

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)

(素案)

令和元年8月

中野区

目次

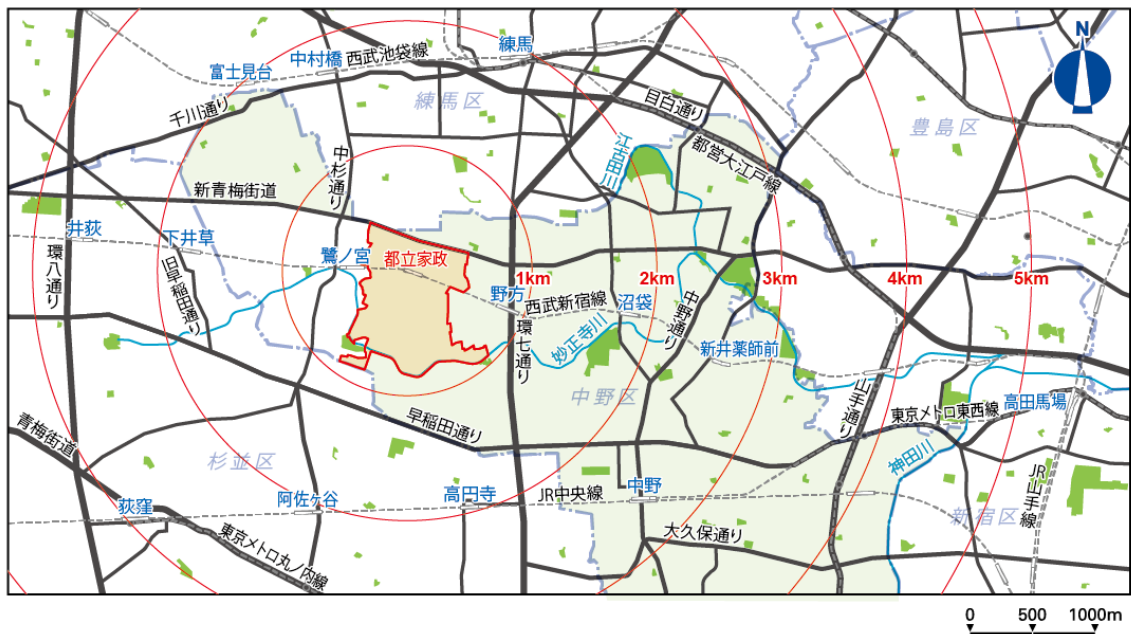
第1章	はじめに	1
1-1	西武新宿線沿線地域のまちづくり検討の経緯	1
1-2	整備方針の位置づけ	3
第2章	西武新宿線沿線地域の上位計画	5
2-1	中野区都市計画マスタープラン	5
2-2	西武新宿線沿線まちづくり計画	7
第3章	まちの現況と課題	8
第4章	目標とするまちの姿	10
第5章	まちづくり整備方針	12
5-1	ゾーン区分について	12
5-2	分野別の整備方針	14
5-2-1	道路・交通機能の向上	14
5-2-2	生活拠点の形成・生活利便性の向上	16
5-2-3	防災性の向上	18
5-2-4	良好な住環境の形成	20
5-2-5	都立家政駅周辺地区まちづくり整備方針図	22
第6章	今後のまちづくりの進め方	23
(参考)	まちの現況	24

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（*）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。

各駅及び都立家政駅周辺地区の位置



(1) 中井駅～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）」を、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。

*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まちづくり検討会が、平成 28 年 7 月に野方駅周辺地区まちづくり検討会が、平成 28 年 9 月に都立家政駅周辺地区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。

西武新宿線沿線地域のまちづくりの経緯

年月	西武新宿線沿線地域のまちづくりに関する事項
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、鷺ノ宮駅周辺地区各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

1-2 整備方針の位置づけ

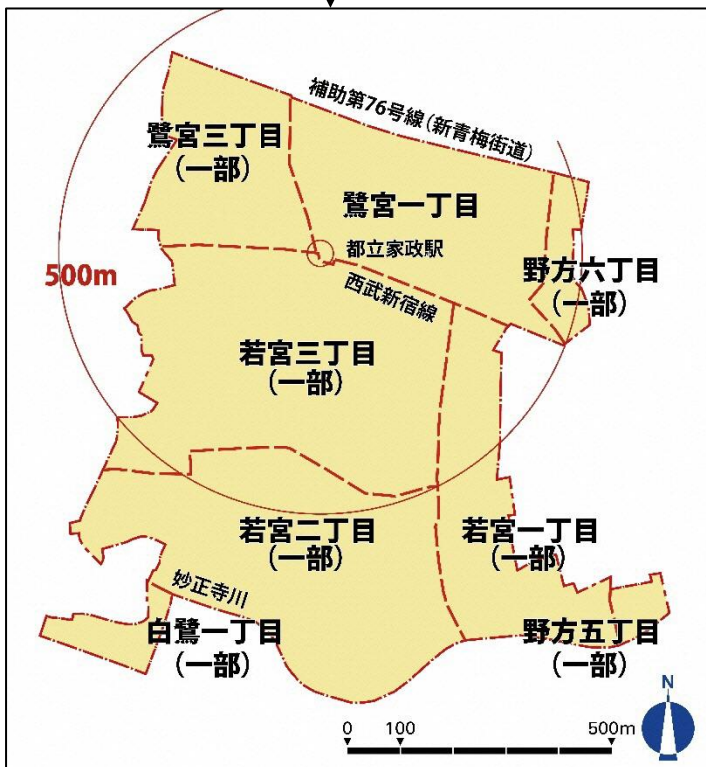
(1) 整備方針の目的

○「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（都立家政駅周辺地区編）」は、区の都市計画に関する上位計画である「中野区都市計画マスタープラン」（以下、「都市計画マスタープラン」という）や「西武新宿線沿線まちづくり計画」、さらに都立家政駅周辺地区まちづくり検討会から提案された「都立家政駅周辺地区まちづくり構想」を踏まえ、これからの都立家政駅周辺地区の姿やまちづくりを具体的に進めていく方向づけを示すものです。

(2) 整備方針の範囲

○整備方針の範囲は、都立家政駅を中心におおむね500m～1km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圏を考慮して設定します。地区面積は約80haです。

整備方針の範囲



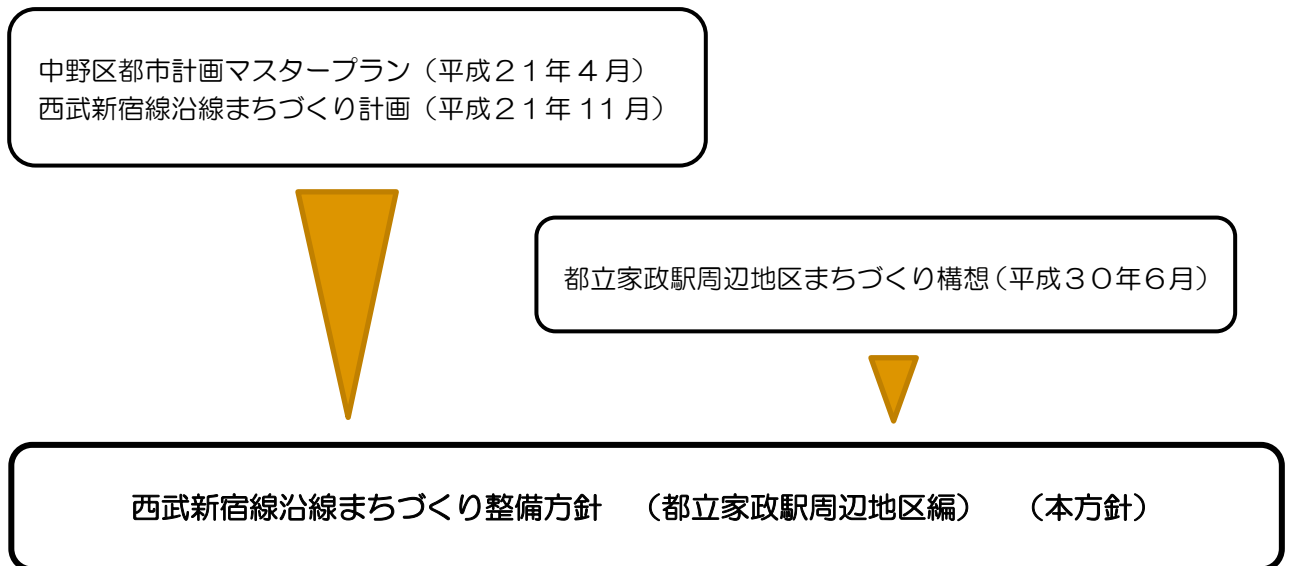
整備方針の範囲を構成する町丁目

- ・野方五丁目 8～9 番
- ・野方六丁目 36 番の一部、37～39 番、40 番の一部、45 番の一部、46 番、47 番の一部、52～53 番
- ・若宮一丁目 1～8 番、11 番の一部、18～21 番、39～49 番、57～59 番
- ・若宮二丁目 1～55 番、57～60 番
- ・若宮三丁目 1～56 番
- ・白鷺一丁目 1～3 番、5 番
- ・鷺宮一丁目 全域
- ・鷺宮三丁目 1～14 番、25～26 番、39～44 番

(3) 上位計画との関係

○都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に位置付けられている「中野区の都市計画に関する基本的な方針」であり、東京都が定める「東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「区域マス」という）」などに即して定めることになっています。この整備方針は、都立家政駅周辺地区のまちづくりを推進していくうえで、区域マスや都市計画マスタープラン、西武新宿線沿線まちづくり計画など上位計画を踏まえたものになります。

上位計画との関係



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

* 「中野区都市計画マスタープラン」より北西部
地域まちづくり方針(P121、122)を抜粋

【北西部地域まちづくり方針】

自然とふれあえる妙正寺川に再生し、まち全体をみどりと花でつつむ、「水・みどり・花」が一体となったみどり豊かで住みよいまちをつくります。また、まちの玄関口にふさわしい鷺ノ宮駅周辺の魅力と、だれもが安心して歩ける道がある、安全で快適に暮らせるまちをつくります。

大規模団地の建て替えや、都市計画道路整備を契機に、自然と共生したみどり豊かな個性ある住宅地、安心して住み続けられるまちをめざします。

(1) 災害に強く、安心して暮らせる快適なまちづくり

- 白鷺二・三丁目地区や鷺宮地区、若宮地区の「低層住宅地区」は、道路のネットワークが形成された、良好な低層住宅地に改善します。このため、狭あい道路の拡幅整備をはじめ、生活道路網の体系的な整備をすすめ、良好な街区の形成を図るとともに、敷地細分化の防止や狭小な敷地の共同化を誘導・支援し、ゆとりある敷地空間を生み出すなど、良好な住環境づくりをすすめます。
- 都営鷺の宮アパートや都営若宮二丁目アパート、若宮三丁目アパートなどの「特定住宅団地地区」は、貴重な防災とみどりのオープンスペース、広域避難場所としてゆとりある環境を守ります。
- 公社鷺宮西住宅の建て替えなどにあたっては、良質な住宅供給とともに、土地の高度利用によるゆとりある空間や「みどりの拠点」として、みどりの保全・育成など、地域のまちづくりに資する活用をすすめます。
- 都営鷺の宮アパートの建て替えにあたっては、土地の高度利用による住宅供給とともに、みどりの保全・育成や調節池上部を利用したみどりのオープンスペースの確保、周辺住民も利用できる公的施設の整備など、地域のまちづくりに資する活用をすすめます。
- 「土地区画整理事業を施行すべき区域」に指定されている地区は、住民・土地所有者等による将来像についての話し合いを重ね、地区のまちづくりのルールなどについて合意形成を図り、良好なまちの創出、みどり豊かな住環境の保全・育成や敷地細分化の防止などをすすめ、暮らしやすいまちを実現します。

(2) 鷺ノ宮駅・都立家政駅周辺の魅力づくり

○鷺ノ宮駅周辺は、区民の日常生活を支え、利便性が高い「交流拠点」として育成します。このため、西武新宿線の連続立体交差化を想定しつつ、地区住民の合意のもとに、中杉通り（補助第 133 号線）の拡幅、バスの乗降などのための駅前交通結節機能の整備、駅周辺のユニバーサルデザイン（*）による整備、バリアフリー化や、駅周辺の土地の高度利用のための面的整備、商店街の活性化など、沿線まちづくりをすすめます。

○都立家政駅前通り沿道は、商店や住商併用建物などの立地を誘導し、都立家政駅前通りは、歩行者空間の整備、ユニバーサルデザインによる整備、バリアフリー化などの整備を行い、区民の日常生活を支える「生活拠点」として育成します。

(3) 幹線道路沿道地区の整備

○中杉通りの西武新宿線以南の既存道路のうち、都市計画道路以外の区間については、安全に歩行、買い物のできる歩行者と車の共存する通りとして整備します。

(4) 小中学校跡地の有効利用

○小学校の再編に伴う跡地が生じた場合には、周辺環境との調和、立地特性に配慮しつつ、跡地を起点とした周辺地域一帯のまちづくりのあり方の見直しのもとに、まちづくりに資する適切な土地利用の実現を図ります。

(5) 幹線道路の整備、踏切による渋滞の解消

○西武新宿線の踏切による渋滞を緩和するため、連続立体交差化の早期実現を東京都などに要請します。また、これらにあわせて、駅アクセス道路、駅前交通結節機能の整備など沿線まちづくりをすすめます。

(6) みどり豊かなまちづくり

○地域で育まれてきた屋敷林、社寺境内林、並木などの豊かなみどりの保全・育成を図ります。

○農地・生産緑地は、都市内における貴重なうるおい資源であり、環境負荷低減に資する緑地であることから、貴重なオープンスペースとして保全を誘導します。

○生産緑地地区については、その継続が困難なときには、立地条件を踏まえつつ、必要に応じて公園など公共施設用地としての取得に努めます。

*ユニバーサルデザイン：中野区では、ユニバーサルデザインを「年齢、性別、個人の属性や考え方、行動の特性等にかかわらず、全ての人が利用しやすいようあらかじめ考慮して都市及び生活環境を設計すること。」と定義しています。

【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

【まちづくり方針】

- ① 駅周辺の魅力化
 - ・駅前やその周辺は、穏やかな雰囲気のある商店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
 - ・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。
 - ・補助第 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。
- 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。
- ④ 災害に強い市街地へ改善
 - ・補助第 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。

第3章 まちの現況と課題

○まちの現況と課題は、上位・関連計画、まちの現況、都立家政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

- 開かずの踏切（*1）があり、都立家政商店街にある踏切は自動車・歩行者ボトルネック踏切（*2）となっており、踏切による渋滞が発生しています。
- 都立家政駅の乗降客数は増加傾向にありますが、タクシーや送迎車用の乗降スペースが無いため、鉄道と他の交通機関の乗り換えが不便です。
- 南北方向の幹線道路が無いため、円滑に移動することができません。
- 都立家政商店街の道路は狭く、歩行者と自転車、自動車が錯綜しており、安全に買い物ができる空間になっていません。
- 住宅地内には、交通を集約する道路が無いため、安全で円滑に移動することができません。



(2) にぎわい

- 駅周辺には集会施設や地区祭りなどに利用できる広場が無いため、交流する機会が減少しています。
- 商店街は飲食店が多いが、小売業などの店舗数が減少傾向にあるため利便性が低下しています。



*1 開かずの踏切とは、ピーク時踏切遮断時間が、40分/時以上の踏切

*2 自動車ボトルネック踏切とは、一日の踏切自動車交通遮断量が、5万以上の踏切

歩行者ボトルネック踏切とは、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

(*1、*2は、国土交通省ホームページによる)

(3) 防災

- 6m未満の道路が多いことから消防活動困難区域(*1)があります。
- 若宮地区には不燃領域率(*2)が低く、火災による危険性が高い地域があります。
- 東京都の地震に関する地域危険度測定調査における災害時活動困難度ランク(*3)が高く、避難や消火・救助活動が困難な地域があります。
- 都市計画道路沿道に不燃化されていない建物があるため、延焼のおそれのある地域があります。



(4) 住環境

- 都立家政駅周辺地区全域の緑被率(*4)は、区全体の平均より高いが、直近の10年間では、全域が減少傾向にあり、良好な住環境の維持・保全が必要です。
- 面積規模の小さい公園が多いため、住民の憩い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。



*1 消防活動困難区域：幅員6m以上の道路から消防ホースが到達しない140mより遠い区域。

*2 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。

*3 災害時活動困難度：東京都の地震に関する地域危険度測定調査(第8回)における指標です。地震により建物が倒壊したり火災が発生したときの、危険地域からの避難や消火救助活動のしやすさ(困難さ)を、地域の道路の多さや、道路ネットワーク密度の高さといった道路基盤などの整備状況から評価した指標です。

*4 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。

第4章 目標とするまちの姿

○本章では、都立家政駅周辺地区が目指すまちの将来像と、これを具現化した4つのまちの姿を明らかにします。

(1) まちの将来像

地域とともに歩む 幸せあふれるまち 都立家政

○西武新宿線の連続立体交差事業を契機に、都立家政駅を中心とする都市基盤の整備と、日常生活に欠くことのできない商店街をもつ地区の特性を活かしたまちづくりを進め、補助第227号線整備と共に、人々が集い活動し交流する拠点や回遊性が生まれ、災害に強く、幸せあふれる暮らしの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

① 駅からの乗り換え手段が増え、広域に移動しやすい道路網のあるまち

- 都立家政駅北側の自動車乗降スペースに、補助第227号線からタクシーや一般車が乗り入れしており、鉄道への便利な乗り換えができます。
- 駅前周辺は、連続立体交差化や建物の共同化などで、ユニバーサルデザインに配慮した駅前空間ができています。
- 補助第227号線や地区内の道路整備により、交通利便性が向上しています。

② 商店街を中心に、暮らしに便利で楽しさあふれる生活しやすいまち

- 歩行者広場と周囲の商業・サービス施設などが集積した駅前拠点は、都立家政の新たな顔となっています。また、歩行者広場はイベントなど多目的に活用されています。
- 都立家政商店街は、生活拠点として整備されています。また、歩行者と自転車が円滑に通行しています。

③ 災害時に被害が出にくい防災性の高いまち

- 補助第76号線（新青梅街道）・補助第227号線と各沿道、西武新宿線、妙正寺川が延焼遮断機能を果たし、また、消防活動困難区域の改善により都立家政駅周辺地区の火災被害が減少しています。さらに、地区内は耐火・耐震建物へと更新が進み、木造住宅密集地が減少しています。
- 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。

④みどり豊かな住環境が継承されているまち

○駅周辺住宅地は駅前にぎわいと調和し、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活かしたやすらぎを感じる空間となっています。

第5章 まちづくり整備方針

○本章においては、第3章での4区分の課題並びに第4章での4つのまちの姿を踏まえ、「道路・交通機能の向上」、「生活拠点の形成・生活利便性の向上」、「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整備方針を示します。

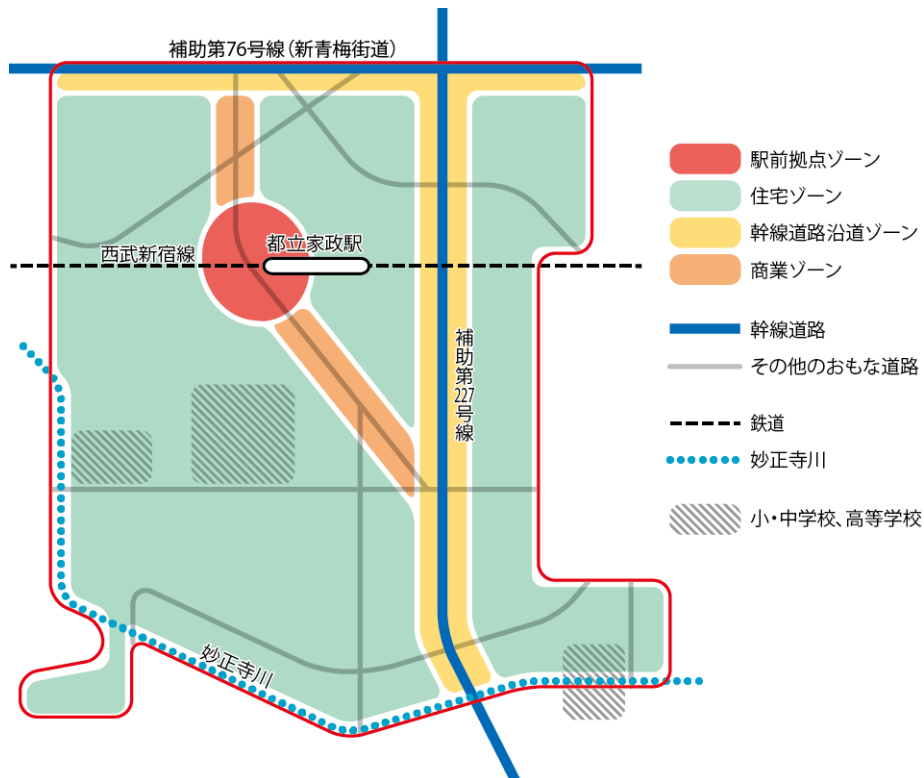
5-1 ゾーン区分について

○都立家政駅周辺は、中野区の都市計画マスタープランにおいて「生活拠点」に位置づけられており、地域住民の日常生活を支え、活動し、交流する核となる、個性と親しみのある最寄りの拠点として育成・整備するとされています。また東京都策定の「都市づくりのグランドデザイン」では、商店街、大規模団地などを人々の活動や交流の場としつつ、飲食店や診療所などの生活に必要な都市機能の立地を備え、さらに道路・交通ネットワークの活用・充実による拠点間の交流を促進し、地域コミュニティや身近な生活を支える核となる「生活の中心地」として育成するとされています。

こうした観点から、次世代に向けた新しいまちづくりにおいて、都立家政駅周辺地区を「駅前拠点」、「住宅」、「幹線道路沿道」、「商業」の4つのゾーンとして捉えながら、まちづくりの整備方針を展開していきます。

ゾーン区分図

(現在の施設配置を基に作成)



(1) 駅前拠点ゾーン

○交通利便性が高く日常生活利便施設が集積した駅周辺には、地域特性に応じた適切な規模の業務・商業機能を誘導します。また、特徴ある商店街をはじめ地域の特性に合った、文化、交流など、人々が集うための機能を誘導するとともに歩行者広場の整備を図ります。なお、駅周辺での事業の際には、施設建築物などのバリアフリー化や、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進します。

(2) 住宅ゾーン

○低層住宅が多く、みどりある環境に恵まれている地域については、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227号線）

○地域の特性や土地利用の方向性を踏まえ、商業・業務施設などの機能の誘導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、まちのルールの導入を図り、良好な市街地の形成と後背地に配慮した住環境の向上を図ります。

(4) 商業ゾーン

○地域住民の日常生活を支え、交流の場となるような、歩行者空間の創出を図ります。また、人々に親しまれている伝統行事・祭事などの地域の特性を活かし、商店街の魅力の向上を図ります。

5-2 分野別の整備方針

5-2-1 道路・交通機能の向上

(1) 西武新宿線の連続立体交差事業の実現に向けた連携

○2016（平成28）年3月に、東京都が西武新宿線（野方駅～井荻駅間）の連続立体交差事業を社会資本総合整備計画（新規着工準備区間）に位置づけました。今後は、鉄道の立体化とあわせて、地域と協働したまちづくりを推進します。

(2) 自動車乗降スペース及び駅アクセス道路の整備

○都立家政駅北側に、タクシーや一般車（送迎車）などの自動車乗降スペースを確保し、誰もが安全で円滑に乗り降りができるユニバーサルデザインに配慮した自動車乗降スペースを整備します。また、補助第227号線と自動車乗降スペースをつなぐ駅アクセス道路については、関係機関と調整し整備します。

(3) 補助第227号線整備の事業の具体化

○西武新宿線の連続立体交差事業とあわせて、調査や測量、都市計画の手続きを関係機関と調整し事業の具体化を図ります。

○補助第227号線の現道がない区間は、周辺一帯の土地区画整理など街区編成の手法について検討します。

(4) 生活道路の整備（*）

①隣接する駅をつなぐ機能や生活利便性の向上を図る道路

○鷲ノ宮駅周辺と生活圏域の補完と共有を推進するための道路を検討し整備します。

②交通の集散機能と交通利便性の向上を図る道路

○幹線道路である補助第76号線（新青梅街道）と補助第74号線（早稲田通り）の間を補完する地区内の道路を検討し整備します。また、自動車、自転車、歩行者が安全で円滑に通行できる道路とします。

③消防活動困難区域を解消する道路

○消防活動困難区域を解消するための道路について検討し整備します。

*生活道路は、交通・防災・整備方法の観点より、原則、現道を活かした道路位置や、必要な道路幅員を決めて整備します。

道路・交通に関する方針図

(現在の施設配置を基に作成)



5-2-2 生活拠点の形成・生活利便性の向上

(1) 歩行者広場の創出

○改札付近に、西武新宿線の連続立体交差事業における、鉄道の立体化により創出される空間や建物の共同化などによりオープンスペースを確保し、イベントなど多目的に活用できる歩行者広場を整備します。

(2) 駅前拠点の形成

○駅前拠点ゾーンは、土地の高度利用を誘導し、交流が育まれる楽しい空間を創出します。
○西武新宿線の連続立体交差事業における、鉄道の立体化により創出される空間の利用は、まちづくりに資するよう連続立体交差事業の進展を踏まえ、適切な時期を捉えて関係機関と調整を図ります。

(3) 商業ゾーンの魅力向上

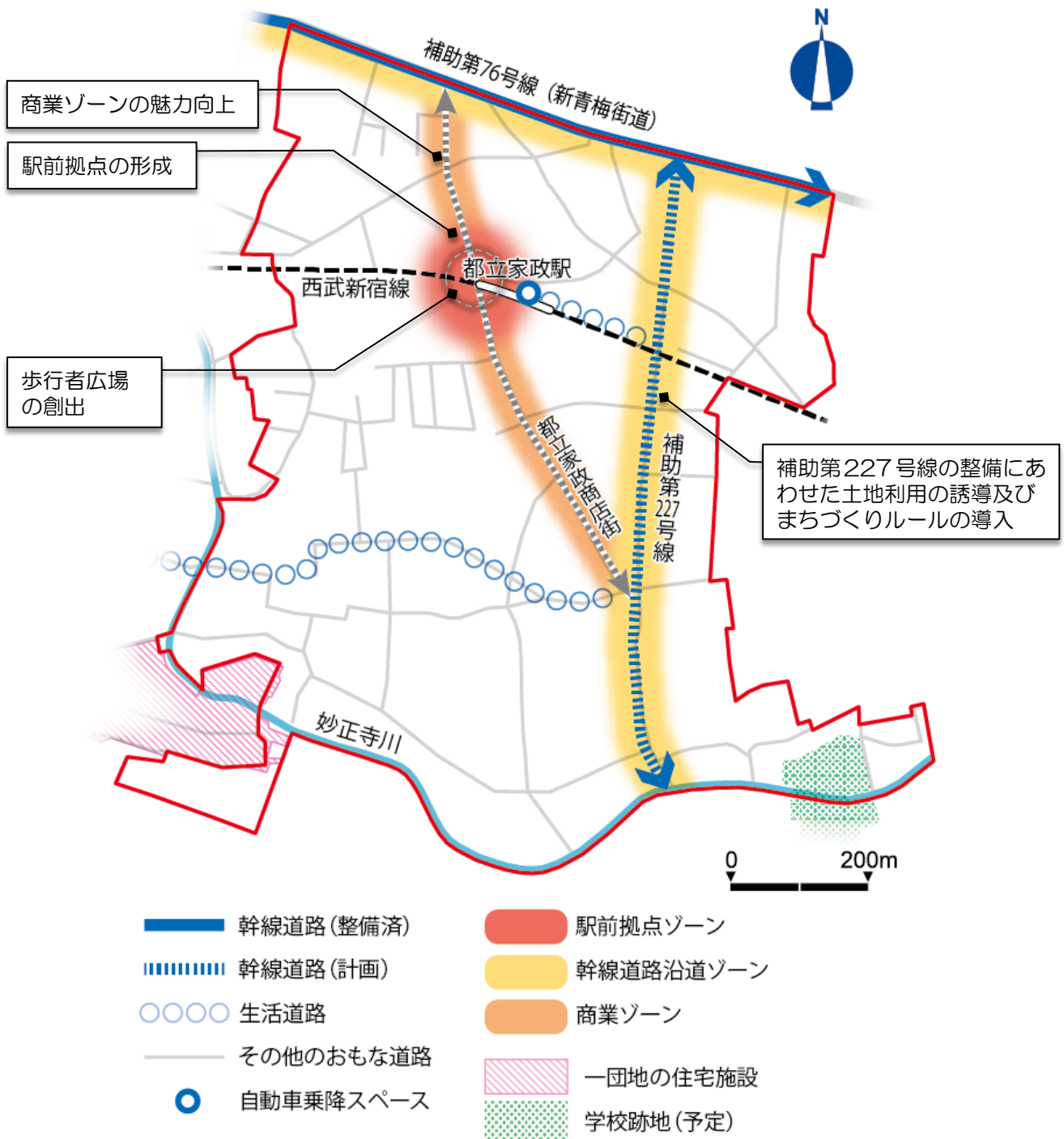
○都立家政商店街に親しみを感じ、訪れてみたくなる商業空間の魅力向上のため、統一感のある街並み形成や空間創出に向けたまちづくりルールの導入を推進します。
○道路の改修、街並み形成、空間創出の時期を捉えて無電柱化を推進します。

(4) 補助第 227 号線の整備にあわせた土地利用の誘導及びまちづくりルールの導入

○新たに整備される補助第 227 号線沿道は、店舗や住宅が複合的に立地する生活利便性の高い市街地の形成に向けた土地利用を誘導します。また、まちづくりルールの導入を推進します。

生活拠点の形成・生活利便性の向上に関する方針図

(現在の施設配置を基に作成)



5-2-3 防災性の向上

(1) 延焼遮断帯(*)の形成

- 補助第 227 号線の整備にあわせて沿道建物の不燃化や耐震化を促進することで、地域の防災性向上を推進し、延焼遮断帯の形成を図ります。
- 沿道の不燃化を進めるためには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とまちづくりルールの導入を推進します。

(2) 消防活動困難区域の解消

- 消防活動困難区域を解消するための道路について検討し整備します。

(3) 建物の不燃化の促進

- 住宅ゾーンの大部分に指定されている準防火地域では、防火性能が相対的に低い建物構造となる可能性があります。そのため、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

- 広域避難場所や避難所への主たる避難路は、ブロック塀等の倒壊による道路閉塞を防ぎ、災害時にも避難路としての機能が維持されるよう、まちづくりルールの導入を推進します。

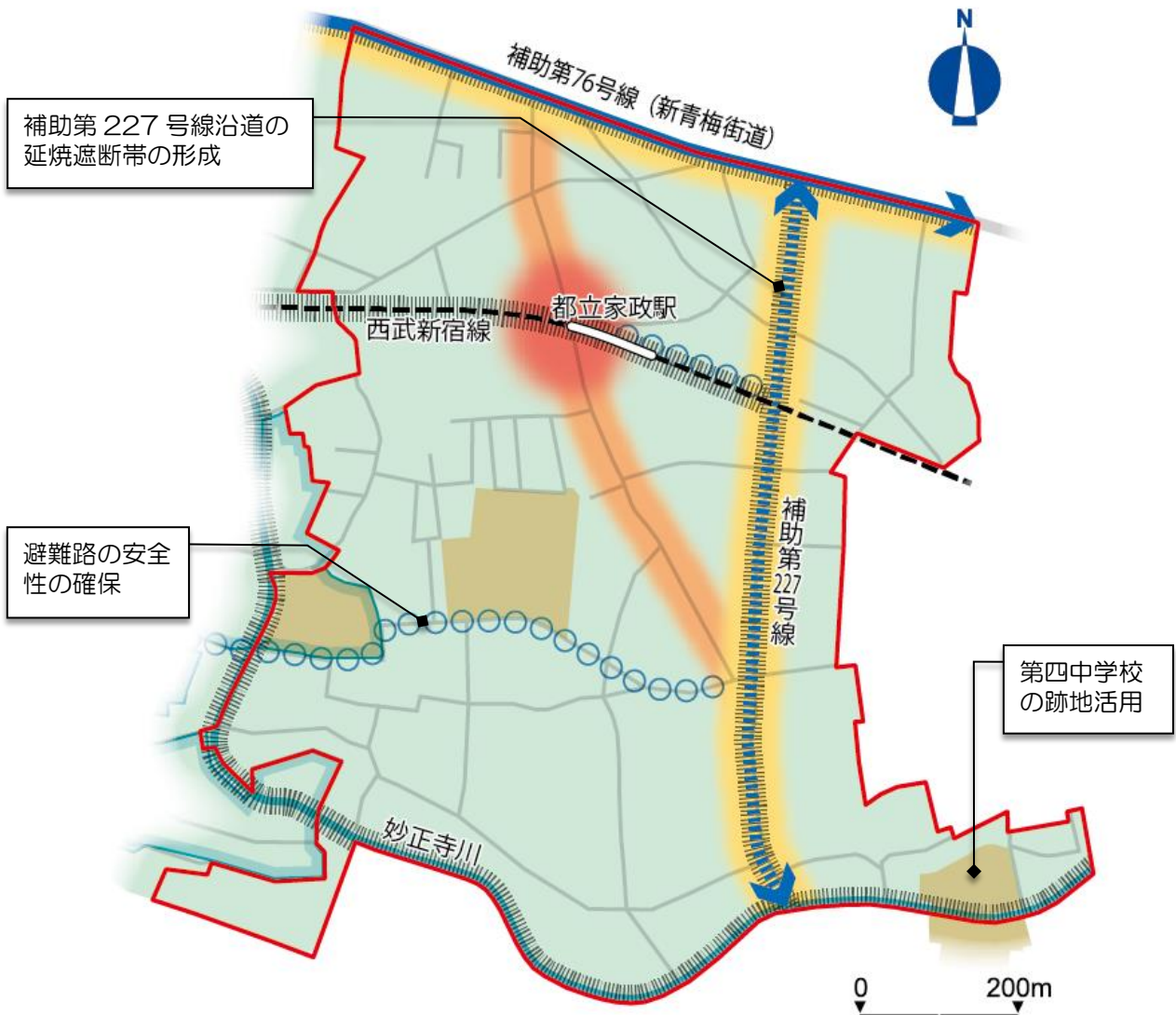
(5) 第四中学校の跡地活用

- 第四中学校再編後の跡地については、災害時の避難所の確保など地域の課題を踏まえたまちづくりへの活用を検討します。

*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帯状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。

防災性の向上に関する方針図

(現在の施設配置を基に作成)



- | | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| | 幹線道路(整備済) | | 駅前拠点ゾーン |
| | 幹線道路(計画) | | 住宅ゾーン |
| | 生活道路 | | 幹線道路沿道ゾーン |
| | その他のおもな道路 | | 商業ゾーン |
| | | | 延焼遮断帯 |
| | | | 広域避難場所 |
| | | | 避難所 |

地区全体に関するもの

消防活動困難区域の解消

建物の不燃化の促進

5-2-4 良好な住環境の形成

(1) みどりと街並みの保全

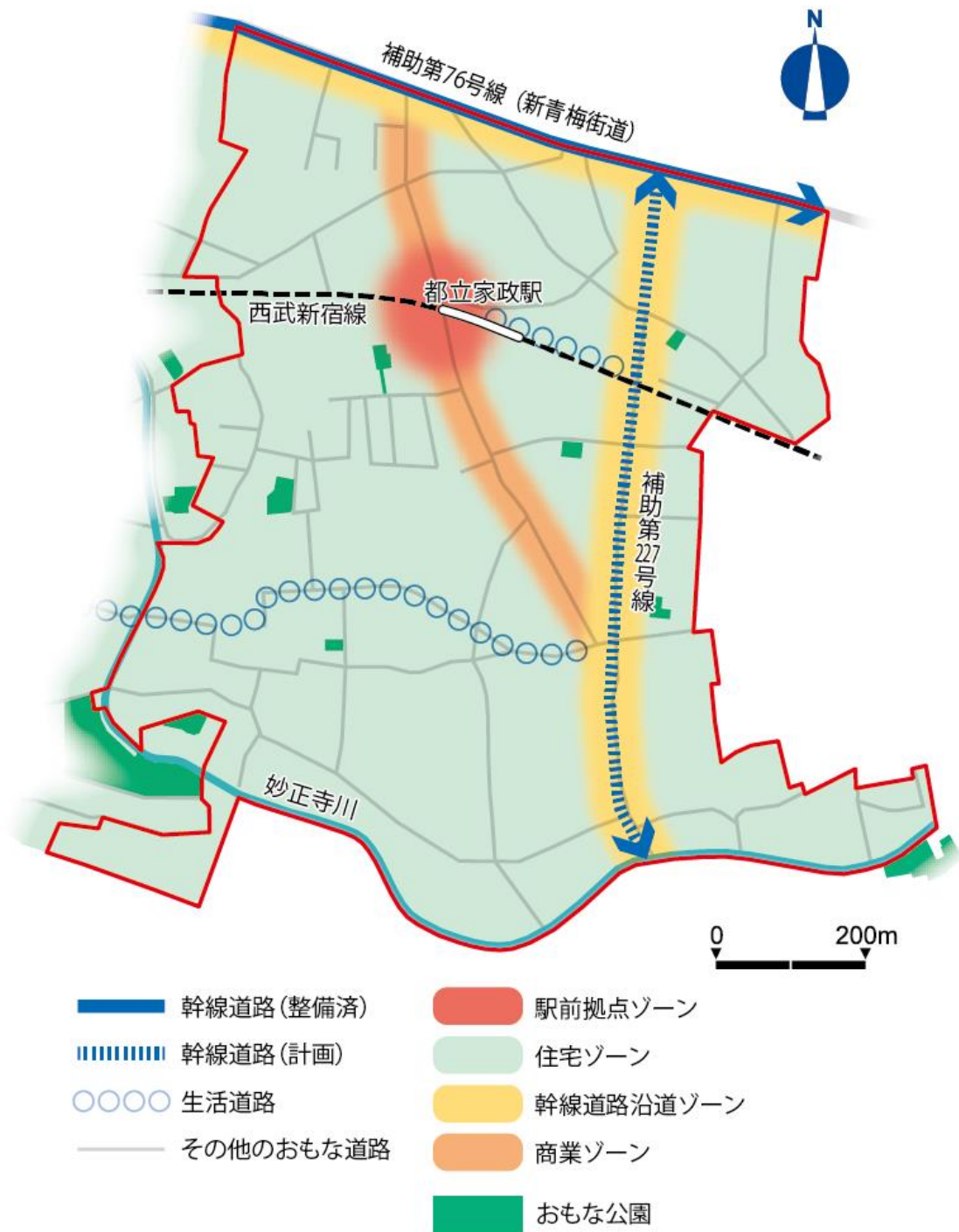
○住宅ゾーンを中心に、みどりと歴史を感じさせる資源を保全します。また、各宅地沿道における緑化の誘導や、これまで蓄積された良好な住環境を維持するため、まちづくりルールの導入を推進します。

(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、公園などの整備を推進します。

良好な住環境の形成に関する方針図

(現在の施設配置を基に作成)

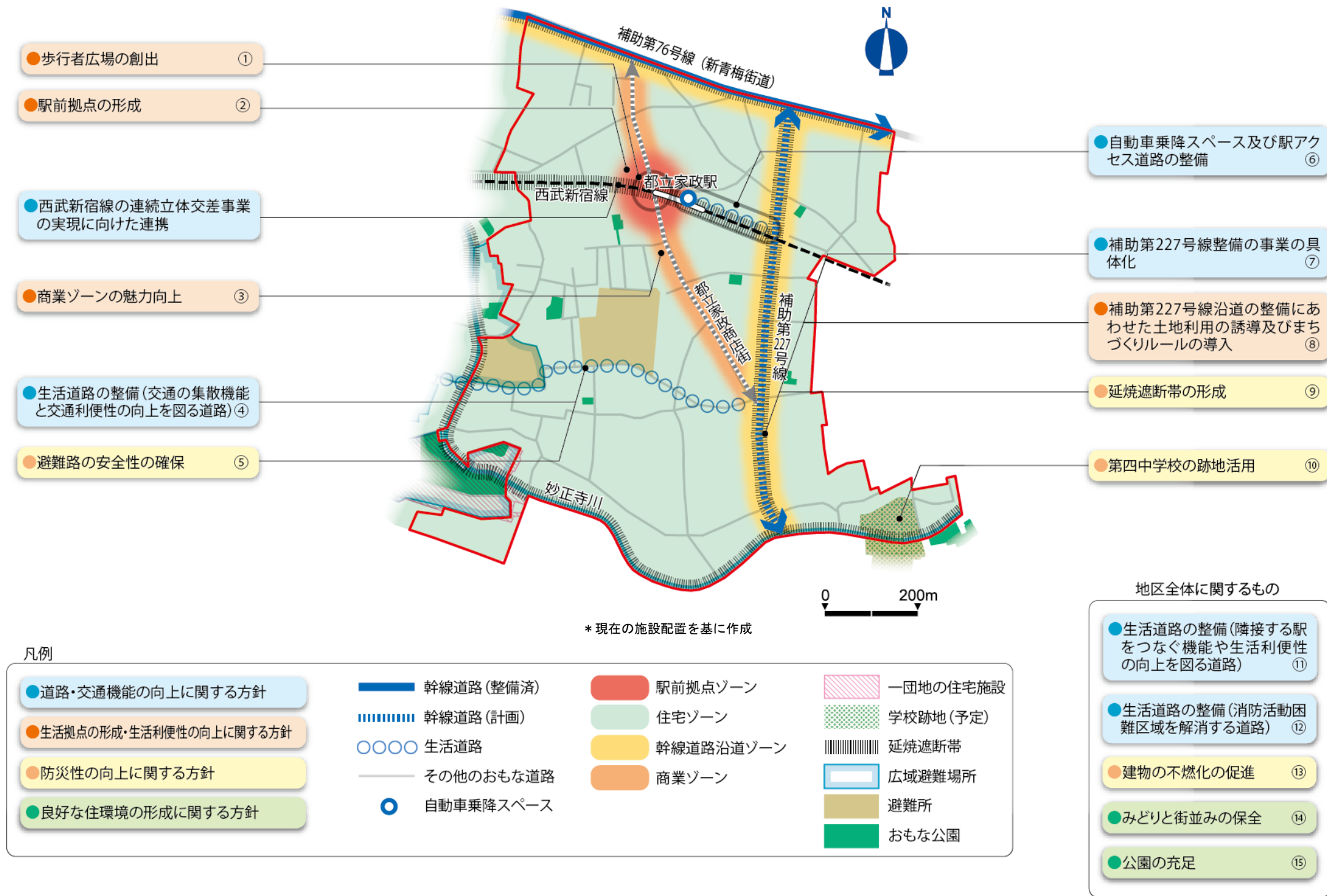


地区全体に関するもの

みどりと街並みの保全

公園の充足

5-2-5 都立家政駅周辺地区まちづくり整備方針図



注：図中の各番号は、「第6章 今後のまちづくりの進め方」における主な施策に対応します。

第6章 今後のまちづくりの進め方

○都立家政駅周辺地区のまちづくりの取組みについては、今後、西武新宿線の連続立体交差事業等関連する事業の進捗を踏まえながら関係機関と調整を図るとともに、地域の方々等のご意見を伺いながら、以下のステップで進めていきます。

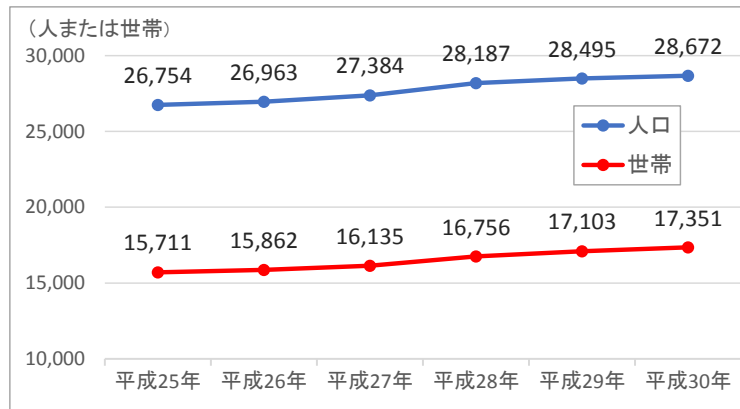
主な施策	STEP1	STEP2	STEP3	備考
駅へのアクセス道路の整備【⑥】	計画検討	⇒ 都市計画手続き	⇒ 事業化	関係機関と調整し検討、事業化
歩行者広場の創出及び駅前拠点の形成【①、②】	計画検討	⇒ 関連計画手続き	⇒ 広場整備	関係機関と調整し検討、整備
補助第227号線の整備及び沿道の土地利用の誘導【⑦、⑧、⑨】	計画検討	⇒ 都市計画手続き	⇒ まちづくりルールの運用等	関係機関と調整し検討、導入
生活道路の整備【④、⑪】	計画検討	⇒ 関連計画手続き	⇒ 道路整備	関連計画に合わせて検討、整備
防災性の向上【⑤、⑫、⑬】	計画検討	⇒ 関連計画手続き	⇒ 防災性向上の推進	生活道路整備の検討、関連計画に合わせて推進
良好な住環境形成【③、⑭、⑮】	計画検討	⇒ まちづくりルールの導入手続き	⇒ 段階的なまちづくりルールの運用	地区全体の機運に合わせて検討、導入
学校跡地の利活用【⑩】	計画検討	⇒ 整備関連手続き	⇒ 学校跡地及び周辺整備	学校再編の計画、関連計画に合わせて推進

*【 】内は、「5-2-5 都立家政駅周辺地区まちづくり整備方針図」の番号に対応。

(参考) まちの現況

1. 人口

本地区の人口と世帯数の推移



出典：住民基本台帳（各年 1 月）
注：地区内の町丁目単位で処理

年齢別人口の状況

	本地区		中野区
	人口 (人)	割合 (%)	
年少人口 (0~14 歳)	2,687	9.4	8.8
生産年齢人口 (15~64 歳)	19,479	67.9	70.6
高齢者人口 (65 歳~)	6,506	22.7	20.6
合計	28,672	100.0	100.0

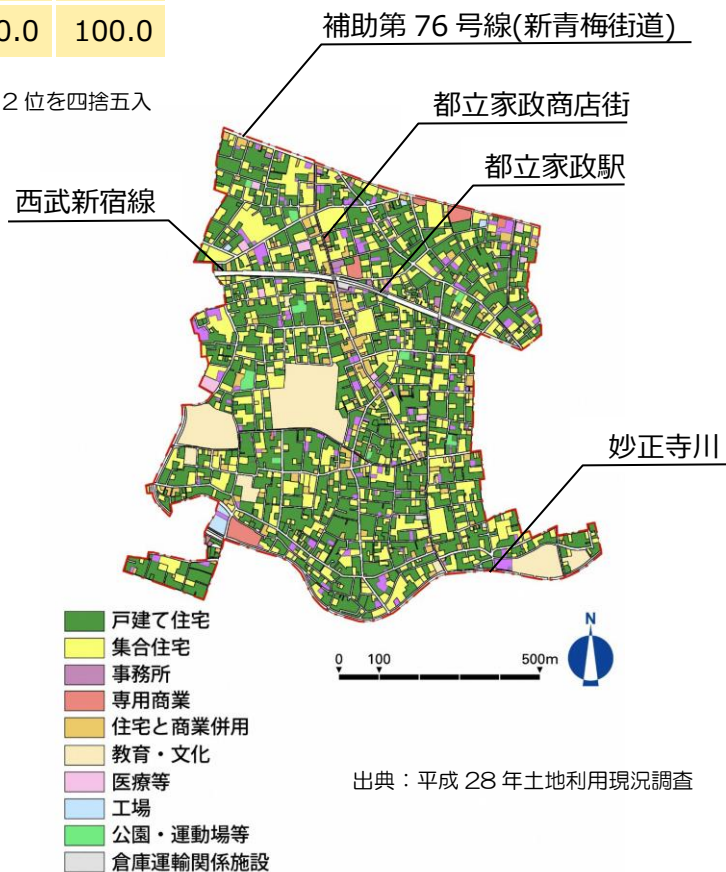
出典：住民基本台帳（平成 30 年 1 月）
注：地区内の町丁目単位で処理。小数点第 2 位を四捨五入

昼間人口と夜間人口の状況

	本地区	中野区
平成 27 年		
昼間人口(人)	21,895	313,270
夜間人口(人)	28,543	328,215
昼/夜 (%)	76.7	95.4

出典：東京の統計（平成 27 年国勢調査）
注：地区内の町丁目単位で処理。小数点第 2 位を四捨五入

2. 土地利用状況



出典：平成 28 年土地利用現況調査

3. 道路・交通

(1) 道路



出典：中野区道路幅員資料をもとに作成

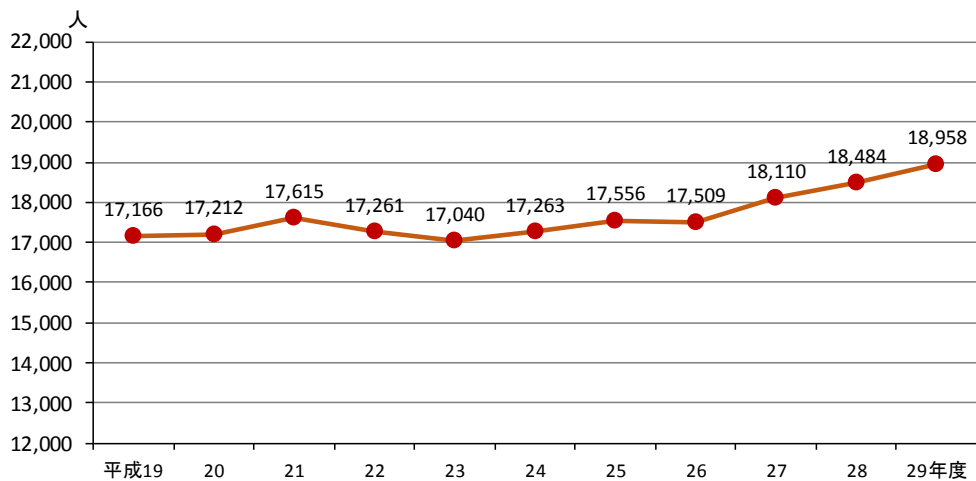
(2) 交通

西武新宿駅～下井草駅の各駅の利用者数

平均乗降客数（万人／日）			
西武新宿	18.1	沼袋	2.1
高田馬場	30.5	野方	2.5
下落合	1.2	都立家政	1.9
中井	2.9	鷺ノ宮	3.2
新井薬師前	2.3	下井草	2.5

出典：西武鉄道（株）ホームページ（平成 29 年度）
 注：西武新宿線の利用のみ。小数点第 2 位を四捨五入

都立家政駅の利用者数の推移



西武新宿線の踏切遮断の状況



4. にぎわい

大規模商業施設等分布の状況

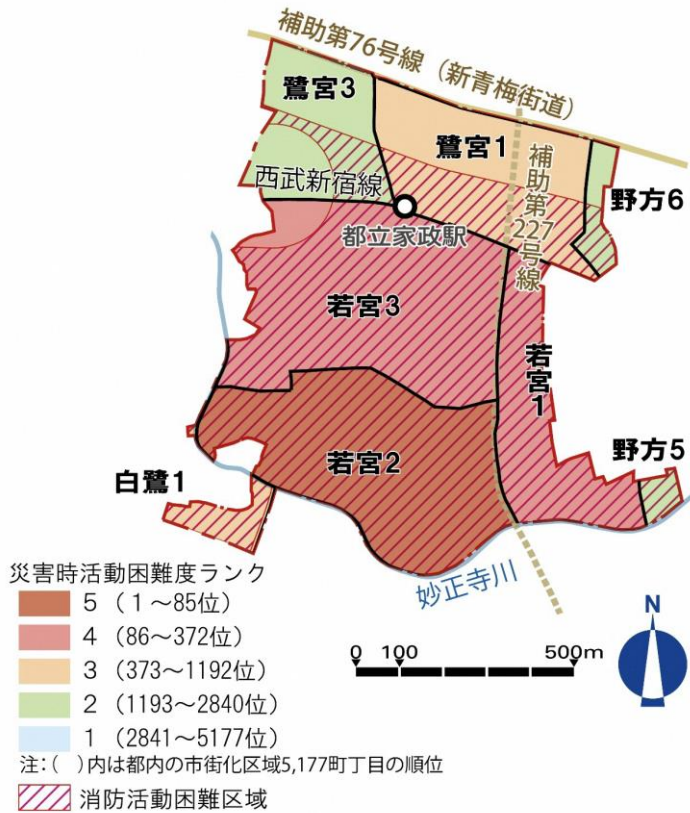
(都立家政駅周辺地区及び鷺ノ宮駅周辺地区の周辺に限る)



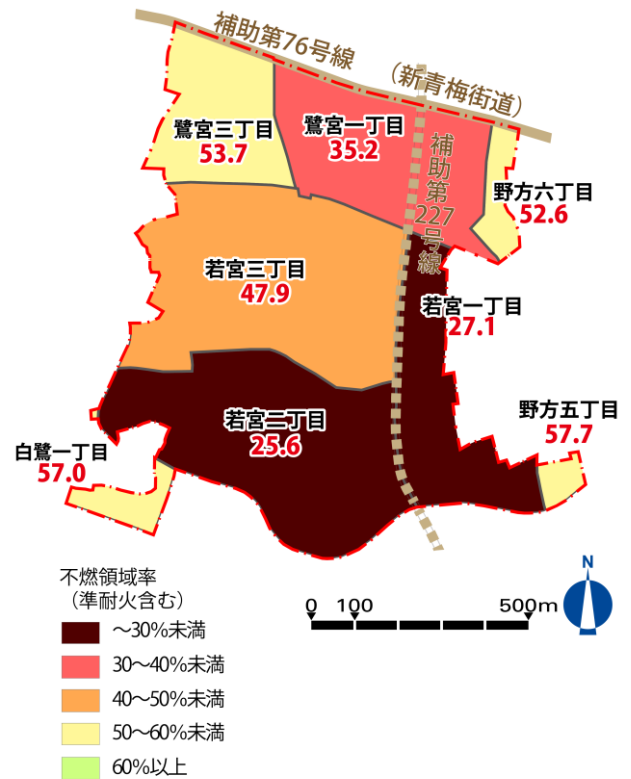
出典：大型小売店総覧 2016

5. 防災

災害時活動困難度ランクと消防活動困難区域の重なり状況



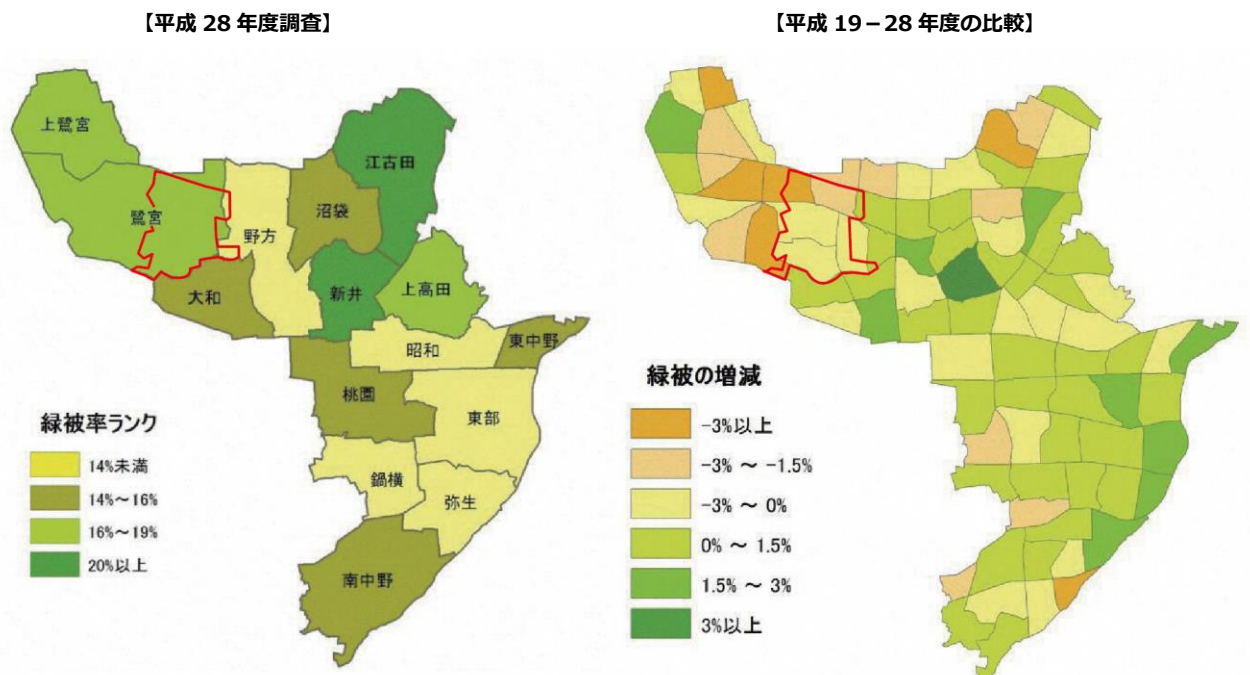
不燃領域率の状況



出典：平成23年土地利用現況調査をもとに作成

6. 住環境

緑被率の状況



出典：中野区みどりの基本計画（平成31年1月）