

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 27 年 9 月

中 野 区

【 目 次 】

I はじめに	1
1. 背 景.....	1
2. 目 的.....	1
II 西武新宿線沿線地域の上位計画	3
1. 中野区都市計画マスタープラン(平成21年4月改定).....	3
2. 西武新宿線沿線まちづくり計画(平成21年11月).....	4
(1)沿線地域全体の将来像.....	4
(2)沿線地域全体のまちづくり方針.....	5
III 地区整備方針	6
1. 新井薬師前駅周辺地区の整備方針.....	6
(1)現況と課題.....	6
(2)対象地区の設定.....	7
(3)地区の将来像.....	8
(4)将来像を実現するための施策.....	9
(5)今後のスケジュール.....	13
2. 沼袋駅周辺地区の整備方針.....	14
(1)現況と課題.....	14
(2)対象地区の設定.....	15
(3)地区の将来像.....	16
(4)将来像を実現するための施策.....	17
(5)今後のスケジュール.....	21
3. 鉄道上部空間の活用.....	22
IV 施策に対する指標	23

はじめに

1. 背景

中野区では、西武新宿線連続立体交差化を契機とした、西武新宿線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、鷲ノ宮駅の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。

この沿線まちづくり計画に基づき、新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地域については、平成22年1月に「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」、8月に「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」を策定しました。

この後、平成23年8月に西武新宿線（中井駅～野方駅間）の連続立体交差事業の都市計画決定と同時に区画街路第3号線及び第4号線が都市計画決定され、平成25年4月には、東京都が西武新宿線（中井駅～野方駅間）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。

一方で、沿線まちづくりについては、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」がそれぞれ設立され、地域の方々が主体となって、区も支援しながら新たなまちづくりの目標や方針の検討を進め、平成26年度末に「まちづくり構想」をとりまとめ区へ提案しました。

こうした背景の中で、連続立体交差事業を契機とした新井薬師前駅及び沼袋駅周辺のまちづくりの機運が高まってきています。

平成21年11月	西武新宿線沿線まちづくり計画策定 → 連続立体交差化を一つの契機とし、その効果を生かすまちづくりの方向性と都市基盤整備を推進するための基本的な考えを示すもの
平成23年8月	西武新宿線(中井駅～野方駅間)連続立体交差事業及び区画街路第3号線、4号線 都市計画決定
平成25年4月	西武新宿線(中井駅～野方駅間)連続立体交差事業 事業認可
平成26年1月	西武新宿線(中井駅～野方駅間)連続立体交差事業 工事着工

2. 目的

今回の「西武新宿線沿線まちづくり整備方針」は、両検討会からご提案いただいた「まちづくり構想」等の内容を踏まえ、連続立体交差事業が進められている新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地区における今後のまちづくりの整備方針を示すものです。

この整備方針に基づき、鉄道の立体交差化と合わせて、新井薬師前駅及び沼袋駅周辺のまちづくりを一層推進していきます。

また、まちづくりを推進していく上では、以下の基本的な考え方に基づき、各施策を展開していきます。

- 都心や新宿等の副都心に近いという立地を活かし、連続立体交差事業を契機に、駅を中心に「質の高いまちづくり」を進め、沿線地域全体のブランド力を高めていきます。
- 連続立体交差事業が行われる駅周辺地区それぞれを西武新宿線沿線地域の拠点として捉え、各駅周辺で重点的に都市基盤整備とまちづくりを一体的に進め、その相乗効果を沿線地域全体のまちづくりへ波及させていきます。

中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）

西武新宿線沿線まちづくり計画（平成21年11月）

西武新宿線沿線まちづくり整備方針

野方駅・都立家政駅・
鷺ノ宮駅周辺地区編

鷺ノ宮駅周辺地区

都立家政駅周辺地区

野方駅周辺地区

新井薬師前駅・
沼袋駅周辺地区編

沼袋駅周辺地区

新井薬師前駅周辺地区

野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅周辺の
まちづくりの検討

新井薬師前駅、沼袋駅周辺地区
まちづくり構想（平成26年度）

図-1 西武新宿線沿線まちづくり整備方針の位置づけ

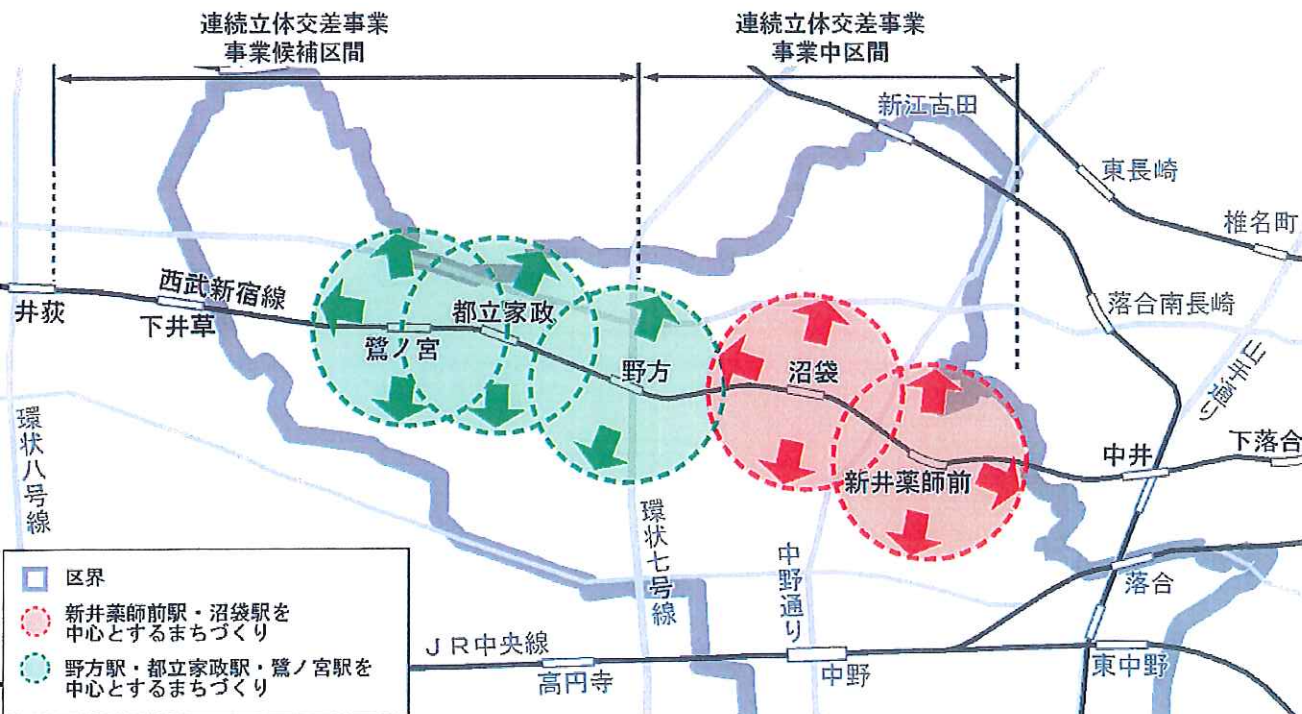


図-2 西武新宿線沿線地域全体のまちづくりの波及イメージ

※ 野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくりの整備方針については、西武新宿線（野方駅～井荻駅間）の連続立体交差事業の実現や、地域住民によるまちづくりの検討などの動向を踏まえ、今後、作成を検討していきます。

西武新宿線沿線地域の上位計画

1. 中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）

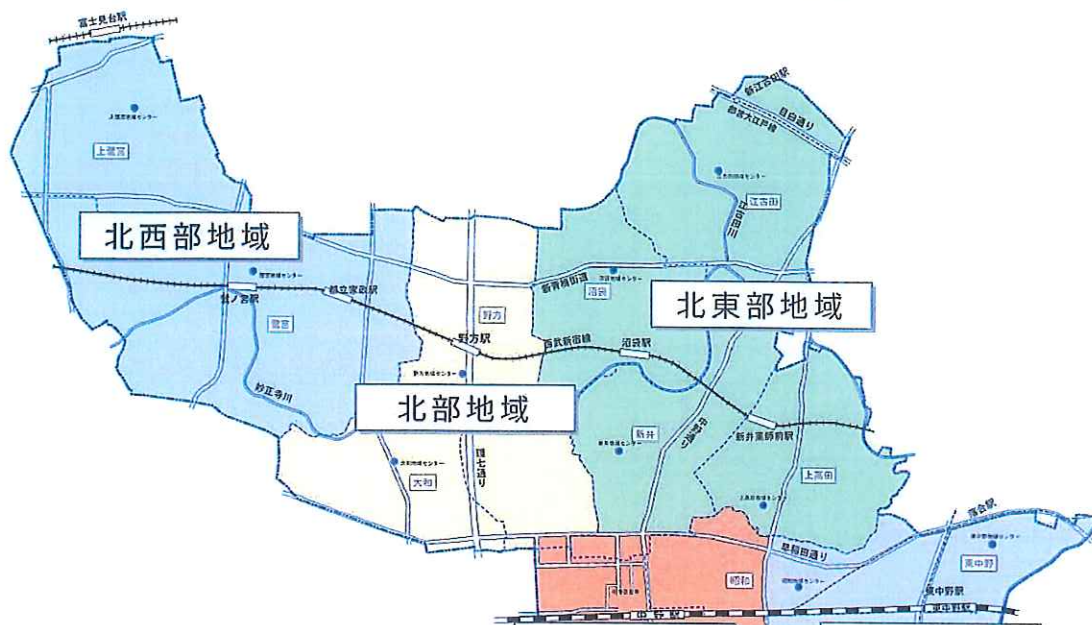


図-3 地域区分図

○ 北東部地域まちづくり方針

- (1) 災害に強く、安全で安心して暮らせる住環境づくり
 - ・木造住宅密集地域の改善
 - ・地域の貴重な文化遺産の保全
- (2) 交流拠点・生活拠点の整備と商店街の魅力づくり
 - ・新井薬師前駅を中心としたにぎわいのまちづくり
 - ・沼袋駅周辺の生活拠点の育成
- (3) 大規模跡地の有効利用
- (4) みどり豊かなまちづくり

○ 北部地域まちづくり方針

- (1) 災害に対する危険度の高い地区の防災性の向上
- (2) 野方駅周辺の魅力づくり
- (3) 小中学校跡地の有効利用
- (4) 幹線道路の整備、踏切による渋滞の緩和

○ 北西部地域まちづくり方針

- (1) 災害に強く、安心して暮らせる快適なまちづくり
- (2) 鷺ノ宮駅・都立家政駅周辺の魅力づくり
- (3) 幹線道路沿道地区の整備
- (4) 小中学校跡地の有効利用
- (5) 幹線道路の整備、踏切による渋滞の解消
- (6) みどり豊かなまちづくり

西武新宿線沿線まちづくり計画（平成21年11月）

（1）沿線地域全体の将来像

● にぎわいが再生された駅周辺

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

● 公共交通と徒歩・自転車で快適に暮らせるまち

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

● 地域の自然や歴史文化と共生する持続可能なまち

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

● 安全に、安心して暮らせる防災性の高いまち

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

(2) 沿線地域全体のまちづくり方針

● 特色ある駅周辺の形成

- 各地区の個性が感じられる空間づくり・にぎわいづくりを行う。
- 駅周辺は生活に必要な機能の集積を図り、ユニバーサルデザインを充実させ、多様な世代が暮らせる環境づくりを行う。
- 駅周辺のにぎわいと駅周辺を取り囲む落ち着いた雰囲気のある住宅地の住みやすさの共存を図る。

● 歩行者・自転車にやさしい交通環境の形成

- 骨格となる道路ネットワークを整え、沿線地域全体の歩行者・自転車の交通環境の改善を図る。
- 河川沿いや鉄道敷き等の空間は、関係機関との協議により、まちの魅力を享受できるようなネットワークの形成を図る。

● 水と緑の交流軸の形成

- 徒歩や自転車で沿線地域の自然を楽しみながら東西の駅間を巡ることができる軸線を形成する。
- 鉄道敷きや鉄道沿いの空間等も、関係機関との協議により活用を図る。

● 防災性向上へ向けた都市基盤の形成

- 避難経路や緊急車両の進入路及び延焼遮断機能の確保等を図る。
- 幹線道路整備に合わせて、沿道市街地の建物の不燃化を促進するなど、沿線地域全体の防災性向上を図る。
- 地域合意のもと、木造住宅密集地域の改善を図る。



地区整備方針

1. 新井薬師前駅周辺地区の整備方針

(1) 現況と課題

① 駅前における交通結節機能の不足

- 駅前広場がないことや、バス、タクシー等の専用の乗降空間もないことから交通結節機能が不足している状況です。

② 安全な歩行空間が確保されていない

- 哲学堂・門前通り沿いの商店街では、バスが対面通行していますが、道路幅員が狭く安全な歩行空間が十分に確保されていない状況です。

③ 駐輪場の利便性の低さ

- 駐輪場は新井薬師北自転車駐車場と新井薬師南自転車駐車場があり、利用率は年々上がっているものの、駅から離れており利用しにくい状況です。

④ 未整備の都市計画道路

- 補助第220号線は早稲田通りから四村橋交差点までの区間が未整備であり、南北方向の道路ネットワークが十分に形成されていない状況です。

⑤ 駅前空間の魅力不足

- 古い建物が多く広場空間が少ないため、駅前の玄関口としてふさわしい空間やまち並みとなっていない状況です。

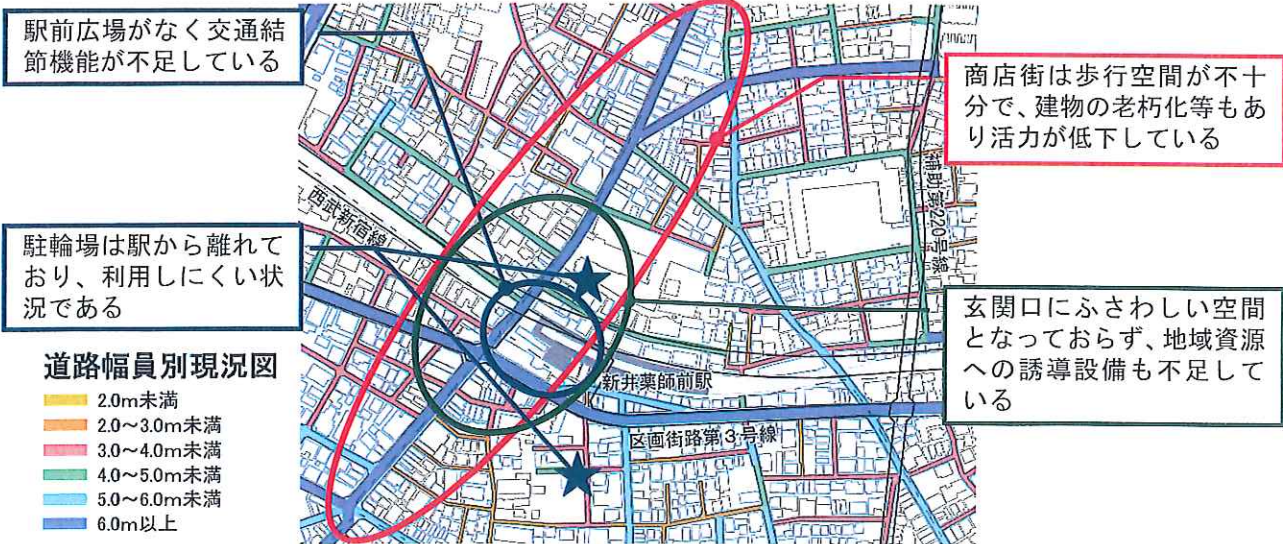


図-4 新井薬師前駅 駅前のまちづくりの課題図

⑥ 商店街の活力の低下

- 歩行空間が十分でないことや建物の老朽化等により魅力・活力が低下しており、年間販売額や商店数など減少傾向にあります。



⑦ 地域資源への誘導設備の不足

- 新井薬師梅照院、哲学堂公園などの地域資源があるものの、駅前からの案内表示等が不十分なため、地域外からの来訪者が行きにくい状況となっています。

⑧ 市街地における防災性の低さ

- 鉄道の南側では、全般的に木造住宅密集地域が広がり狭い細街路が多く、国の「地震時等に著しく危険な密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられています。
- 鉄道の北側も、狭い細街路が多く、延焼の危険性が高い区域が存在します。

(2) 対象地区の設定

新井薬師前駅周辺の現況と課題を踏まえ、対象地区の範囲を下図のとおり設定しました。



図一五 新井薬師前駅周辺のまちづくりの課題及び対象地区範囲図

(3) 地区の将来像

歴史文化の薫りを求めて、誰もがゆっくり散策できるまち

〈駅周辺〉

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

〈交通〉

- 駅前には、ユニバーサルデザインを導入した駅前広場や駐輪場があり、電車やバスの乗り継ぎがしやすい。
- 駅へのアクセス道路が整備されている。
- 補助第220号線や区画街路第3号線が整備されており、商店街は歩行者や自転車が優先して通行でき、安心して買い物ができる空間になっている。
- 新井薬師や哲学堂公園などを訪れる来訪者や観光客や住民など、ゆっくりとまちなかを散策している人が多い。

〈環境〉

- 新井薬師や哲学堂公園などのみどりが豊かであり、それらの歴史文化を活かしたまちづくり活動が進んでいる。

〈防災〉

- 補助第220号線が整備され、避難路や延焼遮断帯として位置づけられている。
- 補助第220号線沿いの木造住宅密集地域が改善されている。
- 地域では、耐火・耐震建物への改善が進んでいる。

(4) 将来像を実現するための施策

① 新たなにぎわいの創出

ア. 新たな顔となる駅前の拠点空間の創出

- 交流拠点として商業、業務、住宅、観光、交流のほか、生活を支える医療、福祉等の機能の充実を図っていきます。
- 中野四季の^{まち}都市や中野駅との回遊性を確保し、にぎわいの核となる中心的な商業地等とするため、建物の共同化や再開発等による街区の再編を推進していきます。
- 交通広場と一体となったゆとりとにぎわいが感じられる空間を創出していきます。

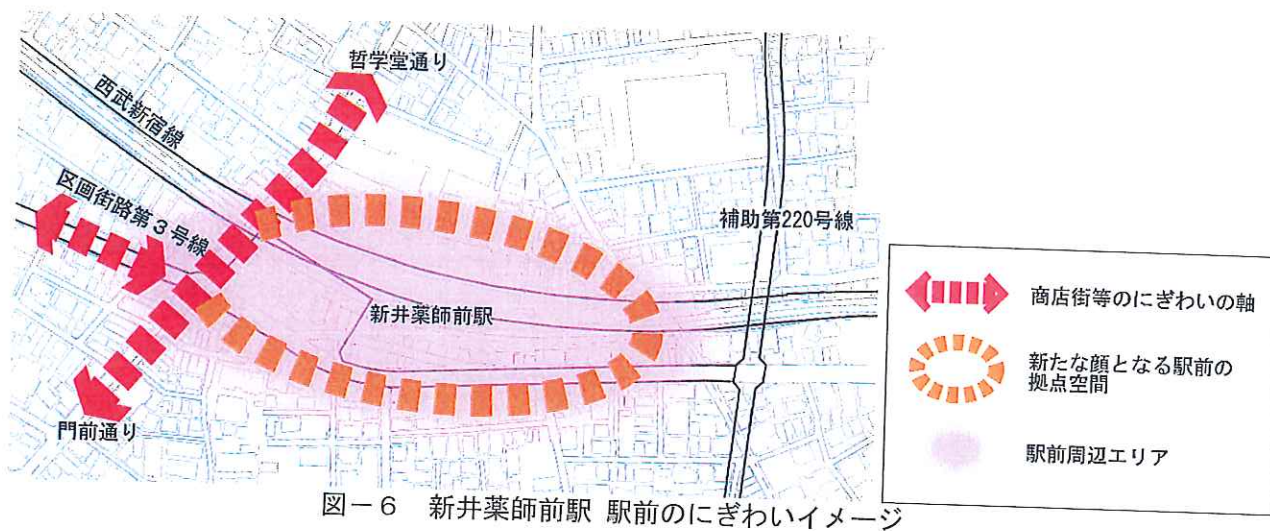


図-6 新井薬師前駅 駅前のにぎわいイメージ

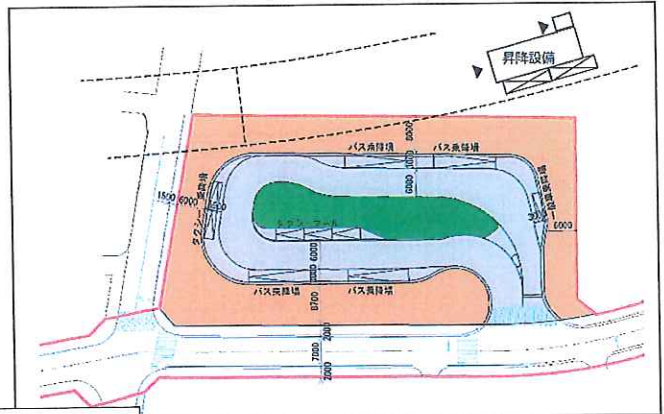
イ. 商店街のにぎわいの再生・創出

- 哲学堂・駅前通り沿道は、中野四季の^{まち}都市や中野駅、哲学堂公園との連続性を確保し、補助第220号線の整備に合わせ、にぎわいのあるまち並みの形成を推進していきます。
- 区画街路第3号線沿道は、駅前から中野通りに至るにぎわいの連続性を創造していきます。

② 交通基盤の強化

ア. 駅前の交通結節機能の強化

- バス、タクシー、自家用車の乗降場を確保し、誰もが利用しやすい交通広場を整備していきます。
- 地下駅となる新井薬師前駅は、シンボル性があり、地域特性等を踏まえた利用しやすい駅となるよう関係機関と調整していきます。



※ 現時点での整備イメージです。
広場内の施設配置は今後検討により変更となる場合があります。

図-7 区画街路第3号線の交通広場の整備イメージ

イ. 補助第220号線を軸とした交通ネットワークの充実

- 補助第220号線の整備により、早稲田通りから新青梅街道までの南北交通ネットワークを強化していきます。

ウ. 歩行者・自転車を中心とした安全で快適な道路空間の創出

- 哲学堂・門前通りは、補助第220号線の段階的な整備に合わせ、将来的に歩きやすく散策しやすい歩行空間や自転車が通行しやすい空間など歩行者や自転車を中心とした道路空間を推進していきます。
- 区画街路第3号線や哲学堂・門前通りは、無電柱化を推進していきます。

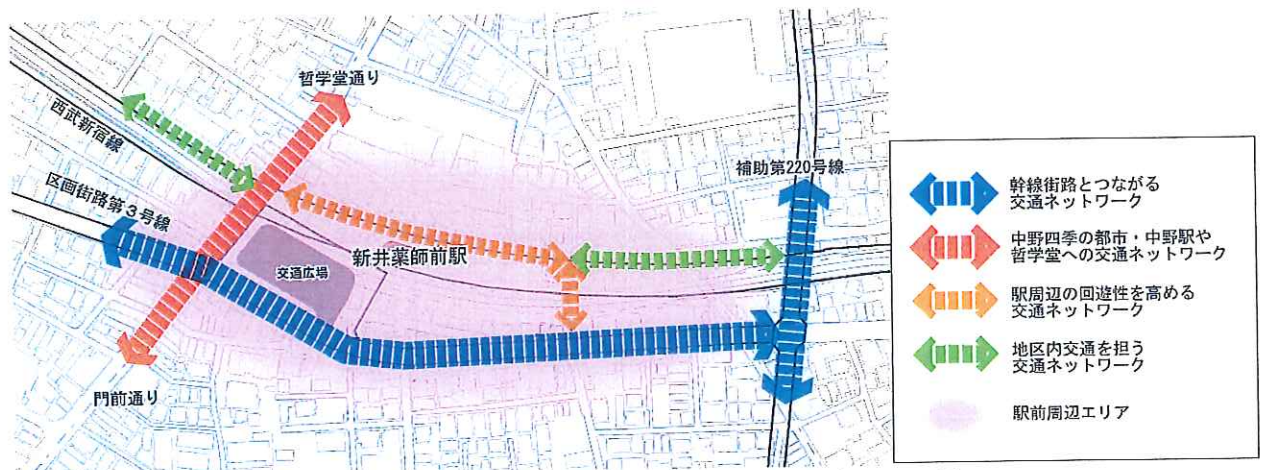


図-8 新井薬師前駅 駅前の交通ネットワーク形成イメージ

③ 防災性の向上

ア. 避難路や延焼遮断帯の機能の確保

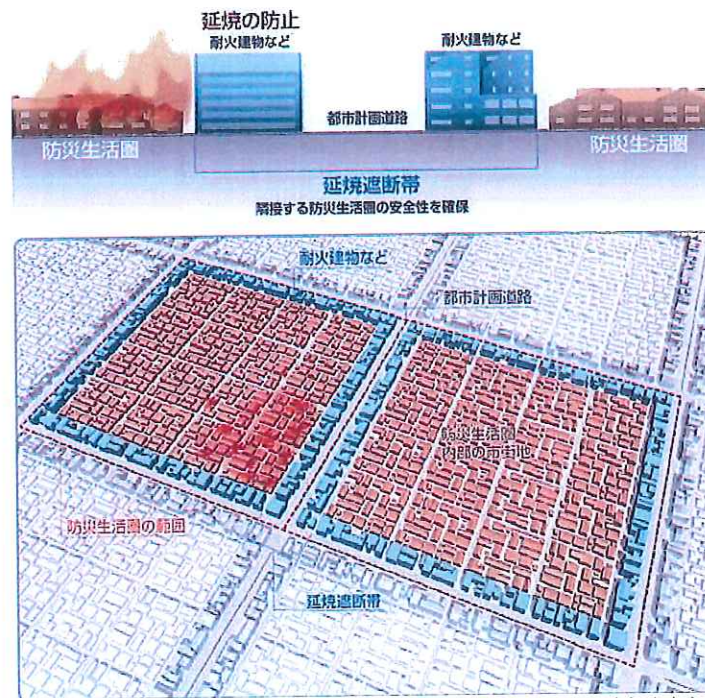
- 補助第 220 号線は、避難路や延焼遮断帯としての役割を果たすことから、都市計画事業として段階的に整備を進めるとともに、道路整備に合わせて、沿道建物の不燃化・耐震化を促進していきます。
- 区画街路第 3 号線沿道については、避難路や延焼遮断帯としての機能を強化するため、沿道建物の不燃化・耐震化を促進していきます。

イ. 住宅地の改善

- 木造住宅密集地域である上高田一丁目から三丁目においては、安全な避難路の確保と建物の不燃化・耐震化を促進していきます。
- 補助第 220 号線の整備に合わせて、上高田五丁目地区の街区再編を推進していきます。

ウ. 駅前における防災機能の強化

- 駅前に、災害時に利用可能なゆとりある空間の確保や地域のための防災機能の充実を図っていきます。



出典:「防災都市づくり推進計画(東京都)」

図-9 防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ

④ 自然や歴史文化資源を活用したまちづくり

- 道路や公園等の整備に合わせた緑化の推進や、新井薬師梅照院などの歴史文化資源への案内表示等の整備を推進していきます。

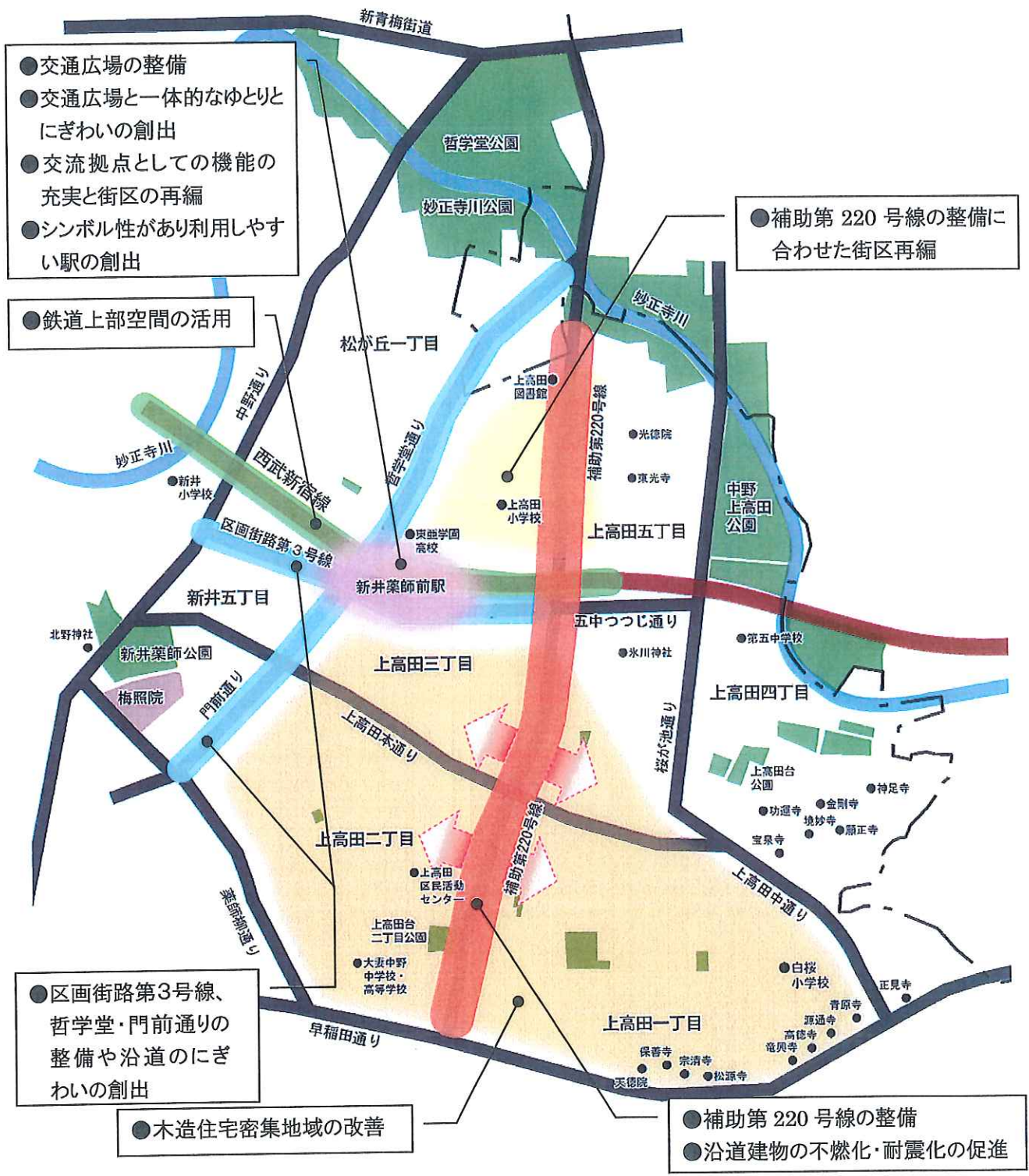
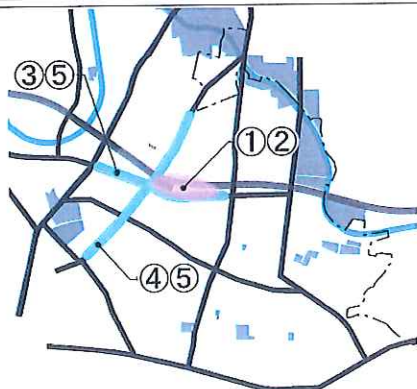


図-10 新井薬師前駅周辺地区の地区整備方針図

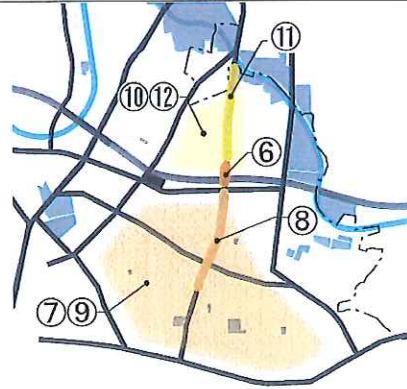
(5) 今後のスケジュール

新井薬師前駅周辺地区のまちづくりの取組みについては、今後、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、以下のスケジュールを目途に進めていきます。

主な施策		概ねH27 ～31年度	概ねH32 ～36年度	概ねH37 年度以降	備考
●新井薬師前駅周辺の新たな顔となる拠点空間の整備					
①	駅前の共同化や再開発等による街区再編の検討と必要な都市計画の手続き	■			
②	区画街路第3号線(交通広場)及び駅前の共同化や再開発等の事業化		■		
③	区画街路第3号線沿道のまちづくりのルール等の検討と必要な都市計画の手続き	■			
④	哲学堂・門前通りの歩行者や自転車を中心とした道路空間の整備		■	■	
⑤	区画街路第3号線及び哲学堂・門前通りの無電柱化の推進		■	■	
●補助第220号線の整備に合わせた沿道のまちづくり					
⑥	補助第220号線Ⅰ期区間(鉄道交差点)の事業化	■			
⑦	上高田一丁目から三丁目地区の防災まちづくりの計画の策定と必要な都市計画の手続き	■			
⑧	補助第220号線Ⅱ期区間(鉄道交差点～早稲田通り)の事業化		■		防災まちづくりの計画等がまとまり次第事業化
⑨	上高田一丁目地区の避難路の確保と建物の不燃化・耐震化の促進		■	■	
⑩	上高田五丁目地区の街区再編の検討と必要な都市計画の手続き		■		
⑪	補助第220号線Ⅲ期区間(鉄道交差点～新青梅街道)の事業化			■	
⑫	上高田五丁目地区の街区再編の事業化			■	



新井薬師前駅周辺の新たな顔となる拠点空間の整備



補助第220号線の整備に合わせた沿道のまちづくり

2. 沼袋駅周辺地区の整備方針

(1) 現況と課題

① 駅前における交通結節機能の不足

- 駅前広場がないことや、バス、タクシー等の専用の乗降空間もないことから交通結節機能が不足している状況です。

② せい弱な交通基盤

- 駅前バス通りは、幅員が約6mと狭いため、歩車分離がなされておらず、安心して歩ける空間となっていません。また、鉄道を南北に横断する道路が少なく、環状7号線に繋がる東西道路も十分に確保されていない状況です。

③ バスの利便性の低さ

- バスは南向き（中野駅行き）の一方通行のみの運行であり、利便性が十分に確保されていない状況です。

④ 路上駐輪の発生

- 駅北側に沼袋地下駐輪場、駅南側に沼袋第一駐輪場、沼袋南整理区画駐輪場がありますが、駅から離れている駐輪場もあるため、利用しにくい状況です。また、夕方に路上駐輪が多くみられます。

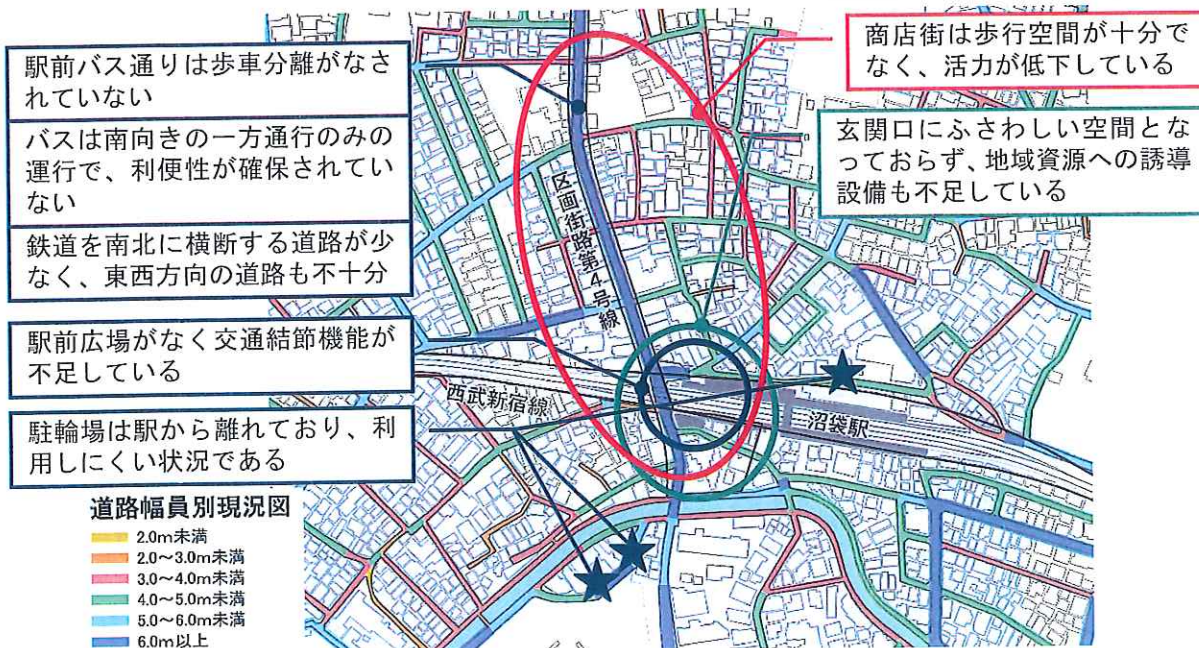


図-11 沼袋駅 駅前のまちづくりの課題図

⑤ 駅前空間の魅力不足

- 古い建物が多く広場空間が少ないため、駅前の玄関口としてふさわしい空間・まち並みとなっていない状況です。



⑥ 商店街の活力の低下

- 駅前や駅前バス通りを中心に形成されている商店街は、魅力や活力が低下しており、年間販売額や商店数など減少傾向にあります。

⑦ 地域資源への誘導設備の不足

- 平和の森公園や妙正寺川、氷川神社、明治寺（百観音）、禅定院などの地域資源があるものの、駅前からの案内表示等が不十分なため、地域外からの来訪者が行きにくい状況となっています。



⑧ 市街地における防災性の低さ

- 鉄道の南側では、全般的に木造住宅密集地域が広がり、狭い細街路が多く、一帯は東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられています。
- 鉄道の北側も、狭い細街路が多く、消防活動や避難が困難な区域も存在します。

(2) 対象地区の設定

沼袋駅周辺の現況と課題を踏まえ、対象地区の範囲を下図のとおり設定しました。



図-12 沼袋駅周辺のまちづくりの課題及び対象地区範囲図

(3) 地区の将来像

妙正寺川と豊かな緑に恵まれ、憩える生活環境があるまち

〈駅周辺〉

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

〈交通〉

- 駅前には、ユニバーサルデザインを導入した駅前広場や駐輪場があり、電車やバス等の乗り継ぎがしやすい。
- 区画街路第4号線の整備によりアクセス道路が確保され、バスも相互通行している。
- 商店街は、歩行者や自転車が安心して買い物ができる空間になっている。

〈環境〉

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

〈防災〉

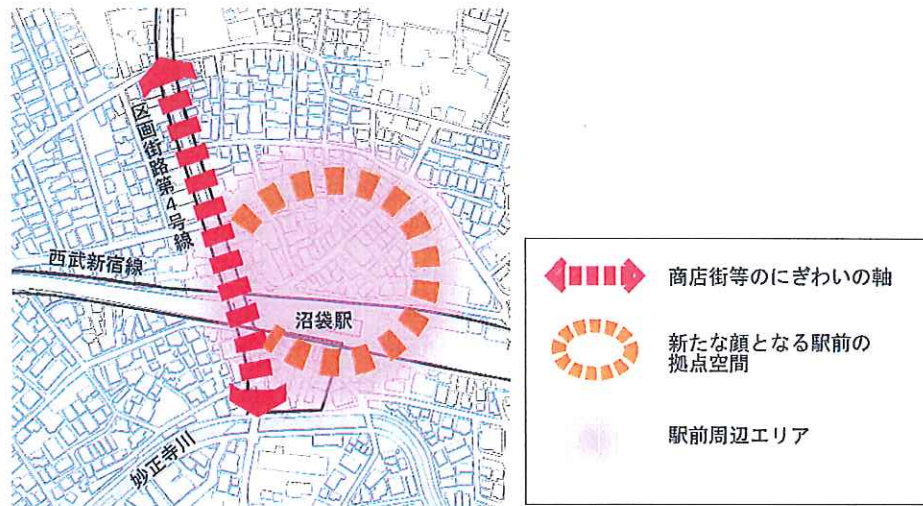
- 区画街路第4号線が整備され、避難路や延焼遮断帯として位置づけられている。
- 区画街路第4号線沿道を中心に、耐火・耐震建物への更新が進むなど、木造住宅密集地域の改善が進んでいる。

(4) 将来像を実現するための施策

① 新たなにぎわいの創出

ア. 新たな顔となる駅前の拠点空間の創出

- 生活拠点として商業、住宅、医療、福祉等の機能の充実を図っていきます。
- にぎわいの核となる中心的な商業地等とするため、建物の共同化や再開発等による街区の再編を推進していきます。
- 交通広場と一体となったゆとりと、にぎわいが感じられる空間を創出していきます。



イ. 区画街路第4号線沿道のにぎわいの再生

- にぎわいの感じられる商店街として再生するため、沿道と一体的なまちづくりを進めながら区画街路第4号線を整備していきます。
- 区画街路第4号線沿道は、統一感のあるまち並みを形成するためのルールづくりを推進していきます。
- 地域のコミュニティ活動の中心となる拠点施設として、区民活動センターの活用を図っていきます。

③ 防災性の向上

ア. 避難路や延焼遮断帯の機能の確保

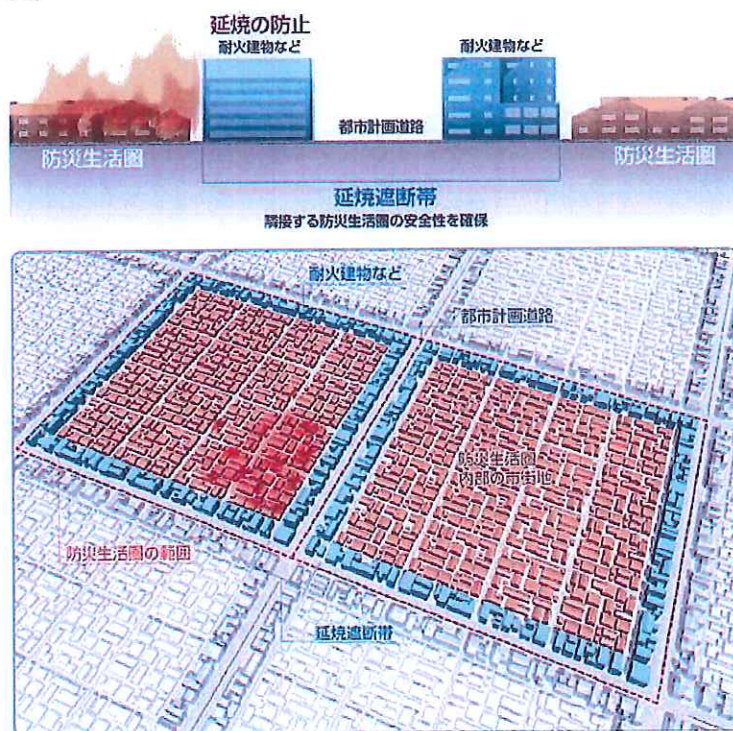
- 区画街路第4号線は、避難路や延焼遮断帯としての機能の確保や沿道建物の不燃化・耐震化を促進していきます。

イ. 木造住宅密集地域の改善

- 地区全体の安全な避難路の確保や建物の不燃化・耐震化など防災まちづくりの整備手法について検討していきます。

ウ. 駅前における防災機能の強化

- 駅前に、災害時に利用可能なゆとりある空間の確保や地域のための防災機能の充実を図っていきます。



出典：「防災都市づくり推進計画(東京都)」

図-16 防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ

④ 自然や歴史文化資源を活用したまちづくり

- 道路や公園等の整備に合わせた緑化の推進や、禅定院などの歴史文化資源への案内表示等の整備を推進していきます。

② 交通基盤の強化

ア. 駅前の交通結節機能の強化

- バス、タクシー、自家用車の乗降場を確保し、誰もが利用しやすい交通広場を整備していきます。
- 駅周辺の歩行者の回遊性を高めるとともに東西南北の交通を受け止めるため、拠点を取り囲む環状の地区内道路等（ループ道路）を形成し、駅前周辺エリア内での安全で快適な歩行空間を確保していきます。
- 地下駅となる沼袋駅は、シンボル性があり、地域特性等を踏まえた利用しやすい駅となるよう関係機関と調整していきます。

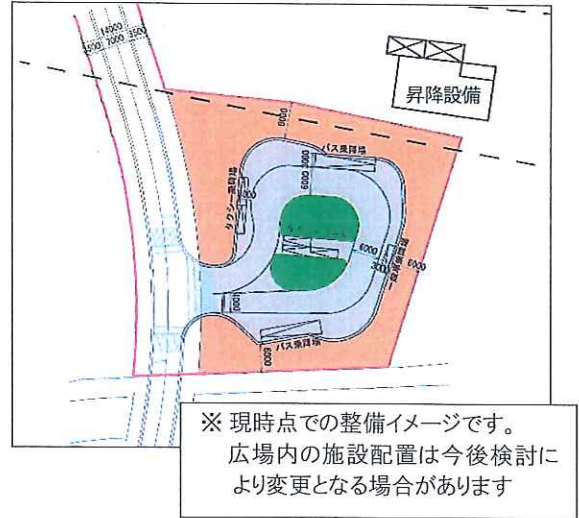


図-14 区画街路第4号線の交通広場の整備イメージ

イ. 区画街路第4号線の整備による交通環境の改善

- バスの相互通行や地域内道路の交通負荷を軽減するため、南北交通の軸となる区画街路第4号線及び地区集散道路第3号の整備を推進していきます。
- 区画街路第4号線は、自動車の速度抑制などの方策を検討し、歩行者が対面に渡りやすく、安心して歩くことのでき、また、自転車が安全に走行できる交通環境を創出していきます。

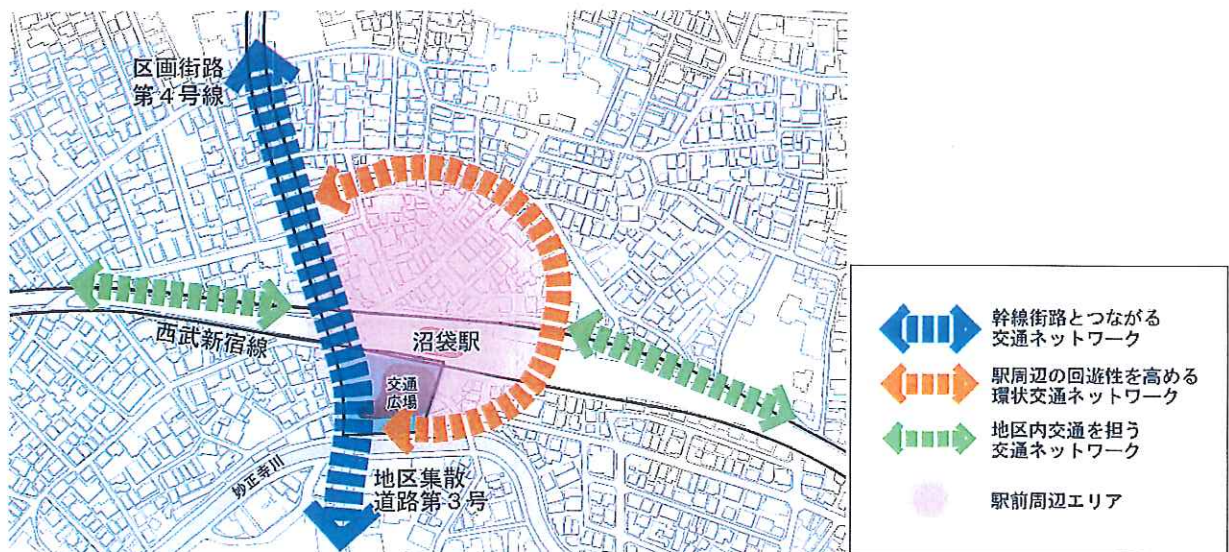


図-15 沼袋駅 駅前の交通ネットワーク形成イメージ

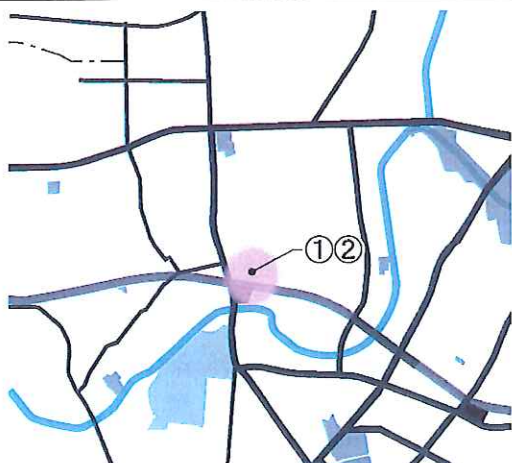


図-17 沼袋駅周辺地区の地区整備方針図

(5) 今後のスケジュール

沼袋駅周辺地区のまちづくりの取組みについては、今後、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、以下のスケジュールを目途に進めていきます。

主な施策		概ねH27 ～31年度	概ねH32 ～36年度	概ねH37 年度以降	備考
●沼袋駅周辺の新たな顔となる拠点空間の整備					
①	駅前の共同化や再開発等による街区再編の検討と必要な都市計画の手続き	■			
②	駅前の共同化や再開発等の事業化		■		
●区画街路第4号線の整備と沿道のまちづくり					
③	区画街路第4号線沿道のまちづくりのルール等の検討と必要な都市計画の手続き	■			
④	区画街路第4号線の道路空間の検討	■			
⑤	区画街路第4号線(交通広場を含む)の事業化		■		区画街路第4号線沿道のまちづくりのルール等がまとまり次第事業化
⑥	区画街路第4号線と沿道の一体的なまちづくり		■		
⑦	地区集散道路第3号の拡幅		■		
⑧	沼袋駅周辺地区の防災まちづくりの計画の策定と必要な都市計画の手続き	■			
⑨	沼袋駅周辺地区の避難路の確保と建物の不燃化・耐震化の促進		■		段階的に地区内避難路整備と沿道建物の不燃化・耐震化を促進



沼袋駅周辺の新たな顔となる拠点空間の整備



区画街路第4号線の整備と沿道のまちづくり

3. 鉄道上部空間の活用

鉄道上部の利用については、地域の特性を活かしながら下記の項目について、エリアごとに整理し、基本方針を作成し地域の意見等を聞きながら関係機関と調整を図っていきます。

< 検討項目 >

- **防災まちづくりの推進**

震災時に消防活動を円滑に行うために避難道路などの活用について検討していきます。

- **交通環境の改善**

利用しやすい駐輪場や東西の交通ネットワークの形成について検討していきます。

- **にぎわいの空間の創出**

駅周辺のにぎわいや沿線の施設・資源を活用したにぎわいの空間の創出について検討していきます。

- **緑化の推進**

沿線の公園や寺社等のみどりとの連続性について検討していきます。

今後、将来像の実現に向けて具体的な施策の達成状況を確認するために、下記の指標を設定し、その推移をみながら施策を進めていきます。

指標の案

(新たなにぎわいの創出)

- ・人口の増加
- ・年間販売額の増加
- ・社会福祉や医療等の公益施設数の増加
- ・商店街の歩行者数の増加 など

(交通基盤の強化)

- ・都市計画道路の整備率の向上
- ・駅乗降客数の増加
- ・放置自転車数の減少 など

(防災性の向上)

- ・不燃領域率の向上
- ・地域危険度の改善 など

(鉄道上部空間の活用)

- ・緑被率の向上 など

本冊子中の図-4、6、8、11、13、15 は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2500分の1の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ずる。

(承認番号)	26 都市基交測第 262 号	平成 27 年 2 月 20 日
(利用許諾番号)	MMT利許第 009 号-31	平成 27 年 2 月 20 日
(承認番号)	26 都市基街測第 230 号	平成 27 年 2 月 5 日