令和３年(２０２１年)１０月１１日
中野駅周辺整備・西武新宿線沿線まちづくり調査特別委員会資料
まちづくり推進部まちづくり計画課

西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（案）の策定について

今年１月に作成した西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（素案）について、意見交換会を実施し、その意見等を踏まえて、西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（案）を策定したので報告する。

１．素案に関する意見交換会等の実施結果について

（１）意見交換会

開催日時	会場	参加者数
７月１７日（土）１４時～１５時３０分	野方区民活動センター	４人
７月１８日（日）１４時～１５時３０分		６人
７月２１日（水）１８時～１９時３０分		３人
計		１３人

（２）メール及びファクシミリ、郵送等による意見募集
募集期間：７月１７日～７月３１日
意見件数：２件

（３）主な質疑・意見と回答
別紙１のとおり

２．西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（案）

別紙２のとおり

３．まちづくり整備方針（素案）からの主な変更箇所

（下線部は変更箇所）

No	頁	整備方針(案)	整備方針(素案)
①	12	東京都の「東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」<u>(令和3年3月)</u>	東京都の「東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」<u>の原案(令和2年5月)</u>
②	1～29	各図の野方駅の位置等の修正	－

４．今後の予定

・令和３年１１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）（案）のパブリックコメント手続き

・令和４年１月以降　　西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）の策定

参考．これまでの経緯

・平成２１年１１月　西武新宿線沿線まちづくり計画策定

・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付けられる

・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３０年４月　　野方駅周辺地区まちづくり検討会が野方駅周辺地区のまちづくり構想を区へ提案

・令和３年７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）（素案）の意見交換会開催

別紙1

主な質疑・意見と回答

	質問・意見	回答
＜まちづくり整備方針について＞		
1	整備方針の記載内容は、今後、検討を進めていくなかで、流動的に変更されていくものと考えて良いか。	整備方針は、まちづくりの方向性を示したものである。具体的な内容はこれから検討を行っていく。
2	整備方針素案冊子P15以降の各方針図に記載されている地区内幹線道路は、都立家政側のどこへ繋がっているかが分からない。また、整備方針の図ごとに野方駅の位置が違う。	整備方針全般の表記の仕方については改める。
3	西武新宿線の環七以東は延焼遮断帯の位置付けがある。環七以西についても、連続立体交差事業に合わせて延焼遮断帯の位置付けを延長することは出来ないのか。	まちづくりの中で地区内の道路を整備することなどにより地域の防災性の向上を図っていく。 なお、延焼遮断帯の位置付けは東京都が決めるものであるため、要望として受け取らせていただく。
4	若宮地区で取り組んでいる防災まちづくりと整備方針との整合性は取れているのか。	担当部署と連携を図りながら検討を行っていく。
5	まちづくりが開始される時期はいつ頃であるのか。また全体の事業完了まではどの程度かかるのか。	整備方針策定後は、例えば、駅前広場については位置等の検討を行い、その後、地域の皆さまと意見交換を行いながら、都市計画手続きに入る予定である。 また、事業完了については、現在事業中の中井駅～野方駅間と同等の期間を要すると考えている。
6	野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅のまちづくりは一体として考えていくべきである。	今後、3駅の間で繋がりを持った沿線のまちづくりを進めて行きたいと考えている。
＜道路・交通について＞		
7	整備方針素案冊子P15の方針図の中に、「西武新宿線の連続立体交差事業の実現に向けた連携」とあるが、どのような	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ていく。例えば、駅前広場を整備することで、バスと鉄道の

	質問・意見	回答
	事を考えているのか。	乗換利便性を良くすること等を考えている。
8	現在、野方駅からバス停までは離れているが、バス停を駅に近づけるような具体的な案は決まっているのか。	今後、駅前広場の具体的な位置や形状を検討していく。
9	若宮地区から中野駅方面へのアクセスが不便である。	区としては、交通利便性の向上を図るための道路を検討していく。 また、区では、公共交通ネットワークの充実に向けた検討も進めている。
10	整備方針素案冊子P15の方針図に示している主な歩行者動線（改善を検討するもの）やバス動線（拡充を検討するもの）については、図中の緑や水色の点線部分を検討していくことで良いか。	地区内の交通や防災の観点から重要と考えているため、今後、検討を進めていく。
11	道路の拡幅や建築規制の有無については、早めに地域に知らせて欲しい。	都市計画に位置づける場合等は、説明会を開催する等、地域の皆さまの意見を伺いながら進めていく。
12	道路拡幅時等の用地買収によって立ち退く人たちの生活再建ができるようなまちづくりを考えて欲しい。	地域の皆さまの負担が少なくなるような方法を考えていく。
＜連続立体交差事業について＞		
13	区は、連続立体交差事業は都の事業であり、構造形式に関して何かを言える立場ではないとのことであるが、なぜなのか。	連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、事業主体である東京都が、比較検討を行った上で最適な構造形式を選定するものであり、都市計画法の手続きも東京都が進めていくものである。
14	野方～井荻駅間の連続立体交差事業は、高架・地下は決まっているのか。 なお、地下の場合は、上部を緑化して欲しい。	連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、事業主体である東京都が、比較検討を行った上で最適な構造形式を選定するものであるが、まだ構造形式は決まっていない。 また、構造形式によらず、鉄道跡地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調整が必要である。
15	今後のまちづくりは、西武新宿線の立体化の構造形式と切っても切り離せない課	駅前広場など、まちの課題解決のために必要な機能は、構造形式により変わる

	質問・意見	回答
	題であると思うが、区はどのように考えているのか。	ものではないと考えている。
16	鉄道立体化に伴う用地買収による立ち退きについて、西武鉄道が十分な補償をできない場合、区が不足する分を補償してくれるのか。また、西武鉄道に補償をしてもらえるように区から働きかけをしてもらえるのか。	連続立体交差事業は東京都が行う公共事業である。 一般的に公共事業の用地買収に伴う補償については、補償基準に基づき補償している。 用地買収の際は、地域の皆さまの意見や要望を伺い、関係機関とともに、丁寧な対応を行っていく。
17	現在、工事を進めている中井駅～野方駅間の地下化工事を延伸すれば野方駅直近の踏切をなくすことができるのではないか。	中井駅～野方駅間の連続立体交差事業はすでに構造形式等が都市計画決定され、現在事業中である。
18	区が行った野方第1号踏切をなくすための検討調査は、高架化を前提にした調査のみを実施し、地下化の場合に関しては調査対象外としたと聞いたが、なぜなのか。	過去に行った区の検討では、高架形式が優位であったことから、高架を前提に野方第1号踏切を除却する検討を行っている。
19	区が行った野方第1号踏切の検討調査結果をまちづくりの観点からも早期に公開して欲しい。	結果の公表のあり方については、今後、検討していく。
＜その他＞		
20	野方駅のバス停は多くの人が並んでおり、道路へ人がはみ出てしまっていて危ない。また、バス停付近は車が路上駐車していることもあり、バスの通行時に歩行者、自転車の妨げになっている。	安全にバスを利用できるように、今後、駅前広場の位置や形状を検討していく。

別紙2

西武新宿線沿線まちづくり整備方針

（野方駅周辺地区編）

案

令和３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　交流拠点の形成・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　野方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----------24

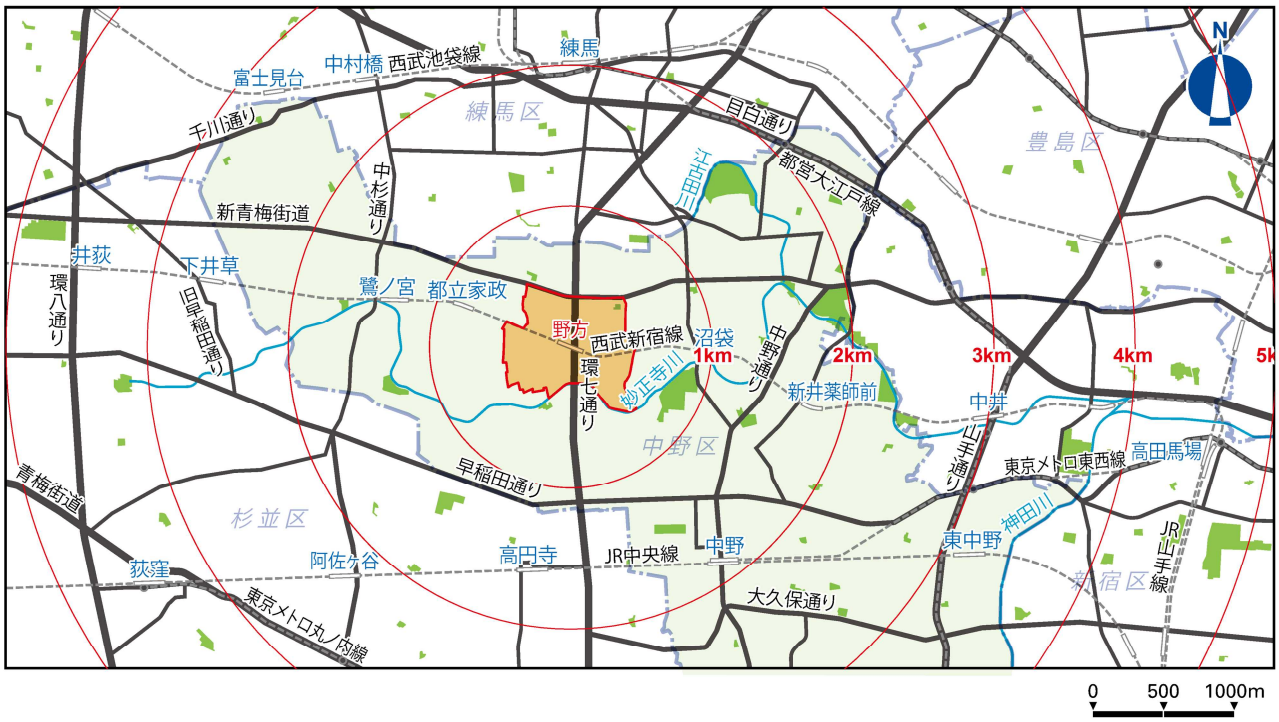
（参考）まちの現況---------- 25

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。

各駅及び野方駅周辺地区の位置



（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

〇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月には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。そして、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）を策定しました。

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
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

1－2　整備方針の位置づけ

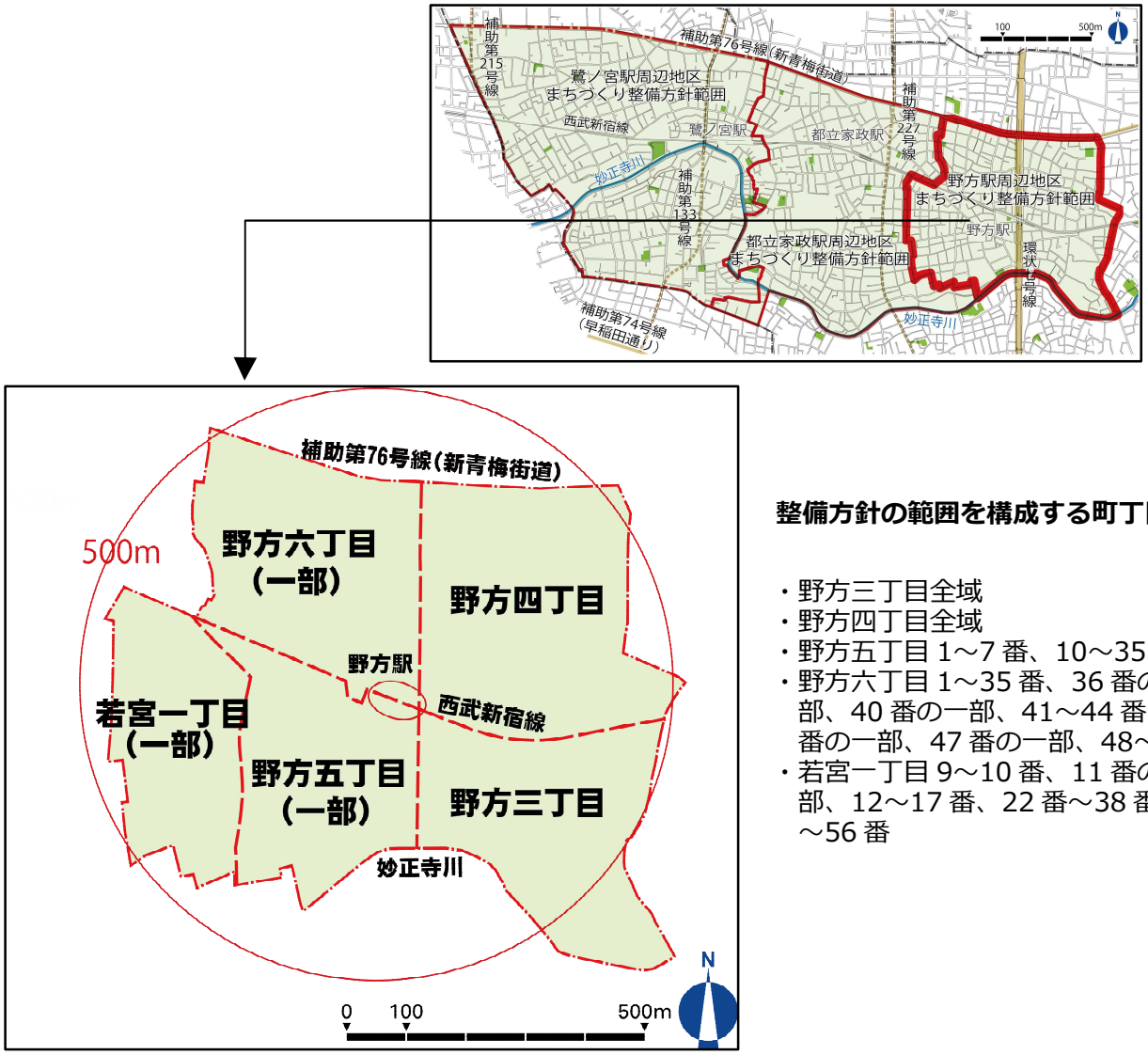
（1）整備方針の目的

○「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）」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」、さらに野方駅周辺地区まちづくり検討会から提案された「野方駅周辺地区まちづくり構想」を踏まえ、これからの野方駅周辺地区の姿やまちづくりを具体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、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圏を考慮して設定します。地区面積は約 60ha です。

整備方針の範囲



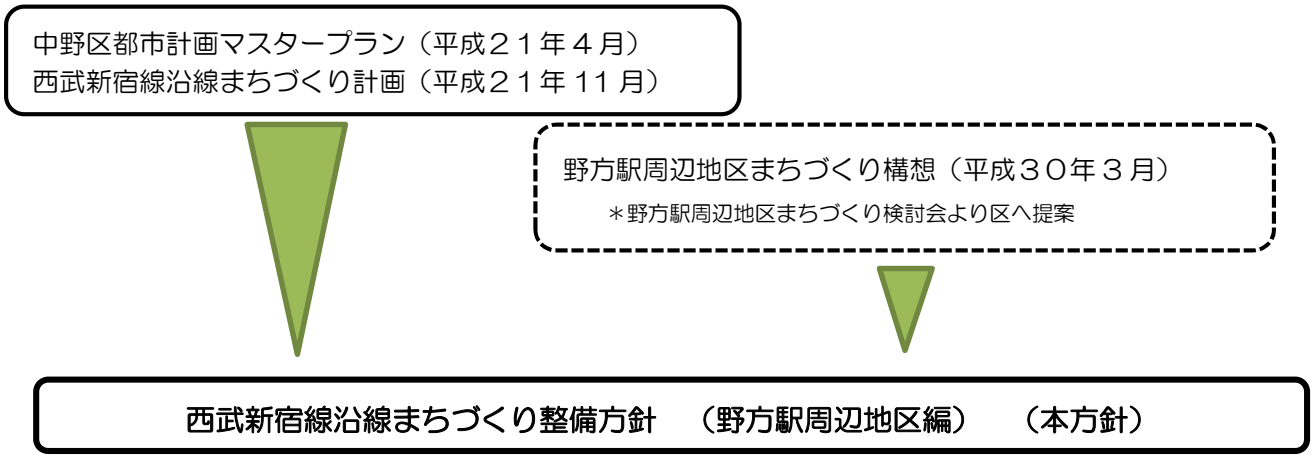
整備方針の範囲を構成する町丁目

- 野方三丁目全域
- 野方四丁目全域
- 野方五丁目 1～7 番、10～35 番
- 野方六丁目 1～35 番、36 番の一部、40 番の一部、41～44 番、45 番の一部、47 番の一部、48～51 番
- 若宮一丁目 9～10 番、11 番の一部、12～17 番、22 番～38 番、50～56 番

（３）上位計画との関係

〇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。また、東京都は、「都市づくりのグランドデザイン」を平成２９年９月に策定し、2040 年代の目指すべき東京の都市像とその実現に向けた戦略を示し、新たな地域区分を示しています。この整備方針の内容は、野方地域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」より北部地域まちづくり方針(P116.P117.）を抜粋

【北部地域まちづくり方針】

昔からのコミュニティを大切にしつつ下町的なまちの温かさを残し、妙正寺川沿いの親水空間やみどりのネットワークを中心とした憩いの空間と文化の拠点があるまち、地域の自然とみどりを活かしたうるおいのあるまちをつくります。

また、住む人中心のまちづくりにより、人をつなぎ心をつなぎ街をつなぐ、だれにもやさしく安心して住み続けられる、住み続けたいまちをつくります。

（１）災害に対する危険度の高い地区の防災性の向上

○野方、大和町地区の一部は、「地震時などにおいて大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」として国土交通省が把握した地域です。上記地域及びその周辺は、大和町中央通りの道路整備事業に合わせ、地域合意のもと、地区計画などを導入し、木造住宅密集地域の改善を図り、災害に強い住宅地に改善します。

（２）野方駅周辺の魅力づくり

○野方駅の南北自由通路の整備による北口開設や駅舎の改築を行い、駅利用者や歩行者の利便性・安全性を高め、商店街の活性化を図り、交流拠点にふさわしいまちの整備に向けた取り組みをすすめます。

○西武新宿線の連続立体交差化と連携しつつ、地区での合意のもと、地区の状況に応じた多様な手法を活用し、土地の高度利用をすすめ、商業施設の集積や都市型住宅供給の誘導、ゆとりある空間を確保するとともに、駅周辺の道路整備やバスと鉄道との円滑な乗り継ぎなどを図るため駅前交通結節機能の整備などをすすめます。

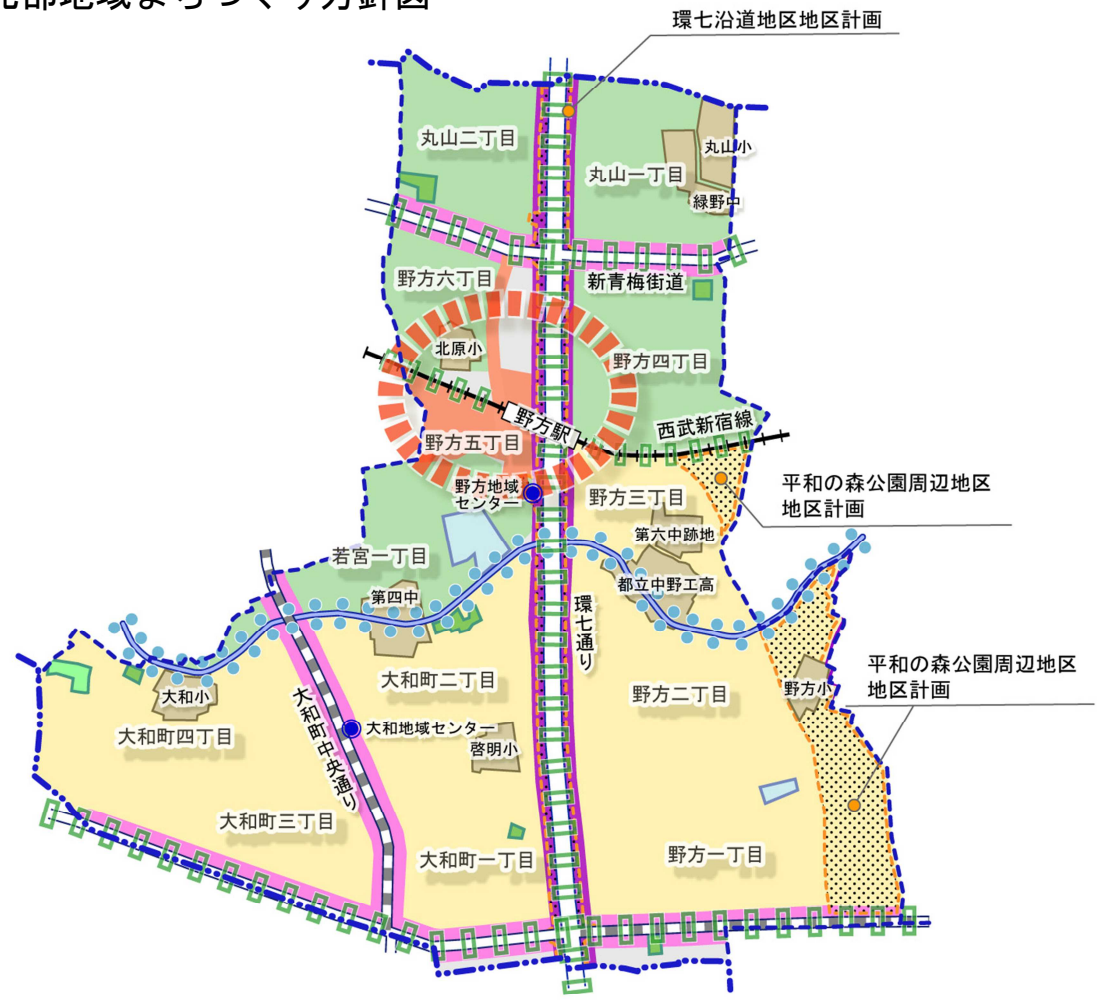
（３）小中学校跡地の有効利用

○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。

（４）幹線道路の整備、踏切による渋滞の緩和

○西武新宿線の踏切による渋滞を緩和するため、野方駅以東の区間について東京都による連続立体交差事業を促進します。野方駅以西については、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、周辺幹線道路の整備とともに、駅アクセス道路の整備、駅前広場・バス乗降場といった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。

▼北部地域まちづくり方針図



凡　例

1. 住宅系市街地
- 低層住宅地区
- 中層住宅基盤改善地区
- 中層住宅地区
- 特定住宅団地地区

2. 商業・業務系市街地
- 地域商業地区
- 商業・業務地区

3. 工業系市街地
- 住工共存地区

4. 幹線道路沿道系市街地
- 主要幹線道路沿道地区
- 補助幹線道路沿道地区

5. 大規模敷地地区
- 防災とみどりのオープンスペース

6. 都市施設等
- 都市計画道路（未整備）
- 都市計画公園
- 都市計画公園（予定）
- 都市計画道路付属広場・駅付近広場（施行済含む）
- ふれあい道路

7. 活力とうるおいのネットワーク
- 広域中心拠点
- 交流拠点
- 生活拠点
- みどりの拠点
- みどりの環境軸
- みどりの補助軸
- 水とみどりの親水軸
- 文教創造地区

8. 地区計画区域
- 地区計画区域

9. その他
- 広域避難場所
- 学校施設等〈避難所〉
- 生産緑地
- 区役所・地域センター
- 公的施設
- 河川
- 鉄道・駅（JR）
- 鉄道・駅（私鉄）
- 鉄道・駅（地下鉄）
- 地域区分線
- 区境線

0　100　200　300　400　500m

2－2　西武新宿線沿線まちづくり計画

＊「西武新宿線沿線まちづくり計画」より野方駅周辺地区の将来像(P38.）とまちづくり方針(P39.）を抜粋

【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

【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。

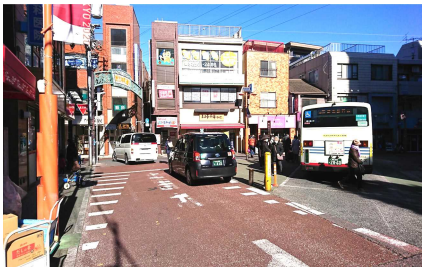
・街路樹や宅地の緑等による身近な緑の保全と創出に努める。

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、野方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

○野方駅は、これまで開かずの踏切対策及び駅舎のバリアフリー化という緊急課題の解決のため、駅の北口・自由通路及び新駅舎の整備を行ってきました。しかし、駅直近の踏切や北原小学校沿いの踏切は、依然として歩行者ボトルネック踏切（＊1）として位置づけられています。また、野方地域の踏切は、ほとんどが開かずの踏切（＊2）となっており、鉄道南北の連絡性が阻害されており、抜本的な対策による解決が求められます。



○野方駅直近のバス停は、駅から離れている上、タクシーの乗降場や送迎用の駐車スペースもないため、鉄道と他の交通機関の乗り換えがしやすくなるような、交通結節機能の強化が求められます。

○商店街の道路は狭く、歩行者と自転車、自動車が錯綜しています。また、一部では放置自転車が集積する場所も存在するため、訪れる人々が安心して買い物できる空間づくりが求められます。

○北原小学校の通学路は、不要な自動車交通の進入があることや登下校時に踏切の横断が必要なため、児童が安全・安心に通学できる環境整備が必要です。

＊1 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
＊2 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
（＊1、＊2は、国土交通省ホームページによる）

（２）にぎわい

○野方駅を中心に南北に形成されている商店街は、開かずの踏切により分断されているため、踏切除却により地域の一体感を創出していくことが必要です。

○地域の生活を支える商店街は、多くの人々でにぎわっていますが、以前に比べ商店数の減少、業種の偏りが生じているため、多種多様なお店が並び、多くの人々でにぎわう活気ある商店街への再生が求められます。

○駅前や駅近隣は建物が密集し、広場等のゆとりある空間が不足しているため、ゆとりある駅前空間づくり等、まちの顔としての魅力向上が望まれます。

（３）防災

○地区内の道路は、大半が幅員６m未満となっており、消防活動が困難となる区域（＊1）が多く残っています。

○また、避難所への安全な避難経路の確保が必要なこと、木造建物の密集や道路、広場等のオープンスペースが少ないことから、火災が燃え広がらないような対策により、安全性を確保することが求められます。

○特に、野方三丁目や若宮一丁目は、東京都が公表する「第８回　地震に関する地域危険度測定調査」では災害時活動困難度（＊2）が高く、防災性を高めていく必要があります。

（４）住環境

○野方駅は環状七号線に接しており、駅近隣は土地活用のしやすい商業系用途地域が指定されている等、立地条件に恵まれているため、更なる魅力の向上が期待できます。

○本地区には公園が少なく、規模も小さいことから、緑が少ない地域となっています。、そのため、まちなかの緑を増やすことで、緑のまとまりやつながりを形成することが望まれます。

○野方図書館や区営住宅の野方六丁目アパートなどは築40 年以上経過しており建物の老朽化が進んでいます。また学校再編後の第四中学校跡地や都立中野工業高校建替えで創出される用地は、みどりの創出等の地域課題の解決に資する活用が求められます。

＊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。

第４章　目標とするまちの姿

○本章では、野方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

庶民的で情緒のある商店街を求めて、
多くの人が集まるふれあいのまち

○西武新宿線の連続立体交差事業を契機に、野方駅を中心とする都市基盤の整備と、野方の利便性や商店街のにぎわい等、野方駅周辺地区の特性を活かしたまちづくりを進め、地域に住んでいる人、働いている人、そして訪れる人がよろこびと満足を得られる活気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鉄道による地域分断が解消され、住む人や訪れる人にやさしいまち

○西武新宿線の連続立体交差化により鉄道南北の行き来がしやすくなり、地域分断が解消されています。

○駅前には交通広場が整備され、初めて訪れた人や高齢者など誰でも不自由なく鉄道やバスなどの交通機関が利用できるまちとなっています。

○商店街は、地域内の交通を集約する道路整備により自動車交通の進入が少なくなり、訪れる人々が安心して買い物や散策ができる空間となっています。

○北原小学校の主要な通学路は、鉄道の立体化により踏切がなくなり、地域の子どもたちが安全に安心して通学できる環境となっています。

②駅前を交流拠点として商店街等のにぎわいを感じながら回遊できるまち

○駅近傍は、駅前の広場整備と合わせて生活利便性の高い施設の立地が進み、まちの顔としてふさわしい駅前景観も形成されるとともに、商店街とも連携してにぎわいのある魅力的な空間となっています。

○多くの人で賑わう商店街は、歩行者優先の歩いて楽しい買い物がしやすい空間となり、魅力的なお店が立ち並ぶとともに懐かしさも感じられる商店街となっています。

③いつまでも安全・安心に暮らせる防災性が高いまち

○野方三丁目の木造住宅密集地域は、建築規制や生活道路の整備、中野工業高校の建替え及び妙正寺川の河川改修に併せて新設される橋梁により、地区全体の延焼の危険性が抑制されるとともに、避難路ネットワークが形成され、防災性が向上しています。

○若宮一丁目は、補助第２２７号線や地区内の交通を集散する道路の整備により安全な避難路ネットワークが形成されるとともに、建築規制により地区全体の延焼の危険性が抑制され防災性が向上しています。

○野方駅については、駅前の広場が災害時の一時的な避難スペースとしても機能しています。

○その他の地区についても、環状七号線や補助第７６号線（新青梅街道）等の沿道建物が不燃化され、延焼遮断帯が形成されるとともに、地区内についても建物の不燃化が進み、防災性が向上しています。

④誰もが身近なみどりを感じ、快適に暮らせるまち

○駅近隣の商業系用途地域は、駅前の広場整備と合わせて、緑と調和した生活利便性の高い施設の立地が進み、まちの顔としてふさわしい駅前景観を形成しています。

○公園や妙正寺川沿いの空間、学校等の公共空間ではまとまった緑が確保され、ゆとりと潤いが感じられるまちとなっています。

○建築年数が高い公共施設等は、適切な時期に更新されるとともに、「中野区みどりの基本計画」に基づいた地域にふさわしい緑が整備されています。

○学校再編後の第四中学校跡地や都立中野工業高校の建替えで創出される用地は、防災性の向上に加え、緑化の推進等、地域課題の改善に向けたまちづくりに必要な用途として活用されています。

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」、「交流拠点の形成・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

○「中野区都市計画マスタープラン（平成 21 年４月）」において、野方駅周辺は、「交流拠点」に位置づけられており、「西武新宿線の連続立体交差化と連携しつつ、地区での合意のもと、地区の状況に応じた多様な手法を活用し、土地の高度利用をすすめ、商業施設の集積や都市型住宅供給の誘導、ゆとりある空間を確保するとともに、駅周辺の道路整備やバスと鉄道との円滑な乗り継ぎなどを図るため駅前交通結節機能の整備などをすすめます。」とされています。

○また、東京都の「東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和３年３月）では、「環七周辺（北西部・西部）」、「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。

【環七周辺】
- 木造住宅密集地域では、都市計画道路の整備に併せた延焼遮断帯や避難路・救援路の形成、建築物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化などが進み、みどり豊かで良好な住環境を備えた安全なまちに再生
- 河川や道路によるみどりの軸などを中心に、みどり豊かな潤いある街並みを形成
- 西武新宿線の鉄道沿線では、道路と鉄道との立体交差化が進むことにより、駅を中心に商店街や子育て支援施設、教育文化施設などのコミュニティインフラや居住機能が集積し、歩行者空間のユニバーサルデザイン化が図られた利便性と回遊性の高いコンパクトなまちを形成

【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、次世代に向けた新しいまちづくりにおいて、野方駅周辺地区を「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。

（１）駅前拠点ゾーン

○多くの人が集まる駅周辺は、土地の高度利用を図ることで魅力的な商業施設や生活支援施設等、多様な都市機能を導入・集約します。また、誰もが暮らしやすい、訪れる人にとってやさしいまちとするために、ユニバーサルデザインに配慮した駅前の広場や駅へのアクセス道路を整備し、交通結節機能の強化を図ります。さらに、駅前街区においては、土地利用の高度化に合わせた街並みの誘導等、地区の顔としてふさわしい空間の形成を図ります。

（２）住宅ゾーン

○駅前拠点や商業ゾーンの外周における住宅ゾーンについては、防火規制や安全な避難路の整備等、地区の特性に応じた防災性を高める事業を取り入れていきます。また、地区内の交通を集約する道路の整備や緑化の推進により、安全で良好な住環境を整備します。

（３）幹線道路沿道ゾーン（補助第７６号線（新青梅街道）、環状七号線）

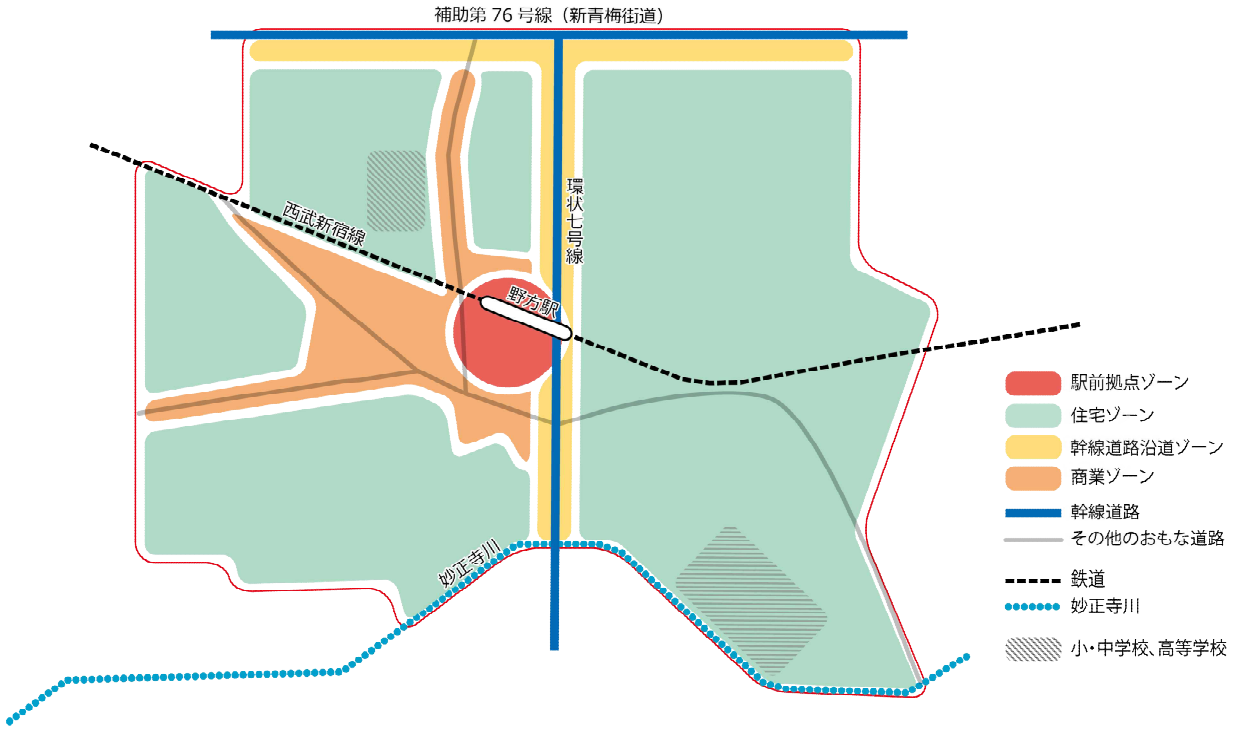
○地域の特性や土地利用の方向性、「中野区環七沿道地区地区計画」の建築規制の内容を踏まえ、沿道建物の不燃化や耐震化等を進め、良好な市街地の形成を図っていきます。

（４）商業ゾーン

○商店街を中心とした商業ゾーンは、地域住民の日常生活を支えるとともに、駅前拠点ゾーンからの連続性により、利便性や回遊性が高く、多くの人が集まるにぎわいのある歩行者中心の空間づくりを行います。

ゾーン区分図

（現在の施設配置を基に作成）



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。区としては、今後、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するとともに、当該区間の区内全ての踏切が除却できるよう可能な方策を検討し、関係機関と調整していきます。

（２）交通結節機能の強化

○街路事業等により、駅前に広場を整備し、バス、タクシー、自家用車等の乗降場を確保します。また、整備が予定されている補助第２２７号線から駅までのアクセス道路を整備することで、野方駅の交通結節機能を強化するとともに、アクセス性の向上を図ります。

○誰もが不自由なく利用できる交通拠点の形成を目指し、駅及び広場、周辺道路等においては「中野区ユニバーサルデザイン推進条例」に基づき整備を進めていきます。

○広場整備等に合わせ、駅まで乗り入れるバス路線の拡充等、公共交通機関の充実を交通事業者に働きかけるとともに、駅周辺の自転車駐車場のあり方についても検討していきます。

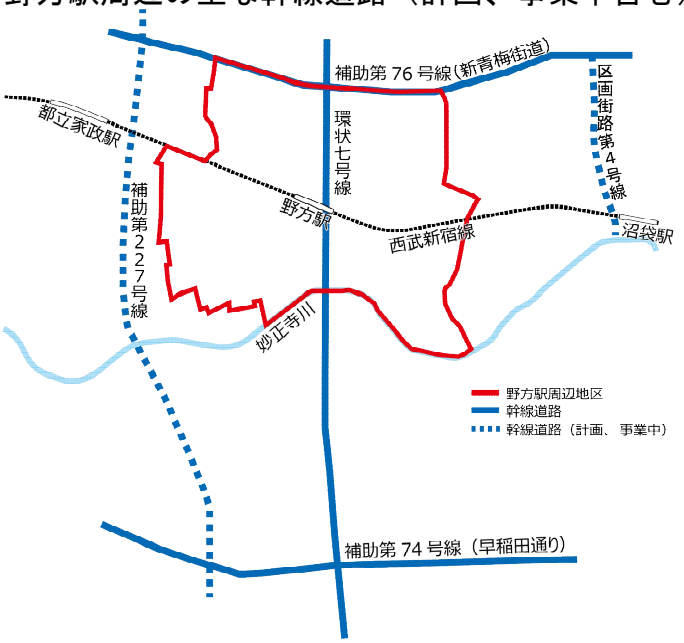
（３）地区の利便性・安全性を高める道路の整備（＊）

①交通の集散機能と交通利便性の向上を図る道路

○幹線道路である環状七号線、補助第７６号線（新青梅街道）、補助第７４号線(早稲田通り)、補助第２２７号線、区画街路第４号線に囲まれた地区内の交通を補完する道路を検討し整備することで、南北方向や東西方向の道路ネットワークの充実を図ります。

○また、整備に際しては、自動車、自転車、歩行者が安全で円滑に通行できるよう、交通機能等の道路が担う機能に配慮していきます。

野方駅周辺の主な幹線道路（計画、事業中含む）



＊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。

②児童の安全を守る道路

○児童の安全性が特に求められる小学校沿道の通学路は、歩道を整備することで安全性を高め、安心して歩ける歩行者優先の道路空間の形成を図ります。

③防災性の向上に資する道路

○消防活動困難区域の解消や安全な避難経路を確保するための道路について検討し整備します。

④狭あい道路

○地域内の狭あいな道路は、良好な住環境の形成や防災性向上のため、引き続き、「中野区生活道路の拡幅整備に関する条例」に基づき拡幅整備を進めていきます。

道路・交通に関する方針図

（現在の施設配置を基に作成）

地区全体に関するもの

地区の利便性・安全性を高める道路の整備

５－２－２　交流拠点の形成・生活利便性の向上

（１）駅前拠点の形成

○駅前拠点ゾーンは、野方駅の交通結節機能の強化（広場等の機能強化）を行うとともに、共同化や市街地再開発事業等の手法により、商業・業務や居住、文化、生活支援機能、広場空間等、多様な都市機能の導入・集約を検討していきます。

○連続立体交差化による地域の南北分断の解消に合わせ、駅南北で土地の高度利用を可能とする環境を整え、バランスの取れた発展、開発を誘導します。

○また、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。

（２）商店街のにぎわいの向上

○野方の商店街の特徴である情緒を残しながら、各商店街でそれぞれの特性を活かした個性ある商店街づくりを地域と協力して行っていきます。また、西武新宿線の連続立体交差化による踏切の除却により、地域内の回遊を促し、にぎわいの向上を図ります。

○商店街への通過交通の進入や路上駐車、路上駐輪の抑制等により歩行者の安全性向上を地域と協働していきます。

○安心して買い物ができる商店街の実現に向け、まちづくりルールによる良好な街並み形成や無電柱化等の導入を検討します。

（３）駅を中心としたまちづくり

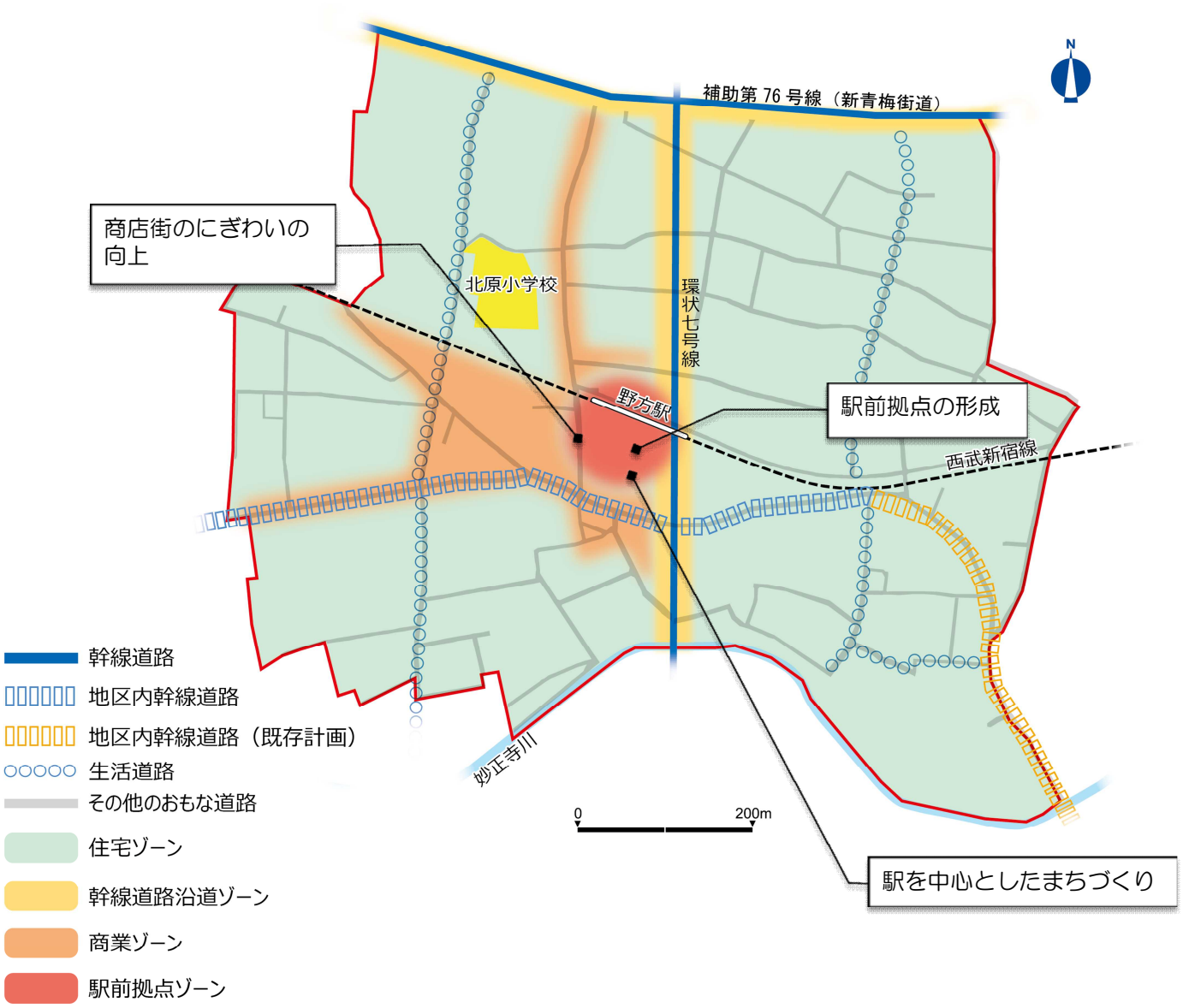
○駅前広場やアクセス道路等の公共施設や駅前のにぎわい拠点を形成するため、情緒ある商店街の雰囲気や個性を残しつつ、駅前を中心に共同化や市街地再開発事業等による土地利用の高度化に向けた検討を進めていきます。

○駅前開発や住宅地における共同化等を促進するため、開発の基盤となる道路等の整備、開発を適切に誘導する土地利用規制等の環境整備を様々な事業手法を導入することにより進めていくことを検討します。

○開発においては、連続立体交差化の進展や地域の開発需要の高まりに合わせて段階的に進めていくことを検討します。

交流拠点の形成・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）延焼遮断帯等の形成

○延焼遮断帯（＊）の位置付けがある都市計画道路等については、沿道建物の不燃化・耐震化を誘導し、火災の延焼防止を促進します。

○地区内幹線道路沿いについても、防火性能の高い建物への建替えを誘導し、防災性の向上を促進します。

（２）消防活動困難区域を解消する道路

○地区の防災性を向上するため、円滑な消防活動が可能となる幅員６m以上の道路を適切に配置し、消防活動困難区域の解消に努めます。

（３）防災拠点の形成

○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、防災施設を適切に配置し、防災拠点としての機能強化、安全性向上に務めます。

（４）避難道路ネットワークの充実

○広域避難場所や避難所へ安全に避難できるとともに、災害時の救援・救急活動等が可能となる避難路ネットワークの充実を図ります。

○これらの防災上、必要な道路については街路事業や地区計画による地区施設道路を適切に定めることで地区の防災性向上を図っていきます。

○また、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）適切な土地利用・建物誘導

○東京都による「防災都市づくり推進計画」において、整備地域として位置づけられている野方三丁目は、新たな防火規制に基づき、建物の不燃化を誘導していきます。また、その他の地区についても、防火性能の高い建物への建替えを誘導する建築規制や地区計画の導入を検討し、建物の耐震化や不燃化の誘導、共同化等による建物の防災性向上を促進します。

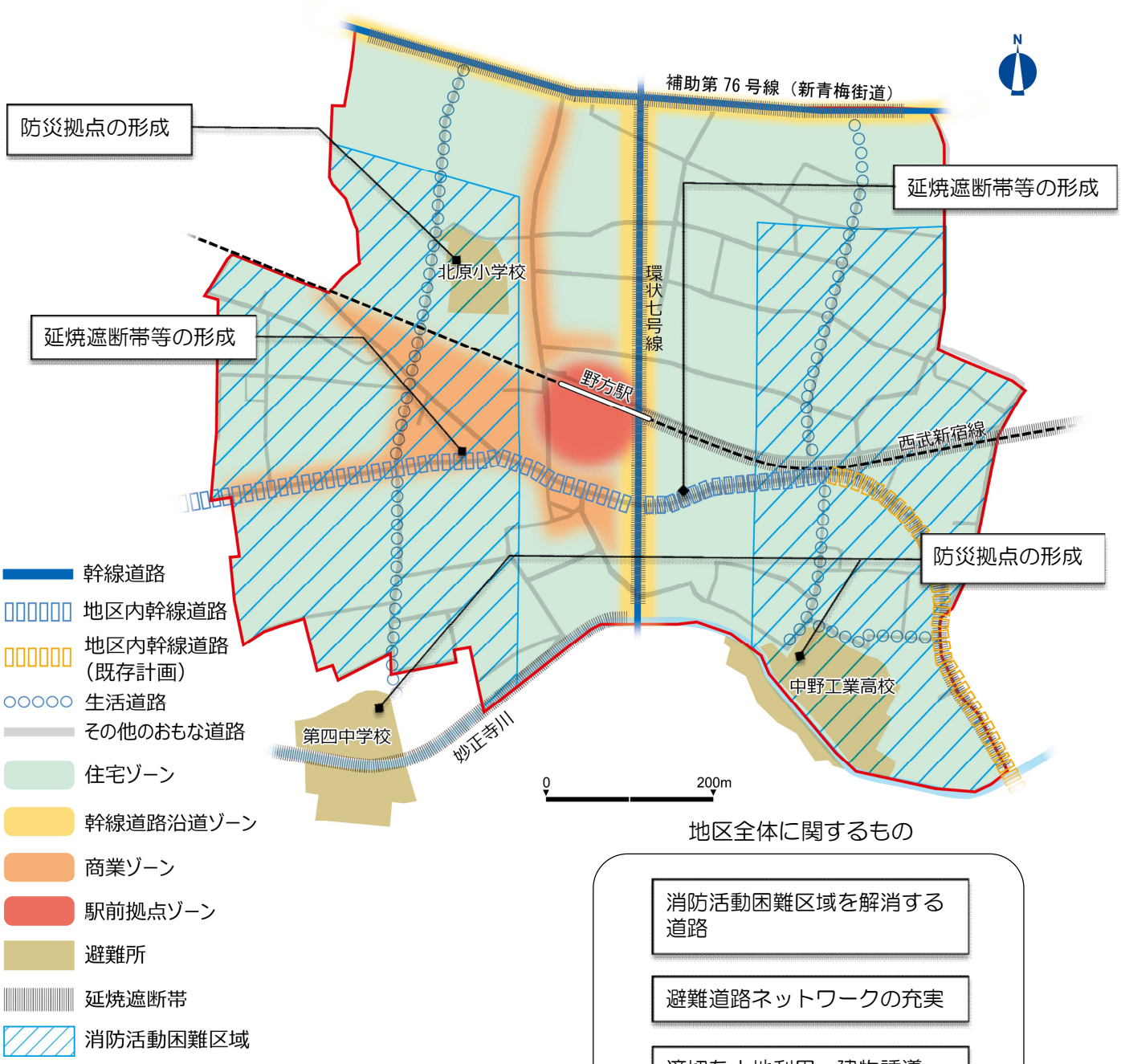
○学校再編後の第四中学校跡地については、西武新宿線沿線まちづくり整備方針（都立家政駅周辺地区編）（令和２年４月）や大和町における「大和町防災まちづくり計画（平成 30 年 11 月）」との整合性も踏まえ、防災性の向上等、地域課題の改善に資する活用を検討していきます。

○開発やまちづくりにあわせて広場等のオープンスペースの確保に務め、防災性の向上を図っていきます。

＊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）



地区全体に関するもの

- 消防活動困難区域を解消する道路
- 避難道路ネットワークの充実
- 適切な土地利用・建物誘導

５－２－４　良好な住環境の形成

（１）自然や緑が豊かなまちづくり

○市街地の骨格を形成する道路や公園、その他公共施設の整備に際して緑化を推進し、みどり豊かな市街地環境の形成を検討していきます。

○「中野区みどりの基本計画（平成 31 年１月）」に基づき、区民との協働や民間活力の活用等、多様な手段を用いて、みどりの維持管理等を推進します。

○「緑化計画書制度」に基づき、民有地における開発、建築行為において、敷地内の緑化を推進するとともに、まちづくりの中でオープンスペースの確保、ゆとりある敷地規模への誘導を行い、みどりが感じられる市街地環境を実現します。

（２）さまざまな事業を契機とした良好な住環境の形成

○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（再掲）。

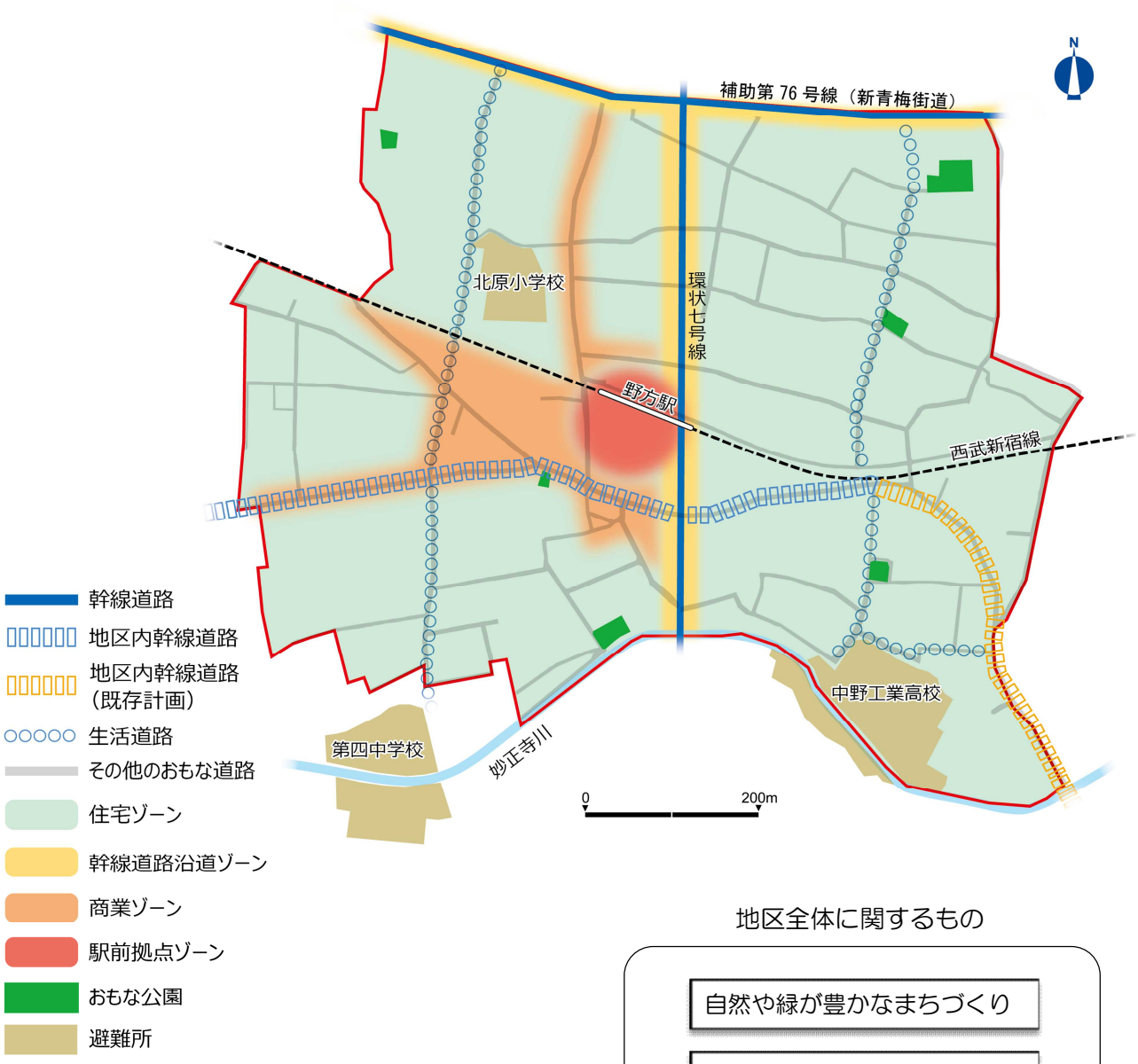
○「中野区みどりの基本計画（平成 31 年 １ 月）」に基づく妙正寺川水とみどりの親水軸の形成に向け、都が進める妙正寺川整備事業（河川改修）に際しては、沿川緑化等の調整を図っていきます。

○都立中野工業高校の建替えで創出される用地の利用については、関係機関と協議を進めるとともに防災性の向上、みどりの拡充等、地域課題の改善に向けたまちづくりに必要な用途としての活用を検討していきます。

○学校再編後の第四中学校跡地については、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）（令和２年４月）や大和町における「大和町防災まちづくり計画（平成 30 年 11 月）」との整合性も踏まえ、地域課題の改善に資する活用を検討していきます。

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）

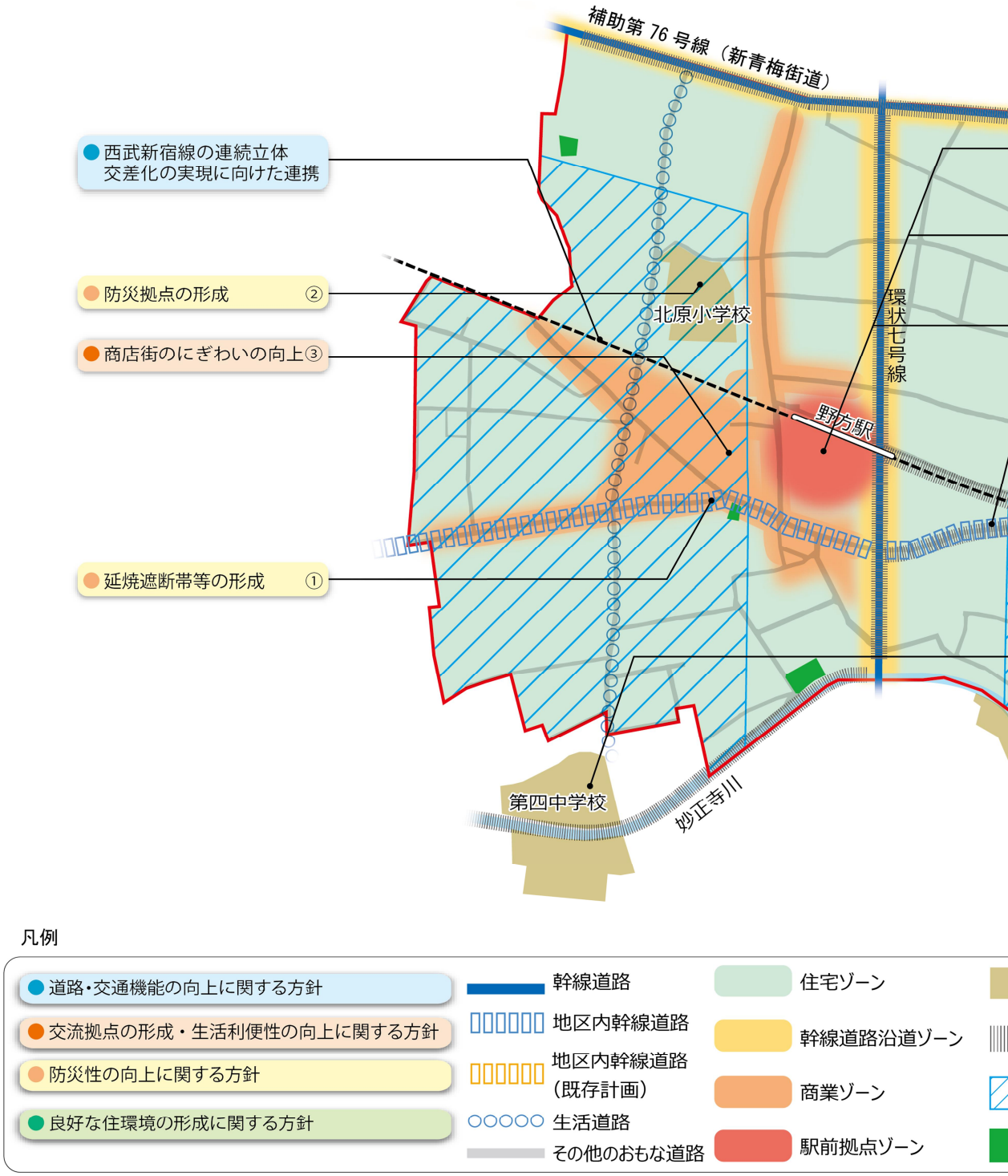


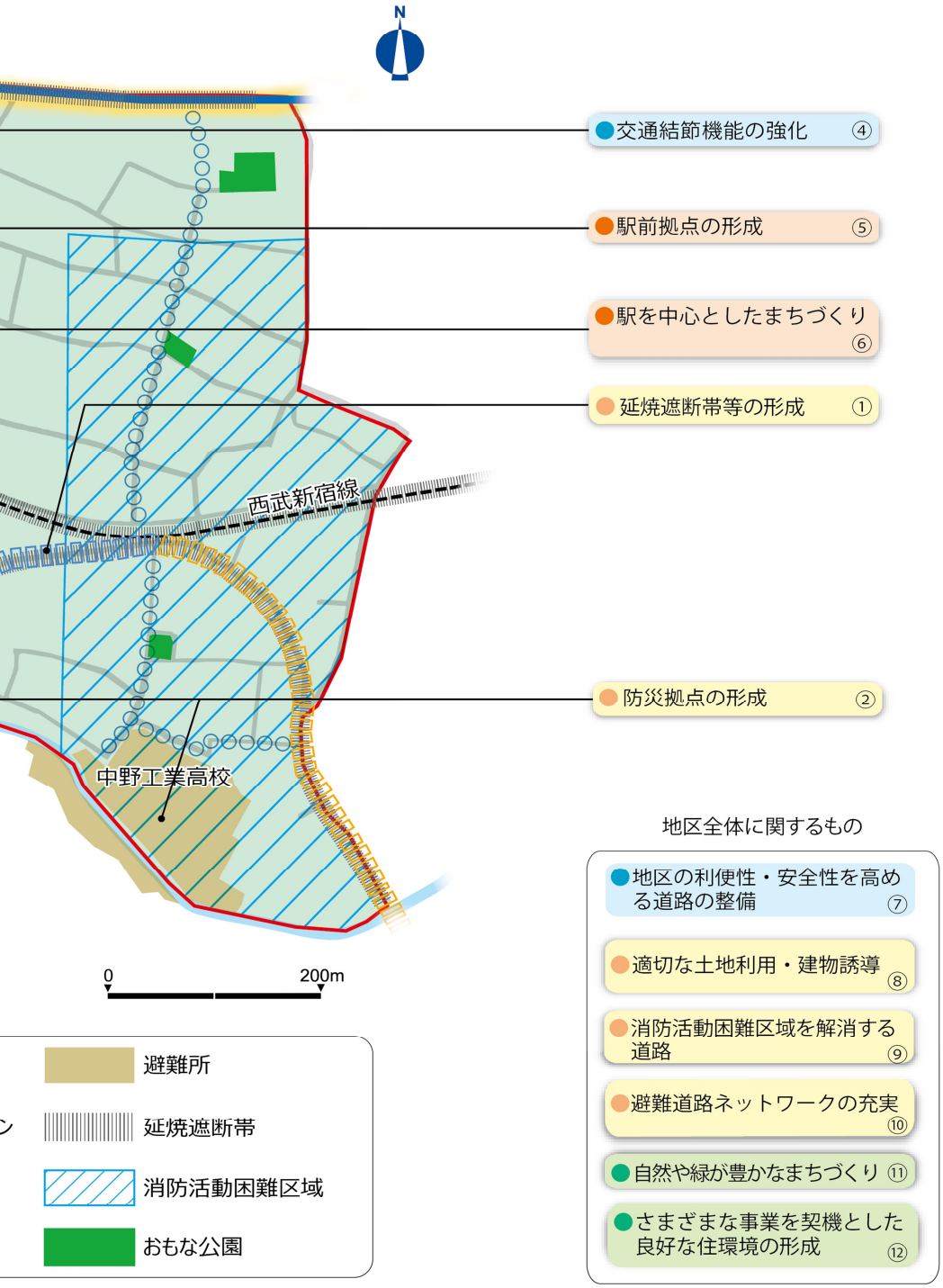
地区全体に関するもの

自然や緑が豊かなまちづくり

さまざまな事業を契機とした良好な住環境の形成

5－2－5　野方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章の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

○野方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。

○また、検討にあたっては、中野区の上位計画や個別計画等にも配慮し、進めていきます。

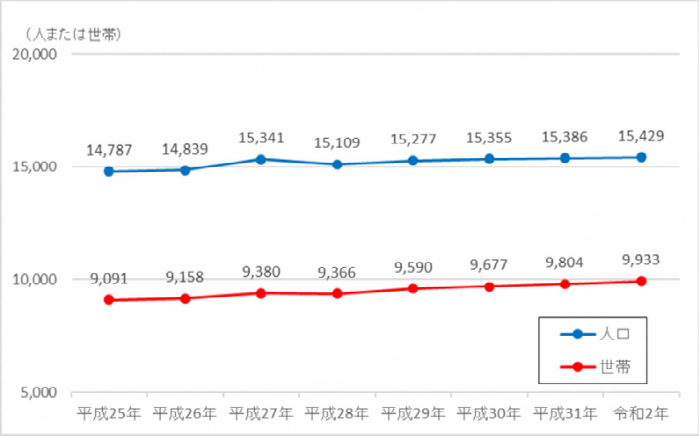
主な施策	STEP1	STEP2	STEP3	備考
駅前広場の創出及び駅前拠点の形成 【④、⑤、⑥】	計画検討 ⇒	都市計画手続き ⇒	事業化	関係機関と調整し検討、事業化
適切な土地利用・建物誘導 【⑧】	計画検討 ⇒	都市計画手続き ⇒	まちづくりルールの運用等	関係機関と調整し検討、導入
地区の利便性・安全性を高める道路の整備 【⑦、⑨】	計画検討 ⇒	関連計画手続き ⇒	道路整備	関連計画に合わせて検討、整備
防災性の向上 【①、⑩】	計画検討 ⇒	関連計画手続き ⇒	防災性向上の推進	生活道路整備の検討、関連計画に合わせて推進
防災拠点の形成 【②】	計画検討 ⇒	関連計画手続き ⇒	避難所及び周辺整備	関係機関と調整し検討、導入
商店街のにぎわいの向上 【③】	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
自然や緑が豊かなまちづくり 【⑪】	計画検討 ⇒	関連計画手続き ⇒	緑化の推進	関連計画に合わせて推進
さまざまな事業を契機とした良好な住環境の形成 【⑫】	計画検討 ⇒	関連計画手続き ⇒	良好な住環境の形成	学校再編等の計画等、関連計画に合わせて推進

＊【　】内は、5-2-5 野方駅周辺地区まちづくり方針図の番号に対応。

（参考１）　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１日）
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）	1,188	7.7	8.8
生産年齢人口（15～64 歳）	10,840	70.5	70.7
高齢者人口（65 歳～）	3,358	21.8	20.5
合計	15,386	100.0	100.0

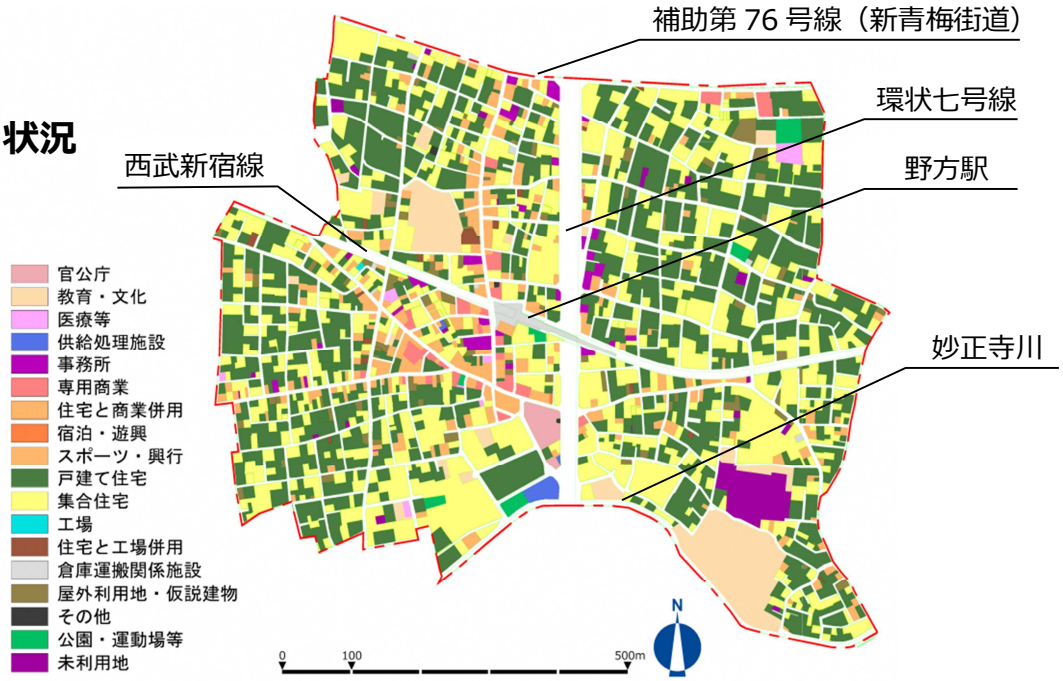
出典：住民基本台帳（令和２年１月）
注：地区内の町丁目単位で処理。小数点第２位を四捨五入

昼間人口と夜間人口の状況

平成 27 年	本地区	中野区
昼間人口（人）	11,663	313,270
夜間人口（人）	15,335	328,215
昼／夜（%）	76.1	95.4

出典：東京の統計（平成２７年１０月国勢調査）
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

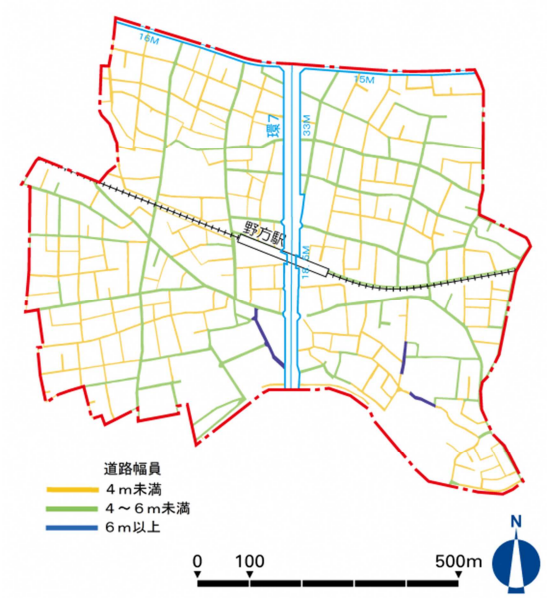


出典：平成 28 年土地利用現況調査

3．道路・交通

（1）道路

道路幅員の状況



出典：中野区道路幅員資料をもとに作成

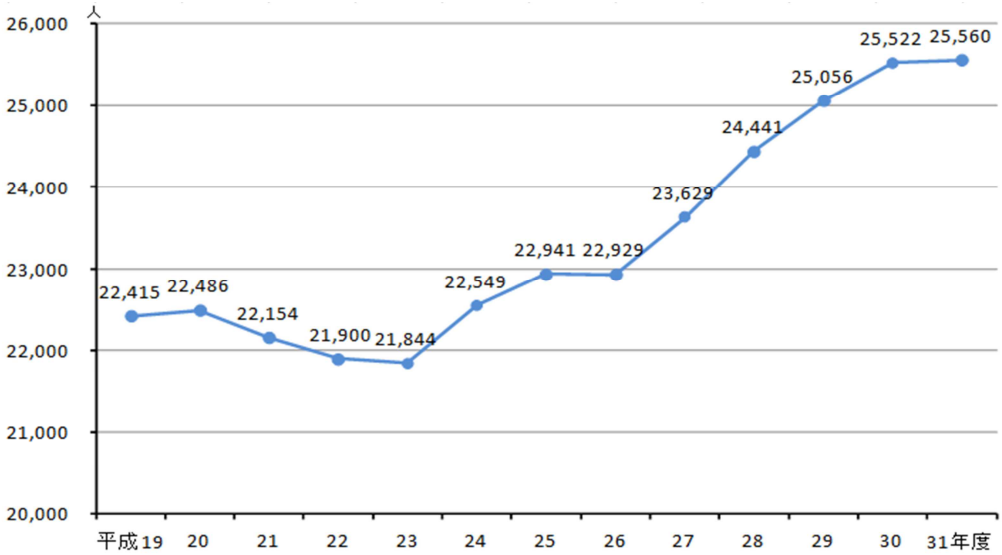
（2）交通

西武新宿駅～下井草駅の各駅の利用者数

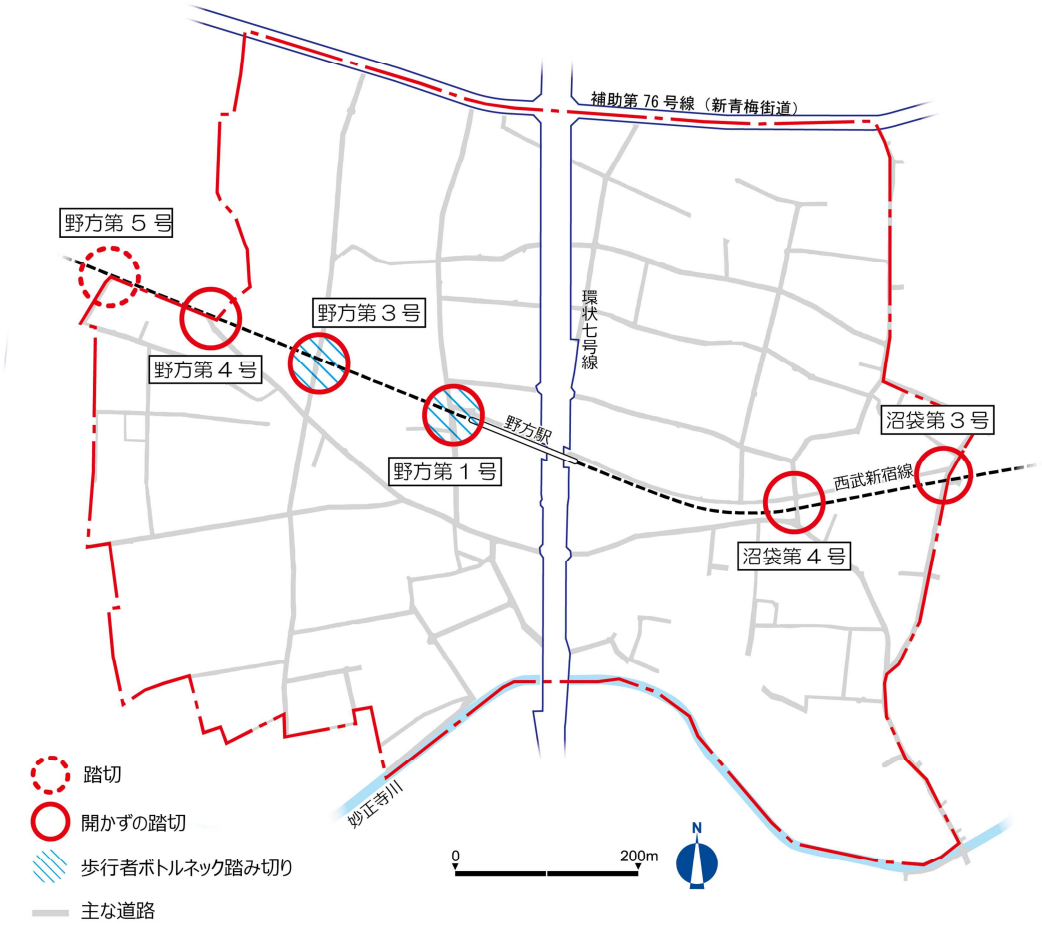
平均乗降客数（万人／日）			
西武新宿	18.4	沼袋	2.1
高田馬場	30.2	野方	2.6
下落合	1.2	都立家政	1.9
中井	2.9	鷺ノ宮	3.3
新井薬師前	2.2	下井草	2.5

出典：西武鉄道（株）ホームページ（平成３１年度）
注：西武新宿線の利用のみ。小数点第２位を四捨五入

野方駅の利用者数の推移



西武新宿線の踏切遮断の状況

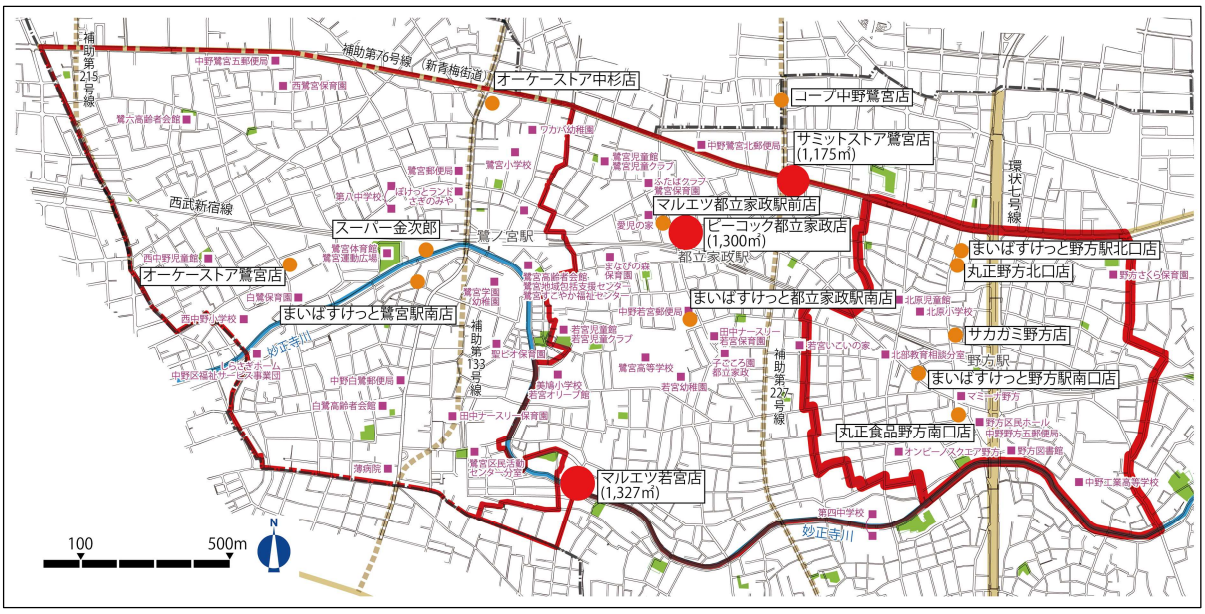


出典：踏切安全通行カルテ（国交省 HP 平成 28 年公表）をもとに作成

4．にぎわい

大規模商業施設等分布の状況

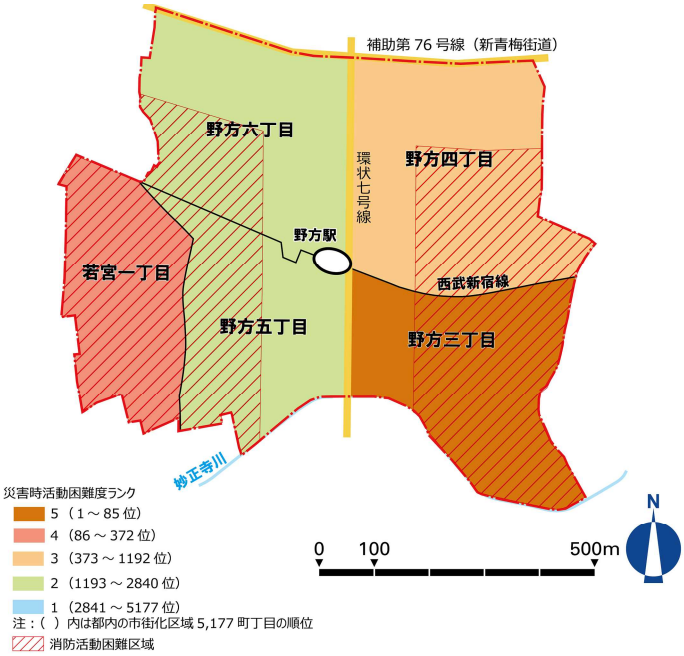
（鷺ノ宮駅周辺地区及び都立家政駅周辺地区、野方駅周辺地区の周辺に限る）



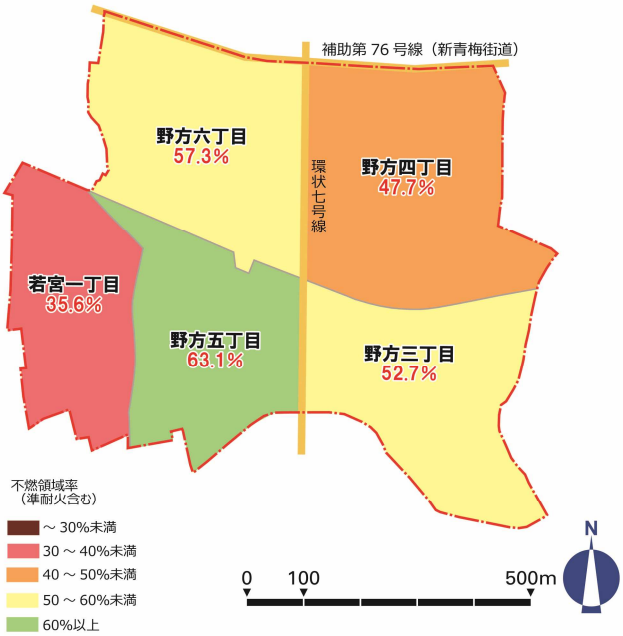
出典：大型小売店総覧 2020

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の状況



補正不燃領域率（＊）の状況

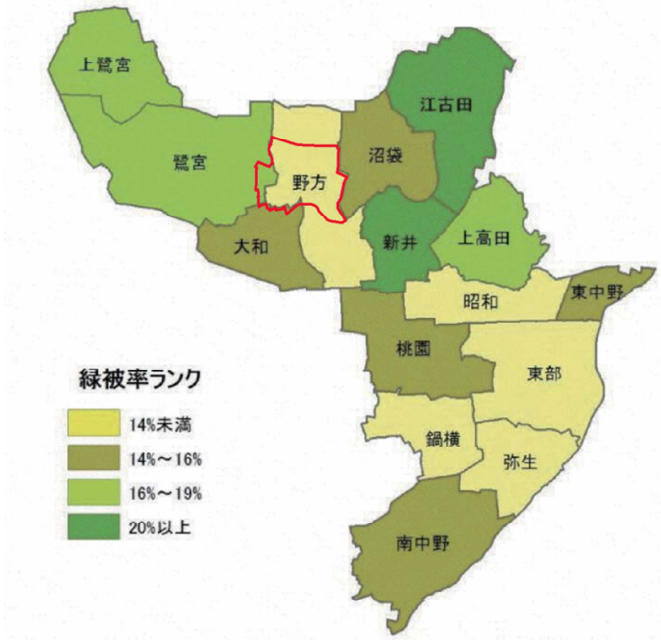


出典：平成 28 年土地利用現況調査をもとに作成

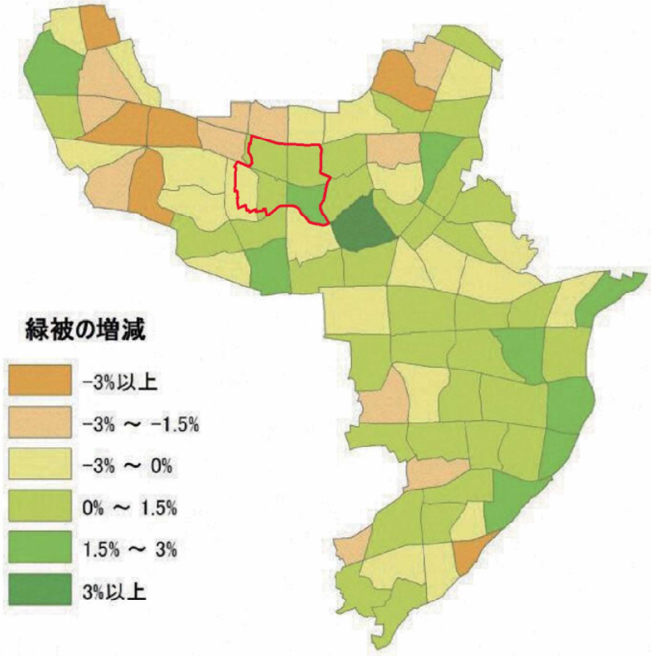
6．住環境

緑被率の状況

【平成 28 年度調査】

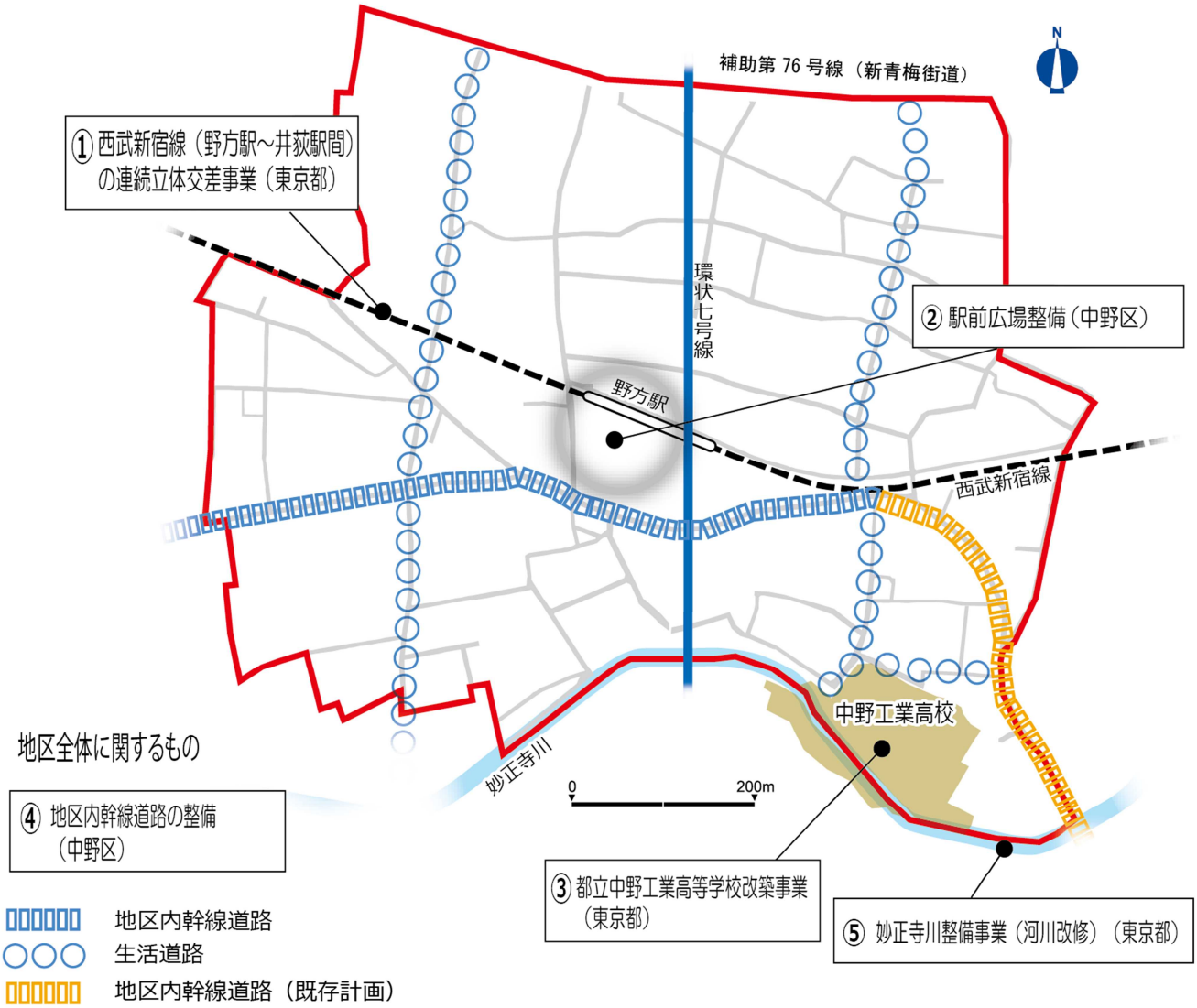


【平成 19－28 年度の比較】



出典：中野区みどりの基本計画（平成 31 年 1 月）

＊補正不燃領域率：市街地の「燃えにくさ」を表す指標である不燃領域率に、建物同士の隣棟間隔を考慮した指標。

（参考２）　地区内の主な事業

	主な事業	事業予定者
①	西武新宿線（野方駅～井荻駅間）の連続立体交差事業	東京都（事業主体）
②	駅前広場整備	中野区
③	都立中野工業高等学校改築事業	東京都
④	地区内幹線道路の整備	中野区
⑤	妙正寺川整備事業（河川改修）	東京都