# 2. 大山駅周辺地区の現況と課題

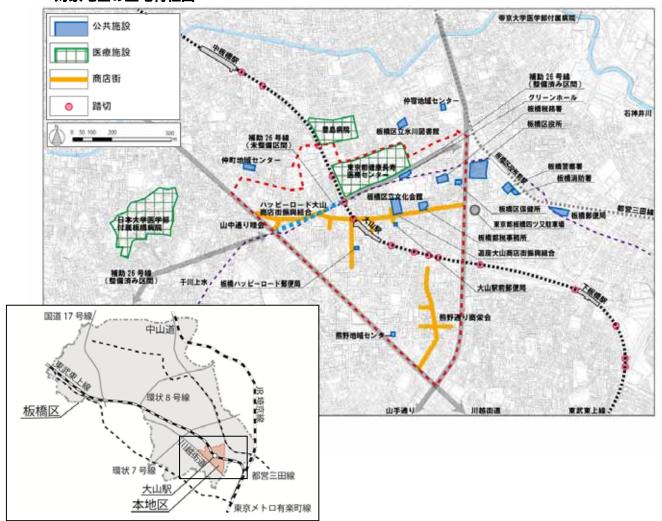
# (1) 大山駅周辺地区の立地特性

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\*(暗きょ)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

### 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

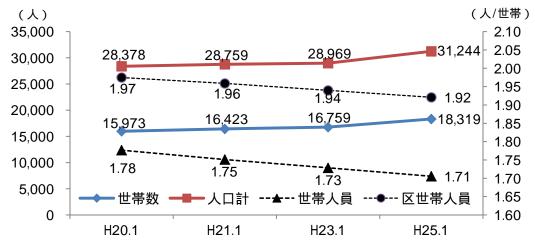
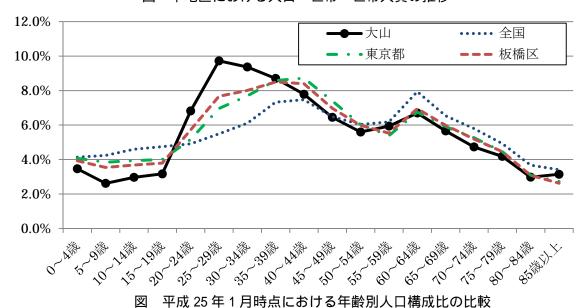


図 本地区における人口・世帯・世帯人員の推移



資料:総務省統計局、東京都の人口(推計)、板橋区の統計

### 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。



資料:東武鉄道

# (3) 上位計画・関連計画における位置づけ

## 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

## 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。

## 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、避難や消火活動等を行う上でも有効な空間となることが期待できる。

## 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。

### 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。

## 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	・駅周辺や沿道のにぎわいのある土地利用の推進
取り組み・方策	・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

### 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

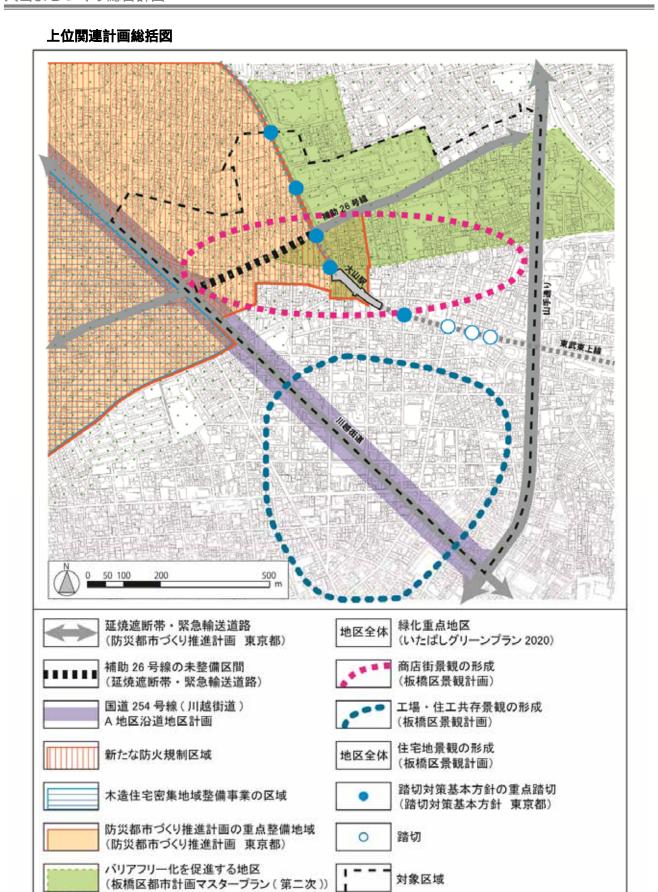
- ○循環型社会を実現するまち
- ○健康に暮らせる生活環境が快適なまち
- ○自然環境と生物多様性を保全するまち
- │○「環境力」を高め 環境・経済・社会が調和するまち

### 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。

#### 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。



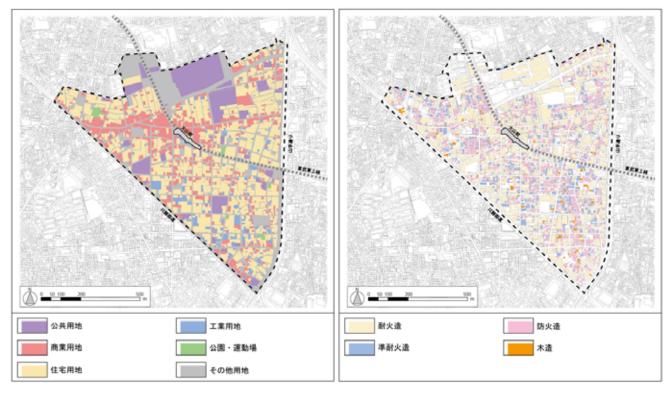
エコロジカルネットワークエリア (いたばしグリーンプラン 2020)

# (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	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 主要構造部が不燃材料でできているもの 防火被覆した木造
木構造	防火造	柱及びはりが木造で、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。

#### 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

#### 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

### 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

### 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