

# 武蔵関駅周辺地区まちづくりおよび各事業の概要

武蔵関駅周辺地区まちづくり提言書  
(平成24年5月 練馬区へ提出)

武蔵関駅周辺地区まちづくり構想  
(平成26年5月 練馬区策定)

まちづくりの目標 みんなで育てよう!  
暮らしてみたいまちの魅力、暮らし続けたい安心感のあるまち



- (井荻駅～西武柳沢駅間) 連続立体交差事業
- 交通広場の整備
- 側道の整備

令和5年度の事業認可取得を目指し、現在は、測量を実施しています。  
※令和3年11月に都市計画決定しました。



連続立体交差化のイメージ (石神井公園駅)

## 駅周辺のまちづくり

### まちづくりルールの検討

まちづくり協議会では、良好な住環境や石神井川のうるおいを活かした街並みを目指し、まちづくりルールの検討をしています。



まちづくり協議会の様子

### 建物共同化の検討

(北口駅前街区)

土地・建物をお持ちの皆様とまちづくり勉強会を開催し、魅力あふれる駅前空間の創出を目指し、共同建替えの学習を進めています。



まちづくり勉強会の様子



## 石神井川の河川整備

浸水被害を軽減するとともに、河川環境の向上を図るため、東京都が河川整備を進めています。



河川整備のイメージ (松之木橋付近)

## 都市計画道路の整備

### (青梅街道～新青梅街道間) 補助230号線の整備

令和3年度に用地測量を実施しました。令和5年度の事業認可取得に向けて、準備を進めています。

### (青梅街道～新青梅街道間) 補助135号線の整備

事業化に向け、現況測量を開始します。

# 武蔵関駅周辺地区まちづくりルール①

練馬区では、連続立体交差事業等により駅周辺が大きく変化するこの機会を捉え、まちづくり構想の実現を目指し、まちづくり協議会等の地元の方々と「まちづくりルール（地区計画）」の検討を進めています。

## 地区計画とは？

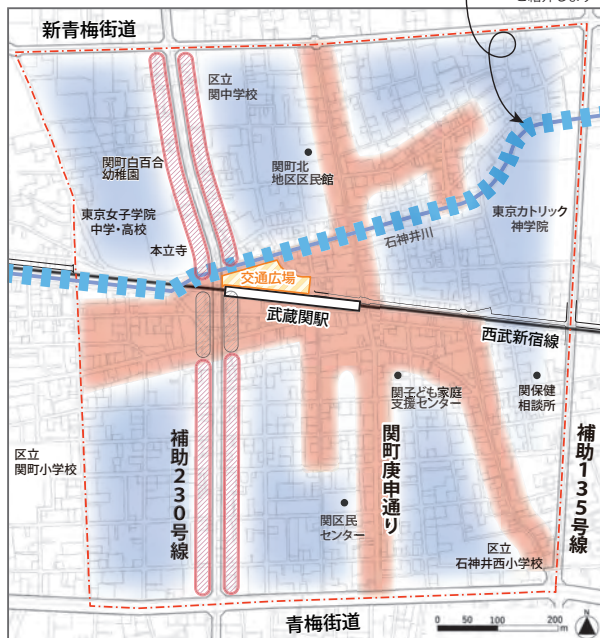
地区の特色を活かし、より良好な街にしていいため、地域の皆様と区が連携して定める地区独自のまちづくりのルールです。

**このルールは、新築や建替え時に適用され、既に建っている建物に対しては、利用形態を変更しなければ適用されません。**

## まちづくりルールについて意見交換したエリア

- 補助230号線沿道のまちづくりルール
- 住宅地のまちづくりルール
- 商店街のまちづくりルール

石神井川沿いのまちづくりルールも検討中！  
※今後のまちづくりニュースでご紹介します



## 「補助230号線沿道のまちづくりルール」に関して 協議会※ で出された主なご意見

※町会・商店会や公募委員によって構成され、まちづくりの推進を目的としています

### 補助230号線沿道の街並み将来イメージ

新たな都市計画道路の整備にあわせて、沿道の街並みを検討しています。



### 1 防災性の高い街並み形成

■道路に面した建物は燃えにくいものがよい。

### 2 建築できる建物の種類(建物の用途の制限)

- (北側) 文教施設が多いので、そぐわない施設の立地は避けたい。
- (南側) 1階に生活利便性の高い用途が入るとよい。
- コンテナ倉庫、工場、ホテル、葬祭場、ガソリンスタンドなどは制限した方がよい。

### 3 建物の高さ(建物の高さの最高限度)

- (北側) 学校や住宅が多いので、南側よりは高さを抑えられた方がよい。
- (北側) 既に学校(4階)が建っているので、4~5階程度の街並みならよい。
- (南側) 5~6階程度の街並みがよい。

### 4 歩いて楽しい歩行空間

(壁面位置の制限・工作物設置制限、ポケットパークの整備)

■坂道が多いので、ポケットパークや歩道沿いにベンチがあるとよい。

### 5 建物や屋外広告物の色合い等のデザイン(建物の形態・色彩等の制限)

■色彩は原色を制限する程度でよい。  
■看板の大きさや色合いを制限したい。

### 6 ブロック塀等の制限と沿道の緑化(垣または柵の構造の制限)

■ブロック塀の高さの制限は必要である。  
■生垣等を設置する場合は、枝葉の落ちにくい樹種や管理がしやすいものにした。

### ルールのイメージ(一部)

2



沿道にふさわしくない用途の建築物を規制して、居住環境等を保全することができます。

3



建築物の高さを制限することで、周辺住宅地への配慮と良好な景観を形成することができます。

5



建築物の形態・色彩・意匠や広告物のルールを定め、地区内の景観を保全・向上することができます。

# 武蔵関駅周辺地区まちづくりルール②

## 「住宅地のまちづくりルール」に関して協議会で出された主なご意見

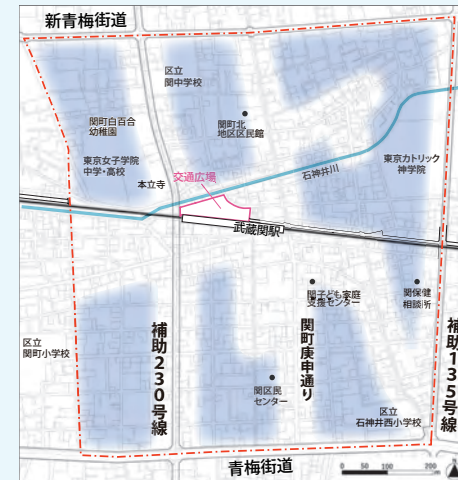
### 住宅地の街並み将来イメージ



戸建住宅を中心とした緑豊かでゆとりある安全安心な街並み



夜間のイメージ



対象エリア

### 1 建物の高さ (建物の高さの最高限度)

- 住宅地内は、現在の都市計画のルール  
の範囲で収まる高さであれば問題ない。
- 線路南側の住宅地は、都市計画のルール  
(最高限度 17m) よりも低くても良い。

### 2 道路に面するみどり (垣または柵の構造の制限)

- 石神井川沿いや本立寺前の通り等、通り  
としての景観を重視して緑の連続性がほ  
しい。
- みどりが多いのは良いが、維持管理と費  
用が課題だ。

### 3 敷地内のみどり (緑化率の最低限度)

- みどりのルールは数値化した方がよ  
い。
- 管理面での対応策が必要なので、一  
律のルールとするのではなく、努力  
目標とすることも考えられる。

### 4 建物の色合い等のデザイン (建物の形態・色彩等の制限)

- 統一感があると、街の価値が向上す  
る。
- 夜道が暗いので玄関ポーチや門灯を  
付けるルールなどは、防犯上有効だ。

### 5 隣接する住宅間の間隔 (壁面の位置の制限)

- 防犯面や火災の延焼、生活音の観点から、敷地境界と  
外壁の間にそれぞれ50cm程度の間隔があると良い。

### 6 敷地の広さ (敷地面積の最低限度)

- 防災の観点から、一定の敷地の広さを維持したい。
- 敷地面積の最低限度は、都市計画で既にあるルールより  
も少し広く、100㎡(30坪程度)が良い。

### 7 ブロック塀等の制限 (垣または柵の構造の制限)

- ブロック塀は高さを制限し、それより上部はルーバー  
や生垣などにできるとよい。
- 生垣は、管理が難しい点を考慮し、努力義務とする方  
が理解が得やすいのではないかと。

### 8 敷地内で行う浸水被害の軽減策 (雨水貯留浸透施設の設置)

- 石神井川付近など浸水履歴があるエリ  
アでは、雨水浸透マスの設置を促進し  
たい。
- 雨水浸透施設は努力義務のルールにす  
るとよい。

### 9 快適な歩行空間の確保 (壁面位置の制限、工作物設置制限)

- 比較的広い道路でも交差点部に隅切りを  
設け、見通しを確保することが大切だ。
- 一定の交通量がある道路では、1m程度  
の壁面後退をルール化してもよい。

### ルールのイメージ(一部)



4 建築物の形態・色彩・意匠のルールを  
定め、地区内の景観を保全・向上する  
ことができます。



5 隣地との間隔を空けることで、良好な  
居住環境を確保することができます。



6 敷地の細分化を抑制することで、ゆとりあ  
る街並みの形成を図ることができます。



2 7 ブロック塀等を規制して道路沿いの  
安全性を確保するとともに、沿道の  
緑化を推進することができます。

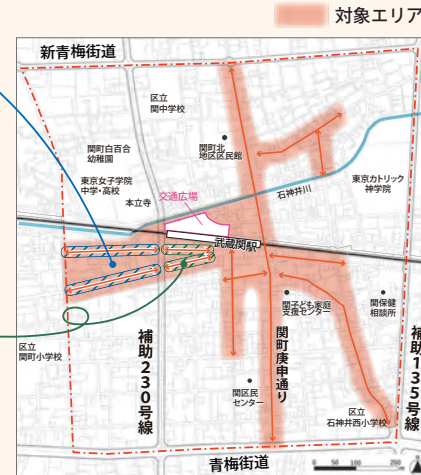


8 雨水浸透マス  
施設の設置を進めることで、下水  
道に流れる雨水を減らし、浸水被  
害の軽減効果が期待できます。

# 武蔵関駅周辺地区まちづくりルール③

「商店街のまちづくりルール」に関して協議会で出された主なご意見

## 商店街の街並み将来イメージ(一部)



### 1 建物のセットバックによる歩行空間の創出 (壁面の位置の制限)

- 人通りが多く、安全な歩行者空間を確保すべき道路の沿道では、**建物がセットバック**できるとよい。
- 奥行がない敷地は、セットバックが難しく、権利者の合意が得られないのではないかな。
- 駅から区民センターまでの通りは、セットバックして歩行空間を確保したい。

※セットバック：道路境界線から各階の壁面をそれぞれ一定の距離だけ下げて建物を建てることです。

### 3 建物の種類 (建物の用途の制限)

- 騒音や臭いが問題になる**工場**などは避けたい。
- 風俗営業や**コンテナ倉庫**は建築不可にした方がよい。
- 住宅と商店が混在したエリアでは、住環境との調和から**カラオケ・麻雀店**などを規制してもよい。
- 駅に近い商店街の通りでは、1階部分を店舗にするルールが考えられるだろう。
- 駅に近い商店街の通りの1階部分では、**店舗が理想**だが、現実的にそこまで規制するのは難しいだろう。

### 4 建物の高さ (建物の高さの最高限度)

- **武蔵関公園につながる通り**は、開放感がある方がよい。
- 既に高い建物が建っている中、規制は難しいのではないかな。

### 5 敷地の広さ (敷地面積の最低限度)

- 商業地は、敷地面積が狭くても仕方がない。
- **住宅と商店が混在したエリア**では、敷地面積の最低限度のルールを定めた方がよい。



### 6 建物の色合い等のデザイン (建物の形態・色彩等の制限)

- 建物や広告物は、**派手な色や原色**を抑えられるとよい。
- 様々な業種があるので、**店舗の個性を大事**にしたい。
- 商店街の建物の**デザインや色合いを統一**してもよいのではないかな。

### 7 沿道のみどり

- にぎわい創出のために沿道のみどりが有効では。
- **武蔵関公園につながる通り**は、みどりが多い方がよい。
- 緑化は良いが、その後のメンテナンス等も含めた**持続性**が大事である。
- 駅に近い商店街の通りで**セットバック**した場合は、歩行者空間としたいので、**プランター**程度のみどりがよいのでは。

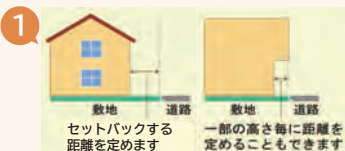
### 8 ブロック塀等の制限 (垣または柵の構造の制限)

- **ブロック塀**は規制し、**生垣か柵**にするルールを定めた方がよい。
- **ブロック塀の高さ**は60cm程度までが望ましい。
- 防犯や安全性を重視し、**透過性のあるフェンス**の採用もありえる。

### 9 敷地内で行う浸水被害の軽減策 (雨水貯留浸透施設の設置)

- 浸水被害抑制のため、**雨水浸透施設**を設置するルールを定めた方がよい。
- 浸透施設の設置は、**既存のルールが適用される範囲 (500㎡以上の敷地)**のみで十分ではないかな。

## ルールのイメージ(一部)



建築物の壁面の位置や壁面後退区域における工作物を制限し、歩行者の安全性の向上を図ることができます。



ふさわしくない用途の建築物を規制して商店街の適切ににぎわいを保全することができます。



建築物の形態・色彩・意匠や広告物のルールを定め、地区内の景観を保全・向上することができます。

# 西武新宿線沿線まちづくりの概要

※図面の鉄道や道路等の計画線はイメージです

## 西武新宿線の連続立体交差事業等にあわせてまちづくりが進んでいます

### ●都市高速鉄道西武鉄道新宿線

都市計画の概要  
**区間**：井荻駅(杉並区下井草五丁目)～西武柳沢駅(西東京市柳沢一丁目) **延長**：約5.1km(事業区間)  
**主な構造形式**：高架式(嵩上式) **交差する都市計画道路(立体化予定区間)**：5本

### ●都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路(側道)

**幅員**：6～20m **路線数**：19本

### ●特殊街路線馬自転車歩行者専用道(側道)

**幅員**：6m **路線数**：2本



令和3年11月に都市計画決定しました。



### 西武新宿線の連続立体交差事業と側道整備事業 (井荻駅～西武柳沢駅間)

#### 【連続立体交差事業の概要】

- 鉄道を一定区間連続して高架化し、多くの踏切を同時になくす事業
- 令和3年11月に都市計画決定し、令和5年度に事業認可取得予定

#### 【側道整備事業の概要】

※側道：鉄道付属街路、特殊街路

- 連続立体交差事業にあわせて、令和5年度に事業認可取得予定

⇒側道の整備によって、鉄道の高架化による日影の影響が緩和されるほか、駅へのアクセスや沿線地域の利便性、防災性が向上

### 武蔵関駅周辺地区のまちづくり

#### 【都市基盤の整備(都市計画道路、交通広場等)】

- 交通広場や補助230号線は、連続立体交差事業にあわせて事業認可取得を目指して準備中
- 石神井川の河川整備が事業中(扇橋～本立寺橋区間) 測量作業を実施中(本立寺橋～武蔵関公園付近)

#### 【土地利用の促進】

- 商店街のさらなる活性化等に向け、地区計画等の「まちづくりルール」策定や建築物の共同化の実現に向けて検討中

### 上石神井駅周辺地区のまちづくり

#### 【都市基盤の整備(都市計画道路、交通広場等)】

- 南北道路および交通広場が事業中

#### 【土地利用の促進】

- 地区計画や地域地区の都市計画決定に向けて、都市計画法に基づく手続きを実施中
- 駅前の拠点性を高めるため、権利者の皆様と市街地再開発事業などの建物の共同化の実現に向けて検討中

### 上井草駅周辺地区(下石神井四丁目)のまちづくり

#### 【都市基盤の整備(交通広場等)】

- 連続立体交差事業にあわせて事業認可取得を目指して、杉並区が交通広場や交通広場に接続する道路などを計画

#### 【土地利用の促進】

- 商店街の活性化等に向け、地区計画等の「まちづくりルール」の策定を検討中

# 武蔵関駅交通広場について

## 武蔵関駅周辺の主な課題

- 駅直近のバス停が分散し、駅から離れている
- 歩道のない通りにバスが多数運行している
- 駅利用者が憩い集える十分なスペースがない



これらの課題解決に向け、交通広場を整備し、駅への安全な動線を確保します。

## 都市計画の概要



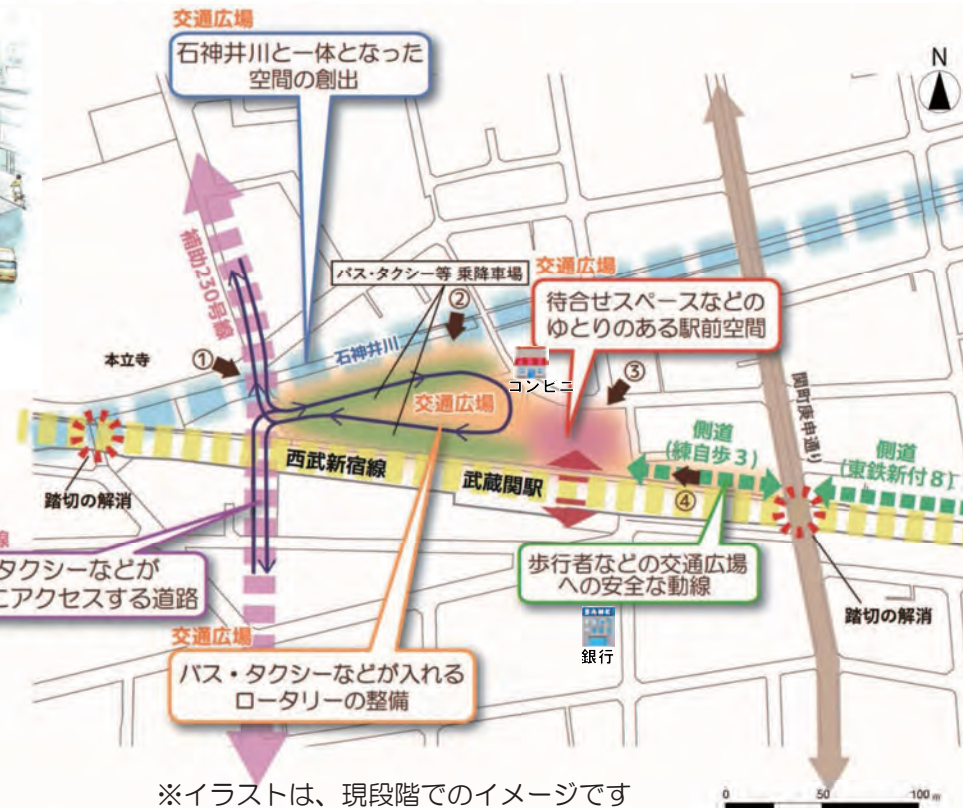
名称	東京都市計画道路 区画街路 練馬区画街路第8号線	面積	約 5,200 m <sup>2</sup>
----	--------------------------	----	------------------------



①交通広場のイメージ図



②交通広場のイメージ図



※イラストは、現段階でのイメージです



③交通広場のイメージ図



④側道のイメージ図

# 補助230号線の整備について

補助230号線は、安全・快適な駅へのアクセスや、青梅街道と新青梅街道をつなぐ、重要な道路です。令和5年度の事業認可取得に向けて、準備を進めています。

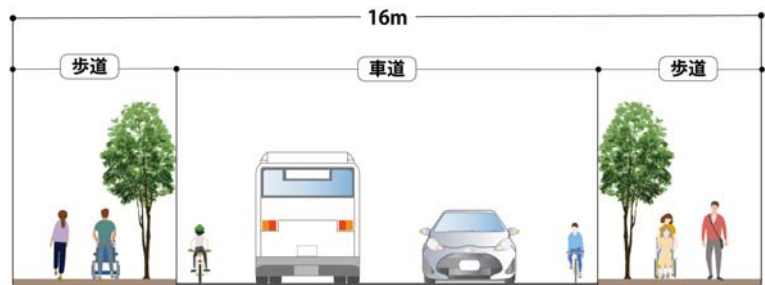
## 概要

- ◇路線名 都市計画道路補助第230号線
- ◇延長 約910m（青梅街道～新青梅街道）
- ◇幅員 16m
- ◇施行者 練馬区

※道路の位置は概略です



整備イメージ：補助132号線（石神井公園駅北側）



補助230号線の断面イメージ

## よくあるご質問

Q. なぜ関町庚申通りがあるのに、補助230号線の整備が必要なの？

- 庚申通りは、現在、歩道のない狭い通りにバス等が行きか、危険な状態です。しかし、沿道に高く堅い建物が建ち並び、拡幅整備に長い期間がかかると予想されます。



関町庚申通りの様子

- 補助230号線は、計画範囲内の建物の階数や構造などに一定の制限がされており、比較的短い期間で安全な動線を整備できると考えています。

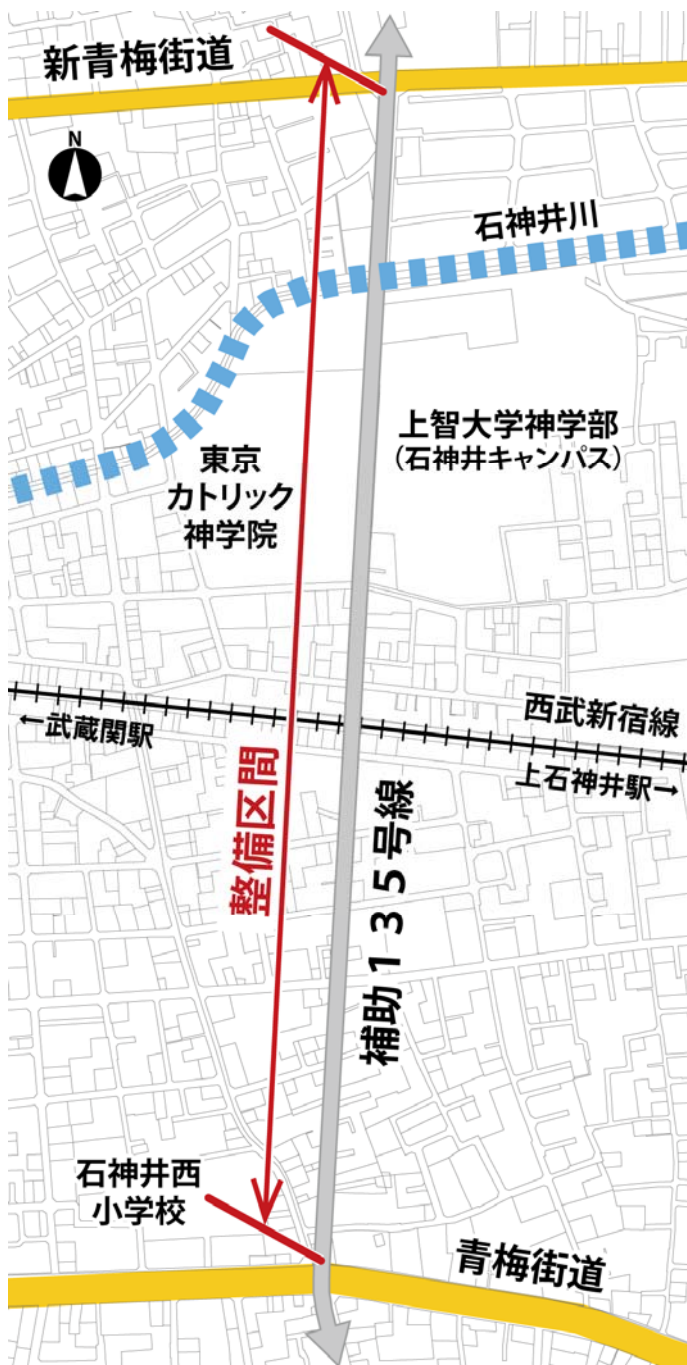
# 補助135号線の整備について

補助135号線は、利便性・安全性・快適性・防災性の向上を図るための重要な道路です。令和7年度までに優先的に整備に着手すべき路線として、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に位置づけられています。

## 概要

- ◇路線名 都市計画道路補助第135号線
- ◇延長 約920m（青梅街道～新青梅街道）
- ◇幅員 15m
- ◇施行者 練馬区

※道路の位置は概略です



整備イメージ：補助132号線（石神井町2丁目付近）



補助135号線の断面イメージ

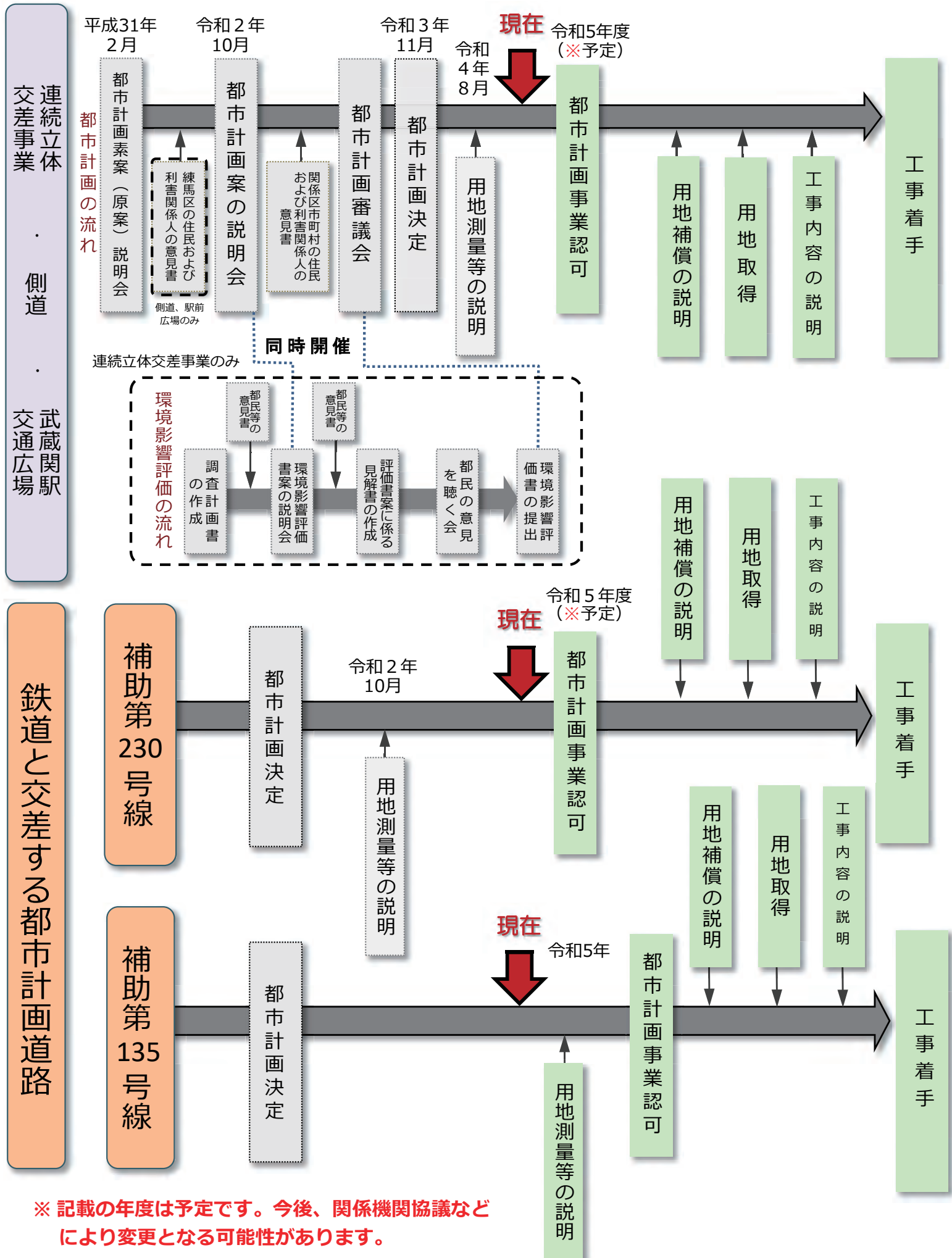
## よくあるご質問

### Q. どんな道路になりますか？

- 歩道も含めて幅員15mの道路です。
- 歩道を整備することで、安全・快適な歩行者空間を創出します。
- 電線類を地中化（無電柱化）することで、良好な景観を形成するとともに、震災時に電柱の倒壊を防止します。
- 歩道に街路樹を配置することで、みどりを創出します。



# 工事着手までの流れ

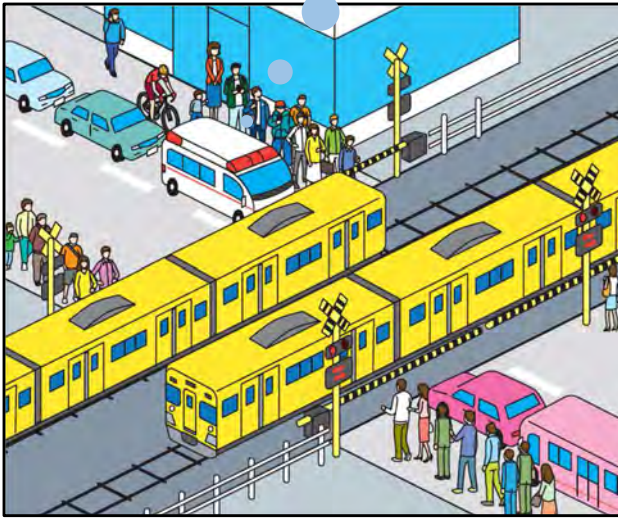


※ 記載の年度は予定です。今後、関係機関協議などにより変更となる可能性があります。

# 事業の効果

高架前

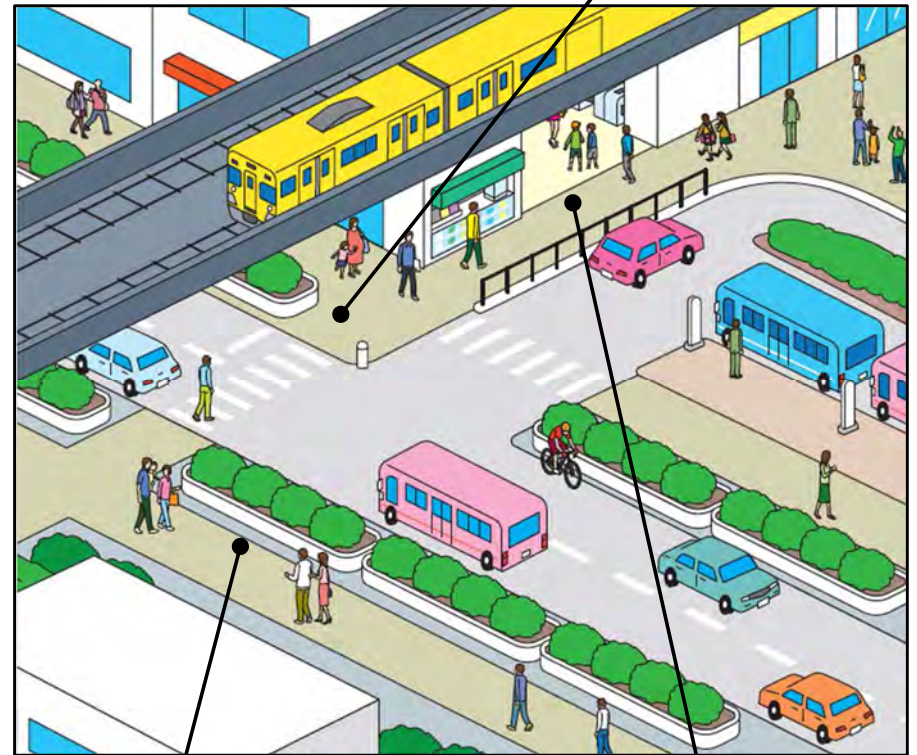
踏切で救急車も  
渡れない



開かずの踏切にイライラ

高架後

踏切がなくなり交通渋滞や  
事故が解消



鉄道とあわせて都市計画道路を  
整備することで、安全性・利便性  
が向上

駅周辺を人や車が往来しや  
すく整備することで、にぎわい  
のある空間を創出

