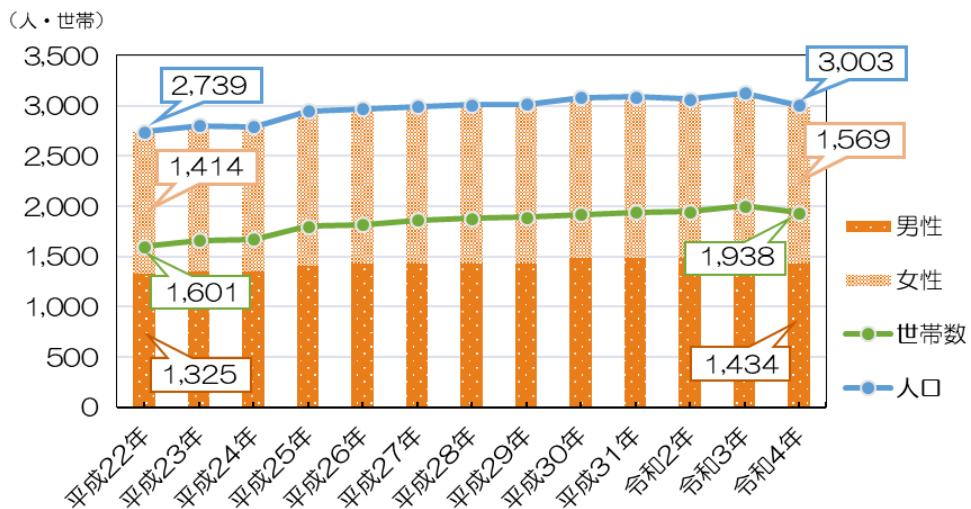


### 3-1 特徴・現状

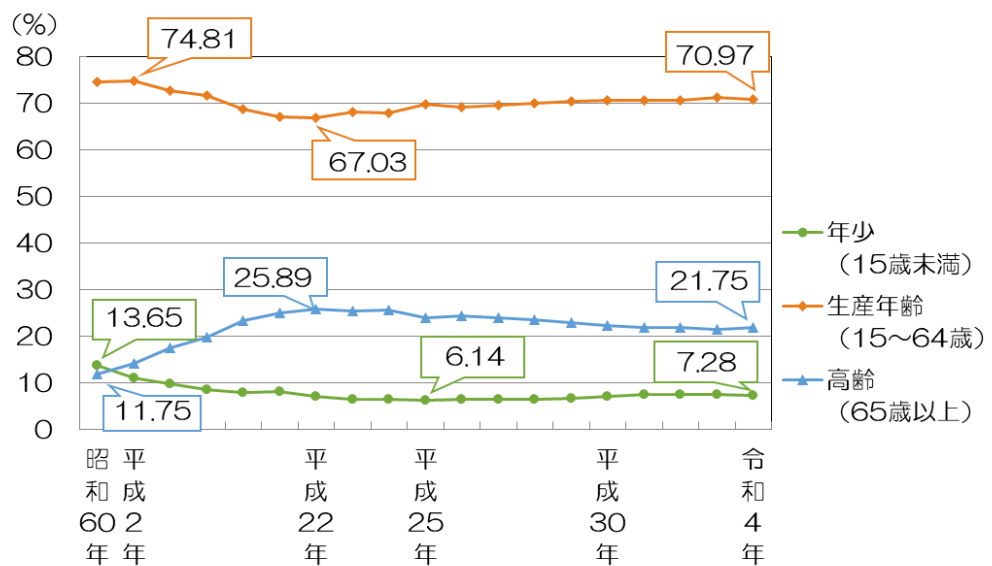
#### (1)人口の動向

原町一丁目の世帯数及び人口推移は、微増傾向にあります。また、年齢別の人口割合をみると、年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15～64歳）が年々増加傾向にあります。特に生産年齢人口の中では20代～30代の割合が多いのが特徴です。一方で高齢人口（65歳以上）の割合は年々減少傾向にあります。（図3-1～2）



引用：住民基本台帳

図3-1：世帯数及び人口推移（原町一丁目）



引用：住民基本台帳

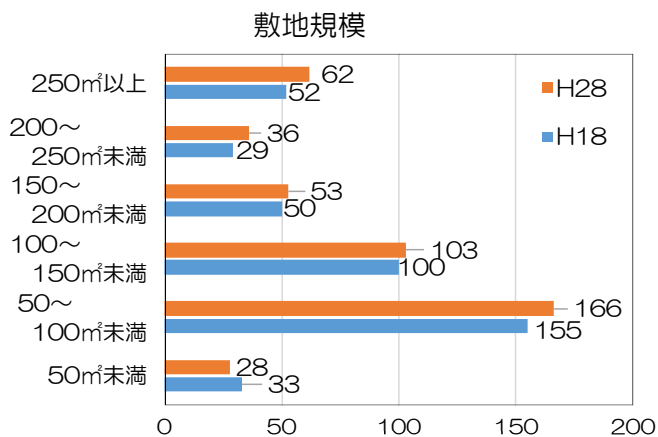
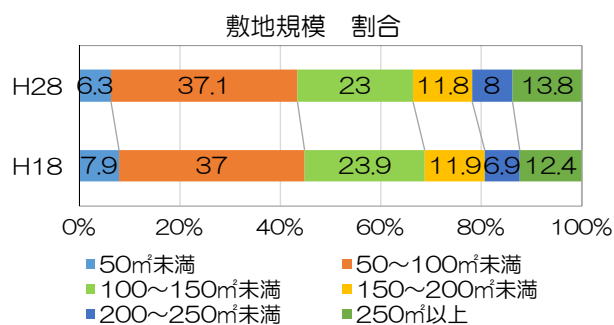
図3-2：年齢別人口の推移（原町一丁目）

## (2)土地建物の概況

### ●敷地規模

平成28年度の地区内の敷地規模の構成は、100㎡未満の敷地が全体の43.4%を占めています。平成28年度と整備計画策定時に使用した平成18年度の平均敷地面積を比較すると、約6.4㎡上昇しています。

(図3-3)

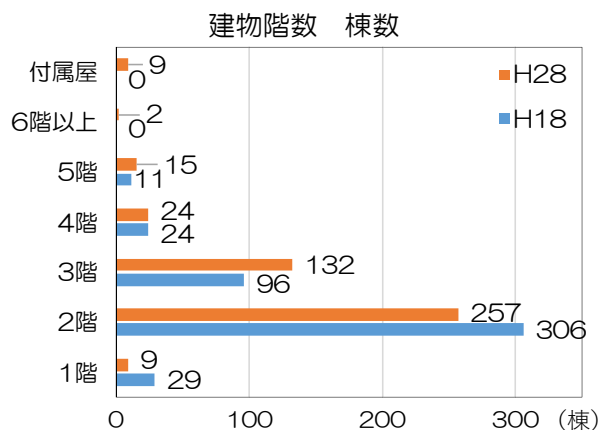
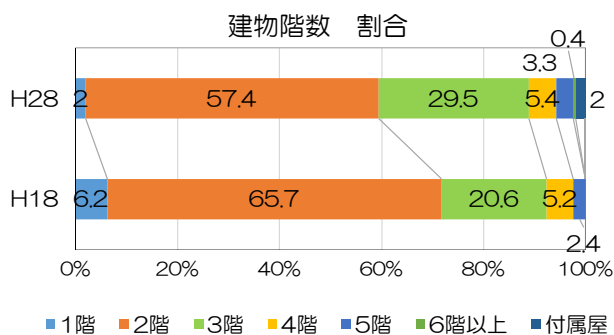


引用：「目黒区の土地利用」平成28年度土地利用現

図3-3：敷地規模

### ●建物棟数、階数

平成18年度の建物の階数別棟数は、92.5%が1～3階建てです。平成28年度の1～3階建ての棟数割合は88.9%で、1～3階建てが減り、4階建て以上の棟数が増加しています。(図3-4)



引用：「目黒区の土地利用」平成28年度土地利用現況調査

図3-4：階数別建物

## ●建物用途

住居を含む用途の建物が全体の95%以上となっています。(図3-5)

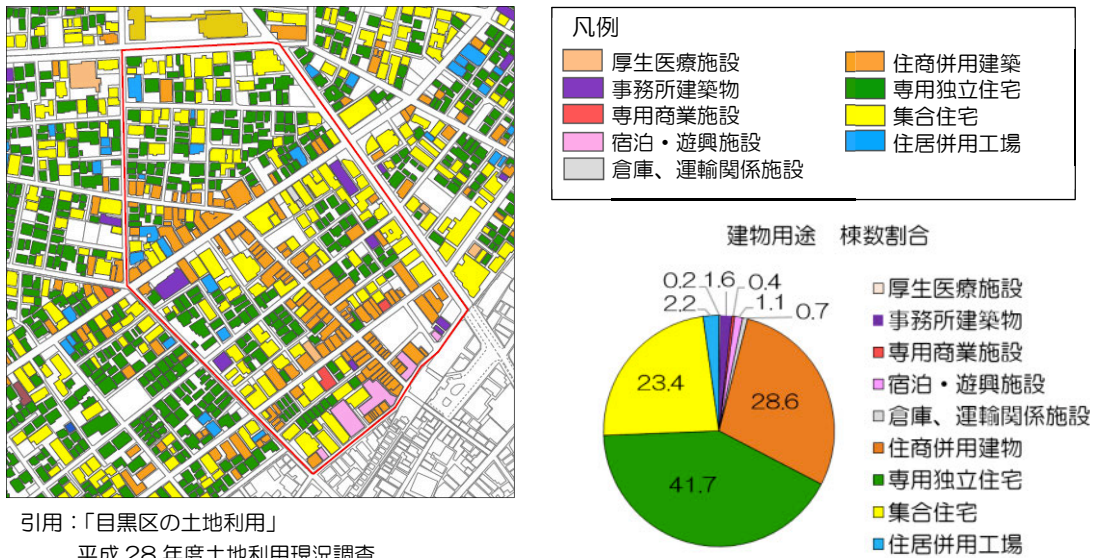


図3-5：建物用途

## ●建物構造

平成18年度と平成28年度の建物構造を比較すると、耐火構造の建物が増加し、防火造の割合が減少していることから、建物の不燃化が進んでいることがわかります。(図3-6)

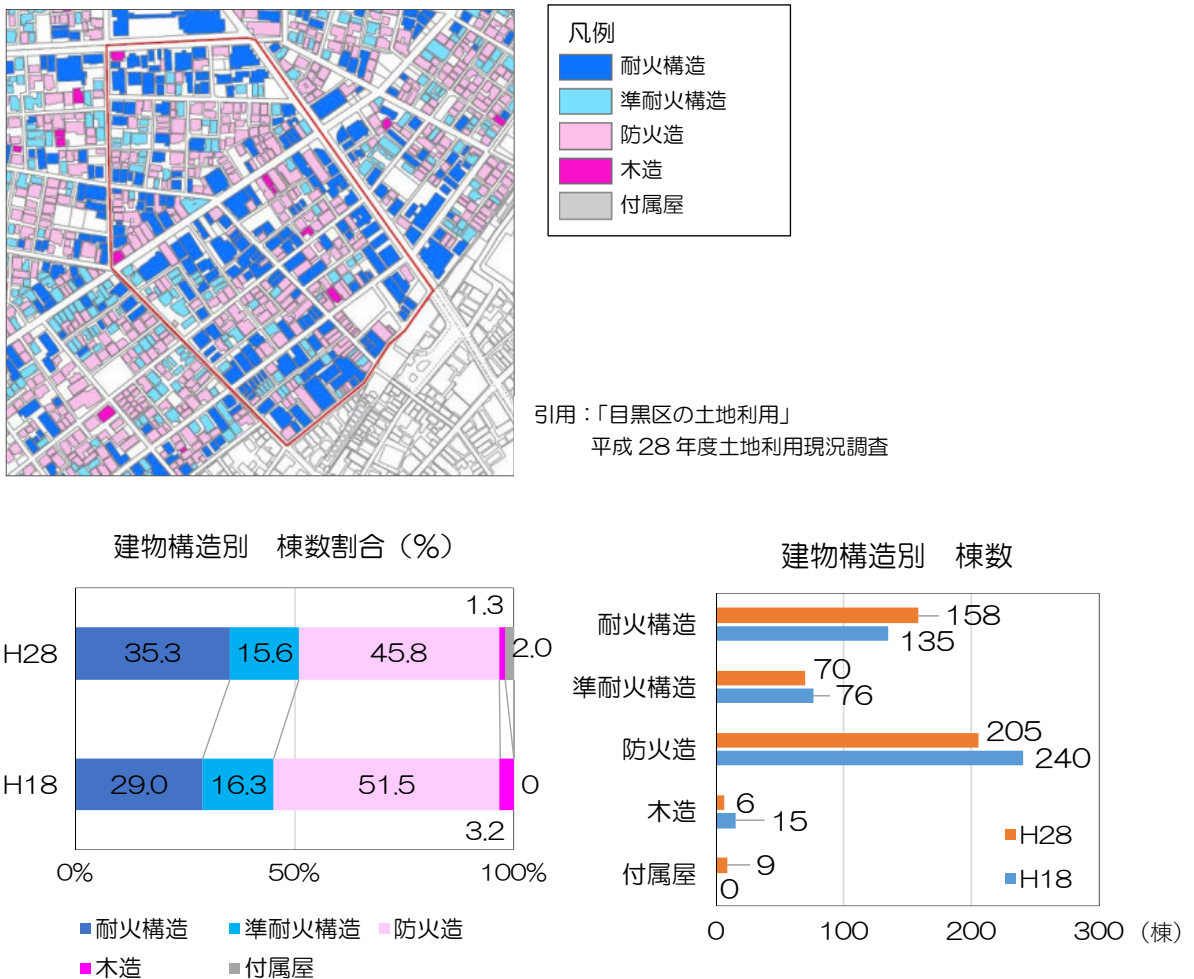


図3-6：建物構造

### (3)不燃領域率・地域危険度

かつて原町一丁目においては、平成14年、20年に公表された地震に関する地域危険度測定調査において、総合危険度が最も高いランク5でしたが、令和4年に公表された第9回調査における総合危険度ランクは3となっています。地域の安全性が向上したことが評価されたと言えますが、未だに全体の順位で見ると上位約10%に位置しています。

(表3-1)

以上のように、当地区は災害に対する危険度が高いことから防災性を向上するための街づくりが積極的に進められてきました。

また、平成24年度「木密地域不燃化10年プロジェクト」において、補助第46号線が延焼遮断帯として整備されるよう、特定整備路線に指定されました。そして、道路拡幅に伴い、補助第46号線沿道の不燃建築物への建替えが進んでいます。

当地区の主要な道路である補助第30号線は、東急目黒線の地下化に伴って駅前広場の整備とつながる道路として整備が完了し、延焼遮断帯として機能することが期待されています。

市街地の「燃えにくさ」を示す指標である不燃領域率は、目標値を70%としており、当地区の平成24年度の不燃領域率は54.4%でしたが、令和3年度には61.35%となり、改善してきています。目標値に届くためには、地区の不燃化や道路及び公園等の空地の整備を継続的に進めていく必要があります。

表3-1：地震に関する地域危険度

		第5回調査	第6回調査	第7回調査	第8回調査	第9回調査
		平成15年公表 (5,073町丁目)	平成20年公表 (5,099町丁目)	平成25年公表 (5,133町丁目)	平成30年公表 (5,177町丁目)	令和4年公表 (5,192町丁目)
総合危険度	ランク	5	5	4	3	3
	順位	5位	32位	251位	496位	554位
建物倒壊危険度	ランク	4	5	3	3	3
	順位	142位	68位	461位	644位	645位
火災危険度	ランク	5	4	4	3	3
	順位	73位	86位	190位	532位	515位

総合危険度は調査ごとに改善されている

いまだ全体の上位10%

#### (4)道路環境

補助第30号線（幅員15m）が完成し、計画区域の外周部はやや広い道路に囲われた区域となっています。現在、地区内部を横断する地域の延焼遮断帯の形成を図るため、補助第46号線（計画幅員20m）の整備工事が進められています。また、原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業に伴い、駅前の細街路の解消や道路の拡幅、無電柱化工事が進められています。（図3-7）

計画区域周辺では、向原小学校や原町小学校の通学区域があり、歩行空間の安全確保にも取り組む必要があります。（図3-8）

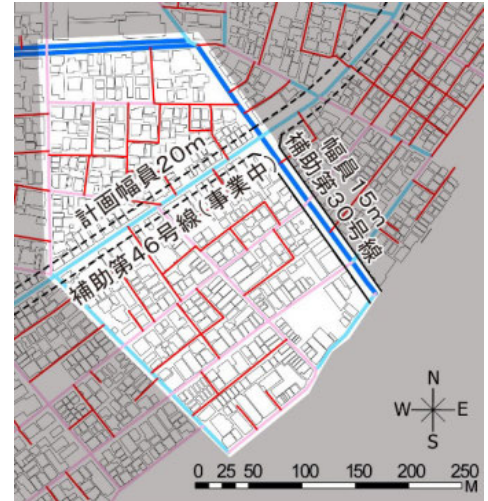


図3-7：地区内の道路幅

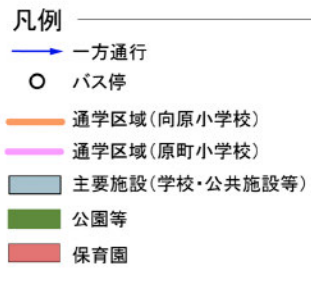


図3-8：道路環境（令和3年度の状況）

## (5)公園等のオープンスペース

計画区域では、西小山公園と西小山ニコニコ広場が整備されています。計画区域を含む原町一丁目の一人当たりの公園面積は 0.27 m<sup>2</sup>/人です。目黒区全体の一人当たりの公園面積は 1.76 m<sup>2</sup>/人であることから、公園面積は少ない状況です。

現在、原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業の一角で広場整備が予定されています。また、補助第46号線には、植栽帯が設けられることから、補助第30号線から北側へ続く立会川緑道を含め、幅員6m以上の道路の緑化によるみどりのネットワークが形成されています。(図3-9)

原町一丁目の1人当たり公園面積  
 =原町一丁目の公園面積(西小山公園、原町タンポポ公園) [810.7m<sup>2</sup>]  
 /原町一丁目人口 [3,007人 (R4.4.1住民基本台帳)]  
 =約0.27m<sup>2</sup>/人

### 1人当たりの公園面積

目黒区	平均	1.76m <sup>2</sup> /人
向原住区		0.50m <sup>2</sup> /人
原町住区		0.32m <sup>2</sup> /人
南部地区	平均	0.57m <sup>2</sup> /人

令和4年4月1日現在

※西小山ニコニコ広場は一人当たり公園面積の算定対象外



図3-9：地区内の公園等の分布

引用：目黒区資料

## (6)交通事故の状況

計画区域を含む、碑文谷警察署の管轄区域では、時間帯別交通事故発生件数より、10時から12時の時間帯の件数が最も多いことがわかります。また、状態別の交通事故発生件数からは、自転車乗車中の事故が最も多いことから、自転車利用者の安全確保が求められます。

(図3-10)

引用：碑文谷警察署 HP  
[https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/about\\_mpd/shokai/ichiran/kan-katsu/toukei/himonya/02\\_Kotsu02.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/about_mpd/shokai/ichiran/kan-katsu/toukei/himonya/02_Kotsu02.html)

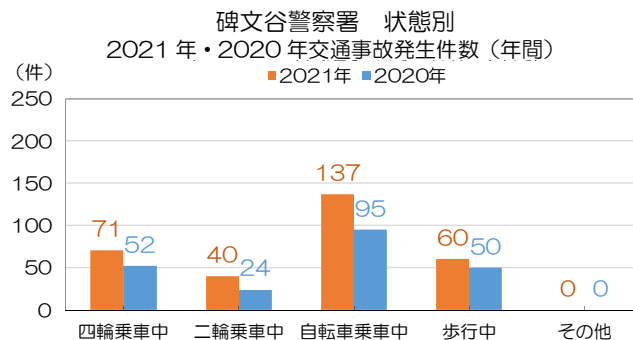
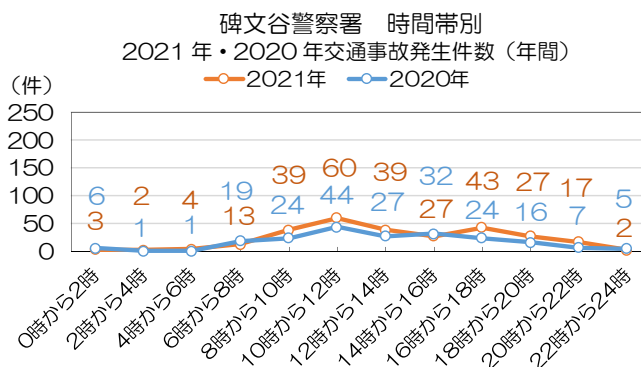


図3-10：

碑文谷警察署の管轄区域の交通事故の状況

## (7) 自転車走行環境、駐輪・駐車環境

「目黒区自転車走行環境整備計画（平成30年3月）」により、西小山駅周辺では、複数の路線が優先整備路線として選定されています。また、駅周辺は自転車等放置禁止区域が指定されています。

駅周辺や線路沿いには民間事業者による駐輪場が整備されており、地区の外周道路、補助第46号線沿道に駐車場が整備されている他、地区内にも駐車場が複数整備されています。西小山公園にはシェアサイクルポートが設置されています。（図3-11）



図3-11：自転車走行環境・駐輪・駐車場の状況

## (8)西小山駅周辺の商業環境

西小山駅周辺には商店街が広がっており、地区を特徴づける環境となっています。西小山駅周辺の小売業の事業所数は平成9年度以降減少しています。品川区と目黒区を合わせた全体でみると、4割程度減少しており、目黒区に限ると5割を少し下回る減少傾向です。販売額では両区の合計では4割5分程度まで減少しています。目黒区に限ると、6割を少し下回る減少傾向です。

当地区における令和4年度の1階建物用途の割合を見ると、生活サービス施設が最も多く、次いで飲食店、各種小売業となっています。特に若い世代は日用品や日用雑貨などをスーパーや複合商業施設で購入する傾向が強く、個人商店で買い物をする人が減少している要因の一つと考えられます。商店街の魅力は今後も維持・向上させていくためには、新規参入者を呼び込む仕組みや空き店舗の活用等、新たな取組が求められています。

(図3-12~16)

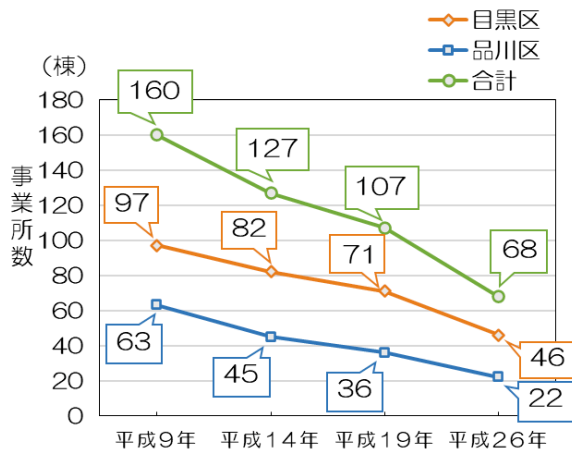


図3-12: 西小山駅周辺  
小売事業所数の推移

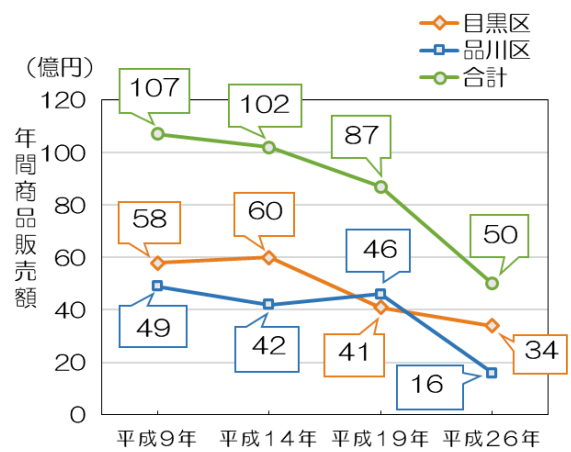


図3-13: 西小山駅周辺  
小売年間商品販売額の推移

引用: 経済産業省 立地環境特性格別詳細情報

※調査内容の変更により、平成19年と平成26年の数値は接続していない。

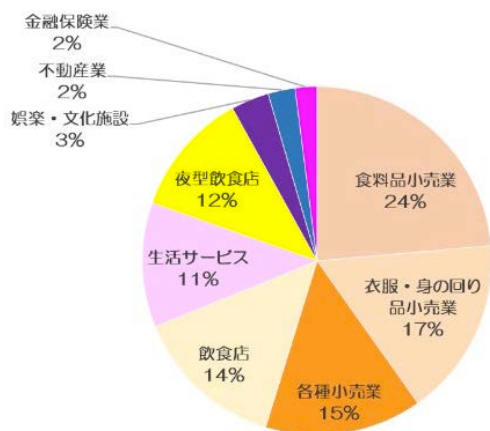


図3-14: 平成5年  
西小山駅周辺店舗の構成

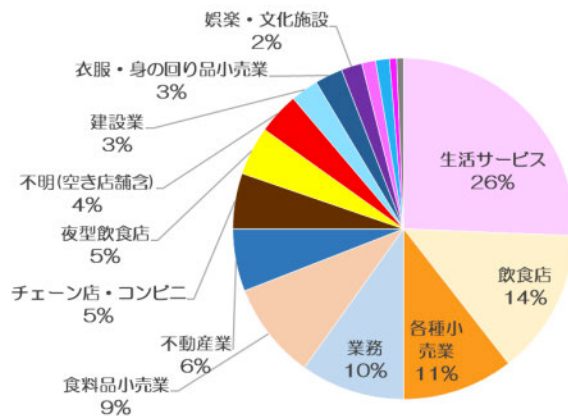


図3-15: 令和4年  
西小山駅周辺店舗の構成



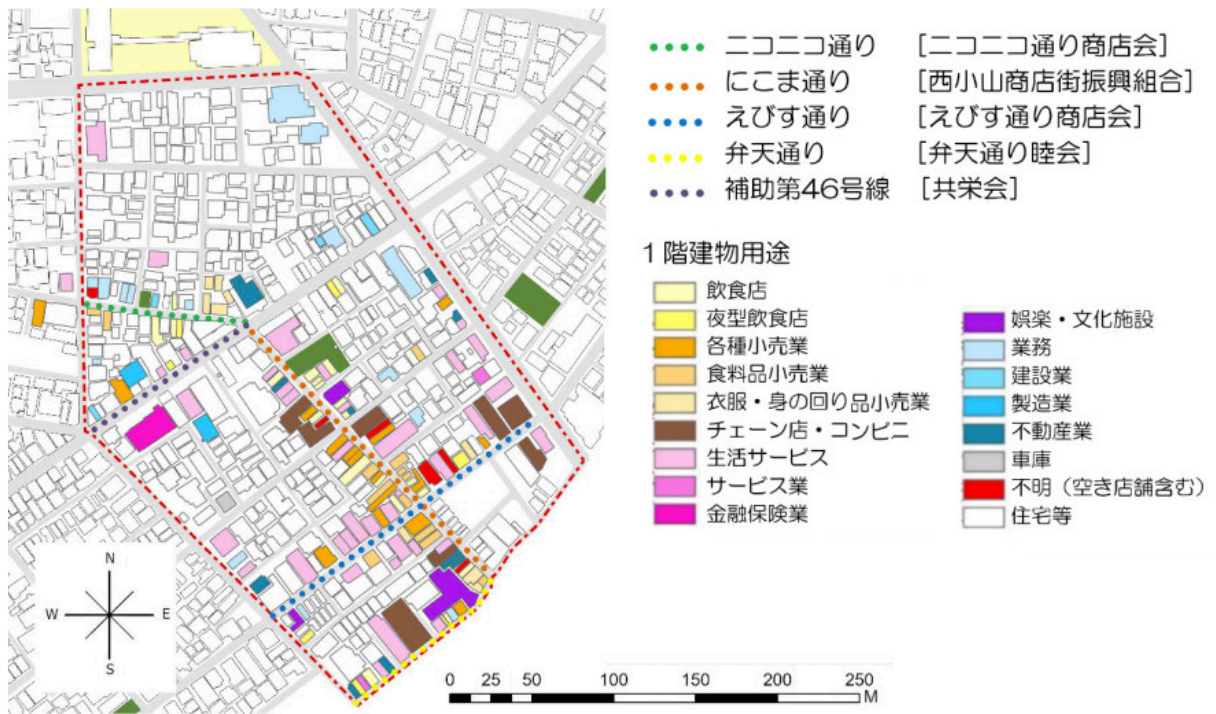


図3-16：令和4年西小山駅周辺（目黒区側）の一階店舗状況

### (9)西小山駅の乗降客数

平成12年の地下鉄線乗り入れを契機とし、平成18年の西小山駅の地下化以来、乗降客数は増加してきましたが、令和2年には大きく減少しています。特に、定期利用が大きく減少していることから、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりテレワークの推進等新しい生活様式が推奨され、公共交通機関の利用者数が減少したことが原因だと考えられます。このことから、今後の街づくりには、“住む”と“働く”が近接した暮らしができる都市空間が求められていると考えられます。(図3-17)

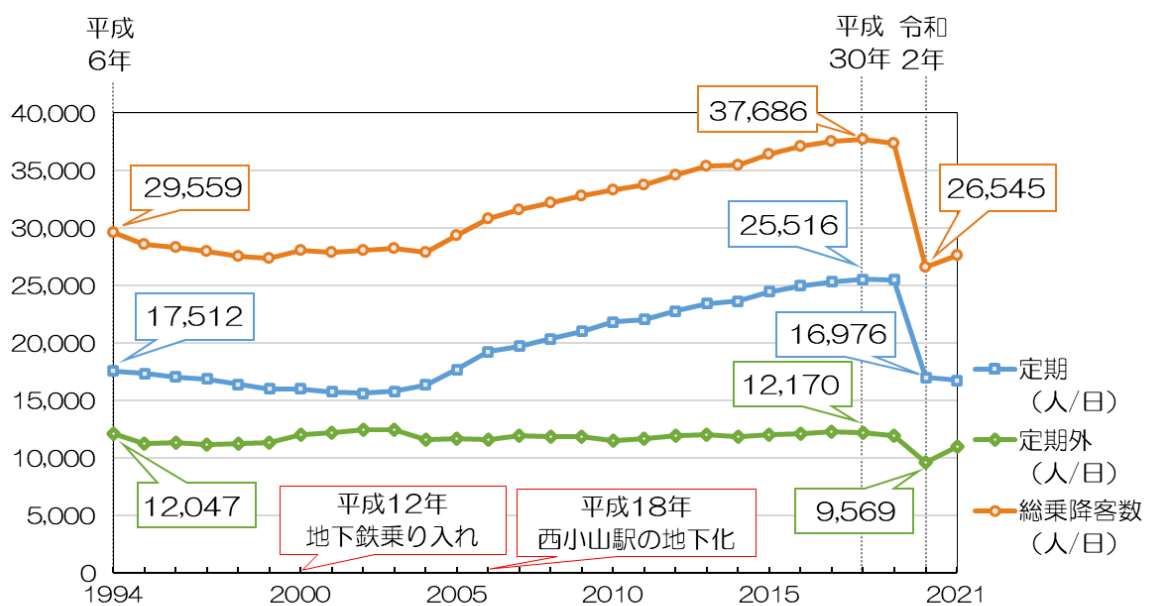
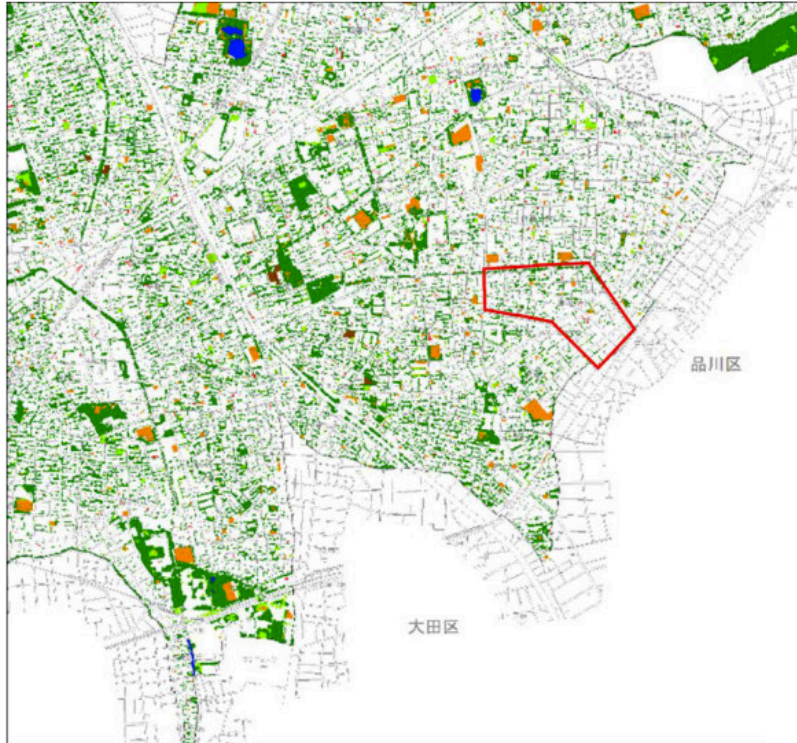


図3-17：西小山駅の乗降客数の推移

## (10)緑地状況

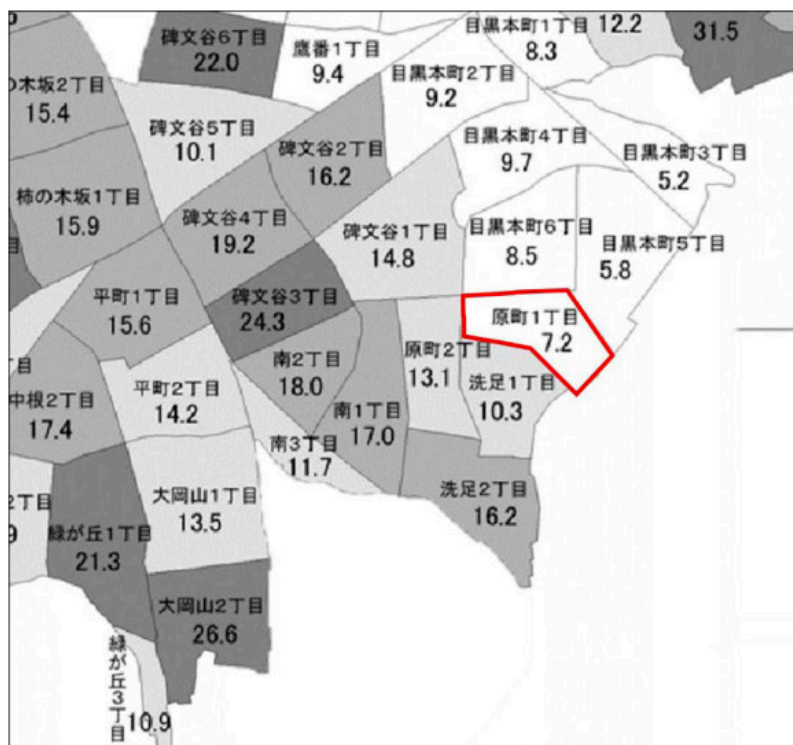
当地区には大規模な公園や公共施設がなく、まとまった緑地が確保しにくい状況です。目黒区全体の緑被率は 17.3%ですが、原町1丁目の緑被率は 7.2%であり、目黒区内で3番目に低い町丁目となっています。自然環境との調和を保っていく上で、街づくりにおいてみどりを保全・創出していく取組が求められています。(図3-18~19)



凡 例	
<span style="color: green;">■</span>	樹木被覆地
<span style="color: limegreen;">■</span>	草地
<span style="color: red;">■</span>	屋上緑地
<span style="color: brown;">■</span>	農地
<span style="color: orange;">■</span>	裸地
<span style="color: blue;">■</span>	水面

引用：2014（平成 26）年度みどりの実態調査報告書

図3-18：目黒区の緑被分布図



凡例	
<span style="background-color: #444; color: white;">■</span>	20%以上
<span style="background-color: #888; color: black;">■</span>	15~20%
<span style="background-color: #ccc; color: black;">■</span>	10~15%
<span style="background-color: #fff; color: black;">■</span>	10%未満

緑被率下位5町丁目	
1. 目黒本町3丁目	5.2%
2. 目黒本町5丁目	5.8%
3. 原町1丁目	7.2%
4. 中央町1丁目	7.5%
5. 鷹番3丁目	7.5%

引用：2014（平成 26）年度みどりの実態調査報告書

図3-19：目黒区の町丁目別緑被率

## 3-2 これまでの取組状況

平成26年3月の西小山街づくり整備計画策定以降、これまでに様々な事業を進めてきました。その取組概要と今後の課題を以下に示します。

### (1) 木造住宅密集地域整備事業・不燃化推進特定整備事業による不燃化の推進

各事業の助成を活用した耐火性のある建物への建替えが進められています。また、必要な専門知識や勉強したい内容を把握するため、住民意向の把握に努めることも求められます。さらに、接道不良敷地における建替え等に向けた課題解消についての支援も求められます。(図3-20)

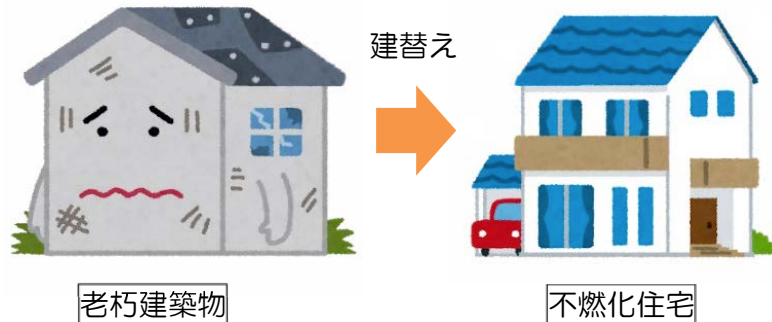


図3-20：助成を利用した老朽建築物の建替えイメージ

### (2) 特定整備路線である補助第46号線整備、道路整備に伴う沿道まちづくり

延焼遮断帯としての機能が期待される特定整備路線である補助第46号線の道路整備が進んでおり、現時点の補助第46号線(原町・洗足地区)の事業期間は令和5年度末までとなっています。道路整備に合わせて電線類の地中化も進められています。自転車の走行環境整備も計画されており、歩行者と自転車利用者それぞれの快適性や安全性の実現が着実に進んでいます。道路整備に伴い発生する残地等を活用した防災活動拠点やオープンスペース等の整備も求められています。

道路整備によって建替え等が必要な沿道権利者の生活支援への取組も必要です。

令和4年2月には道路整備による地域コミュニティの分断を防ぐための対策をまとめた「46沿道まちづくり提案」が原町一丁目・洗足一丁目地区46沿道まちづくり協議会から東京都及び目黒区に提出されました。(図3-21)

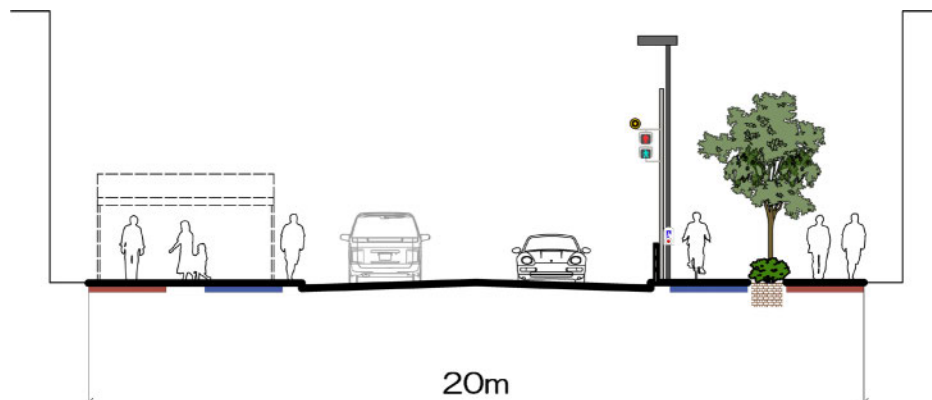


図3-21：46沿道まちづくり提案における整備イメージ

### (3)都市防災不燃化促進事業

補助第46号線の道路整備が進められている道路計画線の両側30mの区域では、延焼遮断帯の形成を図るため、令和7年度末まで都市防災不燃化促進事業の助成を活用した、耐火性のある建物への建替えが進められています。(図3-22)

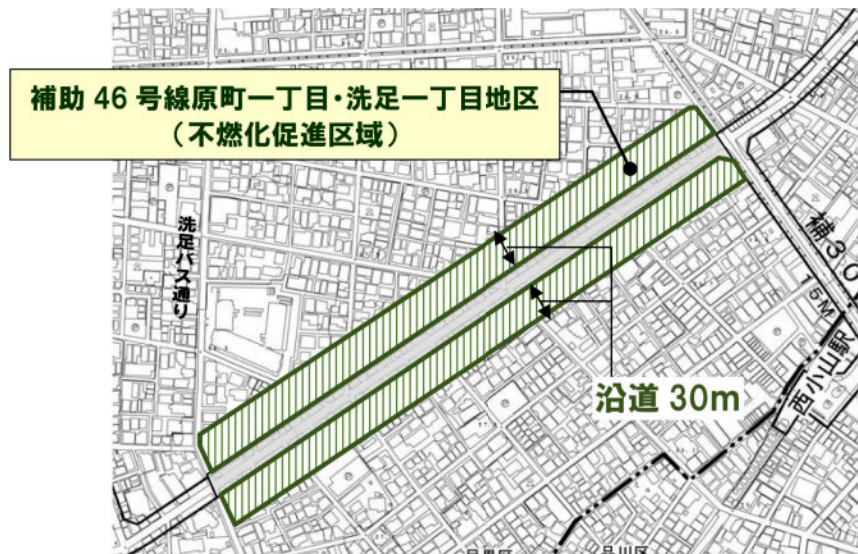


図3-22：原町一丁目・洗足一丁目地区 不燃化促進事業区域図

### (4)「西小山駅前地区地区計画」・「原町一丁目・洗足一丁目地区地区計画」の策定

「西小山駅前地区地区計画」(平成27年1月決定)と「原町一丁目・洗足一丁目地区地区計画」(平成27年12月決定)の2つの地区を対象とした地区計画を策定しました。これにより、建替え等を行う際に、地区計画に基づく道路状空間の確保を目的とした壁面位置の制限など、西小山駅周辺での街並みの誘導を図っています。(図3-23)



図3-23：(左) 西小山駅前地区地区計画パンフレット

(中央) 原町一丁目・洗足一丁目地区地区計画パンフレット

(右) 地区計画区域

## (5)原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業

西小山駅北側に位置している原町一丁目7番・8番地区では、当該地区の防災性の向上を図ること、共同化を行いながら防災機能を有する商業施設及び都市型住宅を整備し、商業の活性化及び居住環境の向上を図ることなどを目的に、地権者等で構成される原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業組合によって防災街区整備事業を進めています。

(図3-24~25)

地区内では、防災施設建築物に先行して令和2年11月に地権者の一人であるUR都市機構が個別利用区を活用した商業施設(クラフトビレッジ西小山)を開業しています。

また、地域を活性化させるイベント等に活用できるオープンスペースとして、にこま通りと東西連絡路(えびす通り)に面した場所に広場が整備される予定です。



図3-24：原町一丁目7番・8番地区  
防災街区整備事業 配置図  
(東京都HPより引用)



図3-25：原町一丁目7番・8番地区 防災街区整備事業 完成予想図

## (6)原町一丁目7番・8番地区周辺道路の無電柱化

都市防災機能の向上、安全で快適な交通の確保、良好な景観形成を図るため、令和2年に策定した「目黒区無電柱化推進計画(令和2年8月)」などに基づき、当該地区周辺のさらなる防災性などの向上を図るため、原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業に併せて当該地区周辺道路の無電柱化整備を進めています。

## (7)向原小学校の建替え

目黒区学校施設更新計画（令和3年3月）に基づき、向原小学校の建替えに取り組んでいます。向原小学校の建替えにあたっては、近隣の向原住区センターとの複合化を図り、“地域コミュニティの拠点”として整備を行う予定です。また、向原小学校は「地域避難所」として指定されており、建替えに合わせて震災時の地域避難所としての機能の充実を図る予定です。

## (8)西小山街づくり協議会の運営・提案

整備計画に基づく様々な街づくりを推進するため、定期的に協議会を開催し、課題解決に向けた検討や街づくり活動の情報共有が行われています。令和4年10月には、整備構想に定める地区の将来像の実現を目指し、今後の西小山の街づくりに必要な取組を整理した「西小山地区の将来像の実現に向けた街づくり提案」が目黒区に提出されました。（写真3-26）

提案の実現に向けた推進体制として、今後は原町一丁目・洗足一丁目地区46沿道まちづくり協議会や、近接する目黒本町五丁目地区や目黒本町六丁目・原町地区における密集市街地総合防災協議会と連携した活動も求められます。

今後も協議会を継続的に実施していくために、新たな街づくりの担い手の確保や他の協議会等との連携体制の強化、地域情報の発信力の強化が必要です。



写真3-26：西小山街づくり協議会 活動の様子

### 3-3 西小山街づくり協議会が実施したアンケート結果から見る住民意向

#### (1)「西小山の街づくりに関するアンケート」の実施概要

回答数：合計 279 件（回答率 16.8%）

実施期間：令和 3 年 11 月 5 日～11 月 30 日

街づくりに対する現状の認識と今後のニーズを把握することを目的として、協議会が地域の方々を対象に、「現在の西小山に関する印象」と、これまでの街づくりにおける取組を防災分野、住環境分野、潤い分野、賑わい分野の4つに分類した上で、「理想の街の姿」「現在の西小山での満足度」を調査し、街づくりに対する現状の認識の把握と今後の課題整理を行っています。

また、回答を基に、今後取り組む必要性が高い項目と低い項目を整理しています。

#### (2)個別項目ごとの結果

##### ●西小山の街の印象について

最も多い回答が得られたのが、“小規模な住宅や商店があって、下町風情がある”でした。次いで、“交通利便性の高い地区である”、“西小山駅周辺は、生活利便施設が充実しており、生活しやすい”が挙げられます。

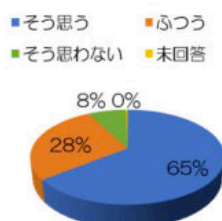
これらの回答からは、「駅前に昔ながらの商店が並び、生活しやすい住宅地」という点が、西小山の街を印象付けていると言えます。

一方で、防災設備の整備や、広い道路やオープンスペースの確保、歩行者と自転車の安全の確保については、特に取組が進んでいないと感じている人が多くなっています。

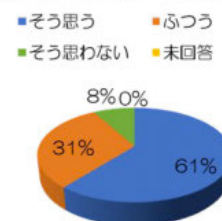
小規模な住宅や商店があって  
下町風情がある



交通利便性の高い地区である



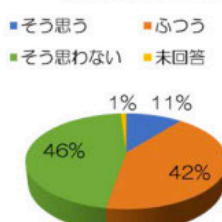
西小山駅周辺は、生活利便施設  
が充実しており、生活しやすい



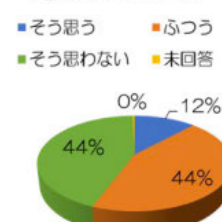
防災に関する設備が整っており、  
防災組織がいざという時に活動できる



広い道路、オープンスペースが  
確保されている

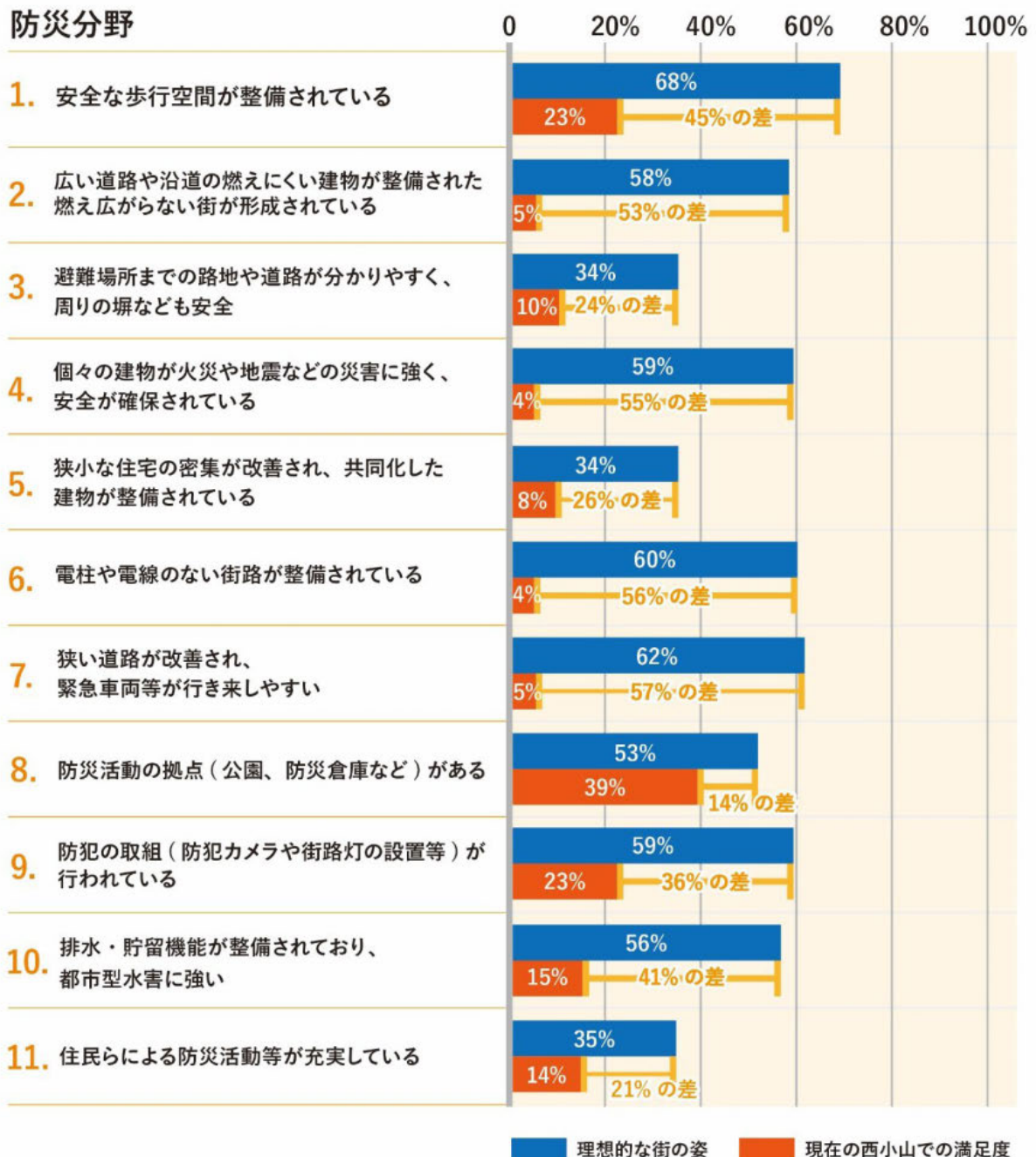


歩行者と自転車の安全が  
確保されている



## ●【防災分野】街の安心や安全、災害への強さに関して

「理想的な街の姿」と「現在の西小山での満足度」を比較する設問では、特に理想と現在の差が大きいものが、“緊急車両が行き来できない狭い道路の改善”、“無電柱化”、“個々の建物の火災や地震などの災害に対する強さ”が挙げられます。また、“安全な歩行空間の確保”が最も多く理想的な街の姿に挙げられています。

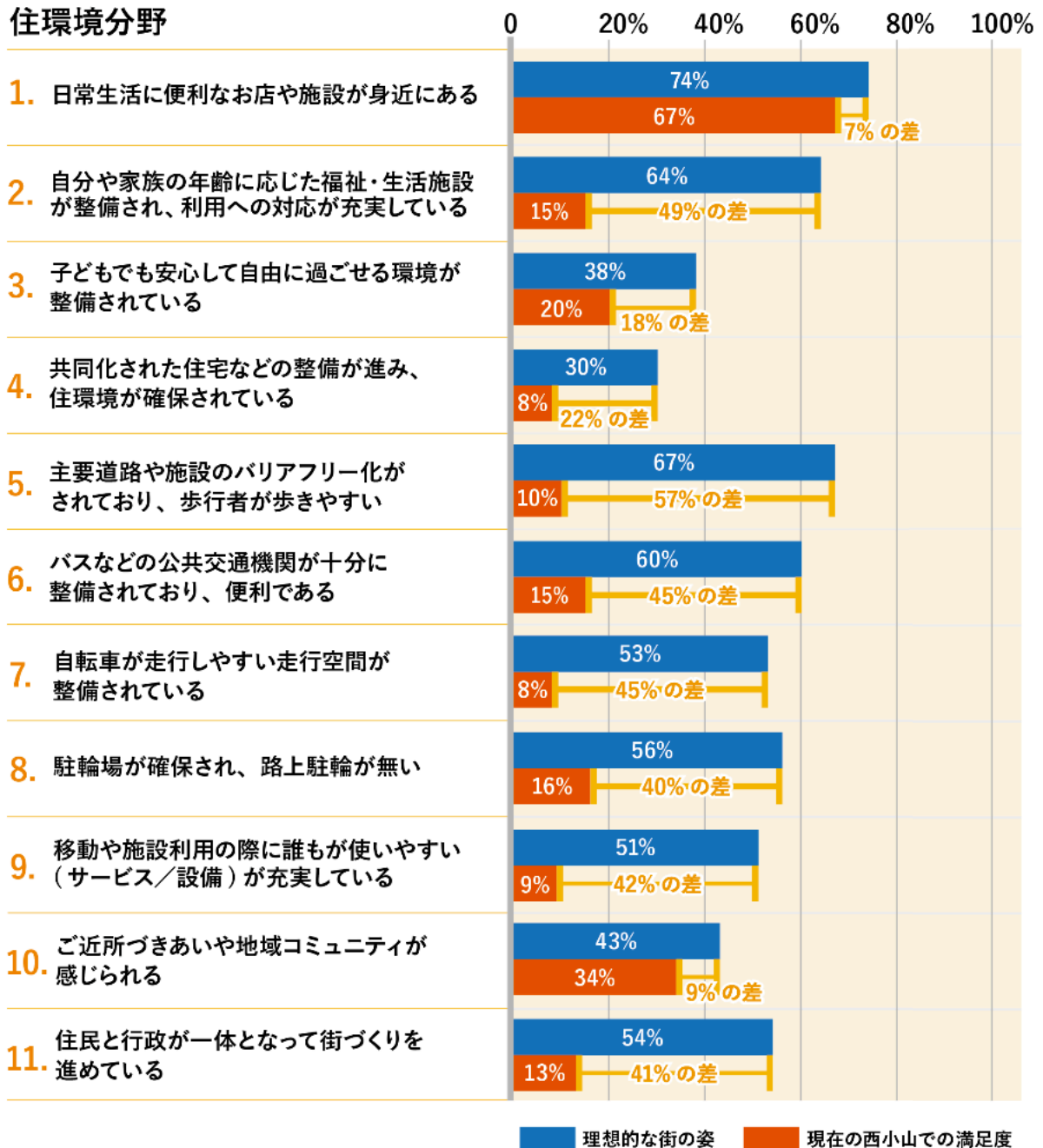




## ●【住環境分野】多様な世代が暮らし続けられる街について

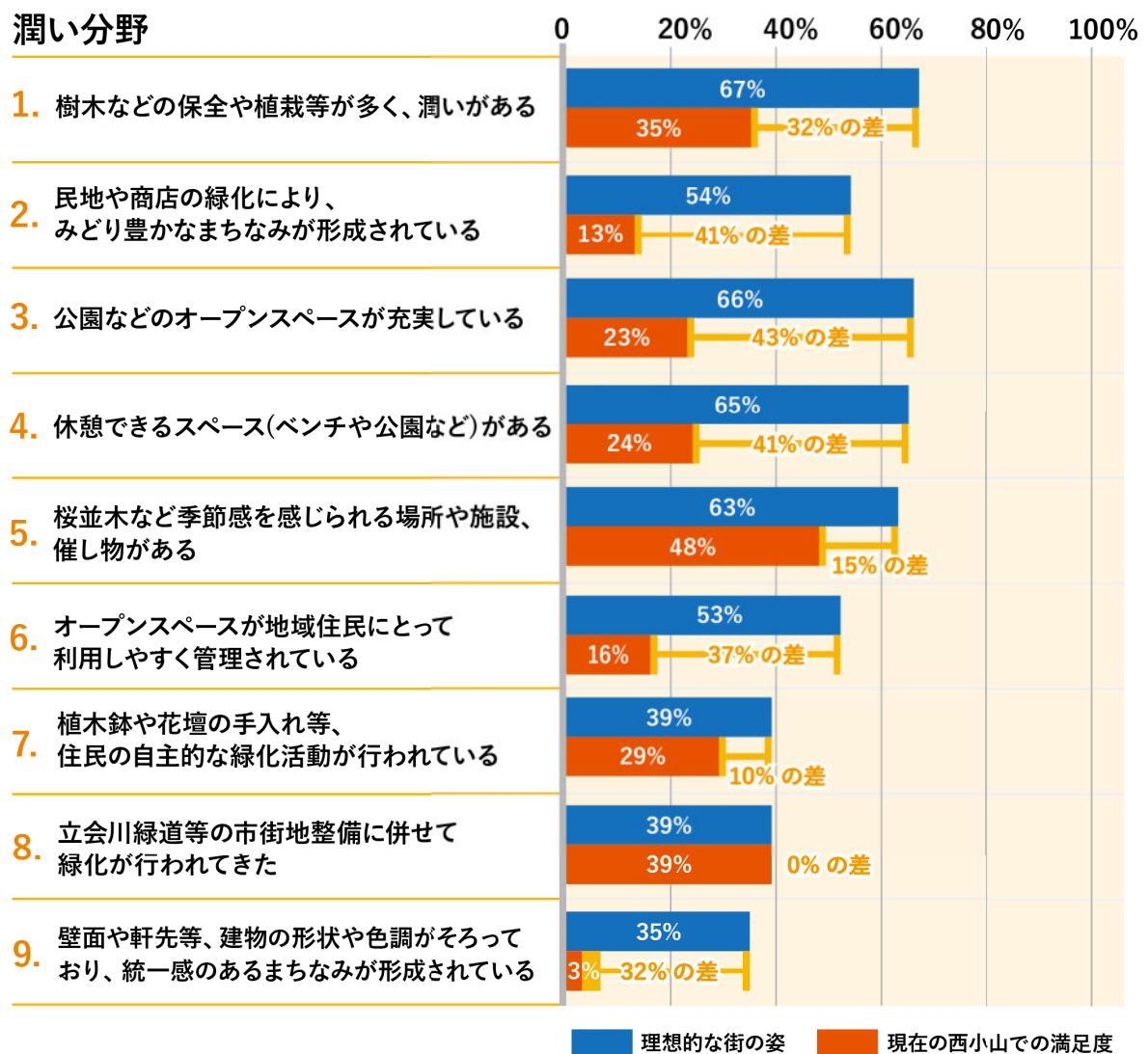
「理想的な街の姿」と「現在の西小山での満足度」を比較する設問では、特に理想と現状の差が大きいものが、“主要道路や施設のバリアフリー化”、“年齢に応じた福祉・生活施設の充実”、“自転車が走行しやすい歩行空間の整備”が挙げられます。

また、“日常的に便利な店や施設が近くにある”が最も多く理想的な街の姿に挙げられていますが、この項目は現在の街の満足度も高く、理想と現状の差が小さくなっています。



## ●【潤い分野】地域の魅力を高める潤いのある街について

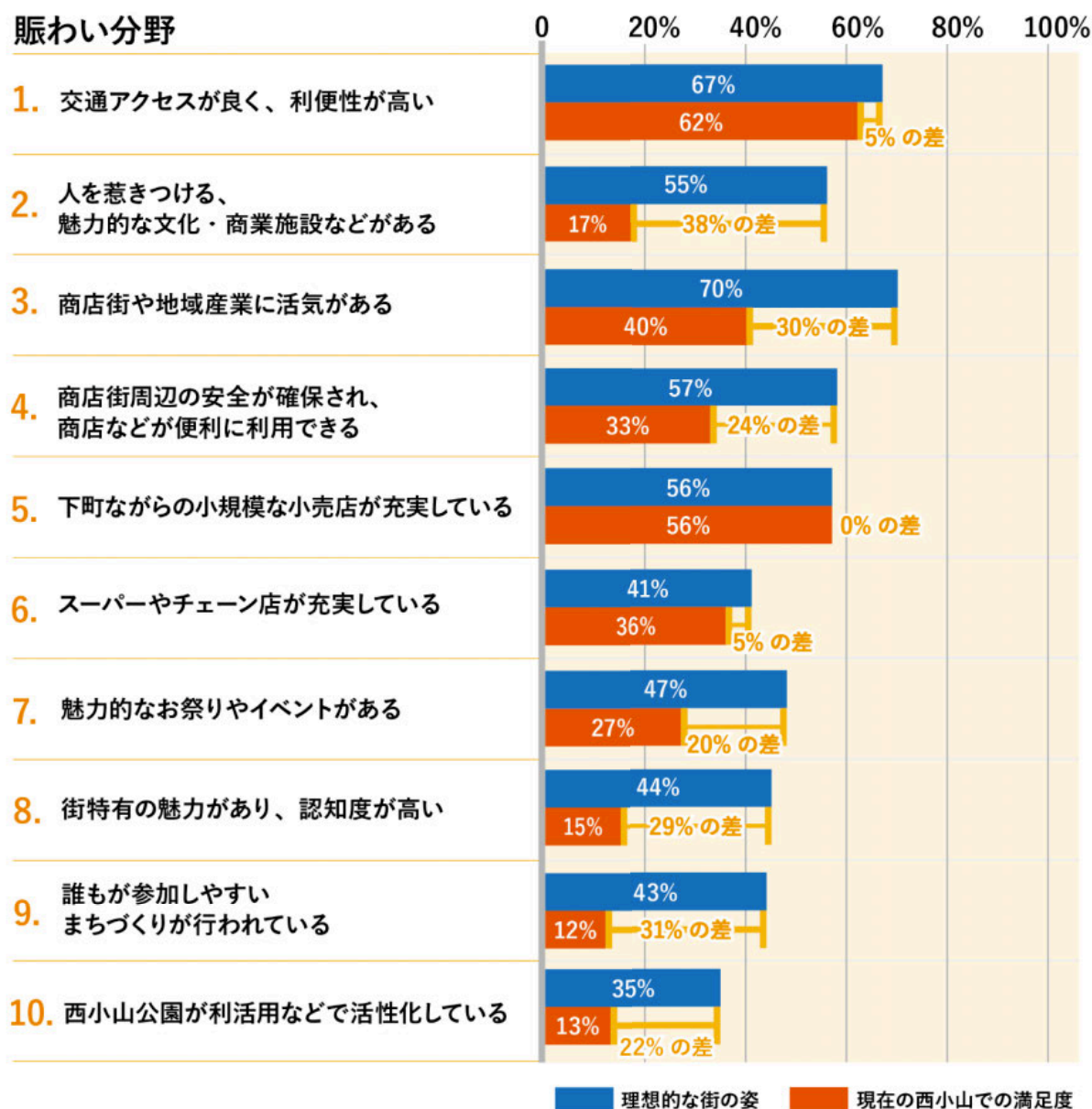
「理想的な街の姿」と「現在の西小山での満足度」を比較する設問では、特に理想と現状の差が大きいものが、“公園などのオープンスペースが充実している”、“民地や商店の緑化により、みどり豊かなまちなみが形成されている”、“休憩できるスペース（ベンチや公園など）がある”“オープンスペースが地域住民にとって利用しやすく管理されている”が挙げられます。また、“樹木や植栽などの多さ”が最も多く理想的な街の姿に挙げられています。



## ●【賑わい分野】地域に根差し、人を引き寄せる賑わいのある街について

「理想的な街の姿」と「現在の西小山での満足度」を比較する設問では、特に理想と現状の差が大きいものが、“人を惹きつける、魅力的な文化・商業施設などがある”、“誰もが参加しやすいまちづくりが行われている”、“商店街や地域産業に活気がある”、“街特有の魅力があり、認知度が高い”が挙げられます。

また、“交通アクセスが良く、利便性が高い”、“下町ながらの小規模な小売店が充実している”は、理想と現状の差が非常に小さくなっています。



### (3) アンケートの総評

アンケートの各項目の回答数を見ると、“【住環境分野】多様な世代が暮らし続けられる街”や“【潤い分野】地域の魅力を高める潤いのある街”の各質問項目で「理想の街の姿」の回答割合が高くなる傾向にあります。

また、“【賑わい分野】地域に根差し、人を引き寄せる賑わいのある街”についての各質問項目では「理想の街の姿」と「現在の西小山での満足度」の回答割合の差が少なくなる傾向となっており、他の項目に比べ、理想と現実の差があまりないと感じられているようです。

一方で、“【防災分野】街の安心や安全、災害への強さに関して”の各質問項目は「理想の街の姿」と「現在の西小山での満足度」の回答割合の差が大きくなる傾向となっており、理想の街を実現するためには、街の安全性向上や災害への備えを進めていく必要があると感じられているようです。(表3-2)

表3-2 分野ごとの回答のまとめ

分野	分野の各項目の平均回答割合 (%)			【上段】理想の姿として回答の多かった主な質問項目
	理想の姿	現在の姿	割合の差	【下段】差が多かった主な質問項目
防災	52	14	38	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な歩行空間の整備 (68%)</li> <li>狭い道路の改善 (62%)</li> <li>電柱や電線のない街路 (60%)</li> <li>狭い道路の改善 (57%)</li> <li>電柱や電線のない街路整備 (56%)</li> <li>個々の建物の不燃化 (55%)</li> </ul>
住環境	54	19	35	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に便利な店や施設 (74%)</li> <li>主要道路や施設のバリアフリー化 (67%)</li> <li>年齢に応じた施設整備 (64%)</li> <li>主要道路や施設のバリアフリー化 (57%)</li> <li>年齢に応じた施設整備 (49%)</li> <li>公共交通機関の整備 (45%)</li> <li>自転車走行環境の整備 (45%)</li> </ul>
潤い	53	25	28	<ul style="list-style-type: none"> <li>樹木などの保全や植栽等の多さ (67%)</li> <li>公園等オープンスペースの充実 (66%)</li> <li>休憩スペース (65%)</li> <li>季節感のある場所やイベント (63%)</li> <li>公園等オープンスペースの充実 (43%)</li> <li>緑化によるまちなみ形成 (41%)</li> </ul>
賑わい	51	31	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街や地域産業の活気 (70%)</li> <li>交通アクセスの良さ (67%)</li> <li>魅力的な文化・商業施設 (38%)</li> <li>参加しやすいまちづくり (31%)</li> </ul>
全体	53	22	31	

#### (4)各項目の回答割合からの比較分析

アンケートの回答から今後の街づくりの課題を整理するため、各項目を以下の4つのグループに分類しました。なお、ここでいう「優先度」は、これまでの取組を見直す必要性が高い項目・低い項目を表しています。

##### ●各項目のグループ分類の考え方及び主な該当項目

###### グループA：新規の取組やこれまでの取組を重点化する必要がある項目

グループAは、理想の街の姿としての回答が多く、理想の姿と現在の満足度で差が大きい項目です。整備計画改定の際に、新規取組の追加やこれまでよりさらに重点的に取組を進める必要がある項目と考えられます。

###### グループB：これまでの取組を改善し、さらに推進させる必要がある項目

グループBは、理想の街の姿としての回答は少ないが、理想の姿と現在の満足度で差が大きい項目です。理想として望む声は少ないですが、理想と現在の差（ギャップ）が大きいため、理想の姿に近づけるためにこれまでの取組を改善できるか検討する必要がある項目と考えられます。

###### グループC：これまでの取組の方向性を街の変化に応じて見直す必要がある項目

グループCは、理想の街の姿としての回答は多いが、理想の姿と現在の満足度で差が小さい項目です。従来の取組が評価されていますが、これまでの取組の成果を維持・継続するため、まちや住民ニーズの変化に合わせて取組の方向性を見直しが必要である項目と考えられます。

###### グループD：これまでの取組を引き続き維持・継続する項目

グループDは、理想の街の姿としての回答が少なく、理想の姿と現在の満足度で差が小さい項目です。従来通りの手法で取組を維持・継続していくことが求められている項目と考えられます。

##### ●次ページのグラフの用語解説

###### ※理想指数

…「理想の街の姿」の全項目の平均回答割合（53%）を1とし、それに対する各項目の回答割合を示した指数。

###### ※ギャップ指数

…「理想の街の姿」と「現在の西小山の満足度」の回答の差の全項目平均を1として、それに対する各項目の差を示した指数。

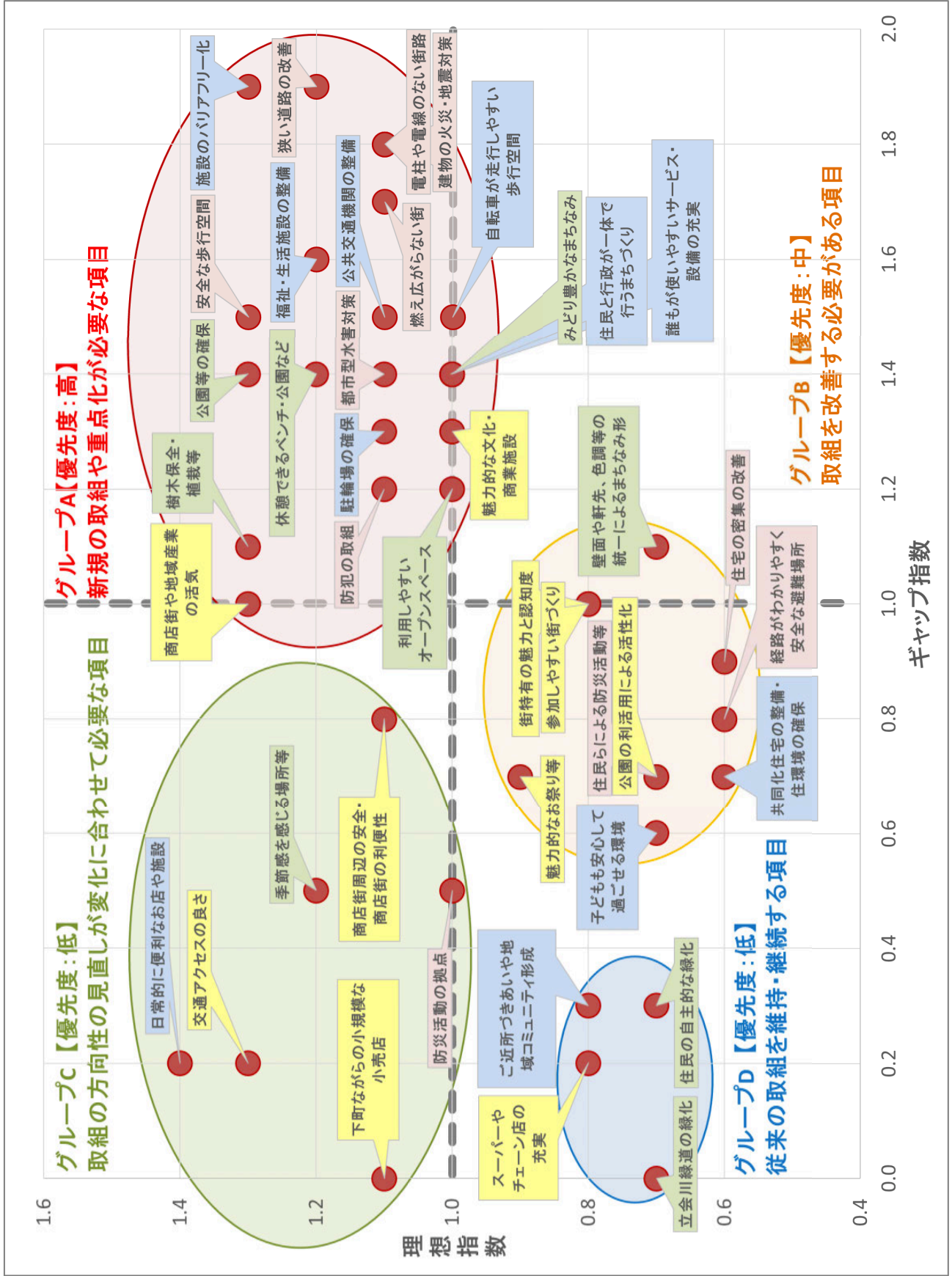


図3-27：回覧割合からの比較分析