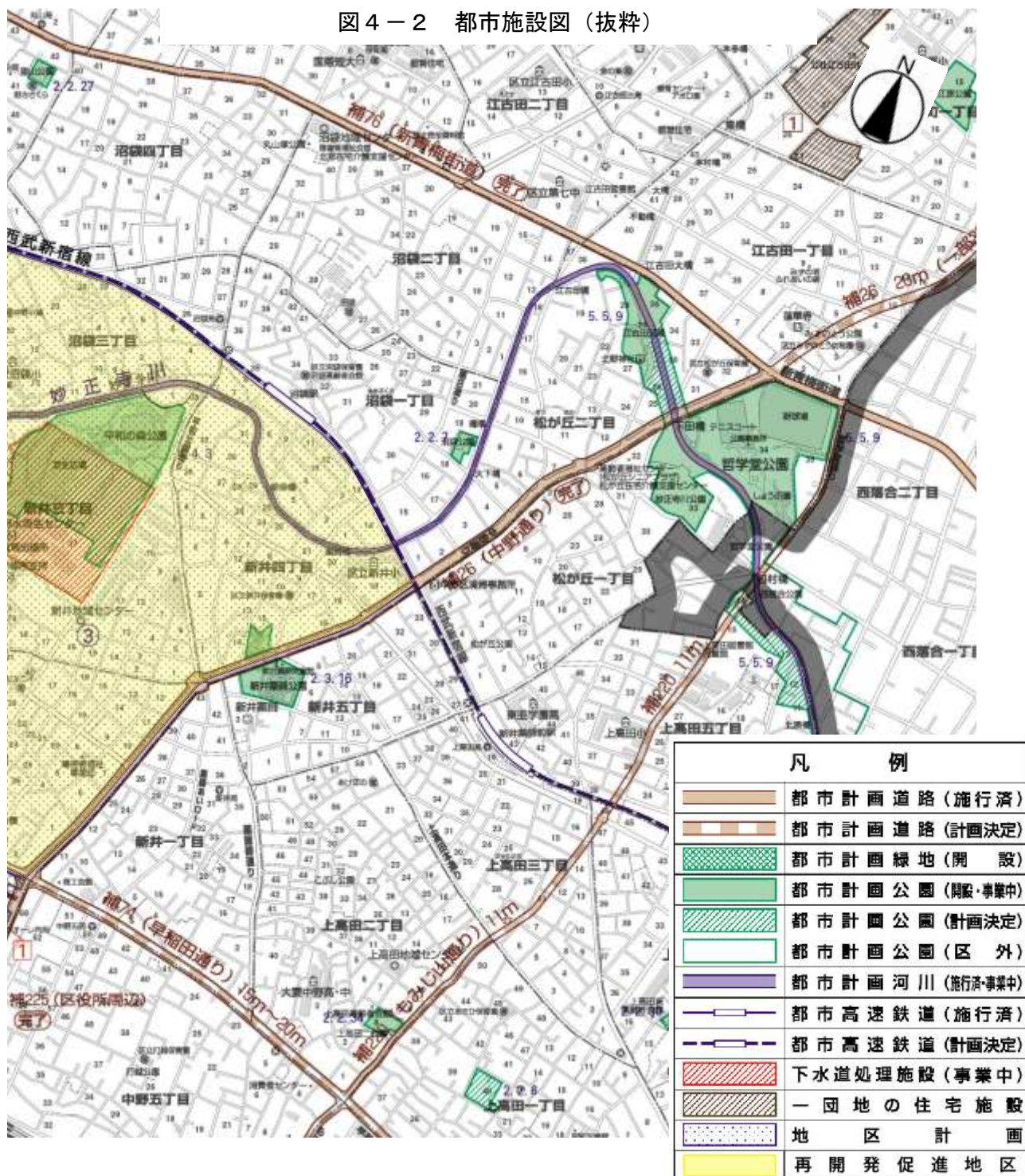


沼袋駅の西武新宿線南側は都市再開発方針における再開発促進地区の指定(平成16年4月)が、新井薬師前駅の鉄道南側は同方針における再開発誘導地区が指定(平成16年4月)されており、沼袋駅南側は平和の森公園周辺地区地区計画(平成5年11月)が決定されている。

都市計画施設としては、両駅の間を南北に都市計画道路補助第26号線が、新井薬師前駅東側を南北に同補助第220号線が決定されている。

補助26号線は完成区間となっているが、補助220号線は概成区間を含め未整備の状態である。

図4-2 都市施設図(抜粋)

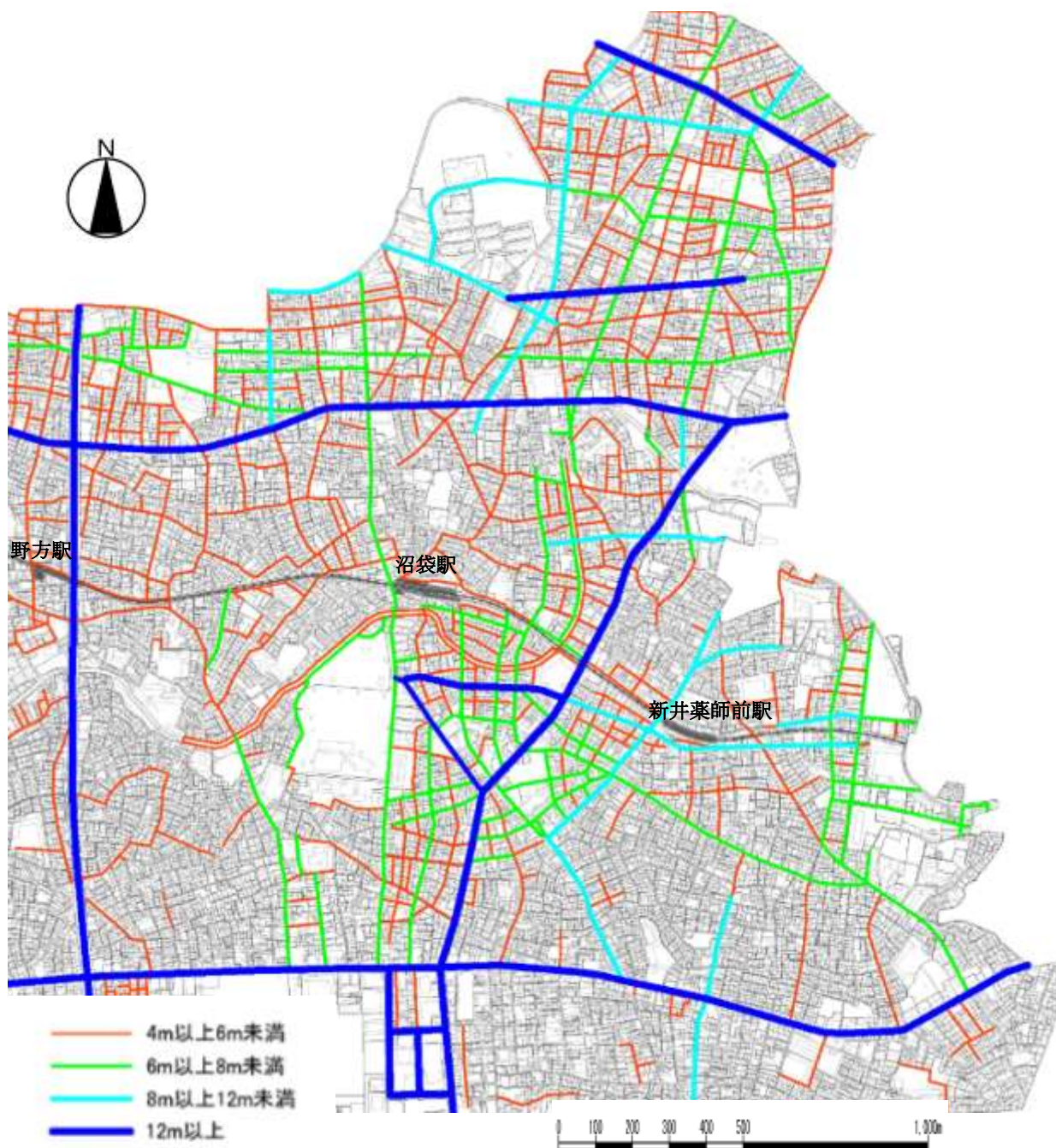


(2) 道路状況

西武新宿線沿線の市街地は、大部分が幅員 6m 未満の道路であり、幅員 4m 未満の道路も多い状況である。

6m 以上の道路は新井薬師前駅から沼袋駅間の西武新宿線南側の市街地に多いが、そのほかでは地区内の主要道路以外にはほとんどみられない。

図 4-3 幅員別道路網図



5. 駅周辺の交通状況

(1) 現況駅乗降人員

- 新井薬師前駅では、南口の降車人員が北口に比べ5,000人弱多い
- 沼袋駅では、北口の利用者合計が南口より10,000人程度多く、北口では乗車利用が、南口では降車利用が多い傾向である

表5-1 駅乗降人員

■新井薬師前駅

	北口	南口	合計
乗車人員	6,005 人/日	5,726 人/日	11,731 人/日
降車人員	3,239 人/日	7,939 人/日	11,178 人/日
合計	9,244 人/日	13,665 人/日	22,909 人/日

■沼袋駅

	北口	南口	合計
乗車人員	9,206 人/日	2,017 人/日	11,223 人/日
降車人員	7,169 人/日	3,485 人/日	10,654 人/日
合計	16,375 人/日	5,502 人/日	21,877 人/日

調査日:平成21年7月9日

(2) 現行バス運行状況 (図5-1 バス路線図参照)

- 新井薬師前駅周辺には4系統の路線がいずれも中野駅北口を起点に運行している
- 沼袋駅周辺には1系統の路線が北側(練馬駅等)から南側(中野駅)へ運行しているが、北行きは平和の森公園から北側が一方通行のため迂回して中野通りを運行している

表5-2 駅周辺バス運行状況

■新井薬師前駅(北行き)

系統番号	事業者名	起点	終点	運行本数	
中10	関東バス	中野駅北口	丸山営業所	78台/日	
中12	関東バス	中野駅北口	江古田駅		
池11	関東バス 国際興業バス	中野駅北口	池袋西口	64台/日	
中41	関東バス	中野駅北口	江古田駅	97台/日	
				合計	239台/日
				ピーク時	19(7時台)台/時

■新井薬師前駅(南行き)

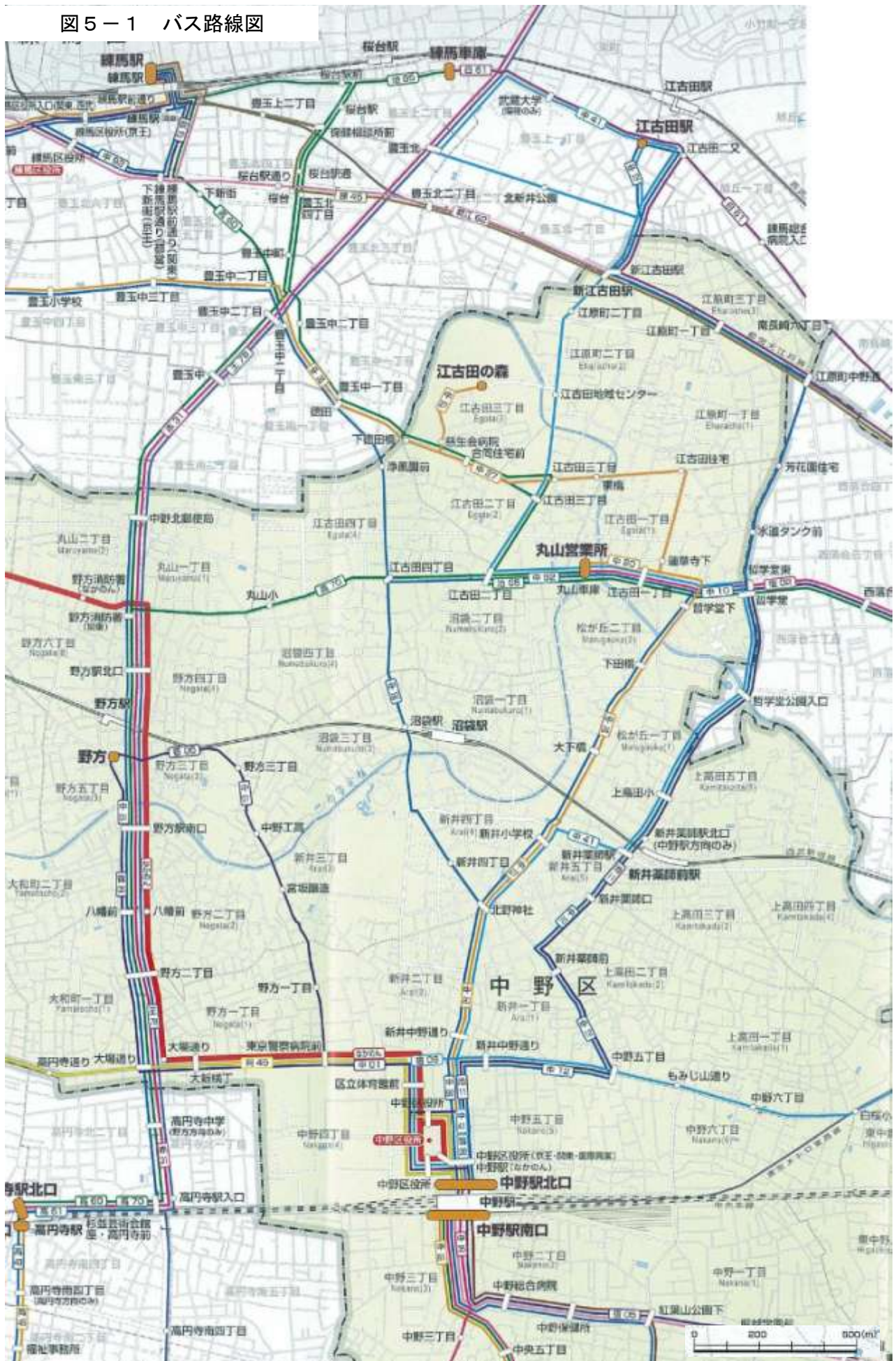
系統番号	事業者名	起点	終点	運行本数	
中10	関東バス	丸山営業所	中野駅北口	142台/日	
中12	関東バス	江古田駅	中野駅北口		
池11	関東バス 国際興業バス	池袋西口	中野駅北口		
中41	関東バス	江古田駅	中野駅北口	97台/日	
				合計	239台/日
				ピーク時	18(8時台)台/時

■沼袋駅

系統番号	事業者名	起点	終点	運行本数	
中92	京王バス	中野駅	練馬駅	123台/日	
※中野駅行きのみ沼袋駅を經由				合計	123台/日
				ピーク時	10(8時台)台/時

平成22年8月時点 各ホームページ参照

図5-1 バス路線図



出典:中野区生活マップ2009

(3) 駅周辺バス利用状況（朝夕時間帯7時間〈7:00～10:00、16:00～20:00〉）

（調査日：平成21年7月9日）

■新井薬師前駅周辺

- 路上4箇所の停留所で乗降（この他、朝ピーク時に利用される降車場が1箇所あり）
- 朝夕時間帯の乗降人員は736人で、夕方の降車が多くみられる

図5-2 新井薬師前駅周辺バス動線図



表5-3 新井薬師前駅周辺バス乗降人員
（朝夕時間帯）

	新井薬師前駅周辺	
	7時間計	ピーク時
乗車人員	259人	47人/時 (AM7時台)
降車人員	477人	118人/時 (PM5時台)
合計	736人	

調査日：平成21年7月9日

■沼袋駅周辺

- 路上停留所で乗降（渋滞時には停留所手前の路上で降車するケースも確認）
- 朝夕時間帯の乗降人員は560人で、乗車が多くみられる

図5-3 沼袋駅周辺バス動線図



表5-4 沼袋駅周辺バス乗降人員
（朝夕時間帯）

	沼袋駅周辺	
	7時間計	ピーク時
乗車人員	415人	106人/時 (AM8時台)
降車人員	145人	42人/時 (AM8時台)
合計	560人	

調査日：平成21年7月9日

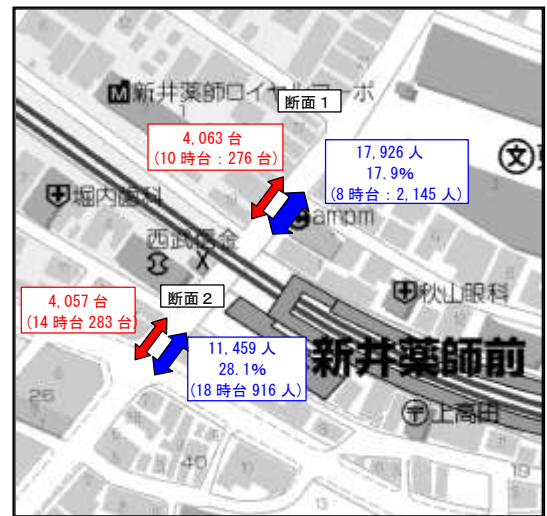
(4) 駅前交通状況（自動車、歩行者、自転車／全日 22 時間〈4:00～翌 2:00〉）
 （調査日：平成 21 年 7 月 9 日）

■新井薬師前駅周辺

- 哲学堂通りの自動車交通量は約 4,000 台/日
- 歩行者・自転車は鉄道北側が約 18,000 人/日、南側が約 11,500 人/日であり、駅北側の通行が多く、ピーク時には、北側が約 2,100 人/時、南側が約 900 人/時となり、北側の通行が顕著である



図 5-4 新井薬師前駅周辺交通状況



■沼袋駅周辺

- 商店街通りの自動車交通量は約 2,500 台/日
- 歩行者・自転車は約 21,600 人/日
ピーク時には、約 1,700 人/時

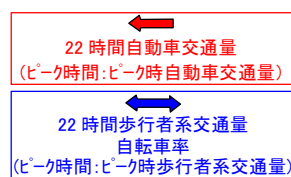


図 5-5 沼袋駅周辺交通状況

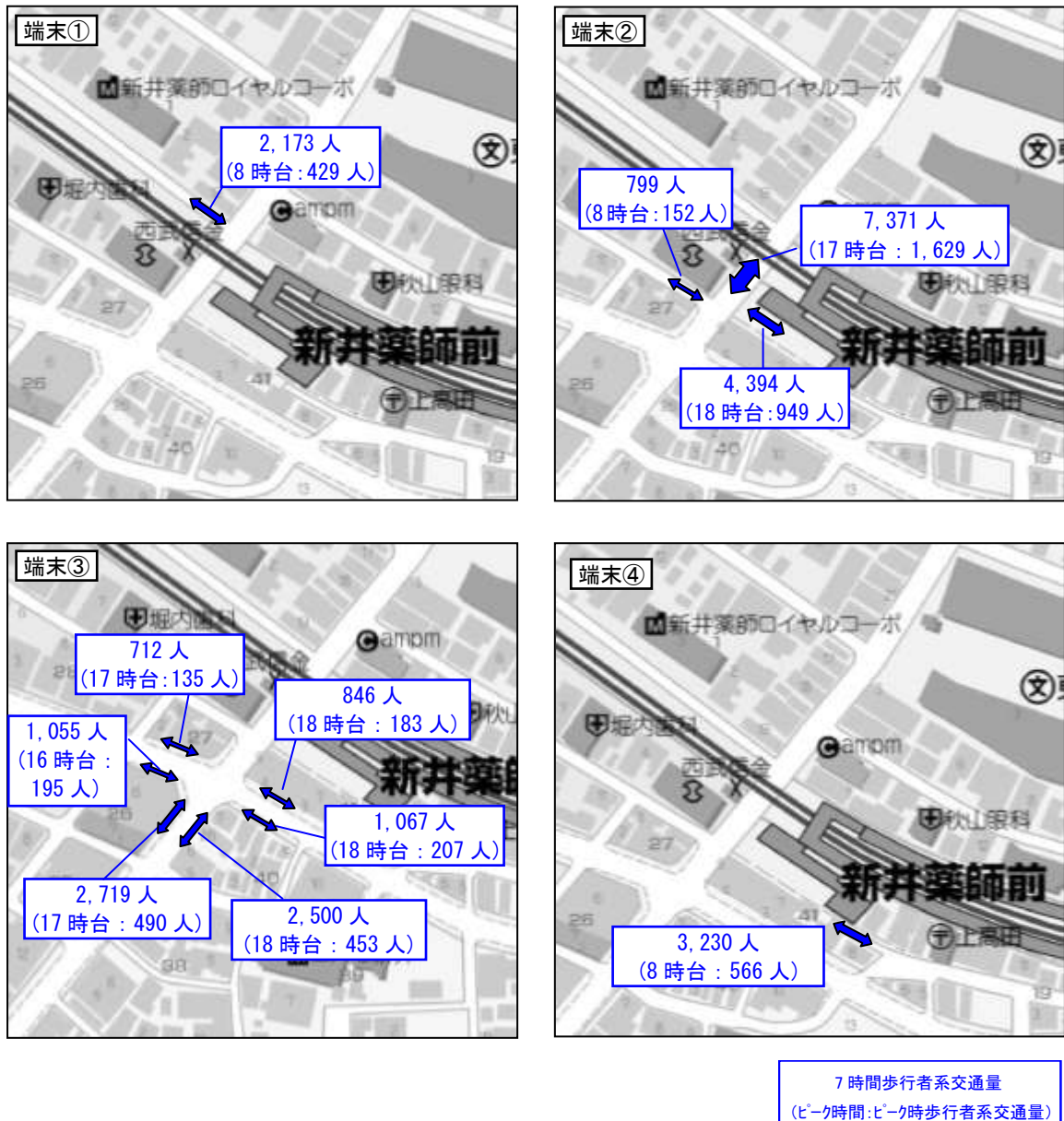


(5) 駅付近交差点歩行者交通状況（朝夕時間帯7時間〈7:00～10:00、16:00～20:00〉）
 （調査日：平成21年7月9日）

■新井薬師前駅周辺

- 踏切通過者は約7,400人、うちピーク時は約1,600人/時（端末②参照）
- 鉄道南側では、南北方向の通行が約5,200人と多く、東西方向（五中つつじ通り）は約1,800人程度と少ない（端末③参照）

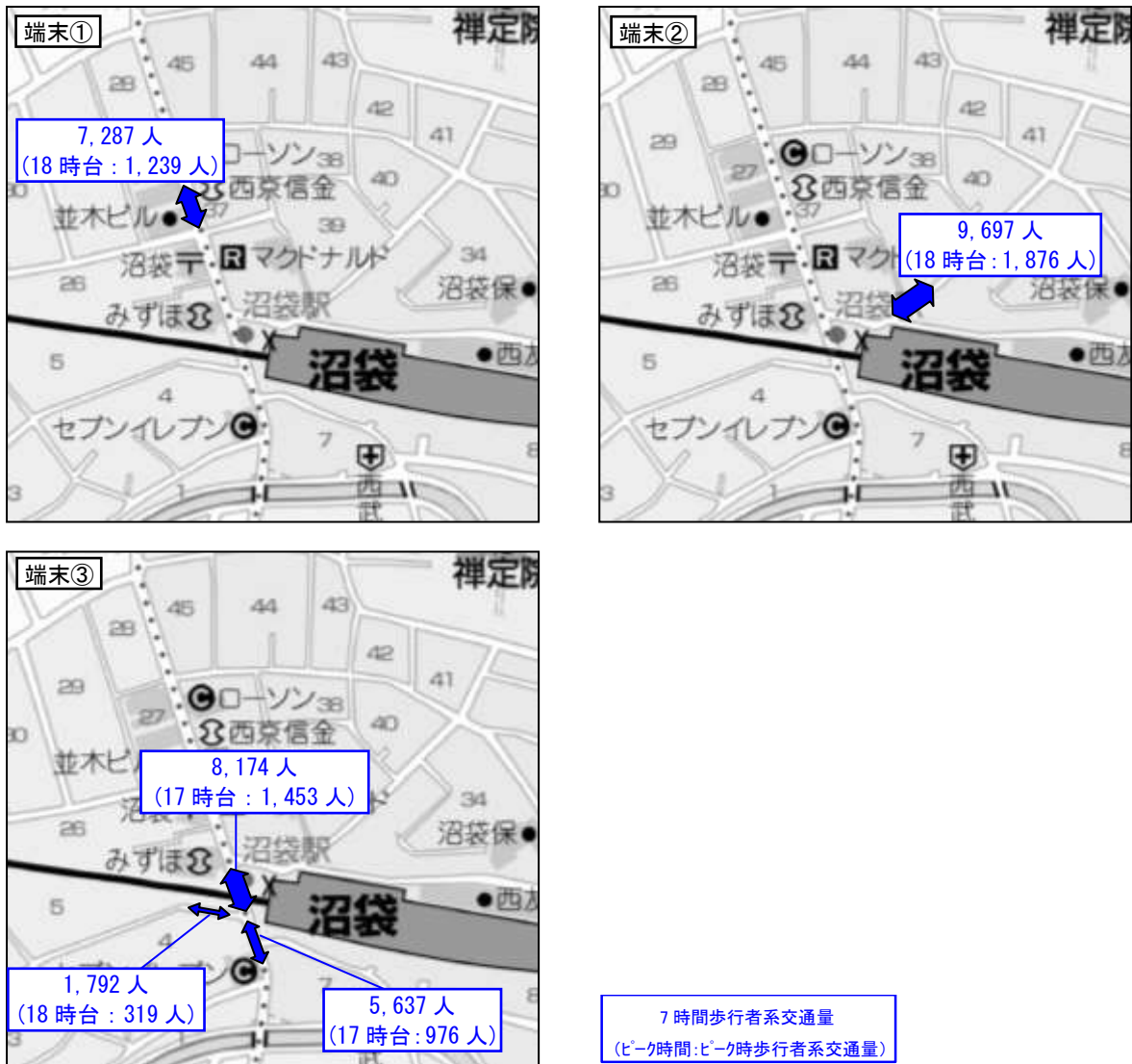
図5-6 新井薬師前駅周辺歩行者交通状況



■沼袋駅周辺

- 踏切通過者は約 8,200 人、うちピーク時は約 1,500 人/時（端末③参照）
- 鉄道北側では、禅定院方向の利用が約 9,700 人と多い（端末②参照）

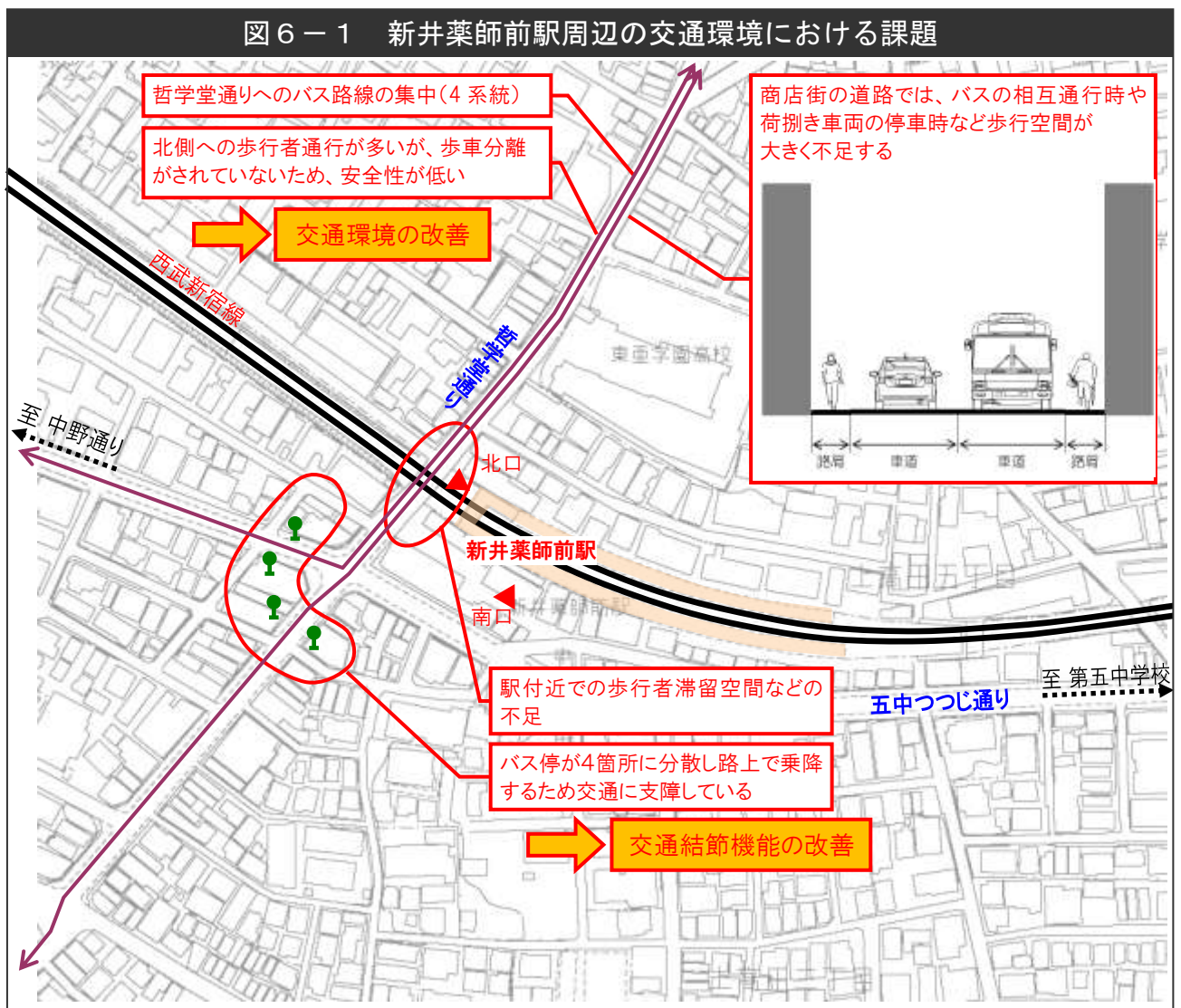
図 5-7 沼袋駅周辺歩行者交通状況



6. 駅周辺の交通環境の課題

■新井薬師前駅周辺

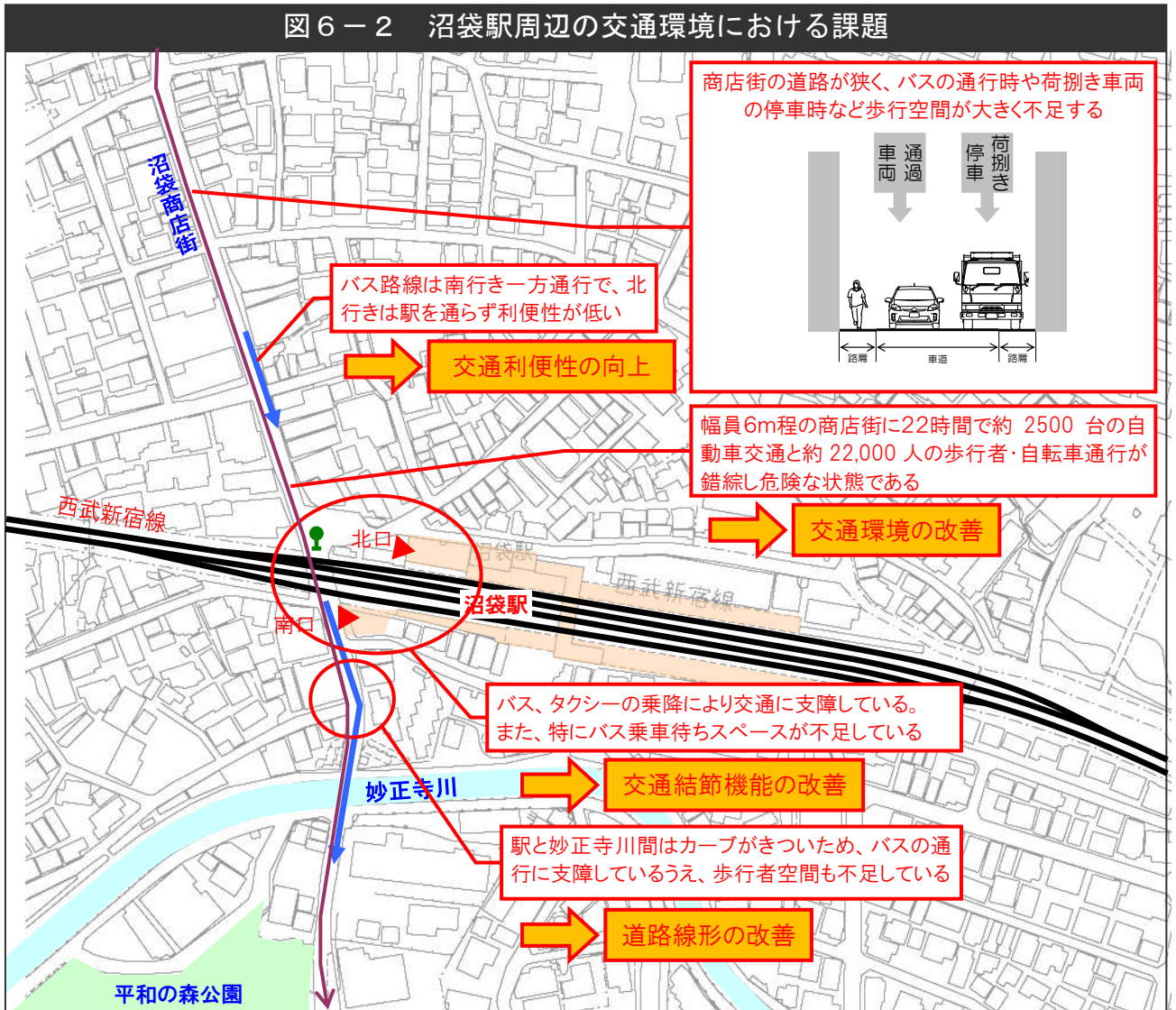
- 哲学堂通りの駅北側は約8mの幅員があるものの、歩車分離されておらず、バスの相互通行や荷捌き車両の停車などにより、歩行空間が不足している
- 駅前には歩行者滞留空間や歩行空間が不足している
- 駅周辺ではバスやタクシーの乗降が路上となるため交通の支障となっている



■沼袋駅周辺

- 商店街通りは歩車分離されておらず、約6mの一方通行道路に22時間で約22,000人の歩行者・自転車交通と約2,500台の自動車交通（P.15「図5-5」参照）があり、道路空間が大きく不足している
- 商店街通りのバス路線は南行き一方通行であり、北行きは駅を通らないため、地域の交通利便性が低くなっている（P.14「図5-3」参照）

図6-2 沼袋駅周辺の交通環境における課題



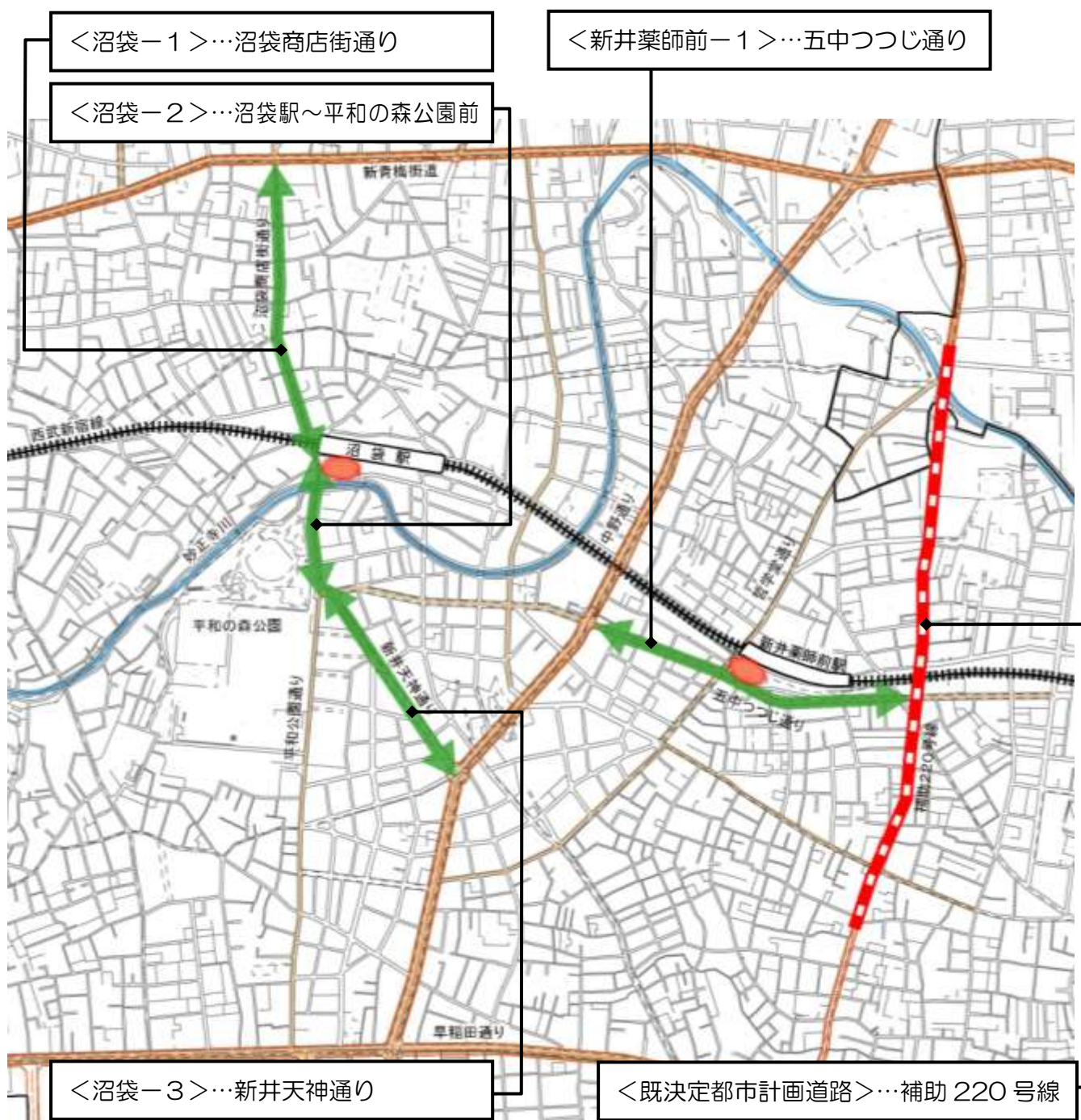
7. 関連街路（アクセス道路）の基本検討

(1) ルートおよび区間設定

駅前広場と一体となり駅利用交通を円滑に処理し、周辺の幹線街路（都市計画道路）に接続させる機能を持った代表的な道路を関連街路（以下「アクセス道路」という）として新たに位置づける。

アクセス道路は、整備方針に基づき沿道の特性や将来の利用を考慮して下図のとおりルート及び区間の設定を行い、区間ごとに横断面構成の検討を行う。

図 7-1 アクセス道路のルートおよび区間設定



(2) 重視する機能

アクセス道路の計画検討にあたっては、既成市街地（商業地含む）への新たな道路計画であり、本計画が現状からの交通環境の改善を主な目的とすることから、地域の状況を踏まえ、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域にとって必要十分なものを基本とする。（道路構造令の弾力的な運用）

本計画では、以下の点を重視すべき機能として位置付け、横断面構成の検討を行う。

①歩行者・自転車交通の安全性に配慮した構造とする

駅周辺での大きな課題である安全な歩行空間の確保を優先して横断面構成の検討を行う。検討に際しては、周辺道路との機能分担や駅周辺の歩行者の交通特性などを考慮して、必要かつ十分な空間とする。

②沿道市街地（商店街）への影響を軽減する

本計画の沿道周辺は住宅や商店などの集積が進んでおり、道路整備によって少なからず沿道市街地への影響が発生する。この影響をできるだけ軽減できるよう、既存道路の活用を基本としつつ道路構造諸元や配置を検討する。

③地区内交通に適した道路とする

道路ネットワークとして、広域的な交通を担う道路ではなく、駅前広場へのアクセス機能として、比較的狭い範囲の地区内交通を担う道路として位置付け、地区内交通の処理に適した道路構造諸元を検討する。

(3) 各区間の特徴

<新井薬師前－1>五中つつじ通り（区間延長約 570m）

約 11m の道路で、両側 2m 程度の歩道がある。哲学堂通りと比較すると店舗の集積は少なく、歩行者も少ない。また、道路ネットワークとしても平和の森公園を起点として中野区立第五中学校付近までの僅か 1.2km 程の路線であり、地区周辺の交通を担う道路であると考えられる。

<既決定都市計画道路>補助 220 号線（区間延長約 1km）

昭和 41 年に幅員 11m で都市計画決定されており、早稲田通りの北側約 300m の区間は計画幅員で完成しているが、未整備区間の大部分は現道がないか、幅員 6m 未満の道路である。

鉄道より南側の上高田地域は、バス交通を担えるような道路がなく、公共交通不便地域となっているため、補助 220 号線の整備によってバス動線としての利用が期待される。

<沼袋－1>沼袋商店街通り（区間延長約 550m）

幅員 6m 程度の一方通行道路に商店が集積した道路状況において、バス交通も含めて 22 時間で約 2,500 台の自動車交通と約 22,000 人の歩行者・自転車通行が錯綜している。

安全な買い物空間や通勤通学時の安全性確保、バス路線の相互通行化による利便性向上など課題が多い道路である。また、現在は商店街の荷捌き車による通行障害もあるため、必要に応じて柔軟な対応が必要となる。

<沼袋－2>沼袋駅～平和の森公園前（区間延長約 70m）

地区計画により幅員 12m の地区施設道路（地区集散道路第 3 号）が決定されており、一部整備が行われている。駅付近は、カーブがきついため、バス交通の支障となっているうえ、見通しが悪く線形の見直しが必要である。

これらの見直しにあたっては、平成 21 年に妙正寺川・善福寺川河川激甚災害対策特別緊急事業により架け替えられた新道橋との取付けの検討が必要である。

<沼袋－3>新井天神通り（区間延長約 380m）

住宅街を通る幅員 12m の道路であり、横断面構成等について大きな問題はないと考えられる。

ただし、平和の森公園前の交差点部分がクランク状になっているため、沼袋－2 区間の相互通行化に伴い交差点内での車両の対面通行時の安全性の検討が必要である。

(4) 各区間の横断面構成案

各アクセス道路のルートおよび区間の沿道特性に応じて、必要な道路機能を組み合わせた横断面構成案を示す。

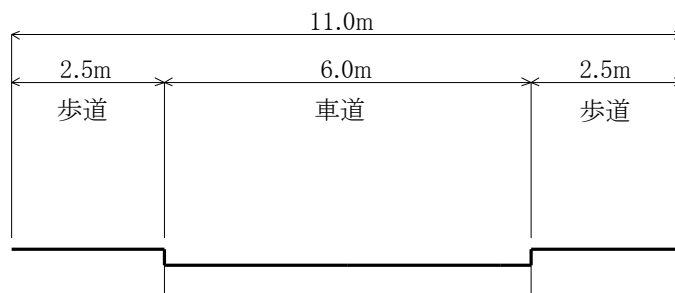
※但し、ここで示す横断面の幅員および構成は中野区の家であり、今後の交通管理者協議等により変更となる場合がある。

<新井薬師前-1> 五中つつじ通り

中野通りと南北方向の都市計画道路である補助 220 号線を結び道路網を補完する道路として位置づける。

新井薬師前駅の西側区間については現在バスが相互通行している点や、歩道(植樹帯含む)が設置されている点、また、将来予想交通量などから判断し、現状の幅員 11m の横断面構成を基本とする。

図 7-2 五中つつじ通りの横断面構成案(現状)

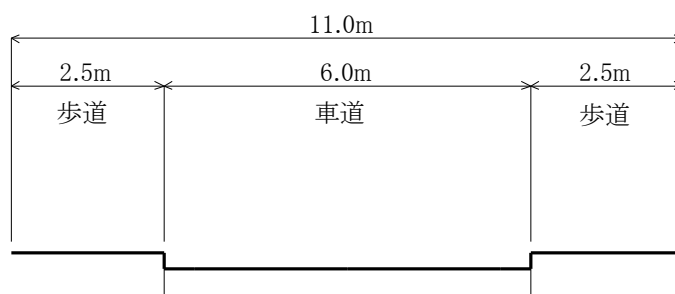


<既決定都市計画道路> 補助 220 号線

東西方向の五中つつじ通りとともに地区内交通を処理する道路網として位置づける。

住宅地内の道路であり歩行者交通量や沿道の停車需要は少ないと考えられることから、既決定の幅員 11m の横断面構成を基本とする。

図 7-3 補助 220 号線の横断面構成案

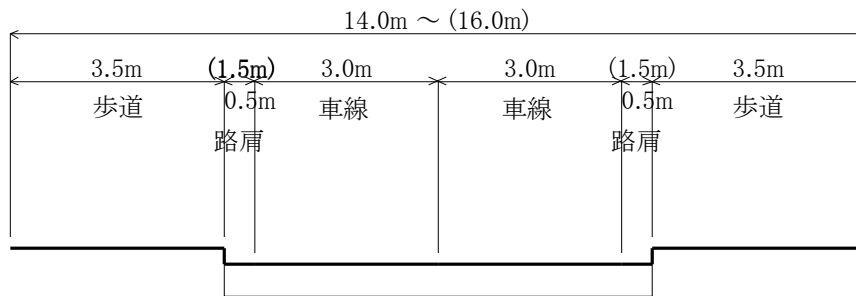


＜沼袋－１＞ 沼袋商店街通り

商店街での買い物客や安全な歩行者空間確保のため歩道片側 3.5mとし、バスの相互通行を可能とするため車道幅員 7mを基本とする。また、沿道の土地利用から荷捌き等の沿道停車需要への対応が必要となる。

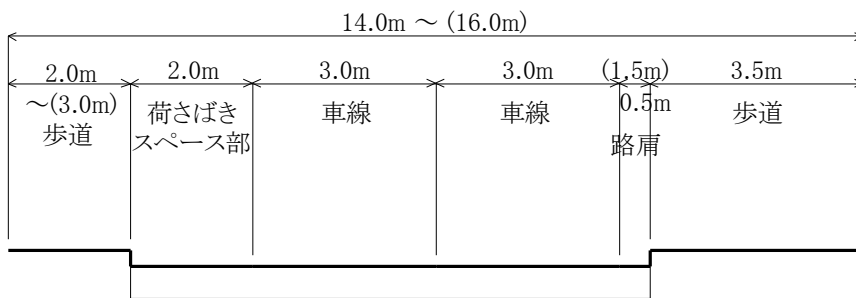
これについては、停車帯片側 1.5mの確保が望ましいが、地域にとって必要十分な機能を有する道路を基本とするため（注 1）場所により横断面構成を変えるなど、一定の交通機能を確保しながら、荷捌きスペースなどの配置を検討することにより、道路としては幅員 14mの横断面構成を基本とする。（注 1：P. 21 「(2)重視する機能」参照）

図 7－4 沼袋商店街通りの横断面構成案（標準部）



()は停車帯を設置した場合

図 7－5 沼袋商店街通りの横断面構成案（荷さばきスペース部）



()は停車帯を設置した場合

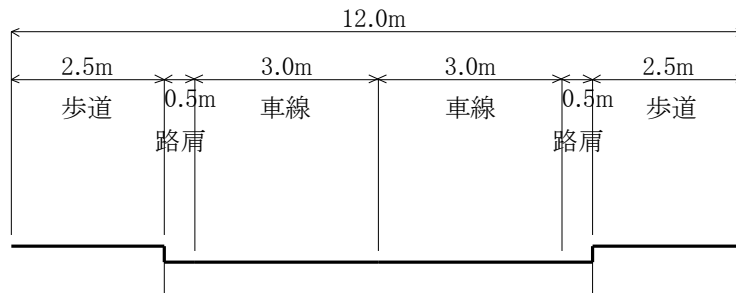
＜沼袋－２＞ 沼袋駅～平和の森公園前

車道幅員は、バスの相互通行を可能とするために7mを基本とする。

歩道については、買い物空間や車道の荷捌きスペースの必要性が低いため、歩道片側を2.5mとし、道路としては幅員12mの横断面構成を基本とする。

なお、平和の森公園前は、公園側に大きく歩道状の空地が設けられており、全体幅員として20m程度が確保されている。

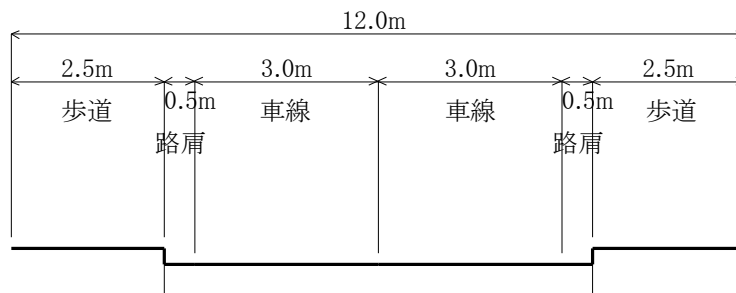
図7-6 沼袋駅～平和の森公園前の横断面構成案



＜沼袋－３＞ 新井天神通り

当該区間は、歩行者交通量が少ないと考えられ、現状の車道7m、歩道片側2.5m、幅員12mの横断面構成を基本とする。

図7-7 新井天神通りの横断面構成案（現状）



8. 駅前広場の基本検討

(1) 駅前広場の機能について

駅前広場には、鉄道と地域交通であるバス・タクシーとの乗換などのための「交通空間」としての機能や、買い物客や待合わせなどの人々の交流や防災機能のための「環境空間」としての機能があり、これらについての配置を検討する必要がある。

この中で、特に「交通空間」（交通施設数）が駅前広場の規模を検討するうえで大きな要素であるため、本計画ではこれについて検討を行う。なお、防災機能や交流機能など、その他の必要な機能については、今後の具体的な施設配置の中で検討していくこととする。

(2) 将来駅乗降客数の推計

駅前広場の規模や必要な施設数を検討するため、その基礎となる将来駅乗降客数について推計する。

① 駅交通手段別端末分担率

表 8-1 駅交通手段別端末分担率 (%)

	バス	タクシー	一般車	二輪	徒歩
新井薬師前	3.54	0.72	0.52	1.00	94.21
沼袋	1.24	0.00	0.00	4.53	94.23

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査より

表 8-2 参考値による駅交通手段別端末分担率 (%)

	バス	タクシー	一般車	徒歩・二輪
駅交通手段別端末分担率	8.0	1.0	1.0	90.0

駅前広場計画指針((社)日本交通計画協会)における「大都市圏・中間型の駅」の参考値

② 駅勢力圏人口の推移

新井薬師前駅、沼袋駅は、駅交通手段別端末分担率（表 8-1）から駅乗降客の約 95%が徒歩により駅を利用していると考えられることから、両駅の駅勢力圏を徒歩圏と位置づけ、歩行速度を 78m/分（※）、歩行時間を 10 分と設定し、駅を中心とした半径 800mと設定した。ただし、JR 中央線に関しては駅勢力圏が大きいものと想定し半径 1,000mと設定した。

※健常者の平均歩行速度および高齢者の上限歩行速度
(道路の移動円滑化整備ガイドラインによる)

図 8 - 1 駅徒歩圏

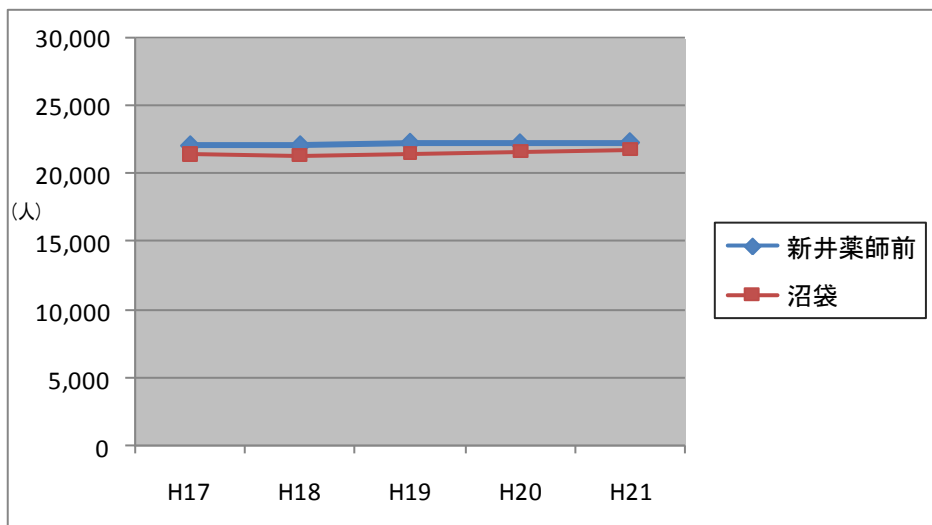


表 8 - 3 徒歩圏人口の推移 (人)

	H17	H18	H19	H20	H21
新井薬師前	22,075	22,078	22,260	22,219	22,303
沼袋	21,463	21,390	21,553	21,640	21,819

住民基本台帳(各年 1 月 1 日時点)

図 8 - 2 徒歩圏人口の推移



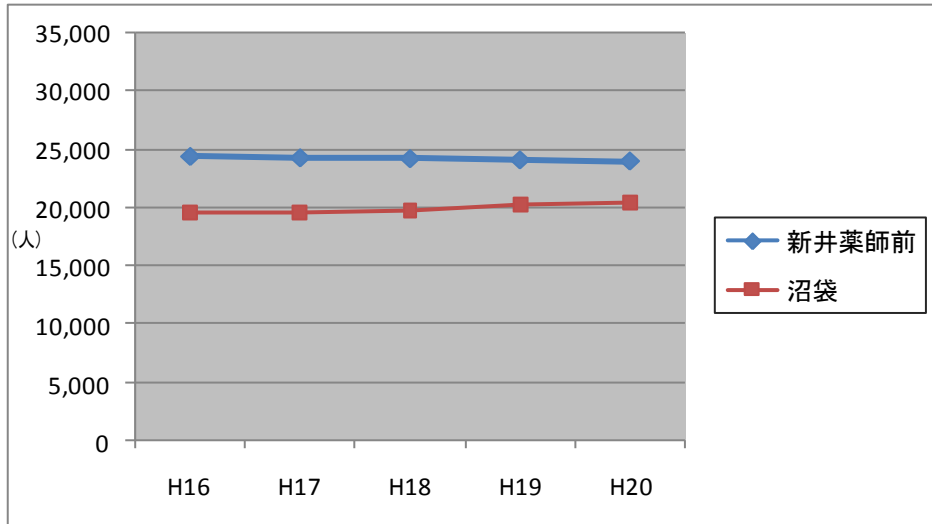
③ 駅乗降客数の推移

表 8 - 4 日平均駅乗降客の推移 (人)

	H16	H17	H18	H19	H20
新井薬師前	24,422	24,290	24,214	24,102	23,999
沼袋	19,600	19,583	19,789	20,227	20,446

西武鉄道 HP より

図 8 - 3 日平均駅乗降客の推移



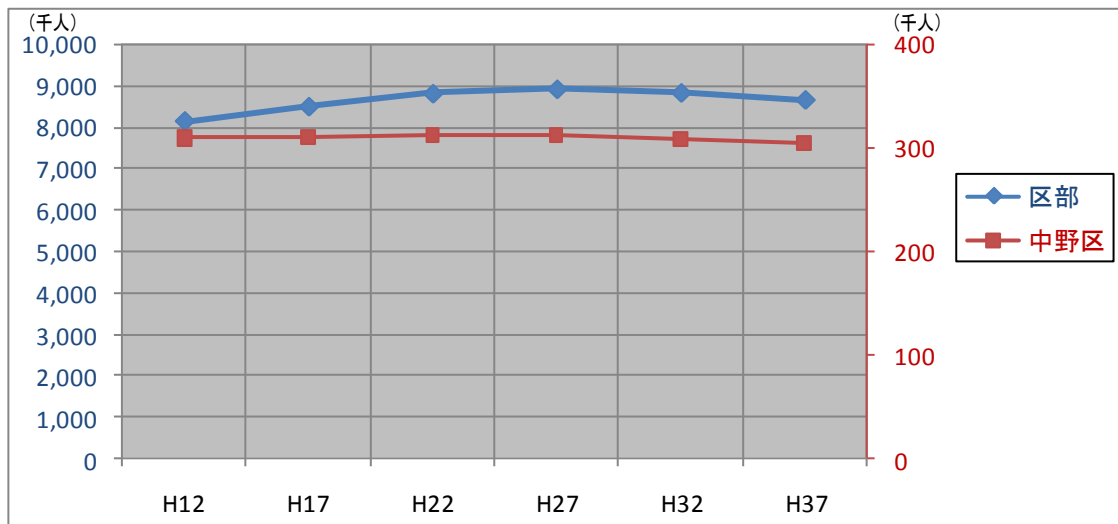
④ 将来人口フレーム

表 8 - 5 東京都の地域別人口の予測 (人)

	H12	H17	H22	H27	H32	H37
区部	8,134,688	8,489,653	8,810,542	8,920,266	8,830,628	8,657,028
中野区	309,526	310,627	312,007	311,564	308,371	305,029

東京都総務局 平成 19 年 3 月

図 8 - 4 東京都の地域別人口の予測



⑤ 将来乗降客数の設定

新井薬師前駅、沼袋駅は、住宅を中心とした既成市街地内にあること、駅交通手段別端末分担率（P. 26「表 8-1」参照）より駅乗降客の約 95%が徒歩で駅を利用していることなどから、駅利用者の推移は徒歩圏の人口推移と関連性があると考えられる。

一方、駅利用者の推移は平成 16 年から平成 20 年では新井薬師前駅が若干の減少傾向、沼袋駅が微増傾向である。これを将来の人口フレームから見ると、平成 27 年までは微増と考えられるが、その後は減少傾向と想定される。

将来の駅利用者は直近ではおおむね微増傾向であるが、本計画では、事業完成時期の直近である平成 37 年を推計年次として、将来駅乗降客を平成 20 年と同等と設定する。

表 8 - 6 将来駅乗降客数（設定値）

	将来乗降客数(H37)
新井薬師前駅	24,000 人/日
沼袋駅	20,500 人/日

(3) 交通施設の検討

① 施設数の試算

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（以下「H20PT 調査」）の駅交通手段別端末分担率をもとに駅前広場計画指針により施設数を試算する。さらに、現況では施設が整備されていないことから、潜在的利用者が想定されるタクシー、一般車などに対応するため、駅前広場計画指針での駅交通手段別端末分担率（参考値）による試算を行う。

表 8-7 H20PT 調査データ及び参考値による試算と現況

	交通施設	試算数 A	試算数 B	現況数	現況数について
新井薬師前駅	バス乗降場	2	2	4	既存バス停
	タクシー乗降場	2	2	0	
	タクシープール	2	3	0	
	一般車乗降場	1	1	0	
沼袋駅	バス乗降場	2	2	1	既存バス停
	タクシー乗降場	0	2	0	
	タクシープール	0	3	0	
	一般車乗降場	0	1	0	

試算数 A:H20PT 調査データによる駅交通手段別端末分担率での試算

試算数 B:駅前広場計画指針参考値による駅交通手段別端末分担率での試算

② 各施設数の検討

これらの試算値と現状の交通機関運行状況などを考慮して各施設数を設定する。

■新井薬師前駅

【バス乗降場数】

新井薬師前駅は駅の乗降客数や交通手段分担率からの試算では 2 となるが、現在 4 系統の路線が、上り下りそれぞれピーク時で 17～19 台/時、昼時でも 13 台/時にて運行されている。これらを各 1 乗降場で処理すると、1 台当り 3.2～4.6 分の処理時間となるが、これは基準となる処理時間 5 分/台（駅前広場計画指針）を下回るため、1 乗降場での処理は困難と考えられる。

このため、新井薬師前では 4 乗降場の確保を基本として検討を行うこととする。

【タクシー乗降場・タクシープール数】

現況では施設が整備されていないが、潜在的利用者が想定され、将来的には駅前広場やアクセス道路の整備により端末交通利用の動向が変化すると考えられるため、試算値を目標値として配置の中で検討する。

【一般車乗降場数】

身障者送迎等に配慮し、1 乗降場の確保を基本として検討する。

■沼袋駅

【バス乗降場数】

沼袋駅では将来バスの相互通行化を計画しており、上下で各1乗降場を確保する必要があるため、試算値どおり2乗降場の確保を基本として検討を行うこととする。

【タクシー乗降場・タクシープール数】

現況では施設が整備されていないが、潜在的利用者が想定され、将来的には駅前広場やアクセス道路の整備により端末交通利用の動向が変化すると考えられるため、試算値を目標値として配置の中で検討する。

【一般車乗降場数】

身障者送迎等に配慮し、1乗降場の確保を基本として検討する。

表 8-8 駅前広場の導入交通施設数

	交通施設	試算数 A	試算数 B	現況数	導入施設数
新井薬師前駅	バス乗降場	2	2	4	4
	タクシー乗降場	2	2	0	2
	タクシープール	2	3	0	3
	一般車乗降場	1	1	0	1
沼袋駅	バス乗降場	2	2	1	2
	タクシー乗降場	0	2	0	2
	タクシープール	0	3	0	3
	一般車乗降場	0	1	0	1

試算数 A: H20PT 調査データによる駅交通手段別端末分担率での試算

試算数 B: 駅前広場計画指針参考値による駅交通手段別端末分担率での試算

(4) 駅前広場面積の試算

駅前広場の検討の基準となる面積について、両駅の将来乗降数などをもとに既往の算定式により試算する。なお、実際の整備面積はアクセス道路や駅施設との関係等により必要な交通施設など全体の配置計画を検討し決定する。

表 8-9 駅前広場 面積試算結果

算定式		新井薬師前	沼袋
28年式 (駅前広場計画委員会駅前広場面積算定式)	上限値	3,100 m ²	2,700 m ²
	標準値	2,900 m ²	2,500 m ²
	下限値	2,200 m ²	(1,900 m ²)
駅前広場計画指針		(1,500 m ²)	(1,000 m ²)

駅前広場計画指針では、駅前広場最低面積は2,000 m²程度とされており、()内は参考値とする

(5) 駅前広場の位置について

駅前広場は鉄道とまちの結節点であるため、鉄道駅付近に計画する必要があるが、アクセス道路との一体的な計画はもちろんのこと、既成市街地への新たな計画となるため、周辺交差点や既存道路との関係、駅周辺の交通特性、交通施設としての安全性などに留意し、必要十分な規模で計画を検討する必要がある。

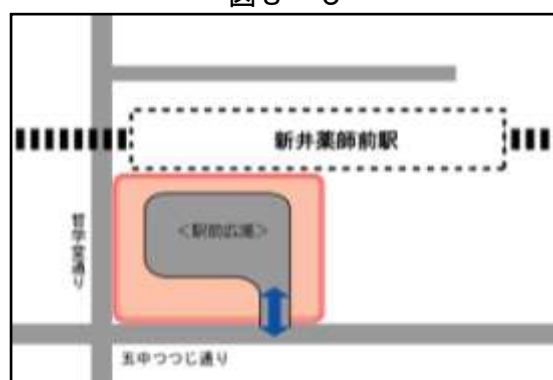
本計画では、これらを考慮して駅前広場のおおむねの位置を以下のとおりとする。

今後、駅前広場の導入交通施設数（P. 31「表 8-8」参照）や駅前広場の面積試算結果（P. 31「表 8-9」参照）などをはじめ、本計画を基に詳細な駅前広場計画について検討を行うこととする。

■新井薬師前駅

鉄道南側に駅前広場を計画する。これにより、アクセス道路と一体となって計画できるうえ、歩行者交通の多い哲学堂通りを分断せず、安全性が高いことから、この位置を基本とする。（図 8-5）

図 8-5

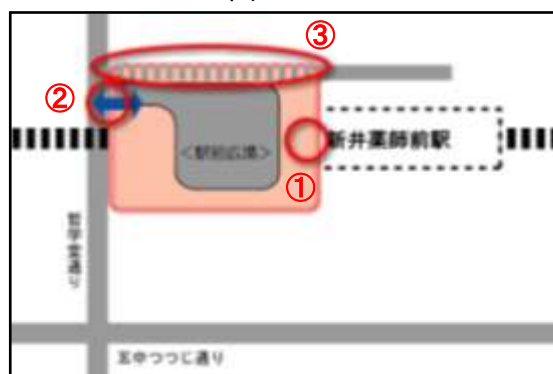


【鉄道上部～北側に計画した場合】

鉄道上部に駅前広場を計画した場合には、アクセス道路との接続ができないうえ、以下の課題がある。（図 8-6）

- ① 駅出入口を大きく東側に移動する必要がある、利用者の多い哲学堂通りからの利便性が大きく低下する
- ② 東西方向に比較して歩行者交通が多い哲学堂通りを駅前広場の自動車出入口が分断する
- ③ 駅前広場が駅北側の既存道路に大きく支障する

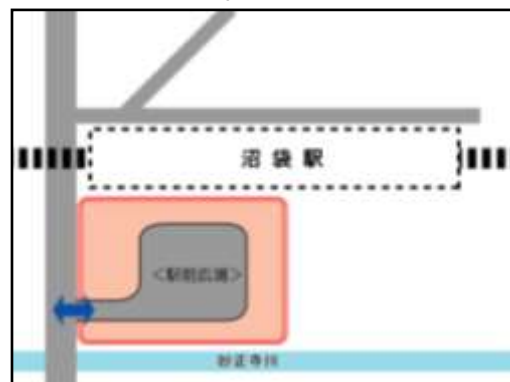
図 8-6



■沼袋駅

鉄道南側に駅前広場を計画する。周辺道路との支障が最小限となるうえ、駅前滞留空間が十分確保できることから、この位置を基本とする。(図 8-7)

図 8-7

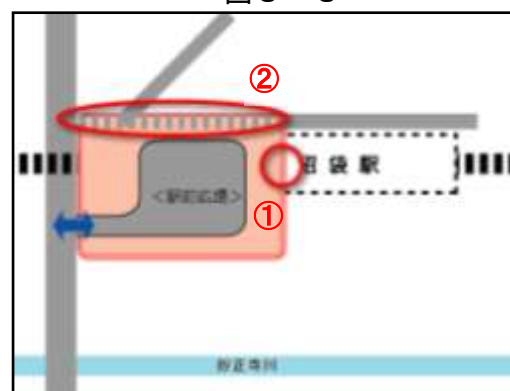


【鉄道上部～北側に計画した場合】

鉄道上部に計画した場合、以下の課題がある。(図 8-8)

- ① 駅出入口が駅前広場に支障するため、東側にずらす必要があり、利用者の多い商店街通りからの利便性が大きく低下する
- ② 駅北側の既存道路が駅前広場に大きく支障する

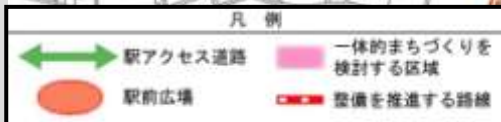
図 8-8



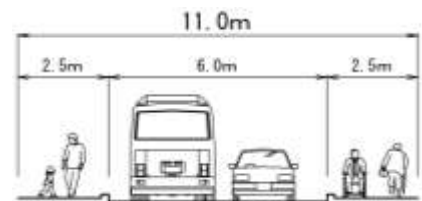
9. 整備イメージ

(1) 新井薬師前駅周辺

整備イメージ



駅アクセス道路(五中つつじ通り)の断面イメージ



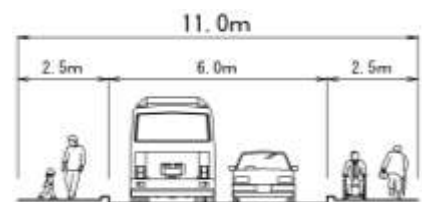
【道路機能】

- 安全にバスなどが通行できる車道幅員の確保
- 安全な自転車、歩行者通行空間の確保
- 電線類地中化による無電柱化

哲学堂通り

- バス交通などの補助220号線への転換による交通負荷の軽減をみながら、歩行者・自転車の優先化、無電柱化等を検討する

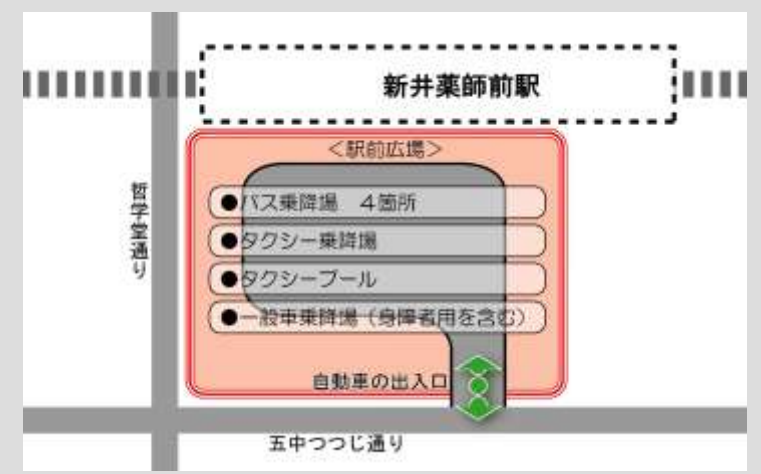
補助220号線の断面イメージ



【道路機能】

- 既定の都市計画道路幅員での道路整備
- 安全にバスなどが通行できる車道幅員の確保
- 安全な自転車、歩行者通行空間の確保
- 電線類地中化による無電柱化

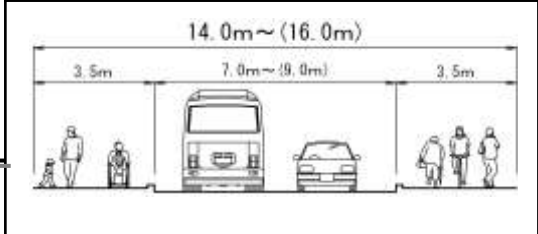
新井薬師前駅 駅前広場整備イメージ



(2) 沼袋駅周辺



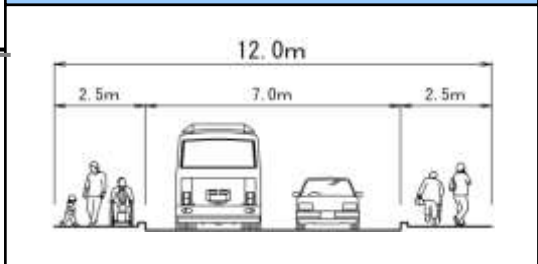
駅アクセス道路(商店街通り)の断面イメージ



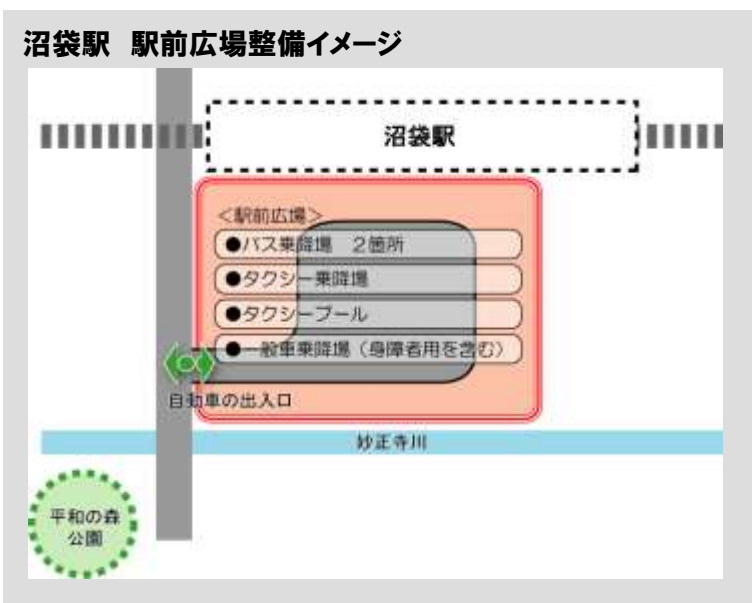
- 【道路機能】
- バスの相互通行及び荷捌き車両等の停車に配慮した車道部とする
 - 自転車の安全な通行を確保しながら、歩行者が安心して買い物や通行ができる歩道部とする
 - 電線類の地中化による無電柱化

- 【商店街通り沿道】
- 道路整備にあわせて、商店街活性化の基盤となる沿道まちづくりを提案していく
 - まちづくりのルールとしての地区計画導入を地元権利者と進め、土地利用の見直しなどを検討する

駅アクセス道路の断面イメージ



- 【道路機能】
- 平和の森公園通り（地区集散道路3号）及び新井天神通りを基本として、バスの相互通行が可能な車道部とし、自動車の安全な通行のため一部線形の見直しを検討する
 - 自転車、歩行者の安全な通行に配慮した歩道部とする
 - 電線類の地中化による無電柱化

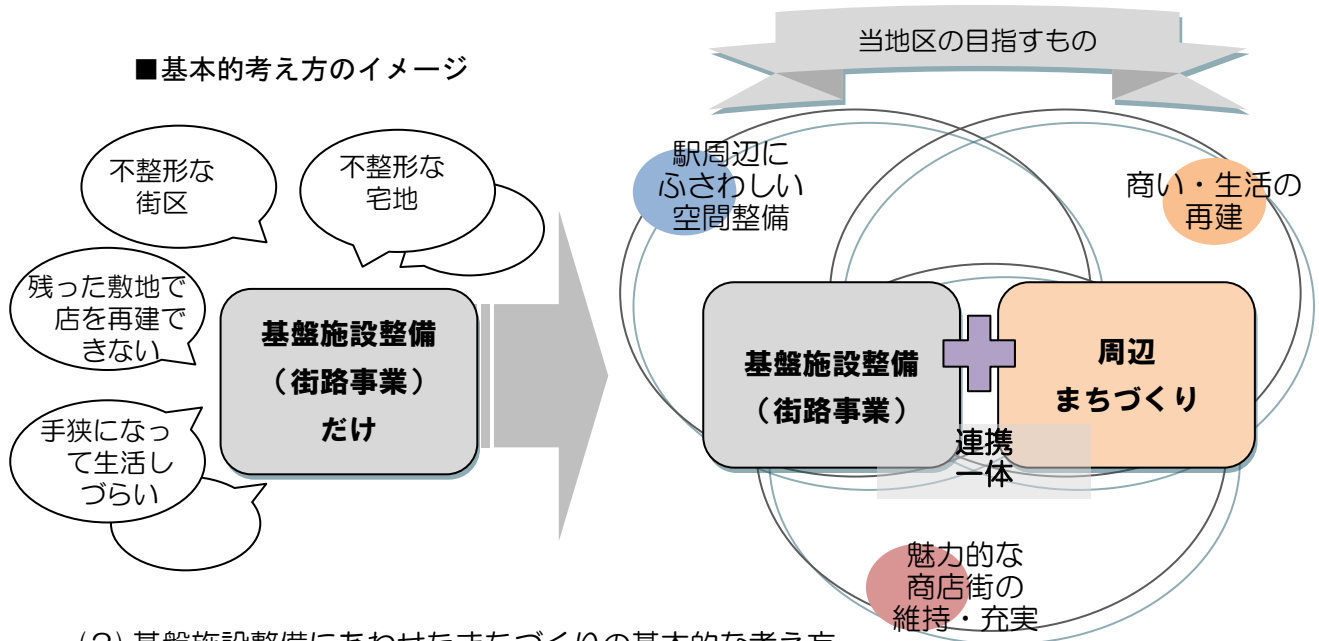


10. 整備の進め方

(1) 基盤施設整備の基本的な考え方

基盤施設の整備は、街路事業を基本とするが、西武新宿線沿線まちづくり計画（P.3）のまちづくり方針に基づき、駅周辺にふさわしい空間整備や商店街の活性化など、権利者の意向に応じた生活再建を実現しながら、基盤施設整備とあわせた市街地開発や土地利用の見直しなど、地域再建に向けたまちづくりを検討する。

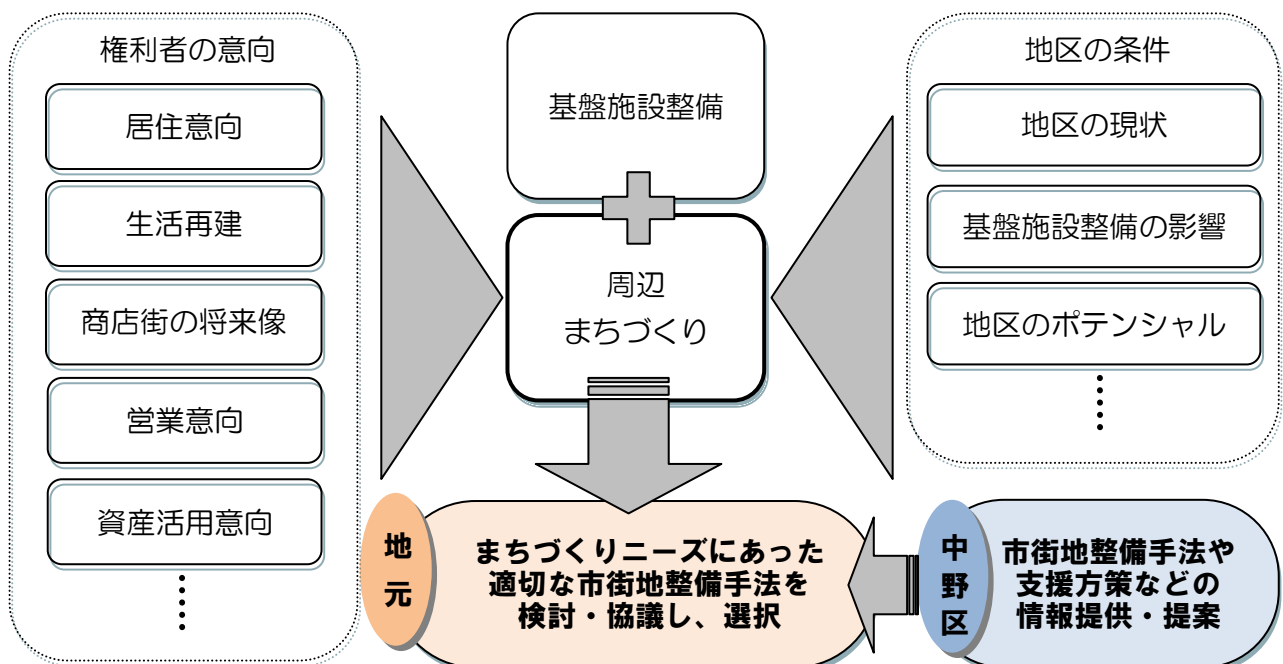
■ 基本的考え方のイメージ



(2) 基盤施設整備にあわせたまちづくりの基本的な考え方

まちづくりについては、現状の市街地状況および基盤施設整備に伴う地域への影響を十分考慮しつつ、商店街の将来像や権利者の意向などまちづくりのニーズに応じて、基盤施設整備と連携あるいは一体となった市街地整備方を地元が選択し、実施するものとする。

■ 市街地整備手法選択の流れ



(3) 基盤施設整備にあわせたまちづくりの取り組み方

基盤施設整備と連携あるいは一体となったまちづくりについて地元が検討・協議する場として、商業者や居住者、権利者などからなる地元主体の協議組織の立ち上げを支援する。

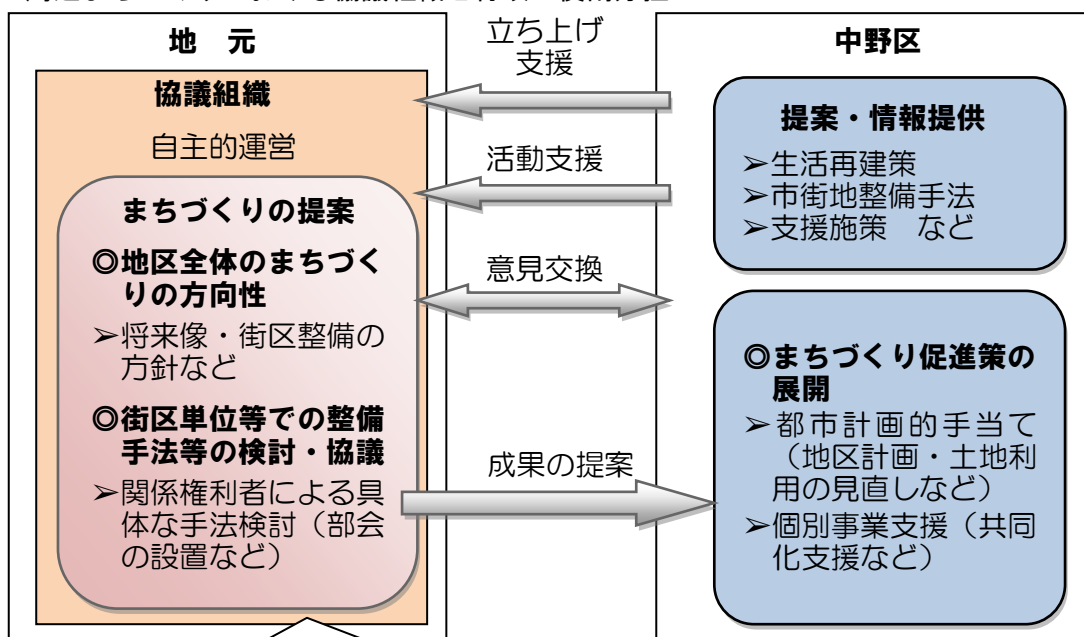
協議組織では、商店街をはじめとした地区の将来像や地区整備の内容など、地区全体のまちづくりの方向性について協議を行うほか、関係権利者による部会等の設置を通じて、街区単位等ごとに市街地整備手法について検討・協議を行う。その成果を地元提案として取りまとめ区に提案するとともに、区ではまちづくりの促進に必要な都市計画的な手当てや支援を行う。

これらを通じて、基盤施設の整備にあわせ、周辺まちづくりを促進し、西武新宿線沿線まちづくり計画（P.3）のまちづくり方針の実現を図るものとする。

協議会組織の役割は以下の通りとする。

- 地元の検討・協議の場
- 行政との情報交換・調整の場
- まちづくりの提案主体

■周辺まちづくりにおける協議組織と行政の役割分担



- i 基盤施設整備に係る情報や、市街地整備手法やまちづくり支援制度について区から情報提供を受けながら、周辺まちづくりについて検討・協議する
- ii 協議は、つねに区と意見交換をしながら進め、地区の将来像をはじめ、地区整備の内容や、基盤施設整備と連携した市街地整備手法などについて検討・協議する
街区単位等での整備手法の検討・協議にあたっては、関係権利者による部会の設置や、別途、個別の協議組織の立ち上げが考えられる
- iii 検討・協議した成果は、地元案としてとりまとめ、区に提案する
- iv 区は、その提案を踏まえ、地区計画等の都市計画決定・変更、個別事業・支援の具体化について取り組む

<活用が想定される市街地整備手法のメニュー>①

まちづくりのニーズ・例
既存の街区をつくり変えて、新たな商店街や良好な住宅地づくりに取り組みたい
整備手法
利活用意向に応じた土地の入れ替え・集約化 街区や敷地の形状を整える 街区に必要な基盤の整備
当該手法を活用した整備イメージ
<p>○道路が整備されると街区や敷地の形の使い勝手がわるくなる</p> <p>○移転してもよいが近くがいい</p> <p>○自分の敷地だけでは建替えできない</p> <p>○マンション経営でもはじめるか</p> <p>○商売を続けたい</p> <p>○これを機に商売をやめたい</p> <p>○沿道に出て商売をはじめてもいい</p> <p>○地区内の道路に行き止まりや狭い場所がある</p> <p>○もっと住環境を良くしたい</p> <p>○街区の形状や敷地の形を整える</p> <p>○区画道路や広場の整備</p> <p>○基底施設（関連街路）の整備</p> <p>○店舗の連続性確保</p> <p>○商店街の再生</p> <p>○良好な住環境の実現</p> <p>○行き止まり道路の解消</p> <p>○代替地としての青空駐車場の活用</p> <p>○権利者の意向に応じた土地の入れ替え・集約化（換地手法の活用） ☆たとえば・・・ ⇒営業意向者の土地を沿道へ ⇒居住意向者の土地を後背地へ</p> <p>■ 店舗 ■ 住居</p>
活用が想定される事業手法／誘導手法・例
<ul style="list-style-type: none"> ○土地区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢換地手法を活用した街区の形成と道路・公園等の公共施設の一体的整備 ○都市再生区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢既成市街地内の都市基盤の改善と、街区再編による土地の有効利用の促進 ○敷地整序型土地区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢敷地レベルでの小規模な土地区画整理事業。換地手法の活用による敷地の整序化 ○沿道整備街路事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢街路事業に、部分的に土地区画整理事業を導入し、換地手法活用による権利者意向に応じた土地の入れ替え・集約化 ○沿道区画整理型街路事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢街路事業に、土地区画整理事業を組み合わせ、街路と沿道を一体的整備

<活用が想定される市街地整備手法のメニュー>②

まちづくりのニーズ・例
基盤施設整備を契機に新しい商業核づくりに取り組みたい
整備手法
基盤施設整備と一体となった建物整備（再開発）
当該手法を活用した整備イメージ
<p>○基盤整備を契機に、地域の顔となるような商業施設をつくりたい</p> <p>○この場所で高売し続けたい</p> <p>○自分の敷地だけでは建替えできない</p> <p>○基盤施設整備でお店がなくなってしまう</p> <p>○この場所で住み続けたい</p> <p>○再開発手法を活用した、資産の変換や交換</p> <p>○地区内の道路に行き止まりや狭い場所がある</p> <p>○もっと住環境を良くしたい</p> <p>○基盤施設（関連街路）の整備</p> <p>○地域の核となる複合施設 ⇒ 商業施設ほか、交流や居住などの複合</p> <p>○駅前広場（計画）</p> <p>○広場</p> <p>○駅前広場</p> <p>○街区の形状や敷地の形を整える</p> <p>○広場等の整備</p> <p>○基盤施設（駅前広場）の整備</p> <p>店舗</p> <p>住居</p>
活用が想定される事業手法／誘導手法・例
<p>○優良建築物等整備事業</p> <p>➢土地の共同化や高度化、公開空地の確保など、任意の共同建替えや再開発に対して補助を行う制度</p> <p>※活用には再開発促進地区の位置づけや面的基盤事業等の施行区域であることが必要</p> <p>○市街地再開発事業</p> <p>➢道路や公園などの公共施設と、宅地や建築物を一体的に整備する権利変換方式を活用した事業手法</p> <p>※活用には再開発促進地区の位置づけおよび高度地区等の位置づけ、一定の地区要件を満たすことが必要</p>

＜活用が想定される市街地整備手法のメニュー＞③

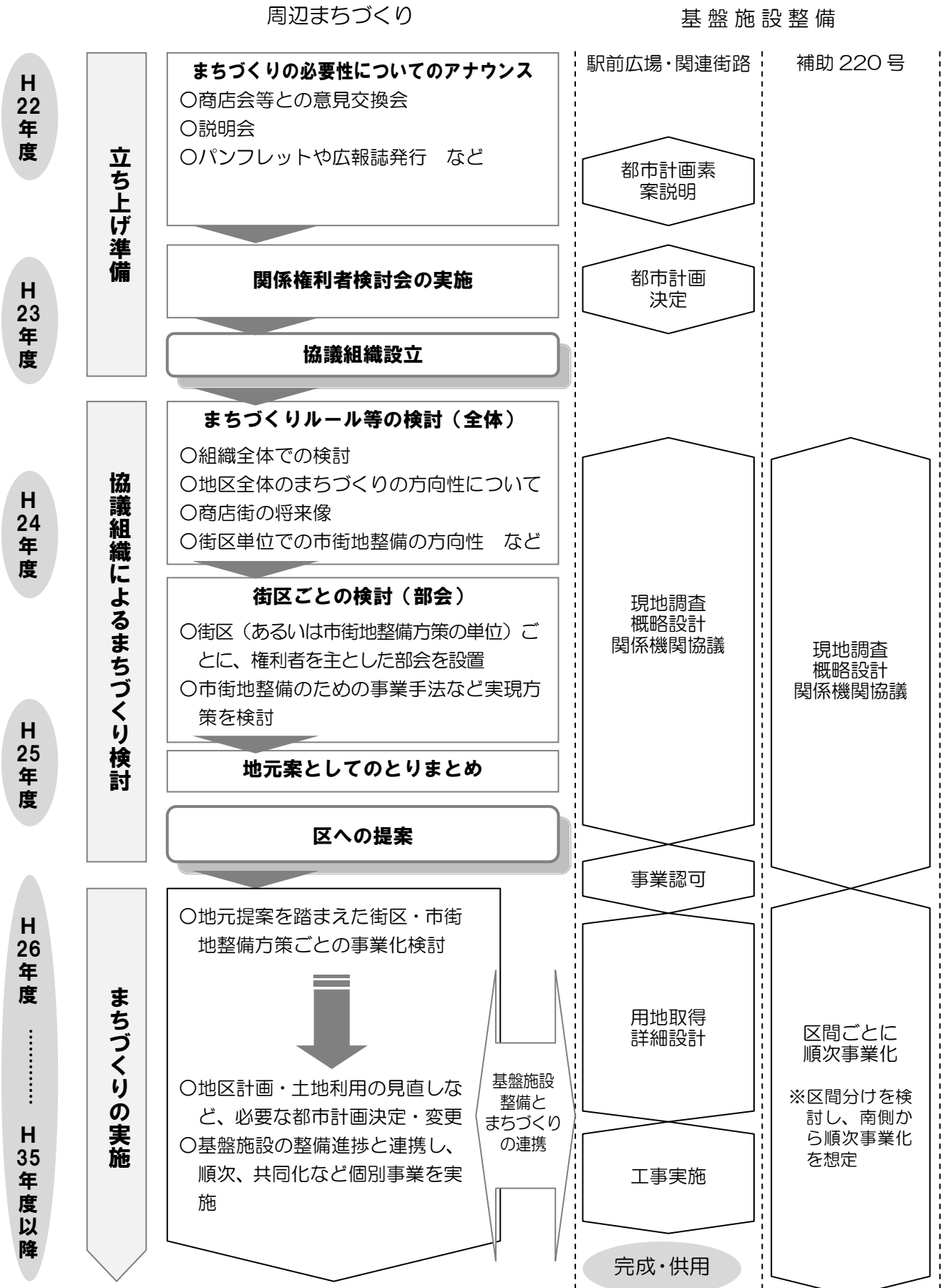
まちづくりのニーズ・例
自分の敷地では再建には手狭。隣接地と共同して建替えを進めたい
整備手法
共同建替え
当該手法を活用した整備イメージ
<p>○この場所で商売し続けたい</p> <p>○自分の敷地だけでは建替えできない</p> <p>○もっと商売を大きくしたい</p> <p>○もっと有効な資産活用を考えたい</p> <p>○共同建替えの実施</p> <p>○共同建替え施設 ⇒店舗ほか、住宅など</p> <p>○基盤施設（関連街路）の整備</p> <p>■ 店舗 ■ 住居</p>
活用が想定される事業手法／誘導手法・例
<p>○優良建築物等整備事業【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢土地の共同化や高度化、公開空地の確保など、共同建替えや任意の再開発に対して補助を行う制度 ※活用には再開発促進地区の位置づけや面的基盤事業等の施行区域であることが必要 <p>○都心共同住宅整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢土地の共同化や高度化を通じて、一定の要件を満たす良好な共同住宅を供給する事業に補助を行う制度 ※活用には重点供給地域の特定促進地区の位置づけが必要

＜活用が想定される市街地整備手法のメニュー＞④

まちづくりのニーズ・例
商店街活性化を見据えつつ、個別建替えを進めたい
整備手法
まちづくりのルールによる誘導
当該手法を活用した整備イメージ
<p>○基盤施設整備を契機にもっと魅力的な商店街にしたい</p> <p>○魅力的なまちなみにしたい</p> <p>○基盤施設整備の後でも十分商売が続けられる</p> <p>○店舗の連続性を維持していきたい</p> <p>○自分の敷地でなんとか建替えられる</p> <p>○まちづくりルールのもとでの個別建替え</p> <p>○基盤施設（関連街路）の整備</p> <p>○まちづくりルールの適用 ☆たとえば・・・ ⇒一階部分は店舗にする ⇒高さや通りに面する壁をそろえる ⇒建物や看板の色を落ち着いたものにする など</p> <p>■ 店舗 ■ 住居</p>
活用が想定される事業手法／誘導手法・例
<p>○地区計画</p> <p>➢地区の特性や意向に応じて、建築物の用途、高さ、壁面位置の制限、形態・意匠の制限を定める制度</p>

(4) 整備の流れ

協議組織による基盤施設整備とあわせた、その周辺まちづくりの検討・協議の流れを含め、対象地区の整備の流れを示す。



**西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の基本整備計画
(新井薬師前駅・沼袋駅)**

発行 平成 22(2010)年 8 月 印刷物登録番号 第 2 2 中ま西第 102 号

編集 中野区 まちづくり推進室 西武新宿線沿線まちづくり分野
〒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 ensenmatidukuri@city.tokyo-nakano.lg.jp

