

大山まちづくり総合計画

文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ
誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち ～大山～



平成26年3月
板橋区

大山まちづくり総合計画の策定にあたって

「大山」の地名の由来は古く、現在の健康長寿医療センターの辺りにかつて広い丘があり、それを大山と呼んでいたという説と、神奈川県にある大山（別名は阿夫利山、雨降山）に詣でる「大山詣」によりにぎわった大山街道が通っていたことから、大山と呼ばれるようになったという説があります。

また、大山は板橋宿を起点に川越城を結ぶ幹線道路である川越街道沿道に位置しており、古くから人々が行き交うことで、「おもてなしの心」を育んできたにぎわいのあるまちを形成してきました。

1914年(大正3年)の東上鉄道(現在の東武東上線)の開通や1931年(昭和6年)の大山駅の開業などにより、更ににぎわい、多くの人が集まるまちに発展してきました。

大山のまちは、皆様が時代に合わせてまちをつくり、重要な行政、経済集積地としても発展してきたことから、にぎわいを生み出してきたまちと言えます。

板橋区では、現在もにぎわいと魅力にあふれる大山を、板橋全体を再生するための「板橋区の顔」として考え、まちづくりを進めてきました。

特に、平成21年6月に商店街・町会・公募区民の方々により結成された「大山駅周辺地区まちづくり協議会」が約2年半の長期にわたるまちづくりの活動のなか、懇談会や広報紙発行による地元に根ざした検討を行い、その成果である『大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン』のご提言により、大山のまちづくりは大きく前進いたしました。

この『大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン』やまちづくりについての説明会、パブリックコメント(意見公募)など、地域の皆様のご意見も踏まえ、『大山まちづくり総合計画』を策定しました。

この計画では、将来のまちの姿を、「文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ、誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち～大山～」としています。中でも、板橋区の悲願でもある東武東上線による市街地分断の解消については、鉄道立体化の早期実現を目指し、この計画により強力にまちづくりに取り組んでまいります。

時代の変化に合わせ、未来を見据えたまちづくりを進めるにあたっては、区民の皆様、事業者、行政などの様々な立場の方々が協働して取り組んでいくことが重要と考えています。

皆様のご理解とご協力を心よりお願い申し上げます。

平成26年3月

板橋区長

坂本 健



目次

1.	大山まちづくり総合計画とは	1
(1)	計画の目的	1
(2)	計画の対象地区	1
(3)	計画の位置づけ	2
2.	大山駅周辺地区の現況と課題	3
(1)	大山駅周辺地区の立地特性	3
(2)	大山駅周辺地区の状況	4
(3)	上位計画・関連計画における位置づけ	6
(4)	土地利用・建物構造の現況	9
(5)	大山駅周辺地区の課題	10
3.	大山駅周辺地区の将来イメージなど	11
(1)	大山駅周辺地区の将来のまちの姿	11
(2)	まちづくりの整備方針	13
(3)	大山駅周辺の将来のまちのイメージ	14
(4)	まちづくりの整備方針図	16
4.	大山駅周辺のまちづくりの実現に向けて	18
(1)	交通体系	18
(2)	土地利用・建物利用	24
(3)	横断的な整備方針	30
(4)	ユニバーサルデザイン	34
(5)	協働によるまちづくりの推進	35
(6)	今後のまちづくりの進め方	37

巻末資料 大山まちづくり総合計画策定経緯

用語集（※印のついた言葉の説明を記載しています）

1. 大山まちづくり総合計画とは

(1) 計画の目的

大山駅周辺地区（以下、「本地区」という。）は東武東上線大山駅を中心に、活気とにぎわいのある商店街が広がり、病院・文化会館などの公共公益施設が多数立地する利便性の高く、非常に魅力ある地区です。板橋区は、この様な本地区を都市としてのイメージを高め、人々を引きつけ、誰もが「住みたい」「訪れたい」と感じる魅力と活力にあふれたまちとして板橋を再生するための「板橋区の顔」として考え、まちづくりを総合的に進めることが重要と考えています。

大山まちづくり総合計画は、まちづくりを総合的に進めるため、「将来のまちの姿」を設定し、その実現に向けて、今後取り組むべきまちづくりの内容を定め、地区全体のまちづくりを推進するための行政計画として策定するものです。

また、本地区には、単独でのまちづくりでは解決の難しい重要な課題が次のとおりあります。これらの課題についても、地域の皆様との協働により、総合的、かつ、一体的にまちづくりを推進し、効果的な解決を目指します。

- ・鉄道による市街地分断の解消
- ・都市計画道路補助26号線の整備と沿道のまちづくり
- ・駅周辺のまちづくり（駅前広場の整備など）

(2) 計画の対象地区

本地区は、大山町・大山東町の全域と、大山金井町・熊野町・氷川町・仲町・栄町の一部が対象です。（約81ha）

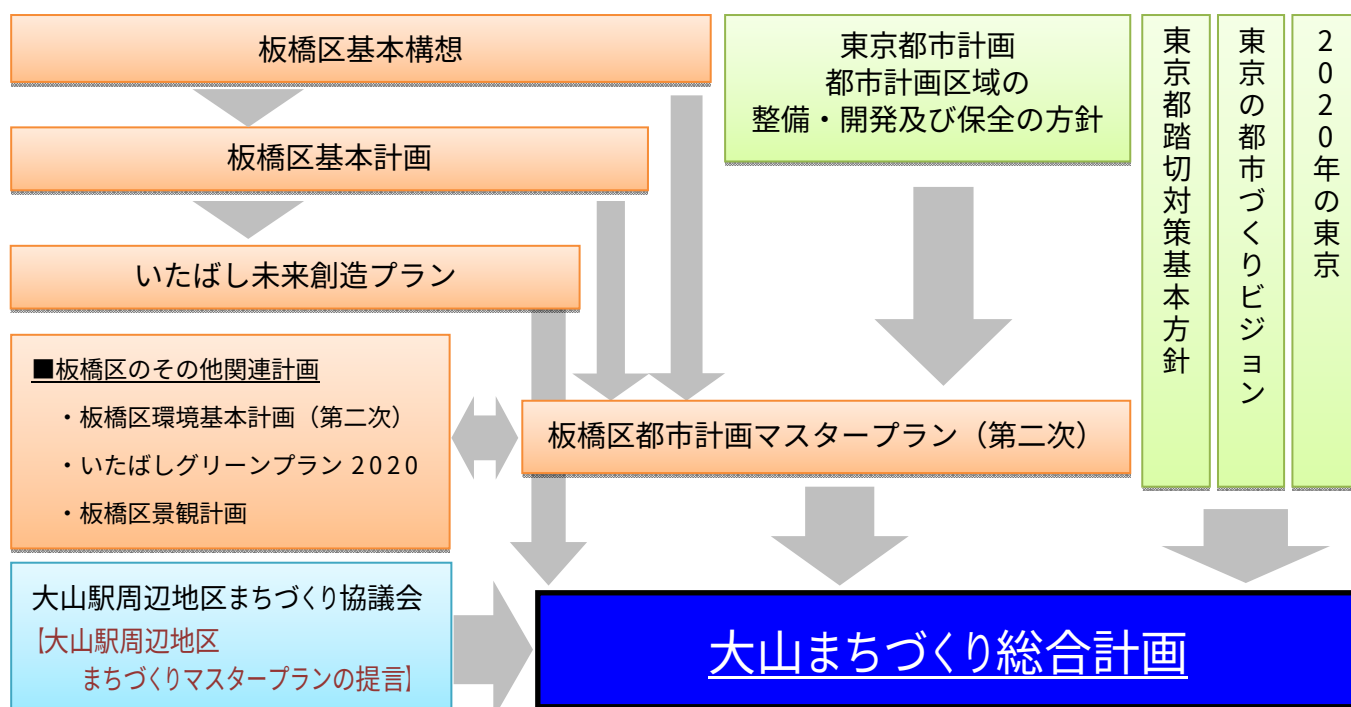


(3) 計画の位置づけ

本計画は、「板橋区基本構想」、「板橋区基本計画」、「板橋区都市計画マスタープラン（第二次）」などに基づくと共に、大山駅周辺地区まちづくり協議会による「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」の提言を踏まえ、区として本地区のまちづくりに取り組んでいく基本的な考え方・方針・事業などを位置づける行政計画です。

なかでも、板橋区の悲願である東武東上線による市街地分断の解消については、平成 16 年 6 月に東京都が策定した「踏切対策基本方針」に基づき、鉄道立体化の検討と周辺まちづくりの方針を定め、鉄道立体化の早期実現を目指すために必要な取り組みを示します。

■大山まちづくり総合計画と関連計画の対応図



2. 大山駅周辺地区の現況と課題

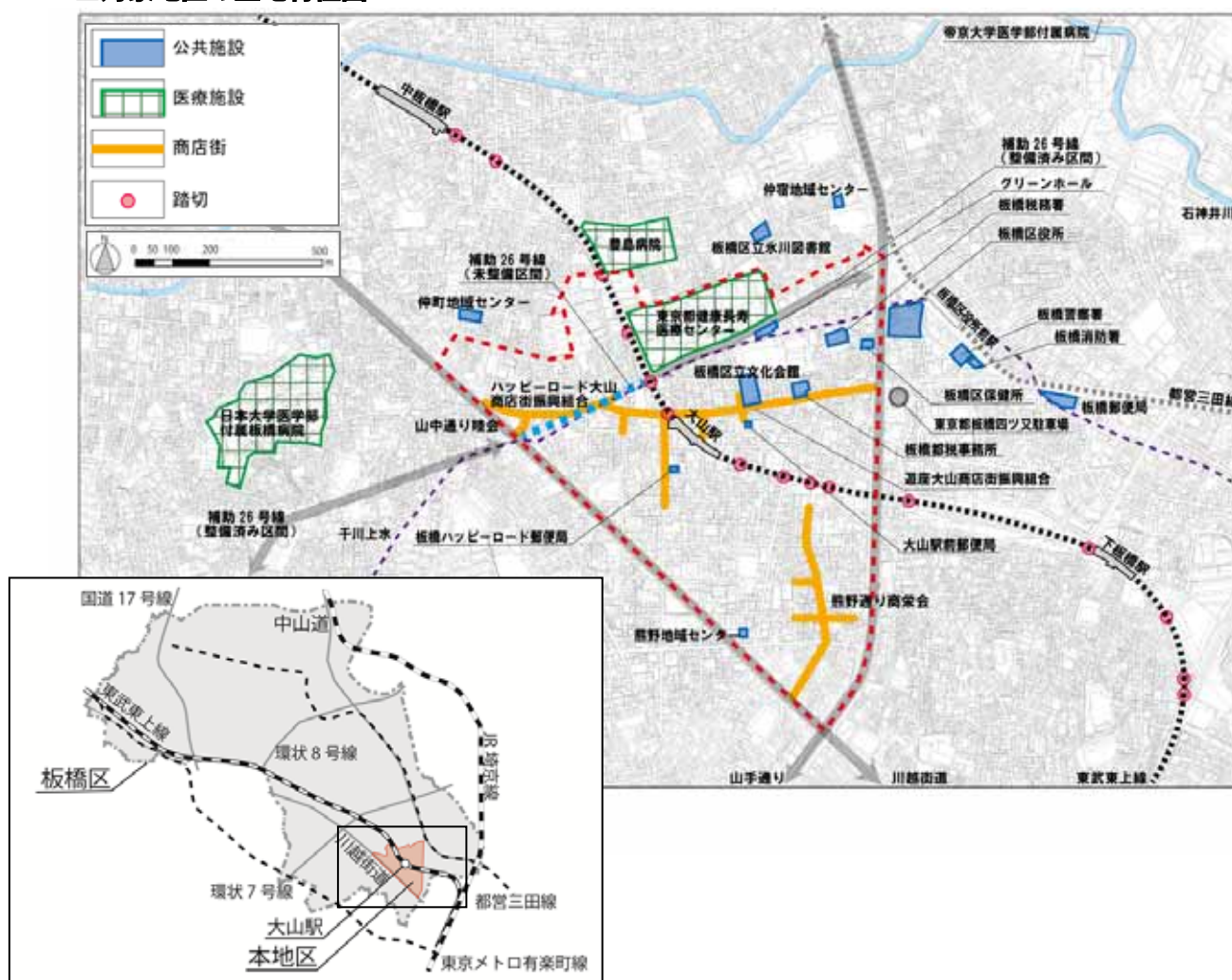
(1) 大山駅周辺地区の立地特性

駅を中心に板橋区を代表する商店街が形成され、対象地区及び周辺には高齢者医療施設や病院、文化会館、税務署などが立地し、区役所や警察署、消防署、保健所、図書館、郵便局なども近く、商業・医療・文化・公共施設が集積しています。このように都市機能が集約する文化交流拠点という立地特性を持っています。

また、本地区は中央部に大山駅を含む東武東上線、地区の東側至近に都営三田線が走っており、鉄道による都心へのアクセスがしやすい地区です。地区の外縁は環状6号線（山手通り）や国道254号（川越街道）にそれぞれ隣接しており、自動車などによる拠点間・都市間交通もしやすい交通利便性の高い地域です。

また、地区を横断する商店街は旧川越街道上に形成されたものであり、歴史的にも交通の要衝であったこと、商店街に並行する形で千川上水※（暗きよ）といった史跡が残っている点なども、特徴として挙げられます。

■対象地区の立地特性図



(2) 大山駅周辺地区の状況

① 人口・世帯

板橋区の将来人口推計では、平成 27 年までは、僅かながら人口増加が予想されていますが、それ以降は減少していくと予想されています。

その中で、本地区を含む 7 町丁目の人口・世帯の状況は、平成 20 年以降増加に転じ、平成 25 年は平成 20 年に比べて人口は 10.1%、世帯は 14.7%の増加となっていますが、平均世帯人員は年々減少し、平成 25 年時点では板橋区平均を下回る 1.71 人/世帯となっています。

また、平成 25 年時点の人口構成比では、本地区は 20～34 歳までの割合が区・都・全国平均と比較し、大きいことが特徴として挙げられます。

本計画では、本地区が比較的若い世代の人口が多く、人口増加が見込めるといった状況にあるものの、将来的には人口減少・少子高齢化を向かうことを背景としながら、まちづくりを検討していきます。

■将来人口推計

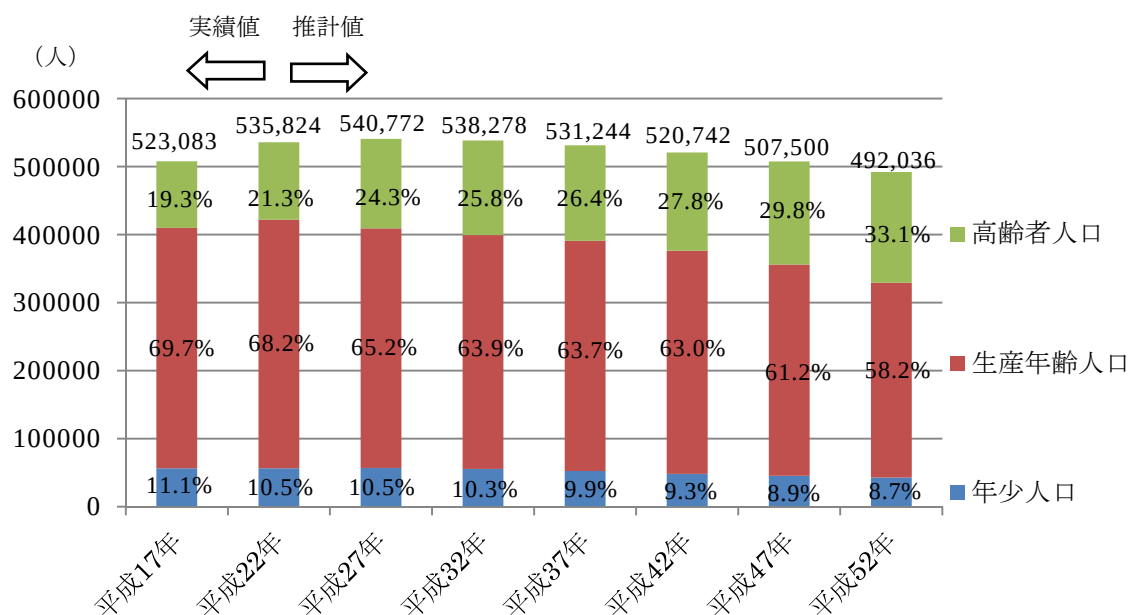


図 板橋区(全体)における将来人口推計

資料：人口問題研究所将来人口推計 (H25.3)

高齢者人口：65 歳以上
生産年齢人口：15～64 歳
年少人口：14 歳以下

■人口・世帯・世帯人員の推移

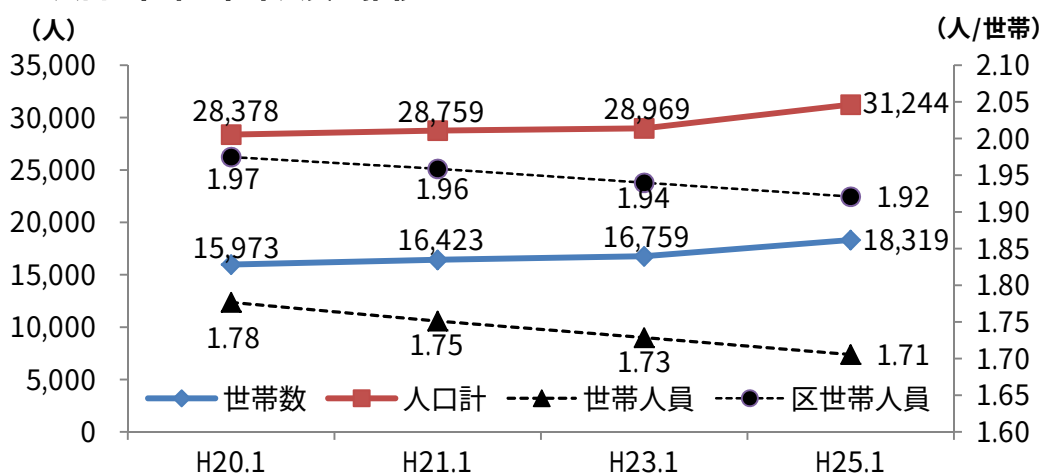


図 本地区における人口・世帯・世帯人員の推移

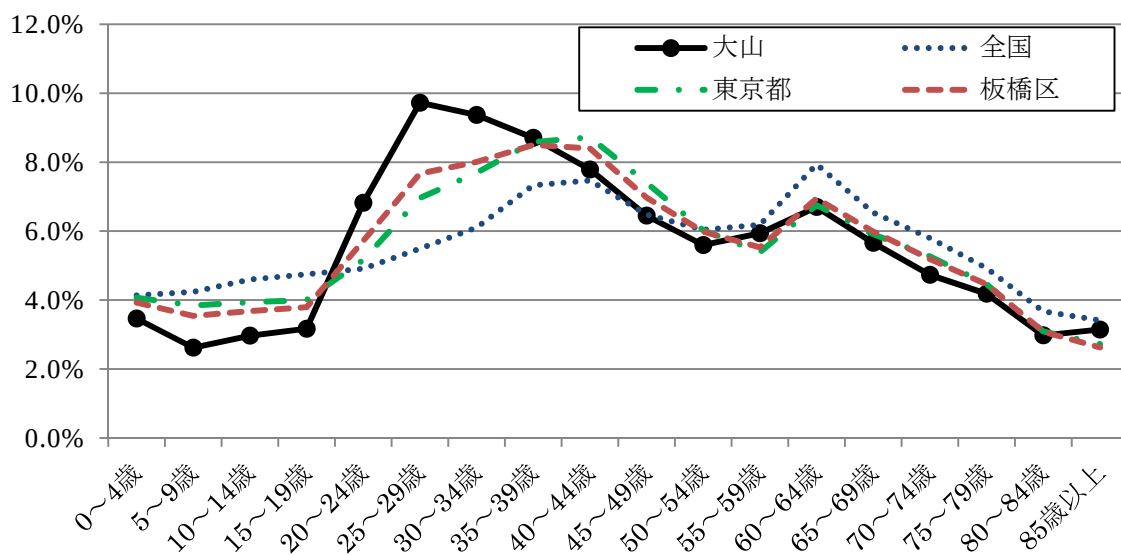


図 平成 25 年 1 月時点における年齢別人口構成比の比較

資料：総務省統計局、東京都の人口（推計）、板橋区の統計

② 大山駅の乗降客数

大山駅の 1 日の乗降客数は、一日あたり 4 万 8 千人程度でほぼ横ばいに推移しています。

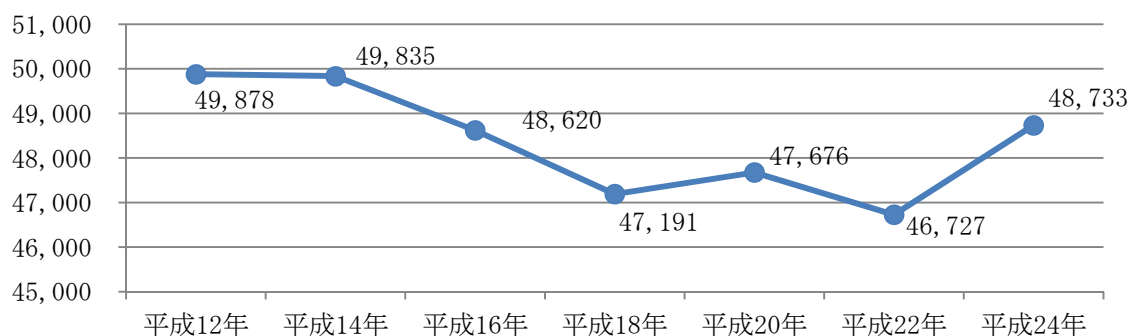


図 大山駅の日乗降客数

資料：東武鉄道

(3) 上位計画・関連計画における位置づけ

① 東京の都市づくりビジョン（改定）【H21.7 東京都】

『都市環境再生ゾーン』として、本地区の将来像が以下のように定められています。

都市計画道路の整備や駅周辺のまちづくりに合わせて、沿道建築物の不燃化※や道路と鉄道の立体交差化が図られるとともに、公共施設や商業施設を生かした、安全で活力とにぎわいのあるまちを形成

② 踏切対策基本方針【H16.6 東京都】

東京都内には約 1,200 箇所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生しており、首都東京の魅力向上や国際競争力強化、東京が目指す都市像実現のために、この指針は策定されました。

この方針の中で、本地区の東武東上線の「大山駅付近」が「鉄道立体化の検討対象区間（都内 20 箇所）」に位置づけられています。

③ 防災都市づくり推進計画【H22.1 東京都】

本地区の一部は、重点整備地域に指定されている「大谷口地区」に含まれています。また、周辺道路もそれぞれ、延焼遮断帯・緊急輸送道路などに位置づけられています。

【重点整備地域】

地域危険度が高く、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の大きな被害が想定される「整備地域」の中で、基盤整備型事業等を重点化して展開し早期に防災性の向上を図る地域。

【延焼遮断帯】：川越街道、山手通り、補助 26 号線

地震に伴う市街地火災の延焼を防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。

【緊急輸送道路】：川越街道、山手通り、補助 26 号線

震災時の救助や物資輸送などを円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ道路。緊急輸送道路は、避難や消火活動を行う上でも有効な空間となることが期待できる。

④ 板橋区基本計画【H18.1 板橋区】

板橋区の将来像を「いきいき暮らす緑と文化のまち“板橋”」とし、本地区が含まれる板橋地域については、「商業・業務・行政の機能が集積するにぎわいの拠点の形成」「木造住宅が密集する地域の不燃化と道路基盤などの整備を図り、安心して住み続けられるまちづくり」「沿道や建築敷地内の緑化の推進」「鉄道駅周辺などを中心に地域商業の魅力を一層高める」などの施策の推進が位置づけられています。

⑤ いたばし未来創造プラン【H25.1 板橋区】

板橋区の成長戦略として、東武東上線の立体化・防災都市づくりの推進にあわせた生産年齢人口の定住促進などが位置づけられています。特に本地区では、駅周辺の活性化と交通網などの都市基盤整備を行い、地域特性に応じた土地利用を促すとともに、建築物の防災性を高め、災害に強くにぎわいのあるまちづくりを推進することとしています。

⑥ 板橋区都市計画マスタープラン（第2次）【H23.3 板橋区】

本地区が含まれる「板橋地域」は「都市機能が集約する文化交流拠点として安全で安心な都市型生活を営むことができるまち」をまちづくりの目標として定め、以下のように位置づけられています。また、一部地域は「バリアフリー※化を促進する地区」に指定されています。

■都市計画マスタープランにおける大山駅周辺地区の位置づけ

位置づけ	まちづくり推進地区
まちづくりの方針	都市機能の集約するにぎわいのあるまちづくり、駅を中心に円滑に移動でき、防災性の高い、安全で安心なまちづくりをめざします
まちづくりの 取り組み・方策	・駅周辺や沿道のにぎわいのある土地利用の推進 ・大山駅前再開発と駅前広場の整備 ・東武東上線の立体化 ・新たな防火規制※による防災性の向上と防災まちづくりの推進 ・都市計画道路と沿道周辺との一体的整備 ・地区計画※に基づくまちづくりと街並みルールづくり

⑦ 板橋区環境基本計画（第二次）【H21.3 板橋区】

区として目指していく環境像として、以下の5つの「望ましい環境像」が設定されています。

本地区でまちづくりを進めるにあたり、整合性・連携を図ります。

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| ○低炭素社会を実現するまち | ○循環型社会を実現するまち |
| ○健康に暮らせる生活環境が快適なまち | ○自然環境と生物多様性を保全するまち |
| ○「環境力」を高め 環境・経済・社会が調和するまち | |

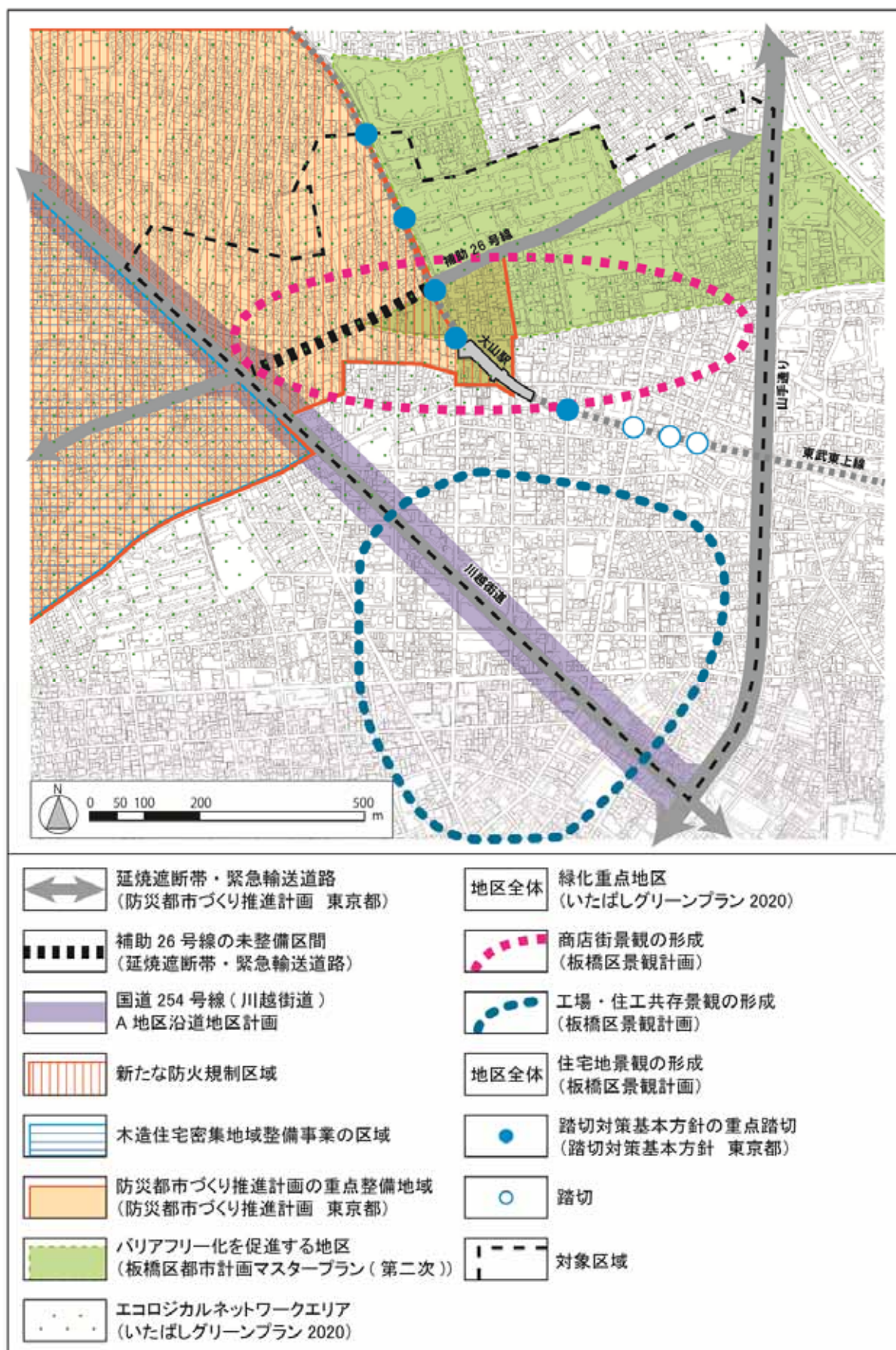
⑧ いたばしグリーンプラン 2020【H23.3 板橋区】

本地区は、地区全体が緑化重点地区と位置づけられている他、「エコロジカルネットワークエリア」に位置づけられ、樹林地の保全や市街地の緑化の推進による緑の連続性の確保によって、都市の生物多様性の保全と再生が求められています。

⑨ 板橋区景観計画【H23.8 板橋区】

本地区は、全体的に「住宅地景観の形成」、商店街周辺に「商店街景観の形成」、南側の住宅地などのエリアに「工場・住工共存景観の形成」を行う地区の位置づけがあります。

■上位関連計画総括図

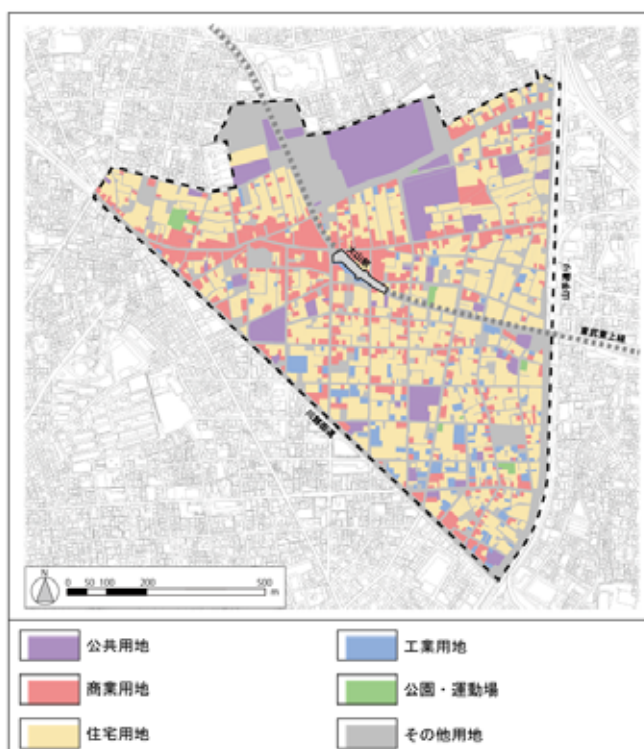


(4) 土地利用・建物構造の現況

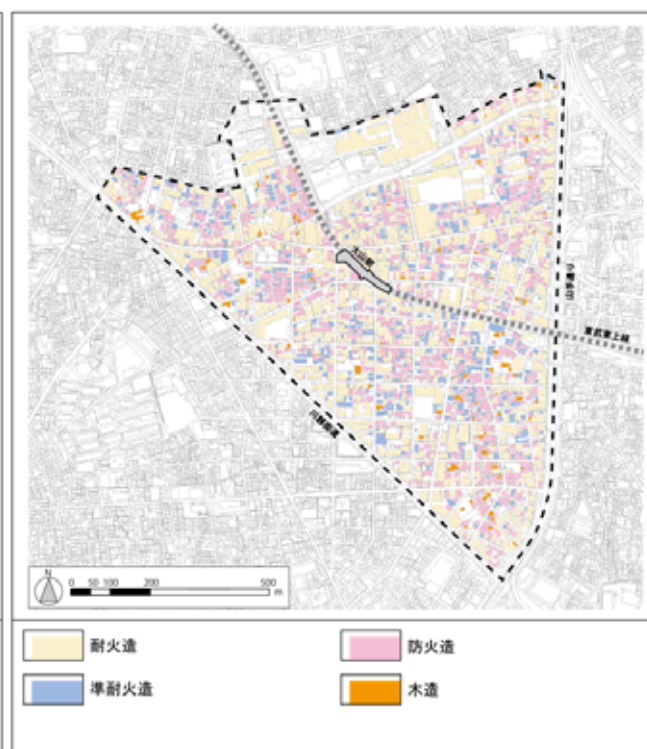
商店街周辺は商業系利用されている用地が集積しています。また、地区内の各所に公共施設が数多く点在している他、本地区南側には住宅系利用と工業系利用の用地が混在しています。

一方、建物構造の状況は、商店街や山手通り・川越街道の沿道、公共施設や大規模な建物は耐火造のものが多くなっています。その他の地域は防火造が多く、一部に防火造の建物が密集する地域も見られます。

■土地利用現況図



■建物構造現況図



■建物構造の説明

耐火構造	耐火造	主要構造部（柱、はり、壁、屋根等）が耐火構造（鉄筋コンクリート造、鉄骨鉄筋コンクリート造、耐火被覆した鉄骨造、れんが造、石造等）でできているもの
	準耐火造	① 外壁が耐火造で屋根が不燃材料（コンクリート、モルタル、れんが、かわら、網入りガラス等）でできているもの ② 主要構造部が不燃材料でできているもの ③ 防火被覆した木造
木構造	防火造	柱及びはり、木造で、屋根及び外壁が不燃材料（モルタル、しっくい、タイル、スレート等）でできているもの
	木造	主要構造部が木造で、他の区分に該当しないもの

(5) 大山駅周辺地区の課題

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」や上位関連計画、地区の実態把握から課題の抽出を行いました。

なお、本地区の最も大きな課題は、鉄道による市街地の分断、交通結節機能の弱さ、都市災害に脆弱な市街地が残されるなどの複合的な要因が、行政・病院・商業などが集積する文化交流拠点における「まちのにぎわいと商店街の活性化」の妨げになっている点にあります。

① 交通に関わる課題

【更に向上させるまちの良さ】

- ・鉄道、道路交通の利便性の高さ

【改善すべき課題】

- ・踏切部分の混雑や危険性
- ・駅出入口の混雑
- ・駅周辺・商店街における迷惑駐輪
- ・バスやタクシーなどへの乗り換え利便性の低さ
- ・回遊性のある、安全な歩行者環境
- ・まちづくりと一体となった補助26号線の整備
- ・ユニバーサルデザインに配慮した道路整備 など

② 土地利用・建物利用に関わる課題

【更に向上させるまちの良さ】

- ・まちのにぎわいと商店街の更なる活性化
- ・混在する多様な土地利用の共存と調和

【改善すべき課題】

- ・駅前や低・未利用地、大規模土地利用転換を活用した土地利用の再編
- ・ファミリー世帯の増加、高齢者の増加に対応したサービス機能
- ・鉄道による市街地分断
- ・快適に住み続けられる居住環境の形成
- ・地区に相応しくない用途の制限
- ・ユニバーサルデザインに配慮した施設整備 など

③ 防災まちづくりに関わる課題

【更に向上させるまちの良さ】

- ・公共施設や大規模施設が災害時の集合場所や一時避難場所※として活用可能

【改善すべき課題】

- ・老朽化した木造住宅などが集積している地区
- ・耐震性の高い建築物への誘導
- ・帰宅困難者※対策の推進
- ・補助26号線の整備と沿道建築物の耐震化※
- ・不燃化の推進 など

④ 環境に配慮したまちづくりに関わる課題

【改善すべき課題】

- ・子どもが遊べる公園の確保
- ・地区内の緑の増進
- ・環境に配慮した建築物の集積 など

3. 大山駅周辺地区の将来イメージなど

(1) 大山駅周辺地区の将来のまちの姿

① 「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」の3つの「まちづくりテーマ」

平成24年3月に「大山駅周辺地区まちづくり協議会」から提言のあった「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」では、『未来につながるまち』『子育てにやさしいまち』『心のかよう温かいまち』という3つの「まちづくりテーマ」を設定し、まちづくりの検討が行われました。

『未来につながるまち』

- ・ 交通利便性や商店街の回遊性をさらに高め、多様なライフスタイルに対応できる文化交流拠点づくりにつながるまち
- ・ 災害や犯罪への備えを進め、安全で安心な暮らしができ、幅広い世代が住み続けられるまち
- ・ 地区にふさわしくない土地利用を抑制しつつ、多様な土地利用が共存、調和するまち

『子育てにやさしいまち』

- ・ 保育園や公園が整い、子どもを育てやすく、子育て世代が自然と集まるまち
- ・ 商店街や医療機関などの生活関連施設が充実し、安全・安心で、子どもやおとしよりもやさしく、幅広い世代が住み続けたいまち

『心のかよう温かいまち』

- ・ 下町のような普段着のコミュニティがあり、きれいで親しみやすいまち
- ・ 地域のお祭り、にぎやかなイベントが開催され、元気で活気のあるまち

これらの「まちづくりのテーマ」から、大山地域の将来像が次のとおり設定されています。

「まちの“よさ”を磨きあげるまち」

「文化交流拠点となるまち」

「まちの改善とさらなる魅力が生まれるまち」

「幅広い世代が住み続けられる、安全で安心、便利なまち」

これらの事項を、本計画における「将来のまちの姿」を定める際の、重要な考え方として受け継ぎ、検討を行いました。

② 大山駅周辺地区の将来のまちの姿

【大山駅周辺地区の将来のまちの姿】

文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ
誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち ～大山～

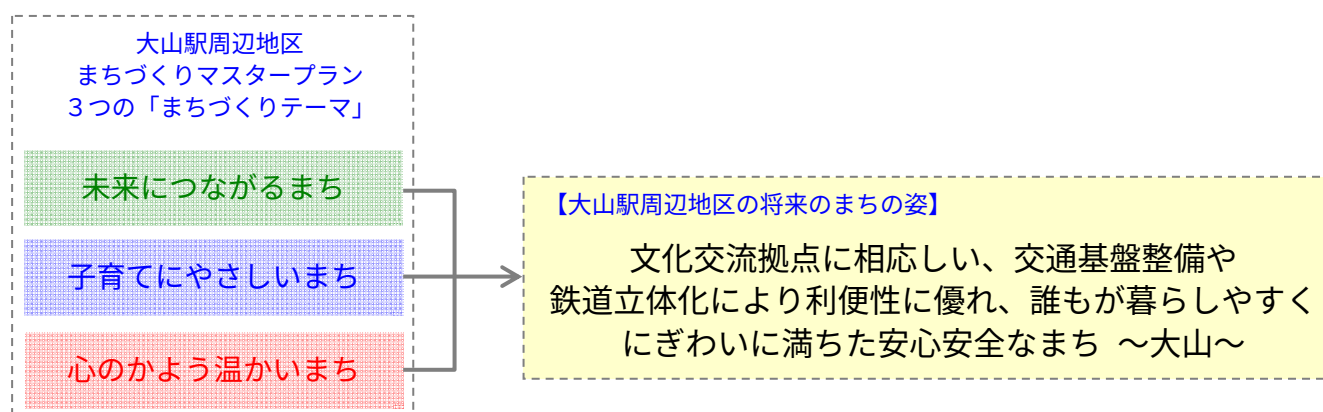
【将来のまちの姿】

大山駅周辺における駅前広場、補助 26 号線の整備などにより、交通結節機能が強化され、活気のある商店街や区役所、文化会館、医療施設などの公共公益施設へ移動が行いやすい、交通環境が実現します。

さらに、このような駅周辺のまちの発展を最大限に活かすため、東武東上線の立体化についての取り組みを行い、鉄道による市街地分断を解消し、多くの人々が訪れ、交流する、にぎわいのあるまちづくりが実現します。

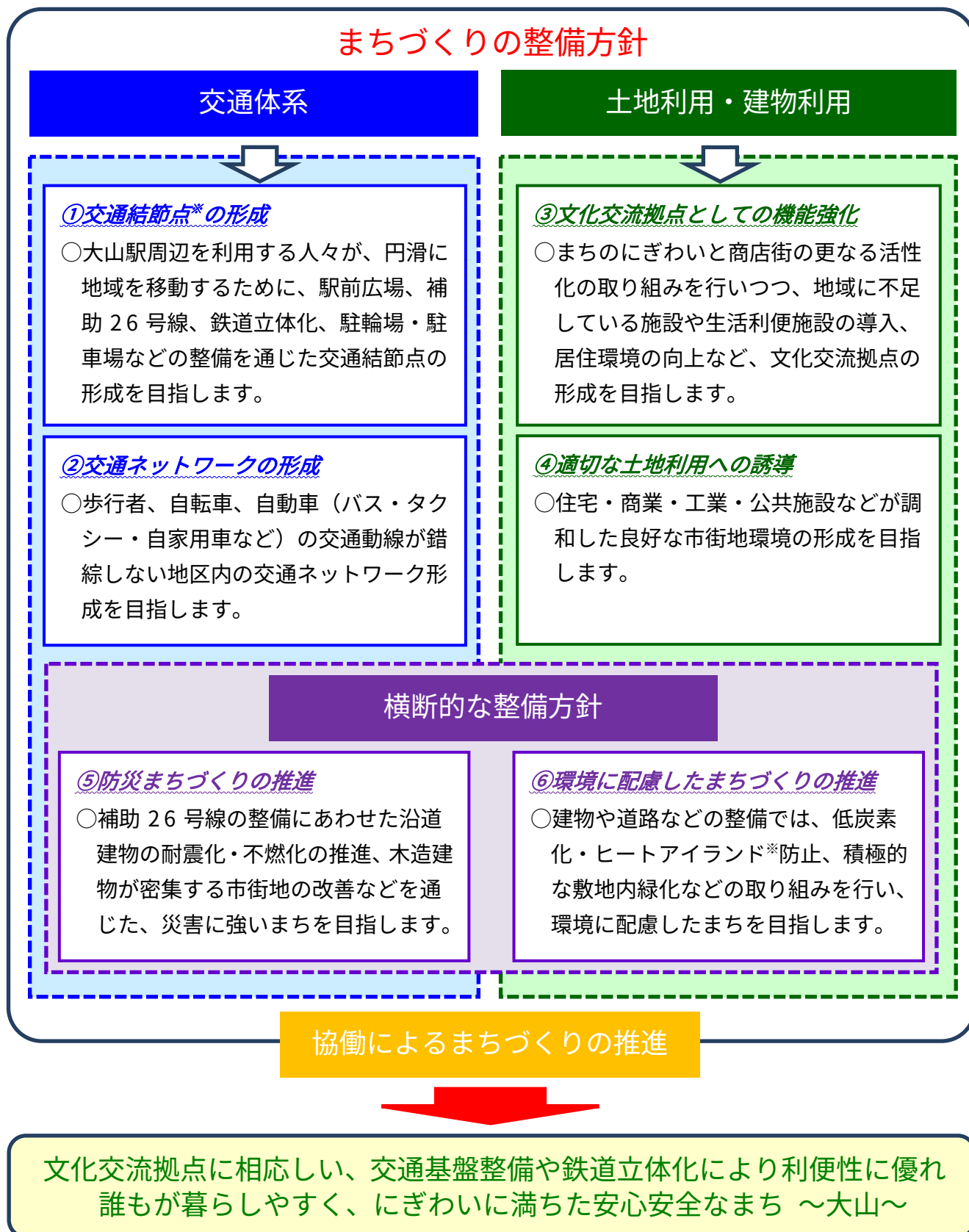
また、駅周辺の利便性の向上にあわせ、大山らしいコミュニティに満ちた商店街・拠点の整備が進むことで、地域全体の住宅地としての魅力が増加することから、子育て環境、高齢者への配慮、都市災害に弱い住宅地の環境改善、環境に配慮した総合的なまちづくりを推進し、誰もが暮らしやすい、安心安全なまちづくりが実現していきます。

そして、このようなまちづくりを地域の皆様と区が協働で推進していくことで、文化交流拠点に相応しいまちとしての発展が実現します。



(2) まちづくりの整備方針

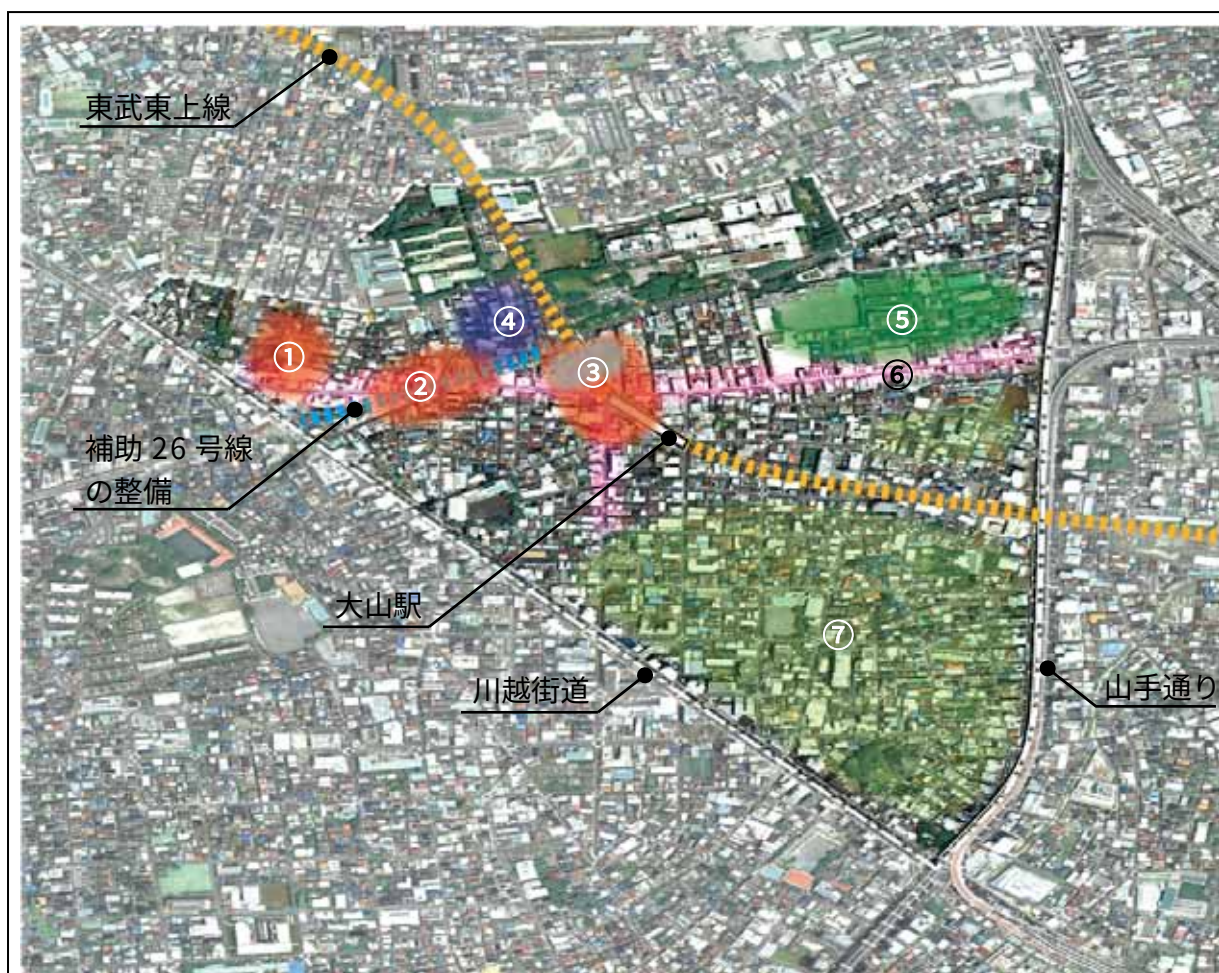
「大山駅周辺地区の将来のまちの姿」を実現するために、以下に示す「まちづくりの整備方針」を定め、まちづくりへの取り組みを進めていきます。



(3) 大山駅周辺の将来のまちのイメージ

大山駅周辺地区の「将来のまちの姿」を実現するために、駅前広場、補助26号線の整備などの交通結節点機能の強化や東武東上線の立体化、既存商店街の活性化、新たな集客エリアの形成、災害に強い居住環境の形成などを実施し、誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまちづくりを推進していきます。

■全体図



① ピッコロ・スクエア周辺の将来イメージ



② ハッピーロード大山商店街の将来イメージ
(セントラル・クロスポイント周辺)



③ 駅前広場周辺の将来イメージ



④ 防災まちづくりのイメージ



⑤ 大規模敷地の建替えにあわせた
防災まちづくりのイメージ
(通り抜け通路整備等)



⑥ 遊座大山商店街の将来イメージ

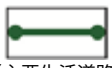
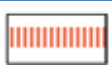
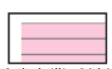
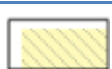


⑦ 良好な住宅地環境の将来イメージ
(本地区内の全ての住宅地に共通するイメージです)

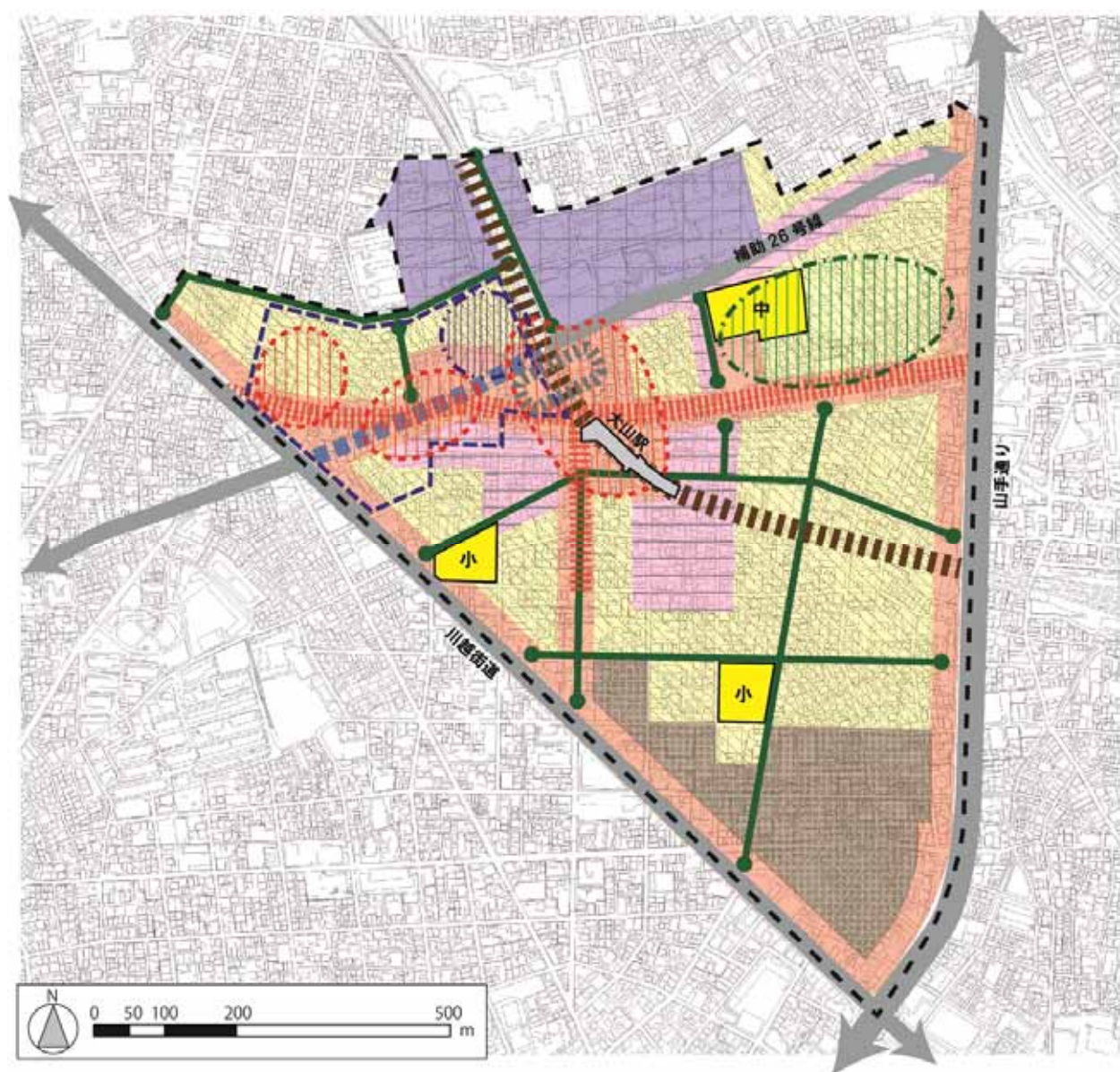
※将来のまちのイメージは、「将来のまちの姿」を分りやすくするために作成したイメージです。
特定の場所や整備内容を決定したものではありません。

(4) まちづくりの整備方針図

「交通体系」「土地利用・建物利用」「横断的な整備方針」（防災まちづくり・環境）の3つのまちづくりの整備方針別に、まちづくりの整備方針図を定めます。

整備方針		凡例
交通体系	■交通結節点の形成 大山駅利用やバス・タクシーへの乗り換え環境の向上のために、駅前広場の整備や駐輪場などの整備を図ります。（駅前広場の候補エリア：このエリア内で駅前広場の規模、位置を検討します）	
	■交通ネットワークの形成 東武東上線による市街地分断や踏切部分の混雑の解消を図り、周辺のまちづくりを促進します。	
	沿道におけるまちづくりと補助26号線の未整備区間の整備を促進します。整備にあたっては、商店街の歩行者の流れの妨げにならないような配慮を検討します。また、補助26号線の開通にあわせ、バス路線誘致を行います。	 （補助26号線）
	都市交通の骨格となる道路機能の維持及び円滑な歩行者、自転車ネットワークの形成、誰にもやさしい歩道環境の確保を図ります。	 （地区周辺の幹線道路）
	地域全体の生活の軸として、通過交通が排除され、歩行者が安全に通行できる道路環境を確保します。	 （主要生活道路）
	■文化交流拠点としての機能強化 商店街の活性化を図るために、商店街の景観形成、バリアフリー化、電線類の地中化、駐輪、駐車場の確保、自転車ルールの徹底などの取り組みを促進します。	
土地利用・建物利用	商店街に不足している施設や生活利便施設の導入を図り、まちのにぎわいと商店街の活性化に寄与するエリアの整備を進めます。	
	大規模敷地の建替え（土地利用転換）に合わせた住宅地環境の改善を行い、災害に強い安心安全のまちづくりを推進します。	
	■適切な土地利用の誘導 商業・業務を中心とした土地利用への誘導や建築物の共同化の促進などを図りながら、魅力ある商業地形成を図ります。	 （商業系地域）
	住宅と商業とが調和した市街地環境の形成を図ります。	 （近隣商業系地域）
	戸建て住宅と集合住宅が調和した、緑豊かで、安心安全な住環境の形成を図ります。	 （住居系地域）
	住宅と事業所が共存した、緑豊かで、安心安全な市街地環境の形成を図ります。	 （住工混在地域）
	鉄道敷地の有効活用の検討や駅舎の改築などにおける配慮事項の要望を行います。	
	土地・建物の誘導のためまちづくりのルール（地区計画など）の導入を検討します。	地区全体
板橋キャンパスの再編整備が進んでいる地区です。		

■まちづくり整備方針図



横断的な整備方針	■防災まちづくりの推進	
	沿道建築物の耐震化・不燃化を図りながら、延焼遮断帯や緊急輸送道路としての道路ネットワークの形成を図ります。	
	早急なる耐震化・不燃化などの取り組みを通じた、災害に強いまちづくりを推進します。	
	共同建て替えを通して耐震化・不燃化の促進、ポケットパーク※の整備、道路空間の確保など、災害に強いまちづくりを推進します。	
	災害時の防災拠点施設の機能強化及び施設周辺の耐震化・不燃化を促進します。	
	■環境に配慮したまちづくりの推進	
	再開発事業等の大規模開発における環境に配慮した建築物の整備を誘導します。	地区全体
	透水性舗装※、保水性舗装※などのヒートアイランドの防止への取り組みを図ります。	
	敷地内緑化の推進を図ります。	

4. 大山駅周辺のまちづくりの実現に向けて

(1) 交通体系

① 大山駅における円滑な交通体系の形成が必要な理由

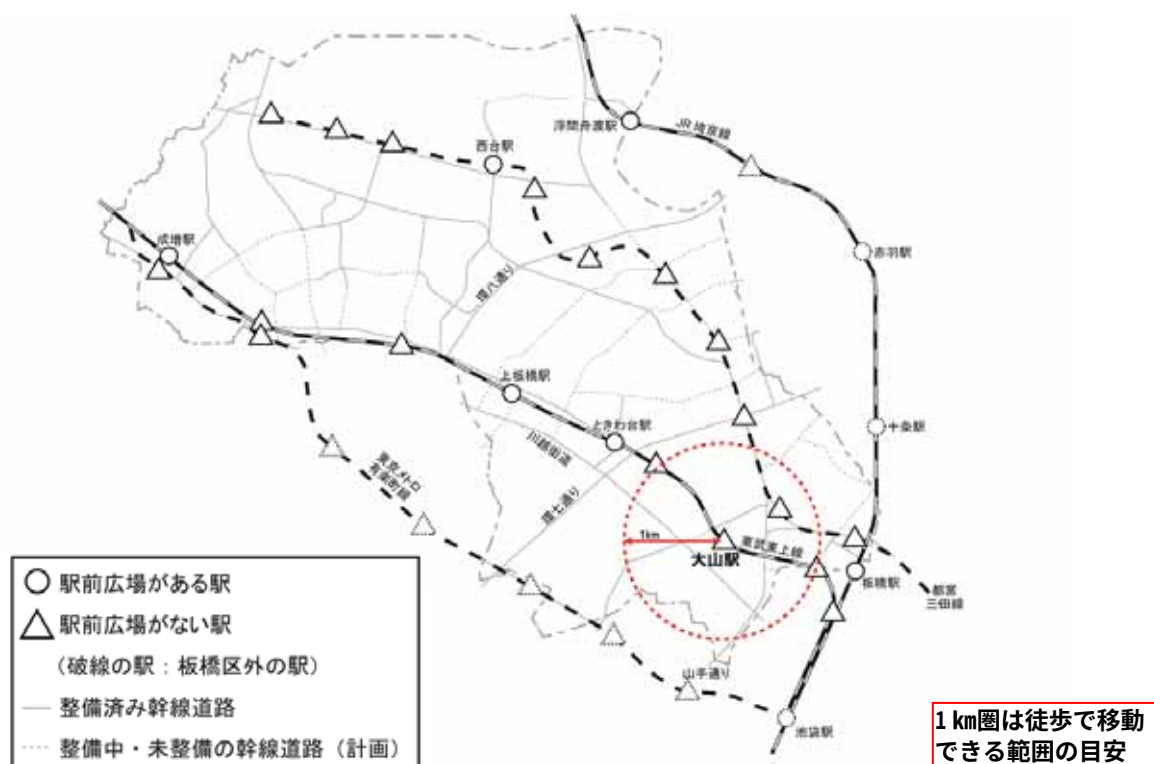
大山駅の周辺には、区役所をはじめとした数多くの公共施設や病院、商店（商店街）が立地しています。この様な立地から、大山駅は地区外からも多くの人が来訪する板橋区の中核的な駅となっています。

このため、鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者などの移動手段が異なる人々が円滑に地域を移動できるように、駅前広場の整備を中心とした交通結節点の強化を図ることは、今後の本地区の更なる発展のために不可欠な取り組みとなります。

また、東武東上線の沿線では、池袋駅からときわ台駅間の駅（北池袋駅、下板橋駅、大山駅、中板橋駅）には駅前広場が整備された駅はなく、大山駅周辺の都営三田線、東京メトロ有楽町線の駅についても整備はされていないことから、地域全体の交通利便性を高める上でも、大山駅に駅前広場を整備する必要があります。

そのため、鉄道立体化による開かずの踏切*の解消、補助 26 号線の整備を通じた広域交通ネットワーク、地区内交通ネットワーク、駐輪場の整備を通じた歩きやすい歩行者環境の確保などの取り組みを行いつつ、多様な交通手段の結節点となる駅前広場の整備を行い、円滑な移動の確保、安心安全な交通環境の確保の取り組みを行います。

■板橋区内の駅における駅前広場の整備の状況



② 円滑な交通体系を形成する際に必要となる施設整備

円滑な交通体系を形成するためには、移動手段別（バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者）の交通の円滑化を図ることを目的として、以下の施設整備が必要となります。

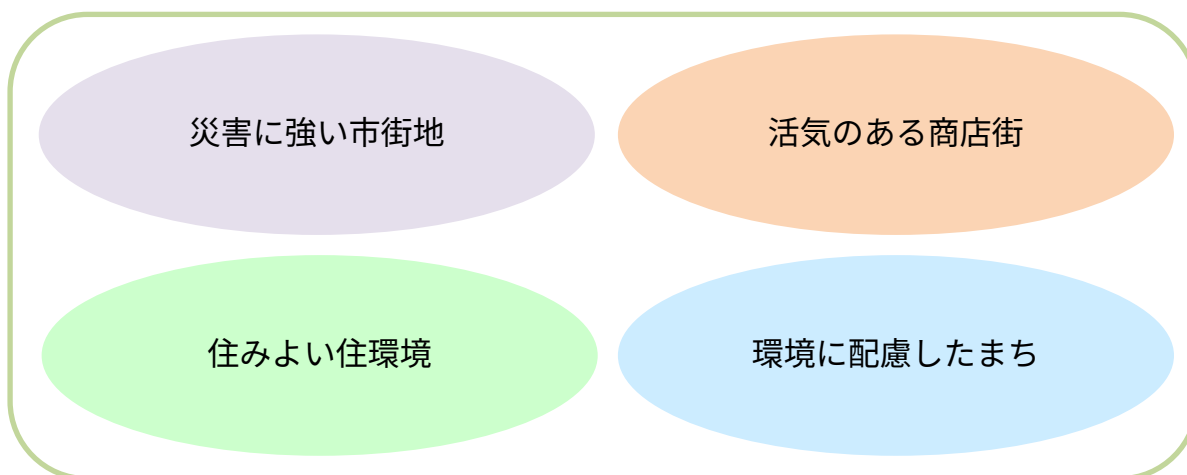
また、交通結節点機能の整備にあわせて、「都市災害に強い市街地の整備」「多くの人々がにぎわう商店街形成」「誰もが住みよい住宅地形成」「都市環境に配慮したまちづくり」などの総合的なまちづくりを推進します。

【円滑な交通体系を形成するために必要となる施設整備】

- 駅前広場（交通手段別の乗り換えの円滑化）
- 駐輪場・駐車場（交通手段別の乗り換えの円滑化）
- 鉄道立体化（開かずの踏切の解消）
- 補助 26 号線（駅前広場に接続する道路）
- 主要生活道路（地区内の生活の軸となる道路）
- 駅舎・鉄道敷地



【円滑な交通体系を形成する際に必要な視点】



③ 交通結節点の形成

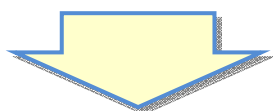
ア. 駅前広場

これまでの本地区には、駅周辺にバス・タクシー・自家用車などの車両が待機できる場所がないため乗り継ぎが不便でしたが、駅前広場の整備を行うことで、他の交通手段との円滑な乗り継ぎが行えるようになります。また、整備にあたっては、人が交流する広場機能や、防災機能、駐輪場などの設置を検討します。

なお、駅前広場の整備箇所については、「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」の中で提言があった3つの配置案の中から、補助26号線及び大山駅からのアクセスのしやすさ、歩行者動線との錯綜の回避、まちのにぎわい維持などの視点から提言内容を確認し、最も有効な「補助26号線沿道配置案」を基本に、検討を進めていくことにします。

■「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」における駅前広場の配置案

駅直近配置案	補助26号線沿道配置案	中間配置案
 ➢ 補助26号線からのアクセス道路整備が必要:△ ➢ 大山駅からのアクセスが容易:○ ➢ アクセス道路によるまちのにぎわいの分断が発生:×	 ➢ 補助26号線からのアクセスが容易:○ ➢ 大山駅からの歩行者誘導路が必要:△	 ➢ 補助26号線からのアクセス道路整備が必要:△ ➢ 大山駅からの歩行者誘導路が必要:△
		



- アクセスのしやすさ
- 歩行者動線との錯綜の回避
- まちのにぎわい

■本計画における駅前広場の整備候補エリア



17ページの「まちづくり整備方針図」の整備候補エリアは、この補助26号線沿道配置案のメリットをより活かせる場所として表しています。この候補エリアを基本に、皆様と話し合いながら、駅前広場の規模、位置などを具体的に検討して行きます。

イ. 駐輪場・駐車場

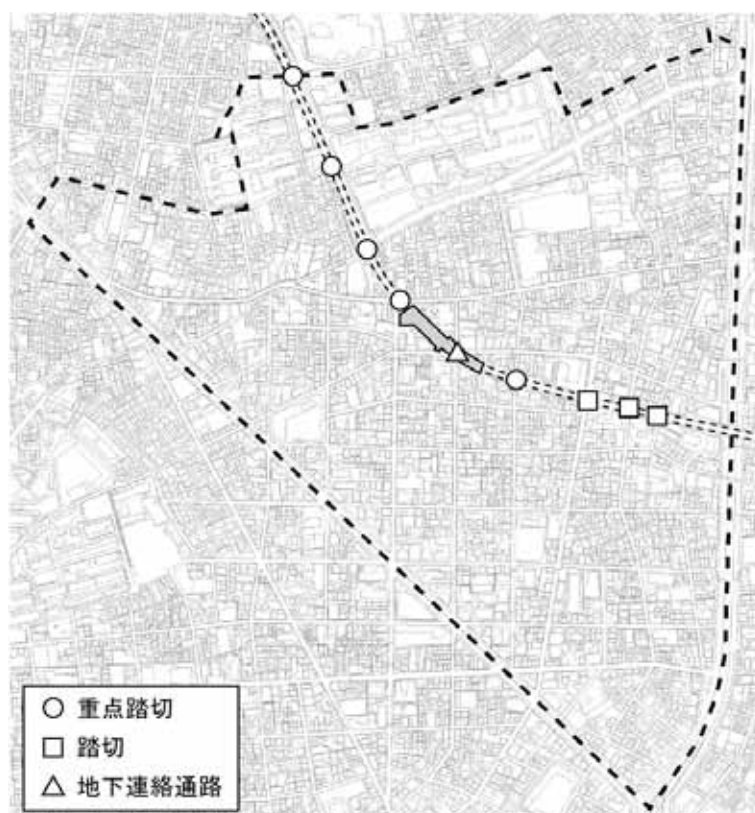
駅前広場、鉄道敷地、地域拠点等において、歩行者・自転車ネットワークに配慮しながら、駐輪場や駐車場の整備を検討します。

④ 交通ネットワークの形成

ア. 鉄道立体化

鉄道立体化を実現することで、鉄道による市街地の分断が解消されます。具体的には、踏切事故の発生や踏切待ちを引き起こす、開かずの踏切がなくなり、地区内の各種交通動線の円滑化を図ることができます。また、災害時の避難や緊急車両のアクセス性が向上し、安心安全なまちづくりが推進されます。

また、大山駅の池袋側に設置されている地下連絡通路は、地上部分で行き来できるようになります。



「重点踏切」：東京都が平成 16 年に策定した「踏切対策基本方針」において、平成 37 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切として指定された踏切

イ. 補助 26 号線

補助 26 号線の未整備区間が整備されると、広域的な交通ネットワークを結ぶ道路となり、地区内の生活道路への通過交通の減少が期待できる事に加え、駅周辺へのバスやタクシー、自家用車、自転車などによるアクセスが容易になります。

また、補助 26 号線は災害時の火災による延焼を防ぐ延焼遮断帯、救援物資などを運ぶ緊急輸送道路、及び、東京都の特定整備路線※に位置づけられるなど、防災面でも大きな役割を果たす道路です。

そして、交通ネットワーク・都市防災の両面の強化による地区の変化にあわせた総合的・一体的なまちづくりを通じて、本地区の更なるにぎわいや活性化が実現することから、補助 26 号線の整備を促進します。

なお、道路整備に際しては、沿道におけるまちづくりの促進と商店街の人の流れを妨げないような配慮について、地域の皆様と協議をしながら、建物の共同化や交流と活性化の拠点整備など沿道のまちづくりと一体となった整備を進めていきます。

また、東京都健康長寿医療センター前周辺などの整備済みの区間についても、未整備区間の整備に併せて、道路及び沿道土地利用などのあり方について今後検討していきます。

【人の流れを妨げない対策の例】

にぎわいやコミュニティ、集客などの拠点整備（ピッコロ・スクエア、セントラルクロスポイント周辺エリア：24 ページ参照）、アーケード、ペDESTリアンデッキ※などの整備など

■補助 26 号線の位置図



ウ. 地区周辺の幹線道路

本地区は幹線道路である環状 6 号線（山手通り）と国道 254 号線（川越街道）に面しています。これらの道路については広域の道路ネットワークを担う骨格道路としての機能や、自転車ネットワークとしての機能を維持していきます。

エ. 主要生活道路

主要生活道路とは、地域の皆様が日々の生活において主に利用する道路であり、補助 2 6 号線の整備により通過交通が排除され、歩行者が安全に通行できる道路となります。また、鉄道立体化によって、踏切による分断や大山駅の池袋側に設置されている地下連絡通路は、地上部分で行き来できるようになるなど、地域全体の生活の軸として円滑な移動が可能な道路となります。

⑤ 移動手段別の交通ネットワークの考え方

ア. バスネットワーク

○バス路線の誘致

駅前広場整備・都市計画道路の整備にあわせて、大山駅を経由するバスルートの新設・変更について、バス事業者に要請します。

イ. タクシー・自家用車ネットワーク

○乗降場、送迎場所の確保

タクシーの乗降場、自家用車の送迎場所を駅前広場に確保します。

また、大規模な施設整備においては、事業者に駐車場の確保の要請をしていきます。

ウ. 自転車ネットワーク

○駅近傍までの主動線は都市計画道路を利用

駅近傍までの自転車の主たるネットワークを整備します。

○歩行者ネットワークとの重複の回避

歩行者の多い商店街などについては、歩行者の安全な歩行空間を確保することを優先します。

○適切な場所における駐輪場整備の検討

駅利用者などの利便性を考えた適切な場所における駐輪場の整備を検討していきます。

エ. 歩行者ネットワーク

○商店街を中心とした動線の確保

交通結節点機能の強化が、地区の活性化につながるよう、商店街を中心とした回遊性を持たせるような歩行者ネットワークの整備を検討します。

■本地区周辺の既存のバス路線



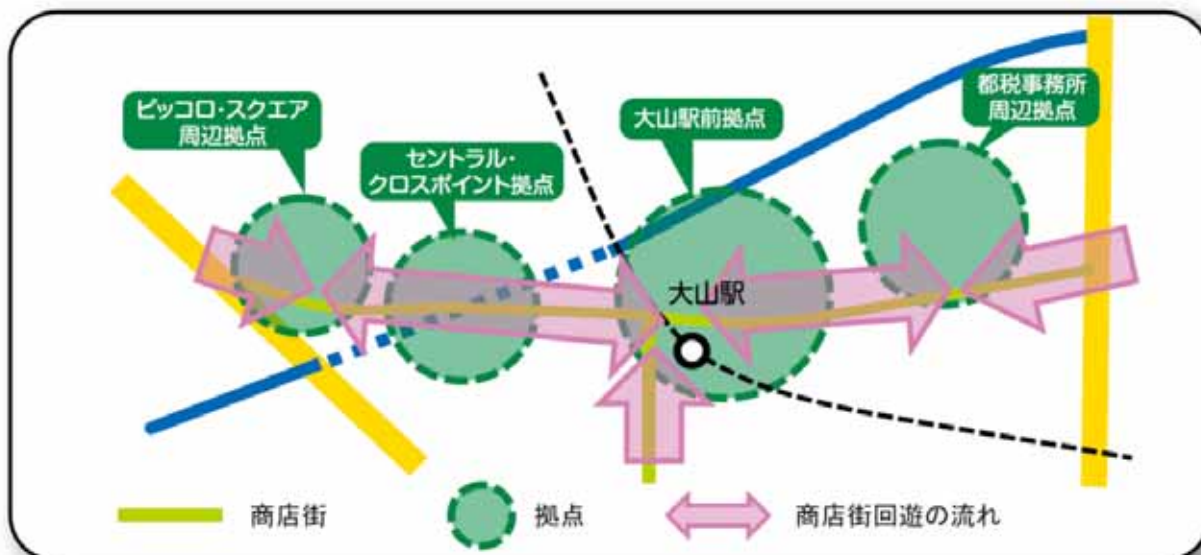
(2) 土地利用・建物利用

① 土地利用・建物利用の考え方

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン（H24.3）」では、都市基盤整備、低・未利用地の活用、公有地活用などの観点から4つの拠点整備を通じて、まちづくりの推進及び大山駅周辺の商店街の回遊性を向上させることについての提言がされています。

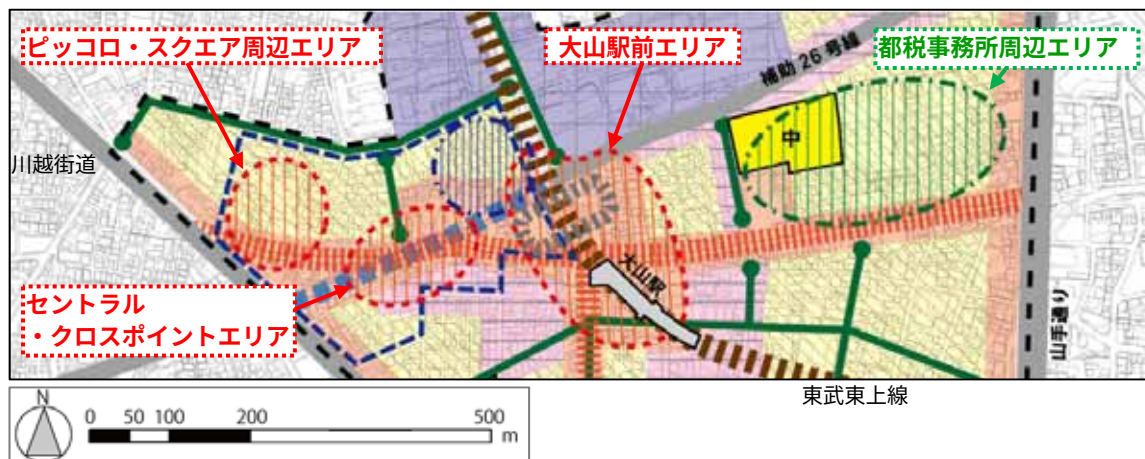
そして、この4つの拠点と商店街の整備については、提言以降に具体的な拠点づくりの検討が進んでいる地域があるなど、今後の本地区のまちづくりを考える上で重視すべき提言と考え、地区の土地利用・建物利用についての方針を検討していきます。なお、ご提言頂いた各拠点については、本計画のまちづくり整備方針において下図のように位置づけています。

■「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」における拠点整備の考え方



出典：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン（大山駅周辺地区まちづくり協議会 H24.3）」

■まちづくり整備方針図（部分再掲）



② 文化交流拠点としての機能強化

ア. 商店街

【位置づけ】

鉄道立体化や交通結節点機能の強化に伴い、回遊性が向上し、更に魅力的でにぎわいのある、地域の交流の場となる商店街として位置づけます。

【整備の方向性】

魅力ある商店街として更なる発展をするため、建物の低層階への商業施設の誘導、駐車駐輪場の整備、電線類の地中化、地域に相応しくない建物用途の制限、道路境界部分からのセットバック、街並み景観形成、建築物の共同化、地区計画を活用したまちづくりの導入や、商店街の道路空間を活用したにぎわいの創出などを検討します。

【先進自治体におけるにぎわい創出の取組事例】

【民有地内での取り組み案】

- ・道路に面した建物のデザインのルールづくり
- ・看板・屋外広告物に関するルールづくり

【道路空間での取り組み案】

- ・オープンカフェ・「市」・イベント等の路上を利用した商業活動等
- ・広告塔・看板等の設置（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）
- ・自転車駐車器具の設置（レンタサイクルなど）

イ. ピッコロ・スクエア周辺エリア

【エリアの位置づけ】

西側地域全体の交流とにぎわいの拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

市街地再開発事業※などにより、複数の敷地を一体的に活用した共同化を進めます。また、地域の皆様を中心とした「まちづくり会社」による施設運営体制を検討し、都用地・区有地の活用、西側地域のにぎわいやコミュニティの核となる拠点の整備、商店街に不足している業態の導入、オープンスペースの確保の検討を進めます。更に、防災広場や防火水槽の整備を行い、防災拠点としても機能するような施設整備や、補助26号線の整備にあたり移転される方の代替地としての機能も検討していきます。

【参考：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・防災機能を持つコミュニティ広場
- ・駐車場、駐輪場
- ・図書館、劇場
- ・お福地藏尊への参道整備

ウ. セントラル・クロスポイントエリア

【エリアの位置づけ】

ハッピーロード大山商店街の中心地として、歩行者の流れをつなぎ、生み出す拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

補助 26 号線の整備にあわせた一体的な整備が必要な地区であるため、市街地再開発事業による複数の敷地を一体的に活用した共同化などにより、にぎわい・活気や防災性を生み出し、商店街の人の行き来をつなげる場として検討を進めていきます。

また、補助 26 号線との交差点であり、駅までも近い場所であることから、整備にあわせて駐車場、駐輪場などの交通機能の導入を検討していきます。

【参考：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ シンボル広場
- ・ 映画館や専門店
- ・ 子育て世代や若い世代向けの店舗
- ・ 駐車場、駐輪場、バス・タクシー停留所

エ. 大山駅前エリア

【エリアの位置づけ】

駅前広場の整備や駅舎の改築などによる交通結節点機能の強化を契機とした、本地区の中心として相応しい、多様な人々が集うにぎわいと交流の拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

商業集積の再編・更新など商店街の回遊の起点、ファミリー世帯向け・高齢者向け施設の集積を通じた生活利便性向上や防災機能の強化を目的として、鉄道立体化や駅前広場の整備にあわせた市街地の再編（市街地再開発事業や共同化など）を検討していきます。

【参考：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ 託児所などファミリー世帯向け施設
- ・ デイサービスなどの高齢者向け福祉施設
- ・ 図書館などの文化施設
- ・ 駐車場、駐輪場

オ. 都税事務所周辺エリア

【エリアの位置づけ】

遊座大山商店街のにぎわいや回遊拠点、防災やコミュニティなどの観点からの取り組みを推進する地域居住者の安心安全の拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

文化会館、都税事務所、板橋税務署、企業用地などの施設更新などにあわせて、にぎわい空間の確保、地域の皆様の一時避難場所や防災上効果のある空間整備、通り抜け通路の整備、駐輪場・駐車場の開放など検討・誘導していきます。

また、ファミリー世帯向け住宅の供給の誘導を検討します。

【参考：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ 防災広場、防災緑道
- ・ ファミリー世帯向け住宅
- ・ イベント開催が可能な広場
- ・ 商業機能

③ 適切な土地利用の誘導

ア. 商業系地域

【エリアの位置づけ】

主に商業系・業務系施設の集積を図り、にぎわいのある場として位置づけます。

【整備の方向性】

魅力ある商業地の形成を進めるために、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討すると共に、建物の共同化を促進します。

イ. 近隣商業系地域

【エリアの位置づけ】

住宅地と商業系施設の調和を図り、対象地区及び周辺地域の皆様の日常生活を支える場として位置づけます。

【整備の方向性】

住宅地と調和し、地区の特徴に適した魅力ある商業地の形成を進めるために、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討していきます。

ウ. 住居系地域

【位置づけ】

子どもからおとしよりまで、人々が安心して住み続ける生活の場として位置づけます。

【整備の方向性】

災害に強いまちづくりや良好な住環境を実現するため、地区計画などのルールを活用したまちづくり（敷地面積の最低限度や壁面の位置の制限、敷地内緑化の推進など）を検討していきます。また、地権者の方々と協議し、共同建替えなどについても取り組みます。

エ. 住工混在地域

【位置づけ】

生活と産業が共存する場として位置づけます。

【整備の方向性】

住宅・工業・商業が混在する地域の住環境を保全しながら、住宅と事業所が共存した環境の形成や、マンションなどの大規模開発に関する周辺市街地への影響を抑える事などについて、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討します。

オ. 駅舎・鉄道敷地

駅舎の改築などや鉄道立体化に伴い創出される鉄道敷地を活用した、本地区の活性化を考える上で不足している施設の導入及び新たなにぎわい空間の創出などについて検討し、鉄道事業者に対し協議します。

また、駅舎の改築などにあたっては、既存の駅出入口の位置に十分配慮した計画となるよう都・鉄道事業者と協議します。

なお、鉄道敷地の活用の検討と併せ、側道の必要性についても検討します。

カ. まちづくりのルールなど

【整備の方向性】

建築物等の建て替えや土地利用などに際して、まちづくりのルールとなる地区計画制度などの導入を検討します。また、検討を行う際は、計画の対象地区内にお住まいの皆様に参加いただきながら進めていきます。

地区計画に定めることができるルールには、下記のようなものがあります。

- ・ 地区のまちづくりの目標・方針など
- ・ 建築物等の規模の制限（高さ・容積率・敷地規模・壁面の位置など）
- ・ 建築物等の形態・色彩などの制限（外壁などの形状・材料・色彩など）
- ・ 建築物の用途の制限

④ 板橋キャンパス

板橋キャンパス

板橋キャンパスは、東京都の「板橋キャンパス再編整備基本計画」に基づき、医療・福祉・保健施設の再編整備が進む地区です。

この地区では、健康長寿医療センターの開設や、民間事業者による介護施設などの誘致が行われています。施設の再編整備にあたり、オープンスペース（緑地広場）、自主管理歩道の設置が進められています。今後も、板橋区の福祉施策との整合を図りつつ、敷地内の緑化の維持・保全・推進をはじめ、余裕をもった土地利用により生じるスペースの確保など、大規模災害時の防災機能の強化を図り、地域のまちづくりに寄与するものとなるよう調整・協議を進めていきます。

(3) 横断的な整備方針

① 防災まちづくりの推進

ア. 防災まちづくりの考え方

「防災都市づくり推進計画（東京都 H22.1）」では、個々の建築物の耐震性・耐火性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むを行うことを基本としつつ、以下の3項目については都と区が協力しながら市街地の防災性の向上を図るとしています。

- A. 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保
- B. 安全な市街地の形成
- C. 避難場所などの確保

そのため、本計画における防災まちづくりでは、上位計画である「防災都市づくり推進計画」の方針を実現することを基本としながら、地区の実態に即した具体的な取り組みを検討していきます。

また、近年局地的に発生するゲリラ豪雨*などの水害への備えについても対応を図ります。

■防災都市づくりのイメージ



出典：「防災都市づくり推進計画（東京都 H22.1）」

イ. 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保

「防災都市づくり推進計画」では、以下の取り組みを推進することとしています。

主な取り組みの箇所	取り組みの内容
補助 26 号線	延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路として、都市計画道路の整備と一体的に沿道のまちづくりを進めます。
川越街道、山手通り、補助 26 号線の各沿道	延焼遮断帯及び緊急輸送道路の機能を確保するための沿道建築物の耐震化・不燃化を促進します

ウ. 安全な市街地の形成

「防災都市づくり推進計画」では、以下の取り組みを推進することとしています。

取り組みの箇所	取り組みの内容
地区全体	防火地域、「新たな防火地域」の指定による不燃化の促進や、各種事業メニューの PR を通じた自主的な取り組みを促します。
木造建築物が集積している地区	生活道路や避難経路沿道建築物の耐震化及び不燃化の促進を優先的に実施し、共同建て替えや緑化の推進、行き止まり道路の解消、オープンスペースの確保を通じた災害に強いまちづくりを進めます。

また、東京都の「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」等の制度を活用した防災まちづくりを推進するために、建物の不燃化の促進や、補助 26 号線の整備と一体となった沿道まちづくりを推進します。

エ. 避難場所などの確保

本地区周辺では、以下が避難場所などに位置付けられています。

	施設名称など
広域避難場所	【地区外】○桐ヶ丘・赤羽台・西が丘地区／○城北中央公園一帯
避難場所・救護所	【地区内】○板橋第六小学校／○板橋第七小学校／○板橋第一中学校
一時滞在施設 (帰宅困難者)	【地区内】○熊野地域センター 【地区外】○仲町地域センター／○板橋地域センター／○仲宿地域センター

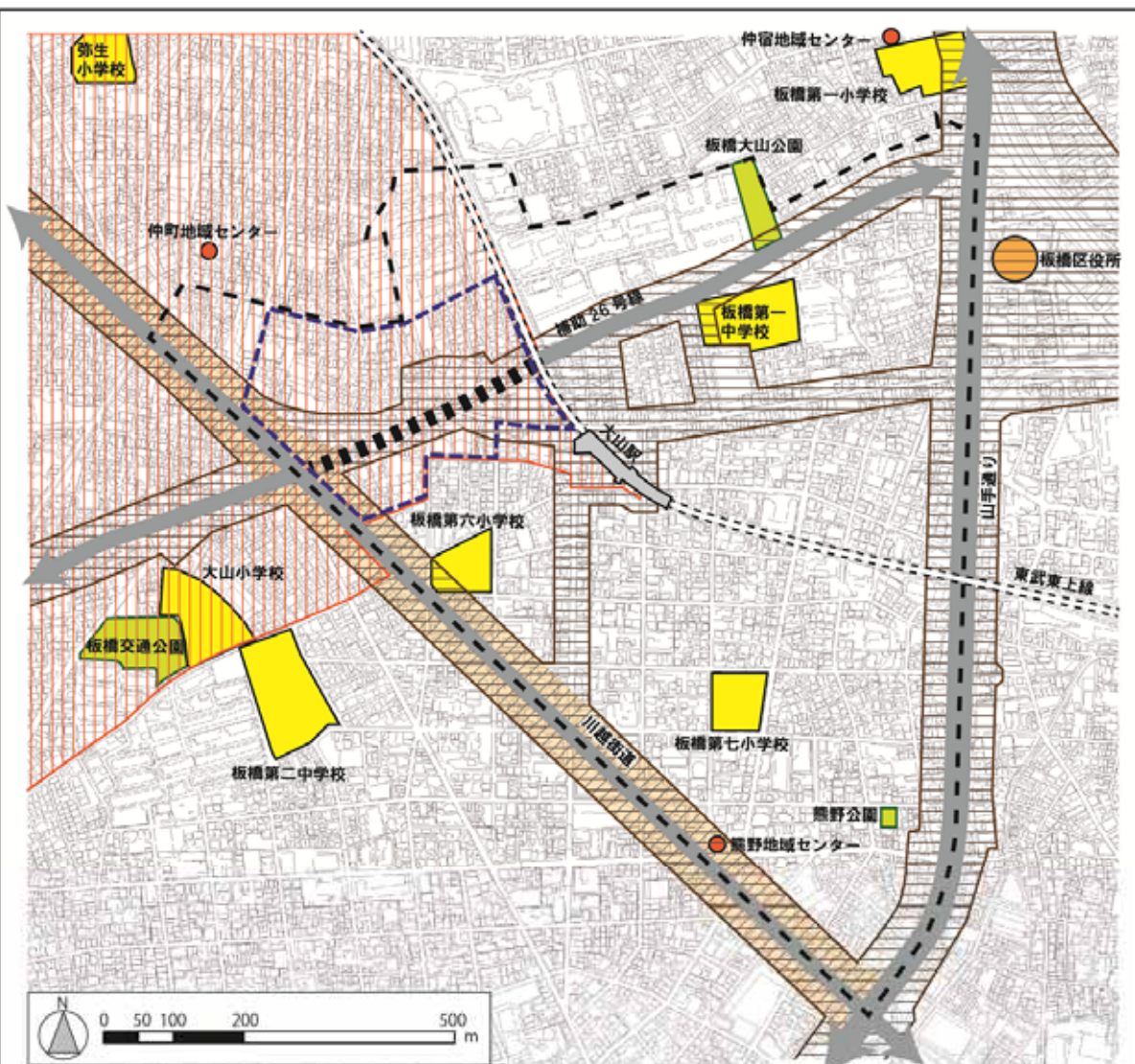
これらの施設に加えて、板橋区役所・公園・大山駅などは、災害時の活動拠点や帰宅困難者が集まることから、施設の災害時の機能強化を行うとともに、施設周辺地域や避難経路上の耐震化・不燃化を進めていきます。

また、大規模建築物の整備に合わせて、帰宅困難者対策や防災広場の整備などを誘導します。

企業の都市災害に関する地域貢献例	・ 帰宅困難者対策（一時避難場所、防災備蓄倉庫など） ・ 防災広場の整備（マンホールトイレ、防災井戸、かまどベンチなど）
------------------	---

オ. 水害対策（ゲリラ豪雨対策）

近年のゲリラ豪雨対策のため、建築物の整備における浸透マス、浸透地下埋管、透水性舗装、貯留施設などの設置や、道路整備における透水性舗装の取り組みなどを進めていきます。



② 環境に配慮したまちづくりの推進

ア. 環境に配慮したまちづくりの考え方

環境に配慮したまちづくりを実現するために、敷地内の積極的な緑化、透水性舗装や保水性舗装の整備、環境に配慮した建築物の整備などの取り組みが求められています。

「板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン2020（H23.3）」では、本地区は「エコロジカルネットワークエリア」に位置づけられ、「樹林地の保全や市街地の緑化推進による緑の連続性の確保により、都市の生物多様性の保全と再生をめざす」という方向性を示しています。また、「低炭素まちづくりガイドライン（国土交通省 H22.8）」では、「交通・都市構造分野（都市交通）」「エネルギー分野（建築）」「みどり分野（緑・水）」の分野別に低炭素まちづくりの取り組みを例示しています。

本計画では、区の計画や国のガイドラインに配慮しながら、本地区のまちづくりを考える上で取り組みを行う必要がある事項を整理します。

■緑の将来像



出典：「板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン2020（H23.3）」

イ. 都市交通分野

鉄道立体化や補助 26 号線の整備は、自動車に比べて二酸化炭素排出量が少ない鉄道やバスなどの公共交通機関の利用の促進や開かずの踏切による交通渋滞の解消など、低炭素まちづくりを推進する上で重要な取り組みとなります。また、駅周辺地区における駐輪場の整備を推進することで、利用段階での二酸化炭素の排出がない自転車利用の促進も期待できます。

そのため、本計画では、二酸化炭素排出量の低減に向けた取り組みとして、自転車・バスが利用しやすい都市環境づくりを推進します。

なお、自転車・バスの利用環境が向上することで、大山駅利用者の増加に伴う鉄道利用者の増加も見込まれます。

	取り組み
自転車利用の促進	鉄道立体化により創出される用地や大規模施設整備において駐輪場の整備の推進・誘導を進めます。
バス利用の促進	地区周辺の既存バス路線の駅周辺への誘導や増発についてバス事業者と協議を行い、バスの利便性向上を促進します。

ウ. 建築分野

環境に配慮した建築物については、これまでもソーラーパネルの設置などを通じた取り組みが行われてきましたが、近年は一定基準以上の環境に配慮した建築物に対しては税制上の減免措置や有利な融資制度などの活用が行えるようになりました。

そのため、市街地再開発事業などの大規模な開発において、環境に配慮した建築物の整備が進むよう、誘導を行います。

エ. 緑・水分野

本地区は、板橋区内でも特に緑地が少ない地域であることから、官民協働で敷地内緑地を増やしていく取り組みが求められています。

そのため、「いたばしグリーンプラン 2020 (H23.3)」の 3 つの基本方針の「板橋らしい風土と自然環境を支える緑を守り、再生します。」「快適な暮らしを守る身近な緑を創出し、良好に維持します。」「みんなで守り育む緑のまちづくりを推進します。」への取り組みを進めます。

また、地区内の緑化の推進にあわせて、公共施設整備や道路整備において透水性舗装や保水性舗装などを行い、ヒートアイランドの防止にも取り組みます。

(4) ユニバーサルデザイン

板橋区都市計画マスタープランでは、より多くの方の利用を想定したユニバーサルデザインを目指したまちづくりに取り組むとしています。本地区においても、このユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進めていきます。

ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの7つの原則（板橋区都市計画マスタープランより）	
原 則	内 容
1.使用に関して公平に配慮する	誰にも公平に利用できること
2.使用における柔軟性の確保	利用者に対し自由度の高いこと
3.簡単で明解な使用法	利用方法が簡単ですぐわかること
4.知覚による情報伝達	必要な情報が知覚ですぐわかること
5.事故への対応	事故があっても重大な結果に至らないこと
6.身体的負担の軽減	利用者にとって身体的に負荷がないこと
7.近づきやすく使いやすい空間	利用者がアクセスしやすく、必要な空間が確保されていること

※ユニバーサルデザインとは、年齢や障がいの有無などにかかわらず、最初から出来るだけ多くの方が利用可能であるようなデザインを利用者本位、人間本位の考え方に立ってデザインすること。

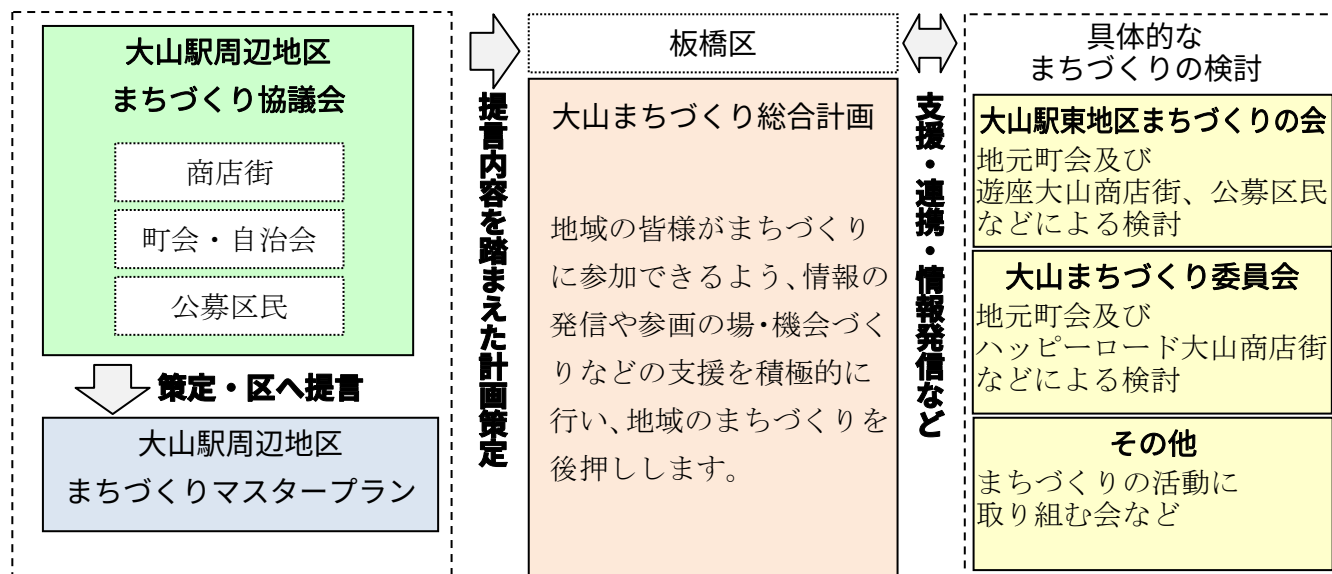
(5) 協働によるまちづくりの推進

① 地域の参画と行政との協働体制づくり

本地区では、「大山駅周辺地区まちづくり協議会」から「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」の提言や、遊座大山商店街を含む地区におけるまちづくりの検討を進めている「大山駅東地区まちづくりの会」、ハッピーロード大山商店街周辺におけるまちづくりの検討を進めている「大山まちづくり委員会」などによる活動が進められています。

区はまちづくりの実現に向けて、現在進められているまちづくり活動を含め、地域にお住まいの方や商店、事業所などが主体的にまちづくりに参加できるよう、まちづくりの情報発信・共有や参画の場・機会づくり、まちづくりに係る人的協力といった協働・協力の支援体制を積極的に構築します。

■大山駅周辺地区における協働によるまちづくりの基本的な考え方



② 地域が主体となり推進するまちづくり

本計画は、行政が主体となり、地域の皆様との協働により推進すべきまちづくりの方針を定めたものです。

しかし、本地区の更なる活性化、子どもからおとしよりまで誰もが安心して暮らせるまちづくりなどについては、地域の皆様の主体的な取り組みを、行政が支援するまちづくりの領域もあります。

例えば、「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」においては、以下のような地域の皆様の主体的なまちづくりへの参加・推進が必要となる提言がありました。

【道路整備】

- ・ 民有地部分のセットバックによる歩行者空間の拡充
- ・ 緊急車両の進入が容易となるよう、隅切の改善などを促進
- ・ 商店街における駐輪場の確保、商品のはみ出し規制

【拠点整備】

- ・ 商店街における新規機能の導入（映画館や、専門店など）

【土地利用】

- ・ 商店街活性化や住宅地環境整備に関するまちづくりのルールを検討（地区計画など）

【住環境整備（コミュニティ）】

- ・ 地域コミュニティ醸成のため、町内会組織への参加
- ・ 防犯対策に対する体制づくり

【災害に強いまち整備】

- ・ 住民防災組織への若い人や子どもの参画を促し、地域防災に係る次世代の担い手を育成
- ・ 防災組織相互の連携強化
- ・ 重機類の所有者との協力体制の整備
- ・ 家庭内の防災への取り組み意識の向上
- ・ 災害に強いまちづくりへの取り組み（地区計画など）

(6) 今後のまちづくりの進め方

本地区におけるまちづくりの取り組みで、相互に関連性が高く、単独でのまちづくりでは解決の難しいものや、まちづくりを進めるにあたり地域の皆様との協働が特に必要となるものについて、今後 20 年間（平成 45 年頃まで）のスケジュールを整理しました。

なお、このスケジュールに含まれていない取り組みについても、地域の皆様のまちづくりの機運にあわせ、皆様と区による協働のまちづくりを進めていきます。

主なまちづくり内容		スケジュール（平成 26～45 年度）			
		短期 （～H27 頃）	中期 （H28～32 頃）	長期 （H32～45 頃）	
交通体系	■交通結節点の形成				
	駅前広場の整備	[調査・検討・協議] ⇒ [決定] ⇒ [事業着手]			
	駐輪場などの整備	[調査・検討・協議] ⇒ [決定] ⇒ [事業着手]			
	■交通ネットワークの形成				
	鉄道立体化の推進	※周辺まちづくりの促進・関係機関との協議を進め実現を目指す			
	沿道まちづくりと一体となった補助 26 号線の整備	[調査・検討・沿道まちづくりと一体となった整備] [にぎわい創出活動の継続]			
土地利用・建物利用	バスネットワークの整備		[調査・バス路線誘致活動] ⇒ [運行]		
	■地域拠点としての機能の強化				
	商店街の活性化に関する取り組み		[電線類の地中化・街並み景観等の調整・検討] ⇒ [事業着手]		
	活性化に寄与するエリア整備 まちのにぎわいと商店街の	■ピッコロ・スクエア周辺		[調査・検討・協議] ⇒ [事業実施]	
		■セントラル・クロスポイント周辺		[調査・検討・協議] ⇒ [事業実施]	
		■大山駅前周辺		[調査・検討・協議] ⇒ [事業実施]	
		■都税事務所周辺		[調整・検討・協議] ⇒ [施設等の更新に合わせた整備誘導]	
	■適切な土地利用の誘導				
	地域の実情に応じた、まちづくりルールの導入		[地区計画等の調整・検討・導入・運用]		
	駅舎・鉄道敷地の整備		[鉄道立体化の取り組み状況に応じた対応]		

※東京都が作成した「踏切対策基本方針」において、大山駅付近の踏切は、平成 37 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切として指定されています。

主なまちづくり内容		スケジュール（平成 26～45 年度）		
		短期 （～H27 頃）	中期 （H28～32 頃）	長期 （H32～45 頃）
横断的な整備方針	■防災まちづくりの推進			
	耐震化・不燃化などの防災まちづくり	【「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の実施】 【その他の防災まちづくりの推進】		
	延焼遮断帯の整備 （補助 26 号線の整備）	【調査・検討・沿道まちづくりと一体となった整備】		
	■環境に配慮したまちづくりの推進			
	市街地再開発事業等における環境に配慮した建築物の整備	【環境に配慮した建築物の整備誘導】		
	敷地内緑化の推進	【敷地内緑化の整備誘導】		

（20 年間のスケジュールの設定理由：本計画の上位計画となる「板橋区都市計画マスタープラン」では、概ね 20 年後の将来像を見据えた計画の策定を行っており、本計画も 20 年後を見据えた計画とします。）

■巻末資料

大山まちづくり総合計画策定の経緯

時期	経緯
H21.6	「大山駅周辺地区まちづくり協議会」を設立 ※「大山駅周辺地区まちづくり協議会」は、町会・商店街推薦委員、公募委員によりスタートした協議会です。
↓	・活動内容：協議会：47回（分科会含む） 見学会：2回 まちづくり懇談会：6回 まちづくりアンケート：3回 まちづくりニュース：9回
H24.3	協議会から区へ「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」を提言
↓	大山駅周辺地区まちづくり調査・検討（区による）
H26.1	・大山まちづくりのお知らせ1号の発行 「大山まちづくり総合計画（案）」のお知らせ
H26.1	・パブリックコメント H26.1. 6 パブリックコメント開始 H26.1.15 説明会① 熊野地域センター（レクリエーションホール） H26.1.17 説明会② グリーンホール（601会議室） H26.1.18 説明会③ グリーンホール（1階ホール） H26.1.27 パブリックコメント終了（意見：20件 意見提出者：19名）
H26.3	・大山まちづくりのお知らせ2号の発行 「パブリックコメントの主な意見の概要と区の考え方」のお知らせ
H26.3	「大山まちづくり総合計画」の決定

■ 巻末資料

用語集（掲載順）

No.	用語	内容	ページ
1	大山の地名の由来	出典： 板橋区教育委員会発行「文化財シリーズ第81集 板橋の地名」	－
2	千川上水	1696年（元禄9年）に本郷・下谷・浅草方面の飲料水及び、沿川への農業用水供給のために作られた約30kmの水路のこと。現在、本地区では地下に埋設された水路となっています。	3
3	不燃化	建築物の更新の際に燃えにくい建物へ建て替えを行うこと。例えば、鉄筋コンクリート造、鉄骨造、建物の防火性能を強化した木造に建替えること。	6,10,17,31,38
4	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活を営む上での物理的、制度的、社会的及び心理的な障壁（バリア）をつくらないとともに取り除くこと。	7,16
5	新たな防火規制	知事が指定する災害時の危険性が高い地域について、建築物の不燃化を促進し建築物の耐火性能を強化することを目的に創設された制度のこと。	7,31
6	地区計画	都市計画法で定められたまちづくりの手法のひとつで、まとまりのあるいくつかの町丁目や街区、あるいは共通の特長をもっている地域ごとに良好な環境を整備・開発・保全するための計画のこと。	7,16,25,28,29,36,37
7	一時避難場所	避難場所へ避難する前に、近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所、又は避難者が避難のために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する公園、学校のグラウンド、社寺境内地などのこと。	10,27,31
8	帰宅困難者	地震等の影響で交通機関の運行に支障が生じ、帰宅手段が閉ざされてしまった人々のこと。	10,31
9	耐震化	建築物の補強等により地震に対する安全性の向上を図ること。	10,13,17,31,38
10	交通結節点	鉄道駅やバスターミナルのような、異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎができる施設・場所のこと。	13,14,16,19,20,23,25,26,37
11	ヒートアイランド現象	都市部において郊外部よりも気温が高くなる現象のこと。	13,17
12	ポケットパーク	小規模な公有地や民有地で整備する公園的な憩いの空間のこと。	17
13	透水性舗装	雨水を積極的に地中に浸透させることを目的とした道路舗装のこと。	17,31
14	保水性舗装	雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路に水をまいたときのように、道路の表面温度を低下させることができる道路舗装のこと。	17
15	開かずの踏切	ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上の踏切のこと。	18,19,21,34
16	特定整備路線	災害時、市街地の延焼を遮断し、避難や救助活動の空間ともなる防災上効果の高い都市計画道路のこと。	22
17	ペDESTリアンデッキ	地上より上で高架により接続された歩行者専用通路のこと。上空で鉄道駅の入り口から周辺建物の入り口等へとつながっている場合が多い。	22
18	市街地再開発	低層で木造住宅等が密集した地区などにおいて、土地の合理的で健全な高度利用と都市機能の更新を図り、災害に強い安全で快適なまちをつくりだす事業のこと。	25,26,34,38
19	ゲリラ豪雨	近年増加傾向にある狭い範囲で局地的に発生する豪雨のこと。	30,31

大山まちづくり総合計画

平成 26 年 3 月発行
編集 板橋区都市整備部拠点整備課
〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号
T E L : 03-3579-2449
メール : kyoten@city.itabashi.tokyo.jp

刊行物番号

2 6 - 1 5



いきいき暮らす
緑と文化のまち“板橋”

板橋区

