

第5章



エリア別都市づくりの方針

- 1 エリア別都市づくりの基本的な考え方
- 2 エリア別都市づくりの方針

5 エリア別都市づくりの方針

エリアの特徴から多様な価値・魅力を創造する 8つのエリア別都市づくりの方針

エリア別都市づくりの 基本的な考え方

- ▶各エリアの方針だけではなく、隣接するエリアや隣接自治体との連携を意識した「地域の価値を最大化する『板橋都市デザイン』」を進める
- ▶重点的な都市づくりを推進する地区を「都市づくり推進地区」として位置づける

エリア別都市づくりの 方針

- ▶8つのエリア別都市づくりの方針
 - ▶板橋・大山エリア
 - ▶大谷口・向原エリア
 - ▶上板橋・常盤台エリア
 - ▶徳丸・西台エリア
 - ▶赤塚・成増エリア
 - ▶新河岸・高島平エリア
 - ▶坂下・舟渡エリア
 - ▶小豆沢・志村エリア

1 エリア別都市づくりの基本的な考え方

1-1 基本的な考え方

エリア別の都市づくりでは、将来像・3つの都市像の実現に向けて、各エリアの特徴から多様な価値・魅力を創造し、各エリアの課題に対応したきめ細やかな都市づくりを実現するための方針を定めます。

「地域の価値を最大化する『板橋都市デザイン』」の考え方をもとに、地域資源や道路、鉄道、河川などの都市軸、駅を中心とした拠点などの都市機能などは、エリアを超えてつながり、広い範囲に影響を与えることを踏まえ、各エリアの方針だけではなく、隣接するエリア、隣接自治体との連携を意識した都市づくりに取り組むことが重要です。

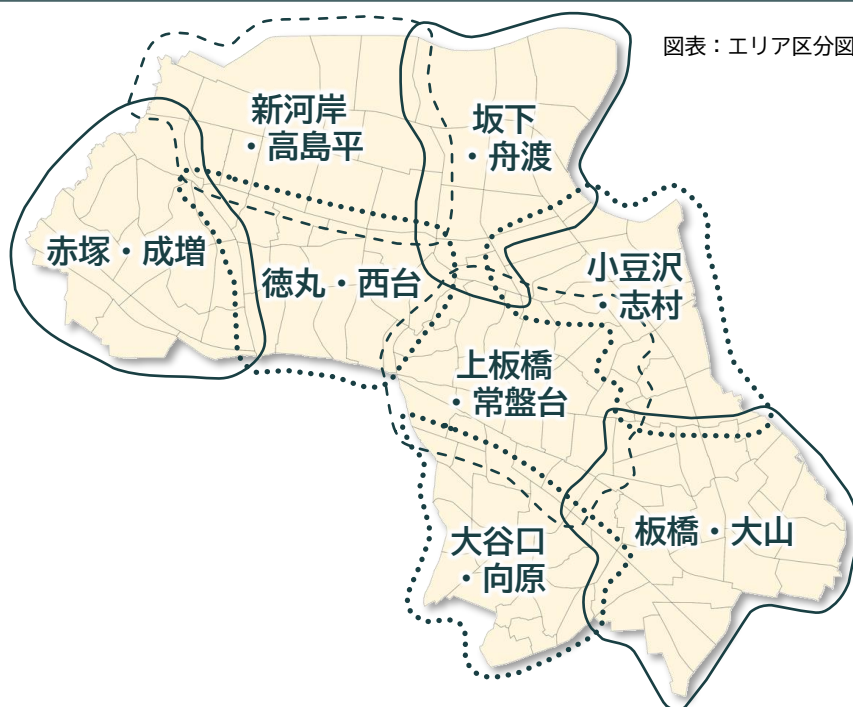
隣接する北区・豊島区・練馬区、埼玉県戸田市・和光市における都市づくりの方向性と協調し、連携を図りながら、相互の特徴や地域資源を活かした都市づくりを進めます。



図表：隣接自治体の拠点との関係

1-2 エリア区分の考え方

8つのエリア区分は、地域活動やコミュニティのまとまりを基本とし、幹線道路などの都市構造、土地利用のゾーン、鉄道駅の利用圏などを考慮して設定しています。

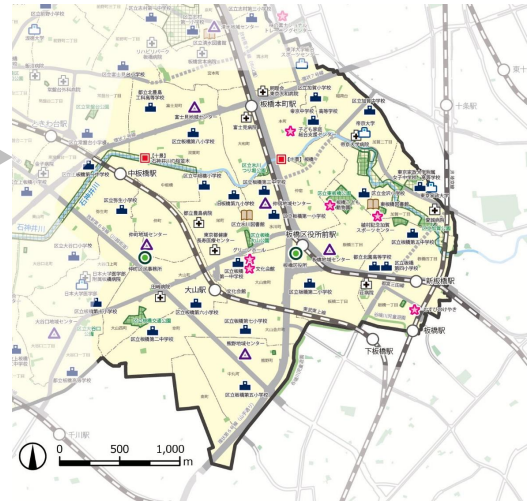


エリア区分	町丁目	鉄道駅	掲載ページ
板橋・大山	板橋一～四丁目、稲荷台、大山金井町、大山町、大山西町、大山東町、加賀一・二丁目、熊野町、幸町、栄町、中板橋、仲宿、中丸町、仲町、氷川町、富士見町、双葉町、本町、南町、大和町、弥生町	板橋駅、板橋区役所前駅、板橋本町駅、下板橋駅、新板橋駅、大山駅、中板橋駅	p 104
大谷口・向原	大谷口一・二丁目、大谷口上町、大谷口北町、小茂根一～五丁目、桜川一～三丁目、東新町二丁目、東山町、向原一～三丁目	小竹向原駅	p 119
上板橋・常盤台	上板橋一～三丁目、東新町一丁目、常盤台一～四丁目、中台一～三丁目、前野町一～六丁目、南常盤台一・二丁目、若木一～三丁目	上板橋駅、ときわ台駅	p 129
徳丸・西台	大門、徳丸一～八丁目、西台一～四丁目、四葉一・二丁目	東武練馬駅	p 141
赤塚・成増	赤塚一～八丁目、赤塚新町一～三丁目、成増一～五丁目、三園一丁目	下赤塚駅、地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅、成増駅	p 151
新河岸・高島平	新河岸一～三丁目、高島平一～九丁目、三園二丁目	新高島平駅、高島平駅、西台駅、西高島平駅	p 162
坂下・舟渡	相生町、坂下二・三丁目、蓮根一～三丁目、東坂下二丁目、舟渡一～四丁目	浮間舟渡駅、蓮根駅	p 174
小豆沢・志村	小豆沢一～四丁目、泉町、大原町、坂下一丁目、清水町、志村一～三丁目、蓮沼町、東坂下一丁目、宮本町	志村坂上駅、志村三丁目駅、本蓮沼駅、	p 185

1-3 エリア別都市づくりの方針の構成

【エリアの現状と特徴】

エリアの魅力・つよみを活かした都市づくりを推進していくために、エリアの特徴である歴史・文化・自然や人口・土地利用の現状を整理し、公共施設などの地域資源を示します。



エリアの現状図
(例：板橋・大山エリア)

【エリアの都市づくりの課題】

区民や事業者などと都市づくりを進めるにあたっての課題認識を共有するため、現状を踏まえ、各エリアが直面する課題を示します。

各エリアの課題に対応したきめ細やかな都市づくりを実現するため各エリアの考え方を示します。

【土地利用の方針】

第3章で示した土地利用の方針について、各エリアの特徴を踏まえた考え方を示します。

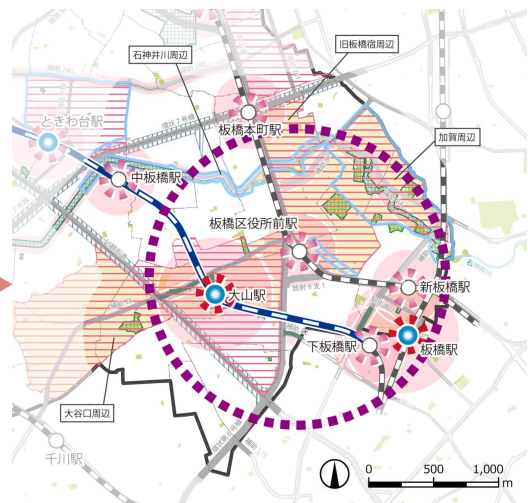
【都市空間整備の方針】

第4章で示した分野別都市づくりの方針について、各エリアの特徴を踏まえた考え方を示します。

【都市づくり推進地区】

これからの20年間で優先的に取組を推進する地区として、都市づくりを展開する方針とその具体的な取組内容を示します。

- ▶ 都市計画が定められている地区
- ▶ 都市計画を定める予定のある地区
- ▶ 既に都市づくりを推進している地区
- ▶ 今後都市づくりを推進していく予定のある地区
- ▶ 鉄道駅などの各エリアの拠点



エリアの都市づくり推進地区図
(例：板橋・大山エリア)

2 エリア別都市づくりの方針

2-1 板橋・大山エリア

2-1-1 板橋・大山エリアの現状と特徴



1 エリアのなりたち

- ▶江戸時代から中山道の板橋宿や加賀藩下屋敷などにより繁栄し、戦後は駅を中心に商店街が形成されました。
- ▶加賀藩下屋敷跡地の一部に陸軍板橋火薬製造所が設置され、ものづくり産業（光学・印刷など）が集積する原点となりました。
- ▶JR 埼京線、都営三田線、東武東上線の3路線の7つの駅があり、官公庁や多様な都市機能が集中し、区の中核を担う中心市街地として発展しています。



木曽街道板橋之駅 天保6（1835）年
出典：常設展示図録／板橋区郷土資料館

2 都市活動

- ▶区の地域資源や魅力を体験できる板橋区民まつりなどの多彩なイベントは、交流人口の拡大やにぎわいの創出、区のブランド形成に繋がっています。
- ▶地域の魅力を高める「加賀まちづくり協議会」やにぎわいのまちづくりをめざす「（仮称）板橋駅西口周辺エリアプラットフォーム」や商店街・町会・有志による地元団体が取り組む「大山駅周辺エリアマネジメント」、大学との協働事業などの取組が盛んです。



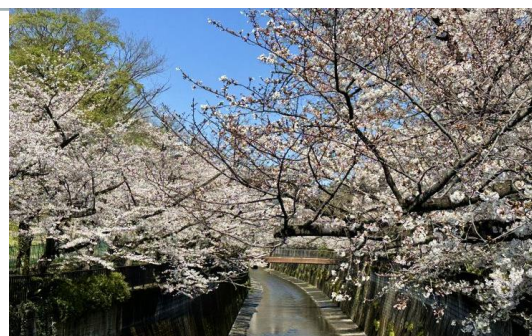
板橋区民まつり



加賀まちづくり協議会

3 環境と自然環境

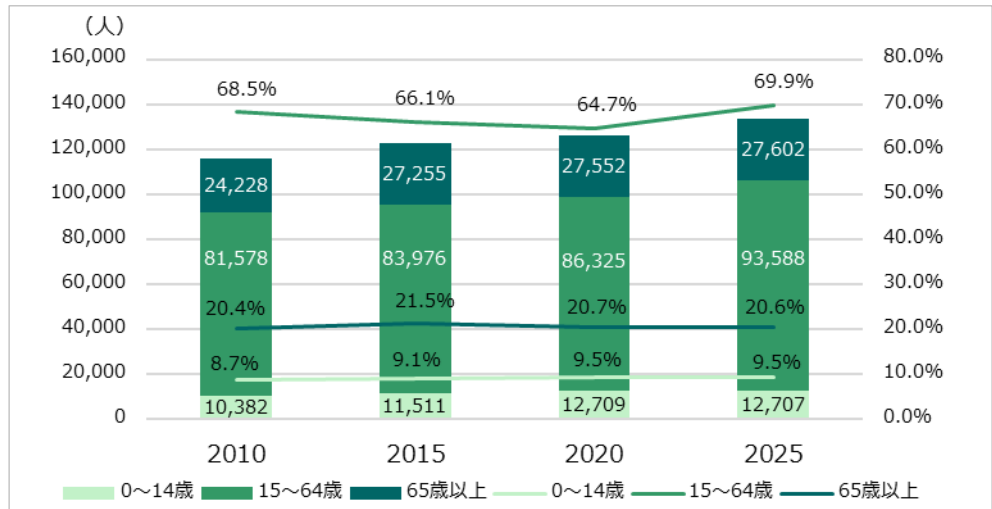
- ▶エリアの中心を石神井川が流れ、沿川の桜並木は美しい景観を形成しています。また、旧中山道や板橋宿、加賀藩下屋敷跡、近代の産業遺産（板橋区史跡公園（仮称））など、文化資源に恵まれ、かつての面影を感じられるエリアです。



石神井川の桜並木（板橋十景）

4 居住者像（人口・世帯）

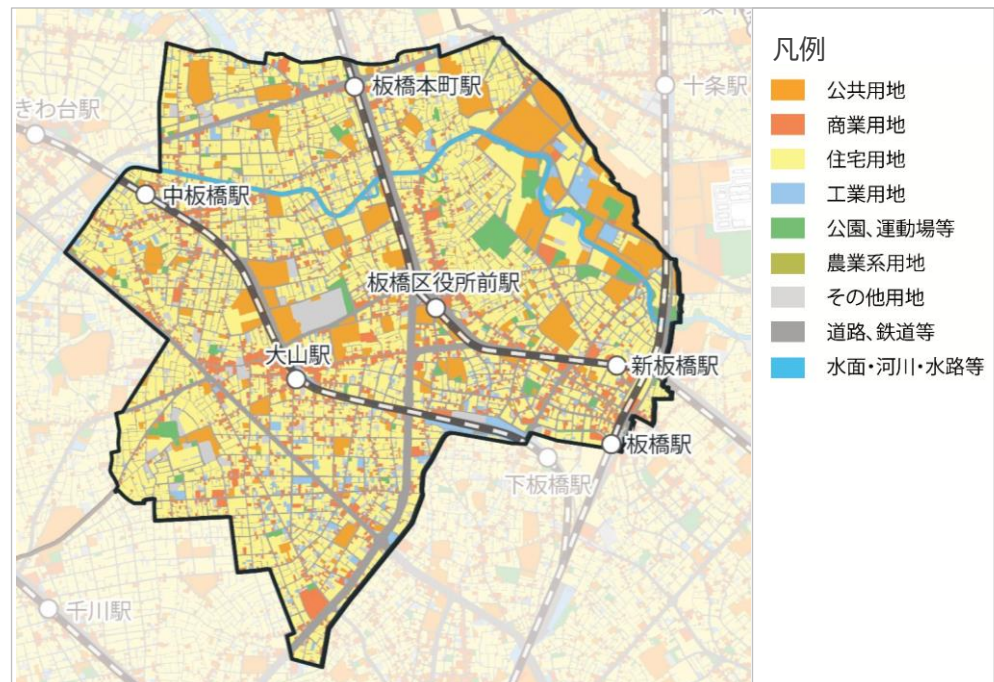
- ▶最も人口が多いエリアであり、人口密度も高く、日中の流入も見られるエリアです。
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて、人口は約12%増加しており、特に年少人口、生産年齢人口が増加しています。
- ▶他エリアと比べて、世帯構成では、65歳以上の世帯員のいる世帯の割合が低い一方で、単身世帯の割合が高く若い単身世帯が多いと考えられるエリアです。



図表：年齢3階級別の人口推移（板橋・大山エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶官公庁・教育文化施設・厚生医療施設などの公共用地や住商併用建物を含む商業用地の土地利用割合が区全体と比較して高く、多様な土地利用が混在する中でも、公共公益施設が集積する利便性の高いまちといえます。
- ▶建物棟数が区内で最も多く、高度利用も進んでおり、高密度な市街地を形成しています。



図表：土地利用現況図（板橋・大山エリア）出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



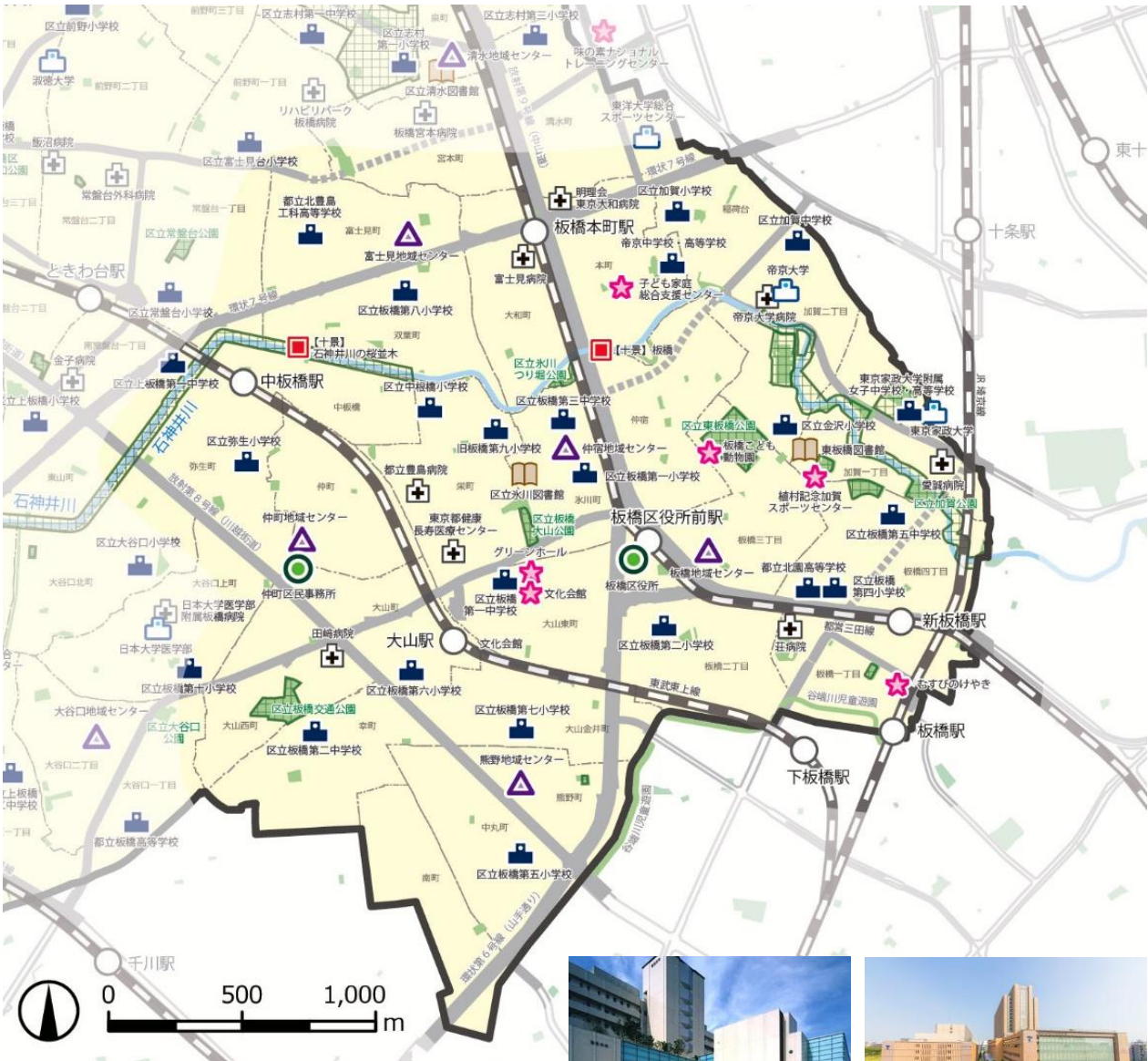
区子ども家庭総合支援センター／本町



区立グリーンホール／栄町



東京都健康長寿医療センター／栄町



- | | | | |
|--|--------------|--|---------------|
| | 区役所・支所・区民事務所 | | 町丁目境 |
| | 地域センター | | 都市計画道路 |
| | 小・中学校 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 大学 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 病院 | | 河川・池等 |
| | 図書館 | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 板橋十景 | | |
| | その他 | | |



都立豊島病院／栄町



京大板橋キャンパス／加賀二丁目



東京家政大学／加賀一丁目

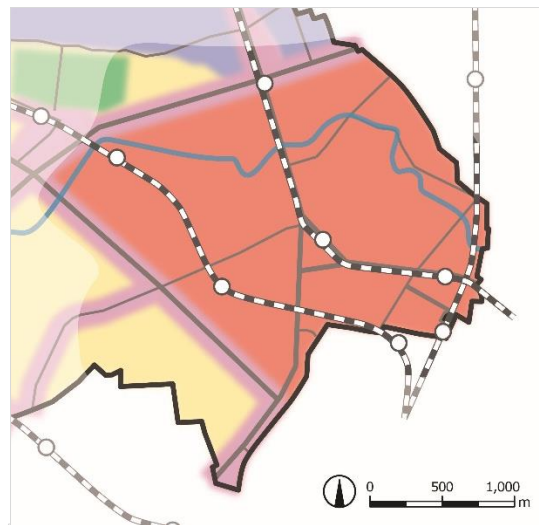
2-1-2 板橋・大山エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶不燃化の促進		●		●	●
板橋駅周辺や大山駅周辺、大谷口周辺（大山西町）では、建築物などの不燃化や共同化の促進とともに、道路整備による安全で良質な市街地を形成する必要があります。					
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
仲宿や弥生町、大谷口周辺（大山西町）の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶水害リスクへの対応				●	●
石神井川や谷端川緑道沿いには集中豪雨による氾濫などの浸水が想定される場所があるため、水害リスクへ対応する必要があります。					
▶帰宅困難者対策の推進					●
区外からの来街者や都心・副都心から埼玉県方面への帰宅困難者の発生が見込まれるため、一時的に帰宅困難者を受け入れる空間や備蓄の確保などを図る必要があります。					
▶幹線道路沿道の整備			●	●	●
放射第8号線（国道254号・川越街道）や環状第7号線沿道では、周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。					
▶公共施設の再整備	●			●	●
公共施設・区有地が多く存在する本エリアでは、公共施設の再整備が都市づくりと連動することで、行政機能の充実や多世代・多文化共生、子育て・若者の活動支援、高齢者福祉への対応、新たな文化創造、コミュニティ活性化など、多様化するニーズに対応し、多くの人に親しまれる施設の適正配置・複合化・多機能化を図る必要があります。					
▶公共施設・地域資源を活用した回遊性向上	●	●	●	●	
官公庁・医療・文化施設などの公共機能が多く立地することから、公共施設・地域資源、駅まち空間、歩行者空間などの公共空間の充実・活用による回遊性の向上を図る必要があります。加賀周辺では、にぎわいのある旧中山道沿いの仲宿商店街や板橋宿不動通り商店街などのほか、近代化遺産群などの点在する観光資源を活用した回遊・活動を創出していく必要があります。					
▶東武東上線の立体化との一体的な都市づくり	●	●	●	●	●
踏切遮断による渋滞や地域分断の解消、乗換え利便性の向上を図るため、東武東上線の連続立体交差事業にあわせた沿線の都市づくりを進めるとともに、拠点の形成や駅前広場の整備、にぎわいの維持・形成を図る必要があります。					
▶公共交通の維持・充実			●		
補助第26号線の整備を契機としたバス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによるエリア内外を結ぶ公共交通の利便性向上を図る必要があります。					
▶身近なみどりやオープンスペースの整備	●	●		●	
公園面積、緑被率が区内で最も小さいことから、商店街や住宅地、公共空間などの街並みと調和した身近なみどりやオープンスペースの整備が必要です。					
▶住宅と工場の共存	●			●	
住宅と工場が混在する地域では、住環境と既存工場などの操業環境の共存を図る必要があります。					
▶商店街のにぎわいの形成・景観の向上	●			●	
商店街のにぎわいや景観を維持・向上させるため、にぎわいの軸としてふさわしい街並みの形成を図る必要があります。					

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

- ▶都市機能の更新を図り、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの多様な都市機能が集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、中高層建築物を主体とした活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。
- ▶加賀周辺では、職と住の調和した良好な市街地環境の形成を図り、教育・医療・福祉機能の充実を進めるとともに、地域に不足している飲食店や買い回り店舗などの商業機能や文化機能を誘導します。
- ▶熊野町周辺では、住商工の立地が継続し、発展していくために交通利便性の高さといと・モノが集積する都市型産業の強みを活かした、住宅と工場が共存する土地利用の調和を図ります。
- ▶主要な公共施設の再整備では、必要な都市機能集積に資する機能を誘導します。



【土地利用方針図】

- : 都市機能集積ゾーン
- : 生活利便性向上ゾーン
- : 多様なくらしが共生するゾーン

生活利便性向上ゾーン

- ▶幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- ▶多様な土地利用が共存する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。
- ▶中丸町・南町周辺は、隣接するゾーンの街並みとの調和により、中高層建築物の良好な市街地環境を誘導します。
- ▶中丸町周辺では、住商工の立地が継続し、発展していくために交通利便性の高さといと・モノが集積する都市型産業の強みを活かした、住宅と工場が共存する土地利用の調和を図ります。

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、都市の魅力を際立たせる多様な機能の集積を図るとともに、石神井川の美しい桜並木などの自然要素や加賀藩の歴史要素、個性豊かな商店街の文化要素などの地域資源と質の高い公共空間整備が融合し、住み、働き、訪れる人が区内を巡り、愛着を育むことができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアでは、拠点形成や市街地再開発事業*などにあわせて、地域に必要な都市機能を誘導するとともに、道路や駅前広場、公園、オープンスペースといった公共空間整備を進め、官民が連携して連続的・一体的な都市空間を形成します。
- ▶本エリアの東武東上線沿線では、大山駅付近の連続立体交差事業などにより都市基盤が更新された都市空間を見据え、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮するなど、これからの地域活性化にも結び付く都市空間の形成を官民が連携して推進します。
- ▶本エリアでは、鉄道駅や商業集積地、官公庁・医療・文化施設などの公共機能の集中によるひとの移動や滞在、活動の多様性を活かし、官民が連携し、さらなる回遊と活動を生み出す都市空間を形成します。
- ▶旧保健所跡地では、地域の文化・交流ニーズへの対応、機能の充実化と災害対応力の強化、地域経済と社会の活性化の実現を見据え、日常的なにぎわいや交流を創出する拠点の整備を推進します。
- ▶旧板橋第四中学校の跡地活用では、交流・学び・スポーツ・防災を一体的・有機的につなげ、多様な人々の居場所や魅力的な施設の整備に向けた検討を推進します。



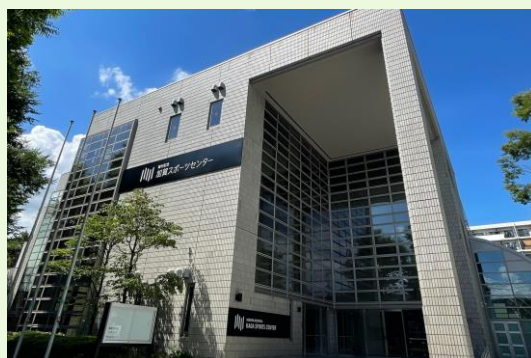
板橋（板橋十景）／本町付近



板橋区役所（本庁舎南館・北館）／板橋二丁目



区立文化会館／大山東町



区立植村記念加賀スポーツセンター／加賀一丁目

- ▶旧板橋第三小学校の跡地活用では、地域の課題である防災面や広場機能の継続、集会機能の展開を含めた施設整備の検討を推進します。
- ▶区立グリーンホールでは、地域と資源との連携の視点をもって、高齢・障がい・福祉の総合的・包括的支援拠点の整備を推進します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である豊島区・北区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアは、区内で最も緑の少ないエリアであることを踏まえ、整備中の板橋区史跡公園（仮称）や区立東板橋公園などの拠点と、石神井川沿いの桜並木や区立谷端川児童遊園などとのみどりのつながりに配慮し、回遊できるみどりと水のネットワークを形成します。
- ▶整備中の板橋区史跡公園（仮称）や区立板橋交通公園、区立東板橋公園などの特色ある公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みの調和やみどり空間のつながりを推進します。
- ▶自然・歴史・文化などの地域資源を保全・活用するとともに、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮したみどりの創出を図ります。



石神井川／本町付近



区立谷端川児童遊園／板橋一丁目付近



区立加賀公園（再整備予定）／加賀一丁目



区立東板橋公園（板橋こども動物園）／板橋三丁目



区立板橋交通公園（再整備予定）／大山西町



区立氷川つり堀公園／氷川町

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第8号線（国道254号・川越街道）、放射第9号線（国道17号・中山道）、環状第6号線、環状第7号線の主要幹線道路とともに補助第26号線、第73号線、第82号線、第87号線、第240号線の整備を推進し、沿道の都市づくりとあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶本エリアでは、補助第26号線の都市計画道路の整備とともに、東武東上線（大山駅付近）の連続立体交差事業の着実な推進を図り、鉄道立体化に合わせた側道や歩行空間の整備を各主体と連携しながら進めます。
- ▶板橋駅や大山駅の駅前広場は、人々が集い、滞留し、行き交う地域交通結節点としての機能・空間の充実を図るとともに、駅周辺では、鉄道駅と地域が一体となった「駅まち空間」をデザインし、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる公共空間の整備を推進します。
- ▶本エリアでは、JR埼京線や都営三田線、東武東上線の各駅から公共施設や商店街、公園など様々な拠点につながり、歩きたくなるウォーカブルなまちの形成を促進します。



むすびのけやき（JR埼京線板橋駅前広場）



YUME パーク大和町（交差点）



東武東上線大山駅・踏切

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、地域特性に応じた良好な住環境の形成を図ります。
- ▶加賀一丁目・二丁目周辺では、地域住民が主体となって継承してきた豊かなみどりと高質なマンションの景観を保全し、安心・安全な住環境の形成を図ります。
- ▶エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）や川越街道の歴史とともに発展してきた区を代表する商店街のにぎわいと活力を維持しながら、徒歩圏で複数の駅が利用できる利便性を活かした生活圏の充実を図り、さらなる回遊性の向上による観光・交流の発展を図ります。
- ▶本エリアでは、東京都健康長寿医療センターや都立豊島病院、帝京大学医学部病院などの高度な医療や災害時の拠点となる病院の立地継続・機能充実を図り、いきいきと健康的にくらせる地域づくりを進めます。



加賀の高質なマンション



中板橋駅の商店街

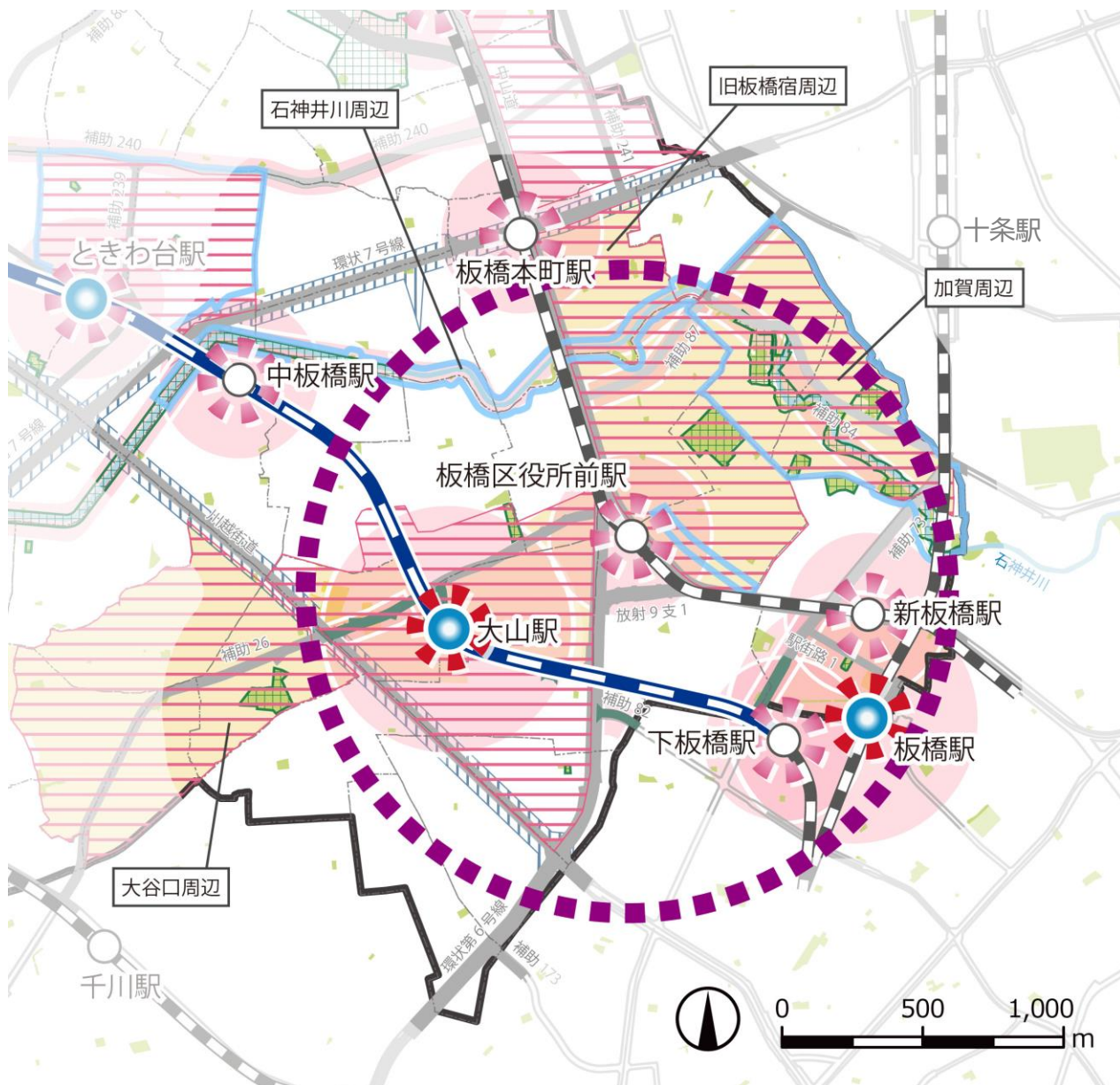
安心・安全分野

- ▶本エリアは、官公庁や医療施設が集積しているため、災害時に防災拠点機能が維持・継続できるよう都市基盤整備を推進します。
- ▶大山駅周辺や中板橋駅周辺、放射第9号線（国道17号・中山道）沿道の木造住宅の密集地においては、補助第26号線、補助第87号線の整備や細街路の拡幅、建築物の不燃化の促進などにより、延焼を防ぎ、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶震災や火災延焼、集中豪雨などによる内水氾濫の複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶放射第8号線（国道254号・川越街道）や環状第7号線沿道では、沿道地区計画などに基づき、道路交通騒音の対策や改善を促進します。



木造住宅の密集地

3 都市づくり推進地区



- | | | | |
|--|-----------|--|---------------|
| | 都市づくり推進地区 | | 都市計画道路 |
| | 都市拠点 | | 事業中 |
| | 生活の拠点 | | 完了 |
| | 都市機能中枢域 | | 未着手 |
| | 市街地再開発事業 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 地区計画 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 沿道地区計画 | | 水辺(河川等) |
| | 景観形成重点地区 | | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | 地域交通結節点 | | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／板橋・大山エリア

都市づくりの展開方針	取組内容
都市機能中枢域	
都市機能の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶複数の拠点駅や商店街、観光・交流の拠点、公園、大学、行政機能、大学病院などの多様な機能が立地する特徴を活かし、商店街や石神井川などを軸とした回遊性の向上を図ることで、居心地よく、歩きたくなる、板橋区の顔となる魅力的なまちを形成します。 ▶都市機能中枢域内の生活の拠点では、それぞれの地域課題の解決とともに、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの多様な都市機能の集積、交通結節機能の向上を図り、質の高いオープンスペース整備などによる安全な歩行・滞留空間の創出のため、周辺環境に配慮した適切な高度利用や土地利用の誘導による拠点を形成します。
板橋駅西口周辺	
板橋ブランドを牽引する都市の玄関口の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市拠点に位置づけられている板橋駅西口周辺では、JR 埼京線、都営三田線、東武東上線の3線が集まる地域であり、近代産業の歴史や多様な人々が集まる文化、新しい都市開発が重なり、新たな価値が生まれていることから、官民で連携した都市空間の整備や公共空間の活用により、新たな魅力を創出・発信する板橋ブランドを牽引する都市づくりを推進します。 ▶板橋駅西口周辺地区まちづくりプランに基づき、板橋駅西口駅前広場の再整備、板橋駅板橋口地区と板橋駅西口地区の市街地再開発事業を推進し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新や居住機能の強化を図ります。 ▶板橋駅西口周辺では、地区計画に基づき、地域特性に応じた共同建替えや協調建替えを促進し、安全で快適な居住環境の整備・充実を図り、区の玄関（ゲート）にふさわしい個性と魅力ある市街地の実現をめざします。
板橋駅西口周辺における多様な機能を持つ拠点との連携	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域交通結節点に位置づけられている板橋駅の周辺では、ひと中心の板橋駅西口駅前広場の再整備を推進し、豊かな緑の整備と都市型災害に対応した2つの市街地再開発事業が一体となった誰もが快適な公共空間の形成を図ります。 ▶板橋駅、新板橋駅、下板橋駅の3駅間では、駅周辺のにぎわいの形成、歩行空間の再整備によるウォークアブルな駅まち空間を整備し、進化・多様化するモビリティの活用などによる板橋駅西口周辺全体における回遊性の向上を図るとともに、加賀や旧板橋宿など観光・交流などの多様な機能を持つ周辺の拠点との連携を図ります。 ▶板橋駅板橋口地区公益エリアとともに、市街地再開発事業・駅前広場・ハイライフプラザと一体的なエリアマネジメントを推進し、官民が連携し、駅まち空間の形成や公共空間の利活用、維持管理などに取り組みます。

大山駅周辺	
大山駅周辺地区における都市づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市拠点に位置づけられている大山駅周辺では、都市基盤の更新や都市機能の再編に合わせ、個性豊かな商店街のにぎわいや文化施設の立地といった駅周辺の特徴を活かした、だれもが訪れたい、歩きたい、住みたい文化・交流拠点の形成を進めます。 ▶大山まちづくり総合計画などに基づき、補助第26号線の整備、大山駅駅前広場の整備、大山町クロスポイント周辺地区と大山町ピッコロ・スクエア周辺地区の市街地再開発事業、東武東上線（大山駅付近）の連続立体交差事業を推進し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。また、地区計画に基づき、商店街の健全なにぎわいと魅力的な街並みの維持・形成、市街地の安全性の向上を図ります。 ▶区立文化会館などの公共施設の更新・再編が行われる際には、商店街のにぎわいと文化・交流機能が大きく発展し、大山駅付近の都市基盤の更新との相乗効果により、回遊性が向上した活気に満ちたまちの形成を図ります。
駅前広場の整備と駅まち空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域交通結節点に位置づけられている大山駅周辺では、補助第26号線と大山駅をつなぐ駅前広場（区画街路第9号線）を整備し、地域交通結節機能の向上を推進します。また、補助第26号線や駅前広場の整備にあわせてバス事業者と協議を行い、バスの利便性の向上を図ります。 ▶駅前広場の整備を契機として、土地利用の転換や土地の合理的かつ健全な高度利用により都市機能の再編を図り、商店街の回遊の起点となる駅前にふさわしいにぎわいを形成します。また、鉄道事業者や開発事業者と連携し、居心地のよい、歩いてくらしやすい都市空間の創出や進化・多様化するモビリティの活用により、鉄道駅と地域が一体となった駅まち空間を形成します。
東武東上線の立体化の促進	<ul style="list-style-type: none"> ▶東武東上線（大山駅付近）の連続立体交差事業の着実な推進を図ります。鉄道附属街路や補助第26号線の整備を進め、安全な市街地の形成を図ります。 ▶鉄道の立体化とあわせて都市づくりを行い、地域分断の解消や踏切遮断が原因の交通渋滞を解消し、新たな交流とにぎわいを生み出します。
大山町クロスポイント周辺地区及び大山町ピッコロ・スクエア周辺地区におけるにぎわい・交流拠点の促進	<ul style="list-style-type: none"> ▶市街地再開発事業により創出された公共空間を多様な活動の場として活用できるよう、エリアマネジメントを推進し、民間活力を活かした地域団体などによるにぎわい・交流の拠点形成を促進します。
板橋キャンパスの再整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶東京都健康長寿医療センター周辺では、東京都の板橋キャンパス再編整備による医療と福祉やコミュニティの拠点を形成する中で、公共空間の活用や土地の利活用に関して、隣接する区立大山公園との連携を東京都に働きかけます。

▼板橋区役所前駅周辺	
板橋区役所前駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている板橋区役所前駅周辺では、公共施設の再整備、災害時の業務機能や行政機能の維持、代替機能の確保を図ります。
▼板橋本町駅周辺	
板橋本町駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている板橋本町駅周辺では、駅周辺と放射第9号線（国道17号・中山道）や環状第7号線沿道に商業・生活支援機能の集積を誘導し、生活の拠点としてふさわしいにぎわいの創出を図ります。
▼大谷口周辺（大山西町）	
木造住宅密集地域における良好な住環境の整備と防災性の向上	▶大谷口周辺（大山西町）の木造住宅が密集する地域においては、地区計画や新たな防火規制区域などに基づき、細街路の拡幅、住環境の改善や不燃化を促進し、避難しやすく災害に強い都市機能の整備を推進します。
不燃化の促進	▶放射第8号線（国道254号・川越街道）や環状第7号線に囲まれた区域では、新たな防火規制区域の指定を行い、建築物の不燃化を促進することで、燃え広がらない安心して暮らせるまちの形成を図ります。
区立板橋公園の再整備	▶旧大山小学校跡地や周辺の道路との一体整備により、地域の防災性の向上や地域コミュニティの拠点を形成し、「モビリティコミュニケーションが結ぶ、人、街、みどり」をコンセプトとした特色ある公園づくりと管理運営に取り組むことで、新たな地域の魅力を創出させ、地域の核として波及させていきます。
▼下板橋駅周辺	
下板橋駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている下板橋駅周辺では、隣接する豊島区とのつながりを活かしながら、周辺の都市計画道路の整備とあわせて、商業環境や生活利便性を向上させる土地利用を誘導し、暮らしを支える拠点の形成を図ります。
▼新板橋駅周辺	
新板橋駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている新板橋駅周辺では、近接する駅とのつながりを活かし、駅まち一体の空間整備や移動環境の充実、近隣の商店街におけるにぎわいの形成を促すことで、ウォーカブルで生活利便性の高い拠点の形成を図ります。

▼中板橋駅周辺	
中板橋駅周辺の 生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている中板橋駅周辺では、商店街の連続性の確保や石神井川の緑を活かし、生活の拠点としてふさわしいにぎわいの維持・形成を図ります。
不燃化の促進	▶中板橋駅周辺の木造住宅密集地域においては、新たな防火規制区域の指定などの多様な手法により、建築物の不燃化を促進することで、防災性の向上を図ります。
東武東上線の 沿線まちづくり	▶中板橋駅付近では、周辺の立体化の進捗状況を見極めながら関係機関と協議を行い、立体化を促進するための検討を図ります。
▼加賀周辺	
景観に配慮した ゆとりある良好な 開発の誘導	▶加賀周辺では、地区計画や景観形成重点地区などによる景観に配慮した都市づくりを促進するとともに、まちづくり協議会との事前協議により、地域が望む良好な開発の誘導を図ります。
近代化遺産を活用した 板橋区史跡公園（仮称）の 整備	▶旧野口研究所・旧理化学研究所板橋分所・区立加賀公園では、近代化・産業遺産の保存・活用を図り、板橋区史跡公園（仮称）の整備を進めます。 ▶ものづくり産業のブランド発信拠点として、近代化・産業遺産を活用した（仮称）産業ミュージアムの整備を図ります。
歴史文化資源を活用した 回遊性の向上と 街並み・景観の形成	▶加賀周辺では、板橋区史跡公園（仮称）の整備、区立東板橋公園、植村記念加賀スポーツセンターにより、歴史文化資源を活用した街並みを形成します。 ▶板橋区史跡公園（仮称）やその周辺では、緑陰空間やオープンスペースの整備・保全を行い、グリーンインフラの機能を拡充するとともに、外国人観光客をはじめ、そこを訪れるすべての人にとって分かりやすい屋外サインの整備を進め、回遊性・滞留性の向上と交流・観光振興を促進します。
▼旧板橋宿周辺	
旧中山道沿いの 商店街振興と防災性の向上	▶本町や仲宿、板橋三丁目などでは、地区計画に基づく災害時の緊急車両の通行や歩行者の避難経路を確保するための道路空間の拡充を図るとともに、新たな防火規制区域に基づき、建替えにあわせた不燃化を促進します。 ▶旧中山道沿いの商店街では、地区計画に基づく店舗誘導を行い、景観形成重点地区の指定による区民主導の景観都市づくりに取り組むことで、旧中山道板橋宿の歴史・文化的な景観資源を有する魅力ある商店街の維持・発展を図ります。
▼石神井川周辺	
石神井川周辺の 景観の形成・回遊性の向上	▶河川軸に位置づけられている石神井川周辺では、地区計画や景観形成重点地区による景観に配慮した良好な開発の誘導を図ります。 ▶石神井川周辺は、景観資源である桜並木や歴史資源を活かした回遊性の向上を図るため、誰でも歩きやすい沿川の整備・保全・機能向上を図ります。

都市計画道路

<p>補助第 26 号線沿道 (放射第 8 号線 (国道 254 号・川越街道) ~ 東武東上線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特定整備路線である補助第 26 号線の整備では、延焼遮断帯の形成や緊急車両の通行、避難路の確保による防災性向上を図るため、沿道建築物の共同化を促進するとともに、都市計画道路の整備を促進します。 ▶ 市街地再開発事業や連続立体交差事業との相乗効果により、ウォーカブルな公共空間の整備を推進します。 ▶ 東京都と連携し、工事着手前の道路事業用地の活用を推進します。
<p>補助第 73 号線沿道 (放射第 9 号線 (国道 17 号・中山道) ~ 豊島区境)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特定整備路線である補助第 73 号線と補助第 82 号線の整備を促進します。 ▶ 補助第 82 号線沿道では、不燃化促進事業などによる沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を図ります。
<p>補助第 82 号線沿道 (環状第 6 号線 (山手通り) ~ 豊島区境)</p>	
<p>補助第 240 号線沿道 (放射第 9 号線 (国道 17 号・中山道) ~ 補助第 86 号線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「東京における都市計画道路の整備方針 (案)」で優先整備路線 (第五次事業化計画) に選定されている補助第 240 号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取組を進めます。 ▶ 大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。
<p>補助第 87 号線沿道 (放射第 9 号線 (国道 17 号・中山道) ~ 補助第 84 号線 (加賀学園通り))</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「東京における都市計画道路の整備方針 (案)」で優先整備路線 (第五次事業化計画) に選定されている補助第 87 号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取組を進めます。 ▶ 医療ネットワークの形成や延焼遮断帯形成による防災性の向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。

2-2 大谷口・向原エリア



2-2-1 大谷口・向原エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶戦後、急速に宅地化が進展したことで密集したまちが形成され、高度経済成長期には、公営団地が建設されました。
- ▶長らく鉄道空白地帯でしたが、昭和58（1983）年に東京メトロ有楽町線が開通し、小竹向原駅が開業したことで、都心へのアクセス利便性の高いまちとして発展しました。



向原住宅（昭和39（1964）年頃）
出典：板橋区公文書館所蔵向原地区写真資料

2 都市活動

- ▶区立小茂根図書館ではミニボローニャブックフェア（世界の絵本展）や「えいごでおはなし会」などのイベントが開催され、親子で楽しめる学びや体験ができる場となっています。
- ▶エリア西部には板橋区と練馬区にまたがる運動施設を備えた都立城北中央公園や区立上板橋体育館・温水プールがあり、運動を楽しめる施設が充実しています。
- ▶日本大学医学部附属板橋病院、心身障害児総合医療療育センターなどの大規模な医療機関が立地しており、居住と健康・福祉が共存しています。



区立小茂根図書館（世界の絵本展）／小茂根一丁目



日本大学医学部附属板橋病院（災害拠点病院）
／大谷口上町

3 環境と自然環境

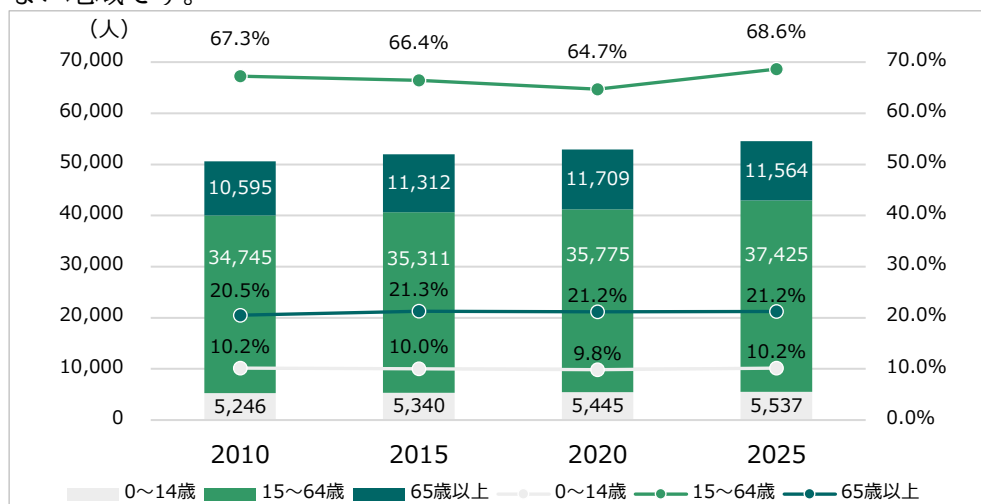
- ▶エリアの北側を東西に石神井川が流れており、練馬区との区境に広がる都立城北中央公園（みどりの拠点）とともに、水とみどりの環境を形成しています。
- ▶氷川神社、安養院、茂呂遺跡、御嶽神社などの歴史資源が楽しみ、区立茂呂山公園などの桜のみどころもあるエリアです。



安養院／東新町

4 居住者像（人口・世帯）

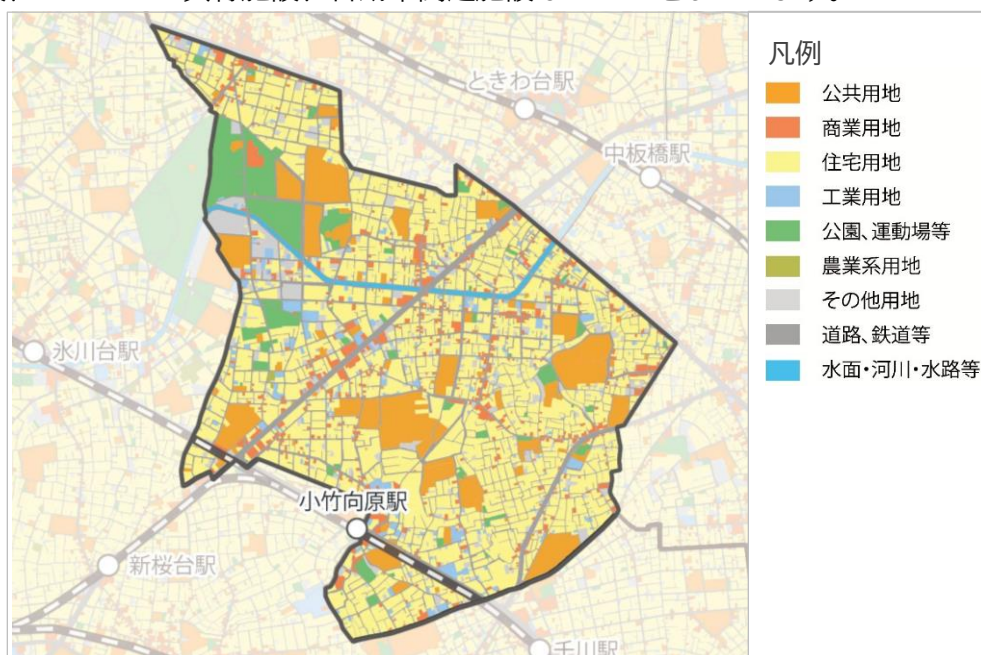
- ▶人口密度は区全体よりやや高い地域です。生産年齢人口の割合が区全体よりやや高く、老年人口、年少人口の割合はやや低い地域です。
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて人口は5.6%増加していますが、増加率は区全体の平均よりも低い水準です。
- ▶世帯構成では、概ね区全体と同様の傾向にありますが、65歳以上の世帯員のいる世帯の割合は比較的少ない地域です。



図表：年齢3階級別の人口推移（大谷口・向原エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶日本大学医学部附属板橋病院や東京武蔵野病院、心身障害児総合医療療育センターなどが立地していることから、厚生医療施設や教育文化施設などの公共用地の土地利用割合が高く、居住と福祉・医療が共存する地域です。
- ▶沿道地区計画が定められている環状第7号線沿いには、中高層マンションやロードサイド型の商業施設、スポーツ・興行施設、自動車関連施設などが立地しています。



図表：土地利用現況図（大谷口・向原エリア）出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



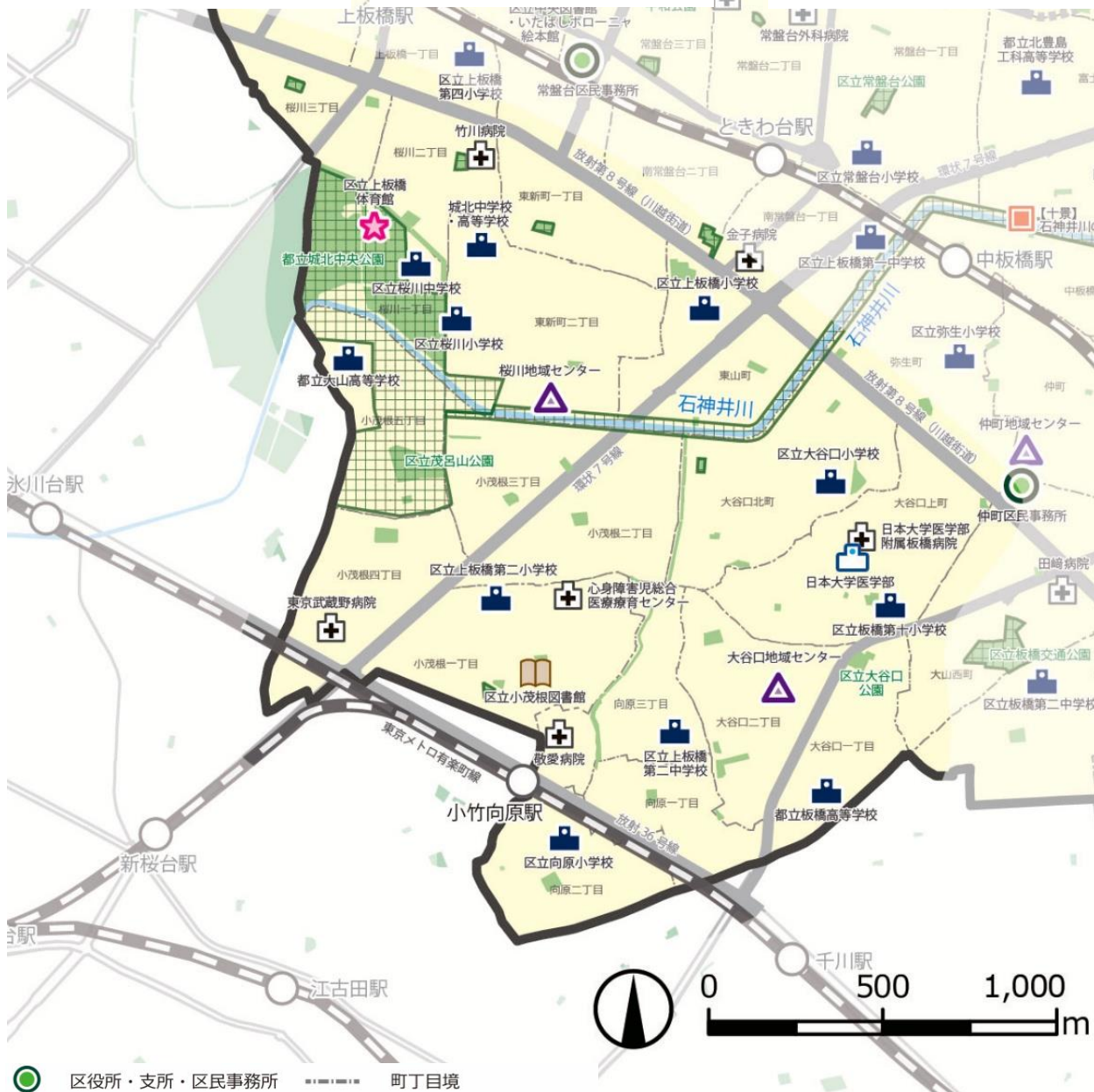
都立城北中央公園／桜川一丁目付近



石神井川／小茂根五丁目付近



区立上板橋体育館／桜川一丁目



区立小茂根図書館／小茂根一丁目

2-2-2 大谷口・向原エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
<p>▶不燃化の促進</p> <p>大谷口周辺では、建築物などの不燃化や共同化の促進とともに、道路整備による安全で良質な市街地を形成する必要があります。</p>		●		●	●
<p>▶木造住宅の密集地の改善</p> <p>大谷口北町や大谷口二丁目、東山町周辺の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物が多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。</p>				●	●
<p>▶土砂災害への対応</p> <p>土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。</p>		●			●
<p>▶水害リスクへの対応</p> <p>石神井川沿川には集中豪雨による氾濫などの浸水が想定される場所があるため、水害リスクへの対応する必要があります。</p>				●	●
<p>▶災害拠点の整備</p> <p>都立城北中央公園、大規模病院、公社向原住宅などの災害拠点の整備による、地域の安全性向上を図る必要があります。</p>				●	●
<p>▶幹線道路沿道の整備</p> <p>放射第8号線（国道254号・川越街道）・環状第7号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。</p>			●	●	●
<p>▶公共交通の維持・充実</p> <p>相対的に公共交通サービス水準が低い地域の改善を図るとともに、補助第26号線の整備を契機としたバス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによるエリア内外を結ぶ公共交通の利便性向上を図る必要があります。</p>			●		
<p>▶小竹向原駅周辺の利便性の向上</p> <p>小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）は、商業施設などの生活利便施設が不足していることやバス路線の接続が悪いため、生活の拠点としての利便性向上を図る必要があります。</p>	●		●	●	
<p>▶身近なみどりやオープンスペースの整備</p> <p>都立城北中央公園（エリア内は公園の一部）があるものの、公園面積、緑被面積は小さいことから、住宅地、公共空間などの街並みと調和した身近なみどりやオープンスペースの整備が必要です。</p>	●	●		●	
<p>▶健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備</p> <p>都立城北中央公園や区立上板橋体育館などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境を更に活かし、今まで以上に公園や運動施設の活用を図る必要があります。</p>		●		●	

2-2-3 大谷口・向原エリアの都市づくりの方針

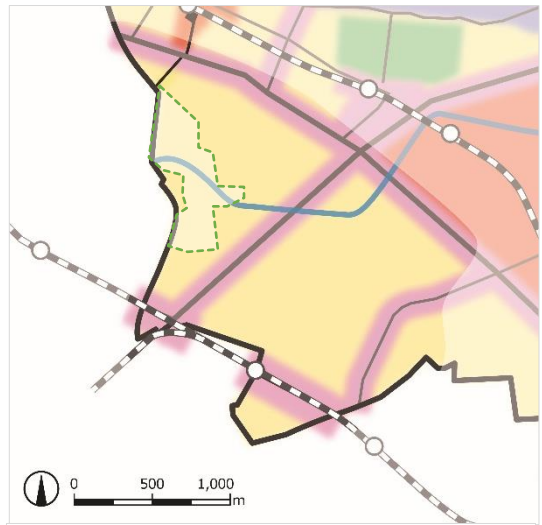
1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

- ▶ 幹線道路沿道や小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）周辺では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能や文化教育機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- ▶ 多様な土地利用が共存する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。
- ▶ 向原周辺では、交通利便性の高さを活かし、身近なくらしを支える商業機能や文化教育機能の充実による魅力的な住環境の形成を図ります。



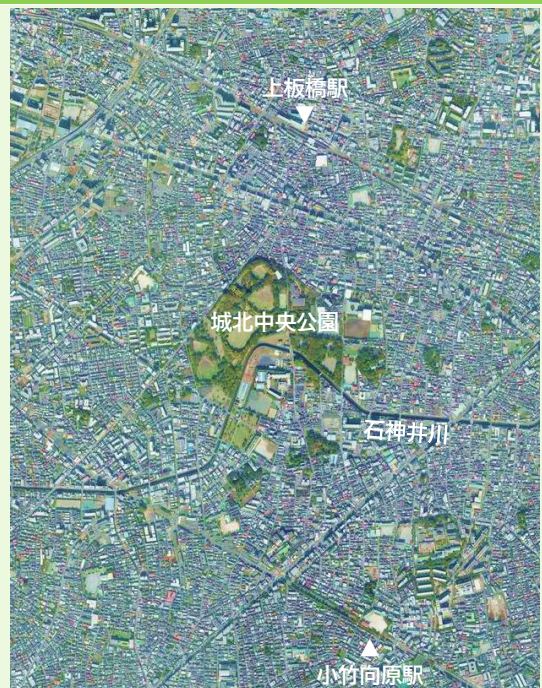
【土地利用方針図】

- 生活利便性向上ゾーン
- 多様なくらしが共生するゾーン
- みどりの拠点となる公園

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶ 本エリアでは、都立城北中央公園や石神井川の自然要素や寺社・遺跡などの歴史要素、居住と福祉・医療が共存する文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、多様な世代が安心していつまでも住み続けたいと感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶ 都立城北中央公園周辺では、補助第234号線の整備にあわせてみどりがつながる街並み形成を図るとともに、東武東上線上板橋駅や東京メトロ小竹向原駅（有楽町線・副都心線・西武有楽町線）との回遊性・滞留性のあるネットワークにより、区民や来訪者が日常的に健康・スポーツの交流活動ができ、災害時には避難場所として安全に避難できる環境整備を推進します。



都立城北中央公園・東武東上線上板橋駅
・東京メトロ有楽町線小竹向原駅周辺
出典：地理院地図（電子国土WEB）

- ▶東京メトロ小竹向原駅（有楽町線・副都心線・西武有楽町線）周辺では、区内随一の高い交通利便性を活かした交通結節機能の充実による回遊性の向上や多様化するニーズに対応した都市機能を誘導するとともに、地域の自然・歴史・文化と調和した放射第 36 号線沿道の街並みを形成します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である練馬区・豊島区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、都立城北中央公園を核として、石神井川とのネットワークを形成し、健康・スポーツの交流活動や災害時の避難場所としての多様な機能を向上させることで、生活の質を高めるみどり空間を形成します。
- ▶都立城北中央公園や区立茂呂山公園など魅力ある公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みの調和やみどり空間のつながりを推進します。
- ▶自然・歴史・文化などの地域資源を保全・活用するとともに、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮したみどりの創出を図ります。



区立茂呂山公園／小茂根五丁目



区立大谷口公園／大谷口一丁目

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、鉄道路線の結節点である東京メトロ小竹向原駅（有楽町線・副都心線・西武有楽町線）や放射第 8 号線（国道 254 号・川越街道）、環状第 7 号線、放射第 36 号線、補助第 26 号線、補助第 234 号線沿道の都市づくりとあわせて、区内外に安心・安全・快適に移動できる交通ネットワークを形成します。
- ▶本エリアでは、交通結節機能やモビリティハブなどにより、バス路線や進化・多様化するモビリティなどが連携・充実することで、公共交通の利便性の向上を図り、鉄道駅や商業施設、医療施設、介護施設などの日常生活を支える地域の交通環境の構築を推進します。



小竹向原駅前／向原二丁目付近

- ▶本エリアでは、みどり豊かな都立城北中央公園から石神井川の軸と上板橋駅や小竹向原駅、大学施設などの様々な拠点につながり、歩きたくなるウォーカブルなまちの形成を促進します。

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、地域特性に応じた良好な住環境の形成を図ります。
- ▶本エリアでは、都立城北中央公園の豊かなみどりや運動施設、落ち着いた街並みを活かし、健康的でゆとりやうるおいがある住環境の形成を図ります。
- ▶本エリアでは、日本大学医学部附属板橋病院をはじめとする高度な医療や災害時の拠点となる病院の立地継続・機能充実を図り、いきいきと健康的にくらせる地域づくりを進めます。



公社向原住宅／小茂根一丁目・向原三丁目

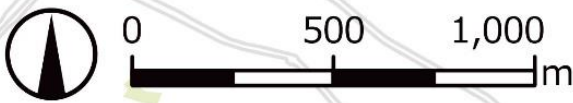
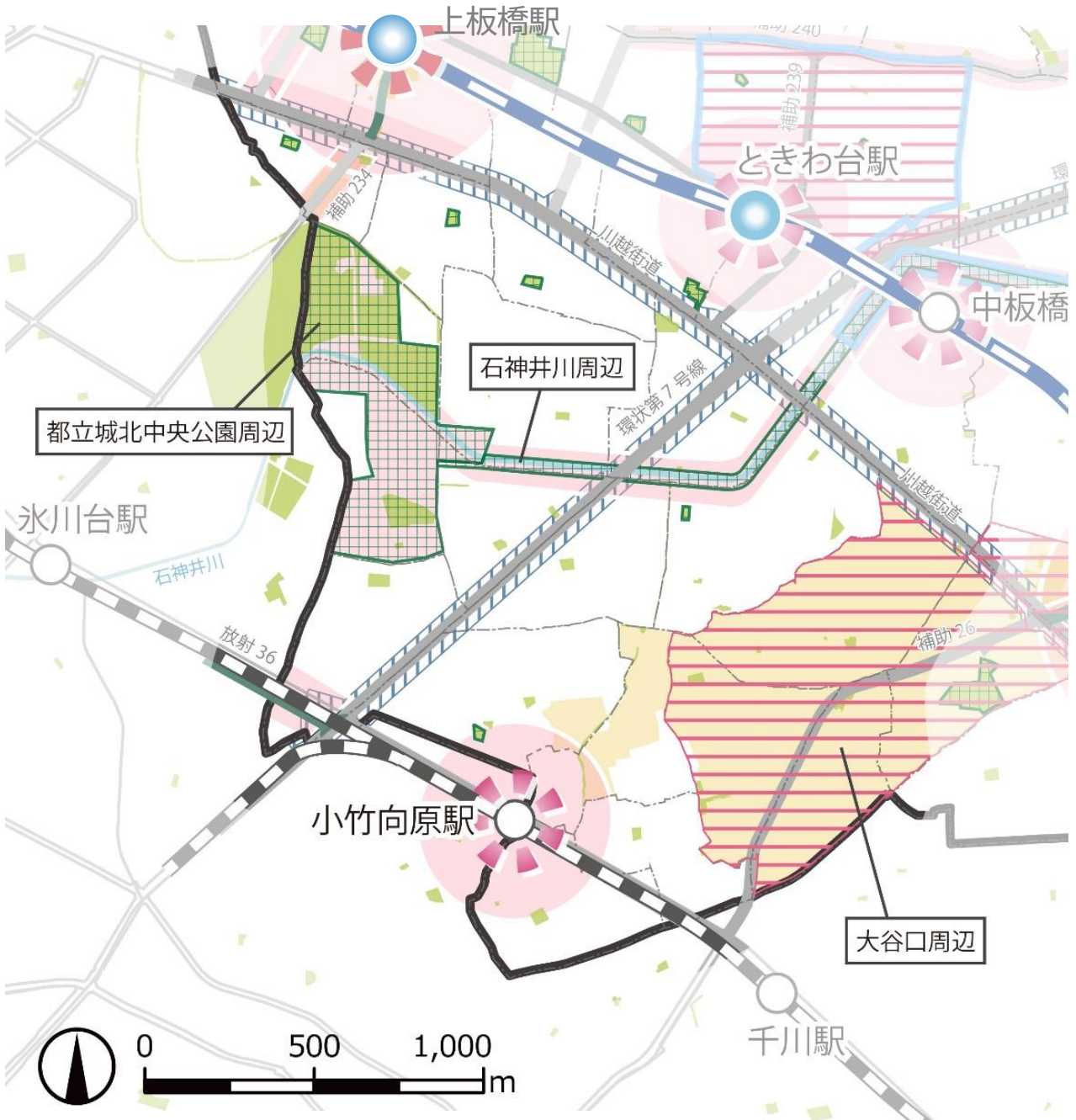
安心・安全分野

- ▶本エリアの大谷口周辺や東山町周辺の木造住宅の密集地においては、細街路の拡幅、住環境の改善、建築物の不燃化の促進などにより、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶集中豪雨などによる土砂災害のリスクを抑える都市基盤整備や、災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。
- ▶がけ地における宅地造成については、適切な擁壁の設置や安全対策を指導し、防災性の向上を図ります。
- ▶震災や火災延焼、土砂災害、内水氾濫などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の開発誘導を図ります。
- ▶放射第8号線（国道254号・川越街道）や環状第7号線沿道では、沿道地区計画などに基づき道路交通騒音の対策や改善を促進します。



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



- | | | | |
|--|-----------|--|---------------|
| | 都市づくり推進地区 | | 都市計画道路 |
| | 都市拠点 | | 事業中 |
| | 生活の拠点 | | 完了 |
| | 市街地再開発事業 | | 未着手 |
| | 地区計画 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 沿道地区計画 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 景観形成重点地区 | | 水辺(河川等) |
| | 地域交通結節点 | | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | | | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／大谷口・向原エリア

都市づくりの展開方針	取組内容
小竹向原駅周辺	
小竹向原駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている小竹向原駅周辺では、隣接する練馬区とのつながりを協調しながら、高い交通利便性の利点を活かし、商業環境・生活利便性を向上させる土地利用を誘導し、くらしを支える拠点の形成を図ります。 ▶駅周辺のにぎわいを形成するために、公共施設の再編と連携した文化交流施設の整備や駅周辺の土地利用の転換、駅へのアクセシビリティの向上、交通結節機能のさらなる充実など、都市機能の集積をめざした総合的な都市づくりを検討します。
大谷口周辺	
木造住宅密集地域における良好な住環境の整備と防災性の向上	▶大谷口周辺の木造住宅が密集する地域においては、地区計画や新たな防火規制区域などに基づき、細街路の拡幅、住環境の改善や不燃化を促進し、避難しやすく災害に強い都市機能の整備を推進します。
不燃化の促進	▶放射第36号線や環状第7号線に囲まれた区域では、新たな防火規制区域の指定を行い、建築物の不燃化を促進することで、燃え広がらない安心して暮らせるまちの形成を図ります。
無電柱化の推進	▶日本大学医学部附属板橋病院から放射第8号線（国道254号・川越街道）及び補助第26号線に接続する区間の無電柱化を推進します。
日本大学医学部附属板橋病院の機能更新	▶日本大学医学部附属板橋病院では、高度医療を提供し、災害拠点病院としての防災性を向上させるため、地域特性を踏まえながら、地区計画などと整合を図り、周辺環境に配慮しつつ高度化を踏まえた病院施設の機能更新を促進します。
都立城北中央公園周辺	
東京都との連携による公園整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> ▶みどりの拠点に位置づけられている都立城北中央公園では、健康・スポーツ、交流機能、歴史資源、防災拠点などの多様な機能を持つ公園として整備計画が進められています。 ▶都立城北中央公園に関連する整備にあわせて、区民が日常的な健康づくりや交流活動に取り組める環境を創出できるように、地域の魅力を高める施設整備などを東京都に働きかけます。 ▶区立上板橋体育館から上板橋駅までのひとの流れや緑化空間、歩行空間などがつながる都市づくりとの連携を東京都に働きかけます。

石神井川周辺

石神井川周辺の 回遊性の向上

- ▶河川軸に位置づけられ、都市計画緑地である石神井川周辺では、官民が連携し、みどり空間を充実させることで、河川空間の魅力向上を図ります。
- ▶回遊性の向上を図るため、誰でも歩きやすい沿川の整備・保全・機能向上を図ります。

都市計画道路

放射第 36 号線沿道 (環状第 7 号線～練馬区境)

- ▶都市の骨格となる幹線道路のネットワークの形成を図るため、放射第 36 号線整備を促進します。

補助第 234 号線沿道 (放射第 8 号線 (川越街道) ～練馬区境)

- ▶「東京における都市計画道路の整備方針(案)」で優先整備路線(第五次事業化計画)に選定されている補助第 234 号線は、災害時の避難場所である都立城北中央公園への避難経路の確保や緊急車両の通行円滑化などの防災機能の向上をめざし、事業認可取得に向けて、関係機関と連携して整備を推進します。

2-3 上板橋・常盤台エリア



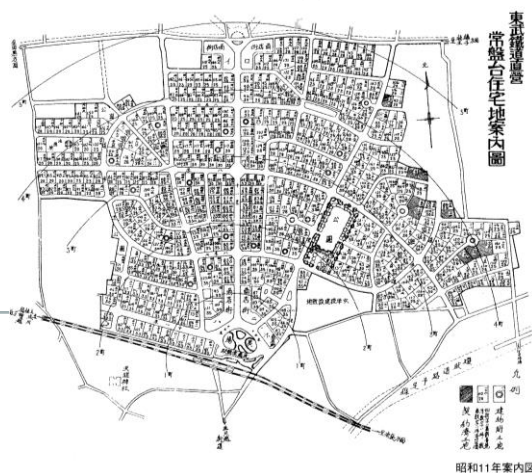
2-3-1 上板橋・常盤台エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶江戸時代、川越街道の上板橋宿を中心とした宿場町として早くから開発され、東上鉄道（現在の東武東上線）の開通とともに都市が拡大し、上板橋駅やときわ台駅周辺に商店街が形成されました。
- ▶昭和初期における田園都市構想に基づいて開発された常盤台住宅は、低層住宅地としての良好なイメージをかたちづくり、現在もなおその良好な居住環境が守られています。
- ▶東武東上線の準急が停車する上板橋駅では、池袋駅や成増駅へのアクセスが良く、幹線道路に囲まれた市街地に住・商・工が共存しています。



上板橋宿復元図（川越街道沿いの民家と畑地）
出典：いたばし大交通展



常盤台住宅地案内図（昭和11年）
出典：常盤台住宅物語

2 都市活動

- ▶区立中央図書館・いたばしボローニャ絵本館や区立教育科学館など、文化的な学びや体験ができる公共施設が立地し、親子の豊かな感性を育む個性的な公共空間や活動が充実し、周辺のまちにも好影響が広がっています。
- ▶地域の魅力を守り育てる「ときわ台しゃれまち協議会」や「中台二丁目北地区まちづくり協議会」、上板橋駅南口の新しい時代のまちづくりをめざす「かみいたねプロジェクト」、大学と区が連携した地域活動などが盛んです。

3 環境と自然環境

- ▶エリア南東部を流れる石神井川、板橋区平和公園や区立見次公園などの特徴ある公園があり、上板橋駅からは、大谷口・向原エリアにある都立城北中央公園にもアクセスできます。
- ▶常盤台一・二丁目では、特徴的な緑地（プロムナードやクルドサック、ロードベイ）が確保され、うるおいを感じる良質な街並みが形成されています。



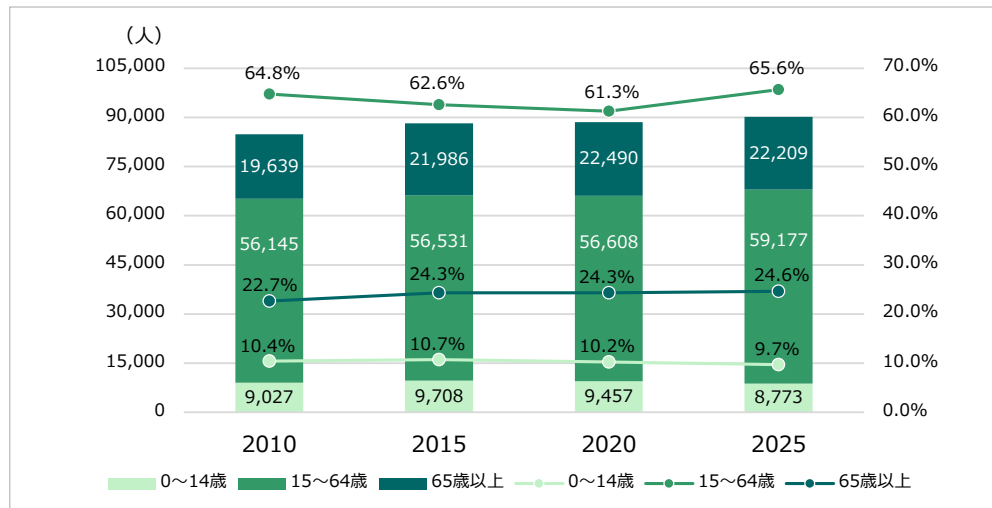
区立中央図書館・いたばしボローニャ絵本館
／常盤台四丁目



かみいたねプロジェクト

4 居住者像（人口・世帯）

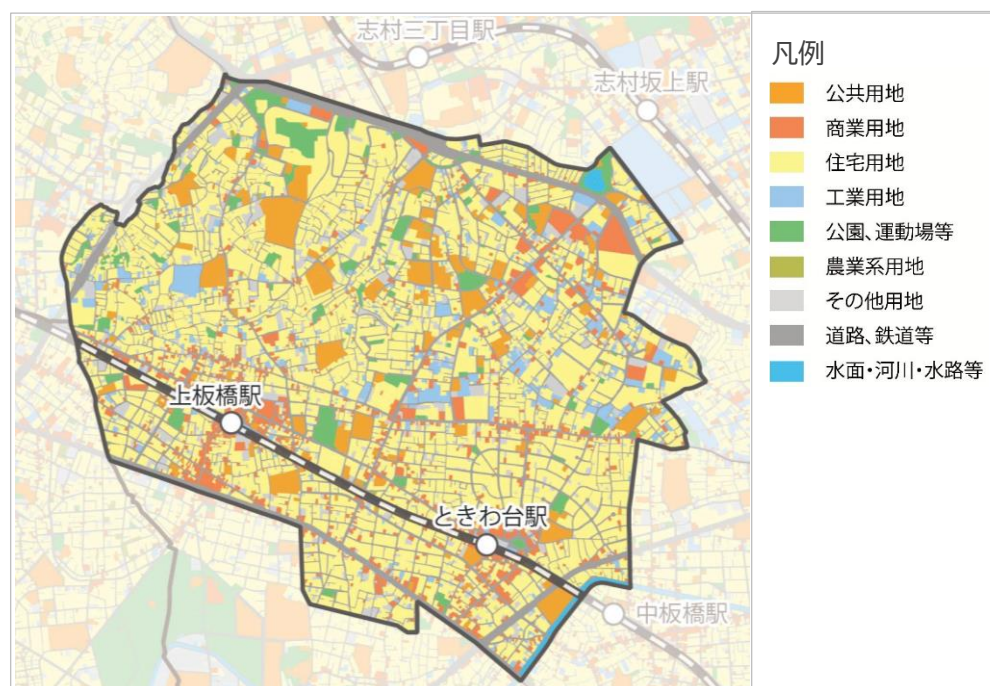
- ▶人口密度は区内で最も高いエリアです。
- ▶平成 22（2010）年から令和 7（2025）年の 15 年間で人口は約 4.0%増加していますが、年少人口は 2015 年以降減少傾向にあり、老年人口の割合は、板橋区の中でも高水準となっています。
- ▶世帯構成では、65 歳以上の世帯員のいる世帯の割合がやや高いほかは、ほぼ平均的な割合となっています。



図表：年齢3階級別の人口推移（上板橋・常盤台エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶宅地の半分以上を住宅が占めており、上板橋駅やときわ台駅を中心に、商店街が形成されています。
- ▶区全体の水準よりも住宅用地や商業用地、工業用地が占める割合が高く、中小規模の様々な用途の建物がバランスよく共存するまちとなっています。



図表：土地利用現況図（上板橋・常盤台エリア）出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



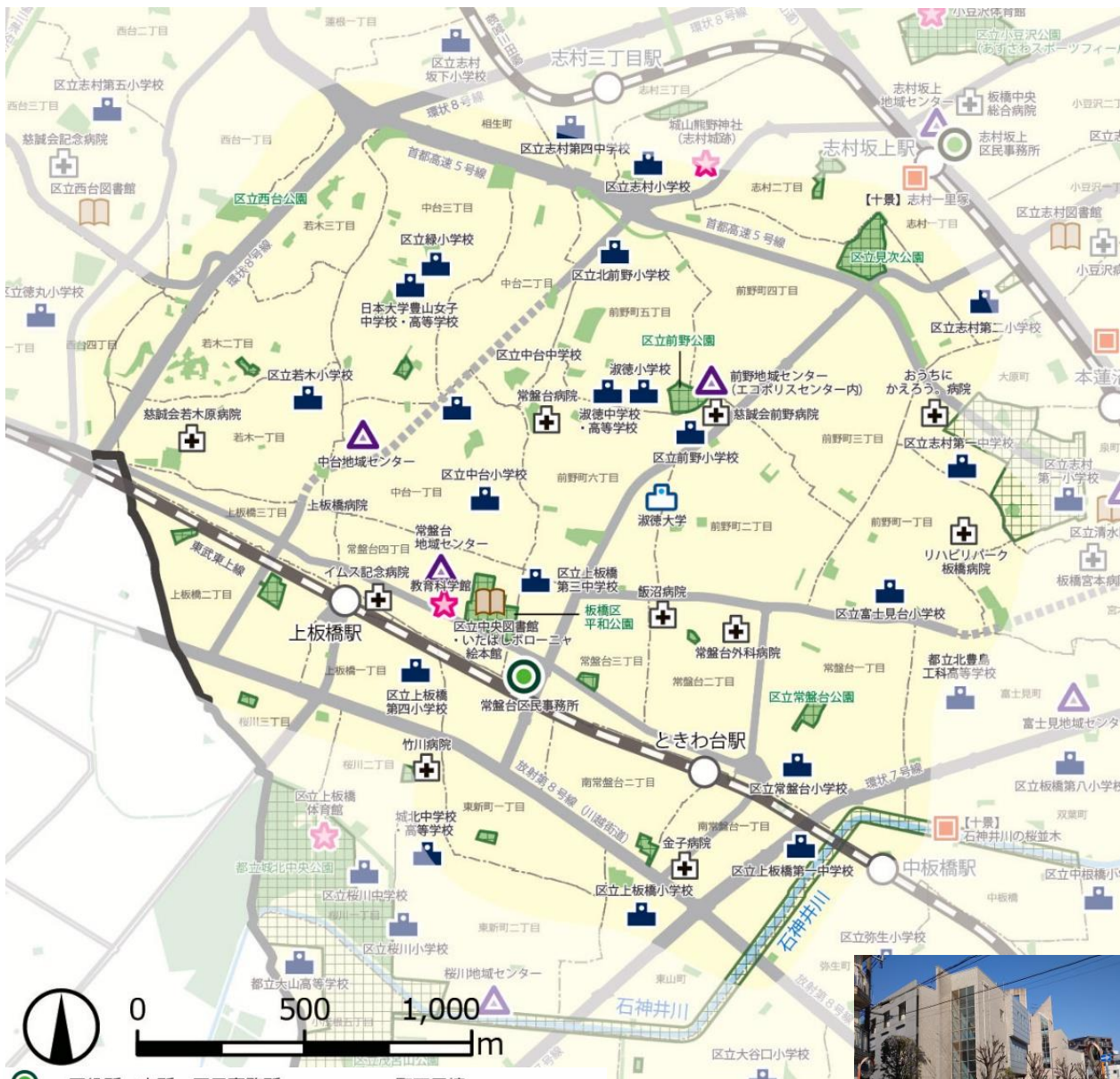
板橋区平和公園／常盤台四丁目



区立教育科学館／常盤台四丁目



淑徳大学／前野町六丁目



区立エコポリスセンター／前野町四丁目



都立城北中央公園／桜川一丁目付近

第1章

板橋区の都市を知る

第2章

都市づくりビジョン
の役割・改定背景

第3章

めざす都市の姿

第4章

分野別
都市づくりの方針

第5章

エリア別
都市づくりの方針

上板橋・
常盤台

第6章

都市デザインの
推進に向けて

資料編

2-3-2 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの主な課題

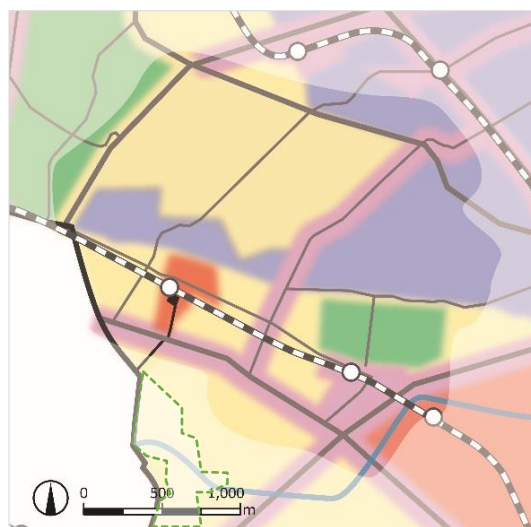
	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶木造住宅の密集地の改善 若木や上板橋の一部地域の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。				●	●
▶土砂災害への対応 崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。		●			●
▶幹線道路沿道の整備 放射第8号線(国道254号・川越街道)・環状第7号線・環状第8号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。			●	●	●
▶公共施設の再整備 公共施設・区有地が多く存在する本エリアでは、公共施設の再整備が都市づくりと連動することで、行政機能の充実や多世代・多文化共生、子育て・若者の活動支援、高齢者福祉への対応、新たな文化創造、コミュニティ活性化など、多様化するニーズに対応し、多くの人に親しまれる施設の適正配置・複合化・多機能化を図る必要があります。	●			●	●
▶公共施設・地域資源を活用した回遊性の向上 上板橋駅からときわ台駅にかけてのエリアでは、区立教育科学館や板橋区平和公園・区立中央図書館などが立地するときわ通りを軸として公共施設や地域資源、駅まち空間、歩行者空間などの公共空間の充実・活用による回遊性の向上を図る必要があります。	●	●	●	●	
▶踏切遮断による交通渋滞や地域分断の解消 踏切遮断による交通渋滞や地域分断の解消を図るため、東武東上線の立体化などの沿線の都市づくりを進めていく必要があります。	●	●	●	●	●
▶バス路線の補完と駅まち空間の充実と活用 相対的に公共交通サービス水準が低い地域の改善を図るとともに、バス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによる交通環境の改善を図る必要があります。 上板橋駅周辺の南口では、駅南北のまちが連携する駅まち空間の形成による都市機能・公共空間を充実させていく必要があります。	●		●	●	●
▶都立城北中央公園や石神井川周辺の緑化の推進 隣接エリアの都立城北中央公園や石神井川から連続する公共空間などを活かしたみどりのネットワークを充実させ、まちなかにうらおいとやすらぎを感じることができ空間形成を図る必要があります。	●	●		●	
▶高質な住宅地の景観の継承 常盤台一・二丁目周辺や中台二・三丁目周辺の良好な環境を維持してきた住宅地においては、無秩序な宅地開発などによる良好な住宅地の景観の阻害を防ぐため、良好な住宅地の景観の維持・保全の強化を図る必要があります。	●			●	
▶住商工が調和した環境を活かしたくらしの魅力創造 工場や店舗と住宅が混在する地域では、操業環境・商業環境と住環境の共存を図るとともに、住商工のバランスが取れた環境や商店街のにぎわいを活かし、魅力を創造していく必要があります。	●			●	

2-3-3 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

- ▶上板橋駅周辺では、都市機能の更新を図り、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの子育て世代をはじめとする多様な世代に必要な都市機能が集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、中高層建築物を主体とした活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。
- ▶主要な公共施設の再整備では、必要な都市機能集積に資する機能を誘導します。



【土地利用方針図】

赤色	：都市機能集積ゾーン
ピンク色	：生活利便性向上ゾーン
青色	：産業と住宅の共存ゾーン
黄色	：多様なくらしが共生するゾーン
緑色	：閑静な住宅地保全ゾーン

生活利便性向上ゾーン

- ▶幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。
- ▶上記以外の道路沿道や東武東上線ときわ台駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能の充実を図り、生活利便性の高いまちを形成します。

産業と住宅の共存ゾーン

- ▶都市型産業に配慮しつつ、中層・中高層建築物を主体に、良好な住環境の維持・創出を図り、くらしと産業が調和した働きやすく住みやすいまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- ▶多様な土地利用が共存する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。
- ▶前野町四丁目周辺は、隣接するゾーンの街並みとの調和により、中層・中高層建築物の良好な市街地環境を誘導します。

閑静な住宅地保全ゾーン

- ▶常盤台一・二丁目周辺では、伝統ある住宅地の良好な住環境を保全し、緑豊かでゆとりある低層建築物を主体としたまちを形成します。

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、東京のみどりの骨格を担う板橋崖線の地形的な自然要素や伝統ある住宅地の歴史要素、東武東上線沿線や川越街道沿道で発展した商店街の文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、身近なくらしに心の豊かさを一層感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアでは、拠点形成や市街地再開発事業などにあわせて、地域に必要な都市機能を誘導するとともに、道路や駅前広場、公園、オープンスペースといった公共空間整備を進め、官民が連携して連続的・一体的な都市空間を形成します。
- ▶本エリアの東武東上線沿線では、都市基盤の更新や民間開発により創出するみどり空間が、都立城北中央公園や板橋区平和公園、地域のシンボルである五本けやきなどのみどりの拠点をゆるやかにつなげ、みどりとひとの移動のネットワークを形成します。
- ▶本エリアの板橋区平和公園内にある区立中央図書館周辺では、「絵本のまち板橋」のブランド形成に向けて、隣接した区立教育科学館の創造的拠点の形成に向けた再整備など、周辺の公共施設・公共空間整備が先導し、民間開発を誘導することで、教育・文化都市の創造を推進します。
- ▶本エリアの東武東上線沿線における地域住民が主体となる都市づくりの方向性を見据え、街並みとの調和や歩行空間のつながりなどに配慮した民間開発を誘導します。
- ▶旧中央図書館跡地では、駐輪場の安定的な運用に関する地域課題の解決にあわせて、隣接する区立常盤台公園と一体的に活用できる空間を整備することで、地域の魅力やブランドの創出・向上に資する施設整備を推進します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である練馬区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



板橋区平和公園・区立中央図書館周辺



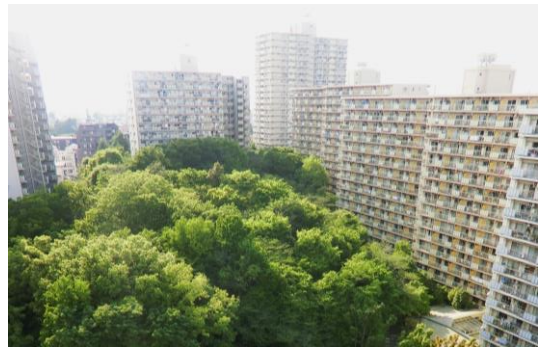
区立中央図書館／常盤台四丁目



五本けやき／上板橋一丁目

グリーンインフラ分野

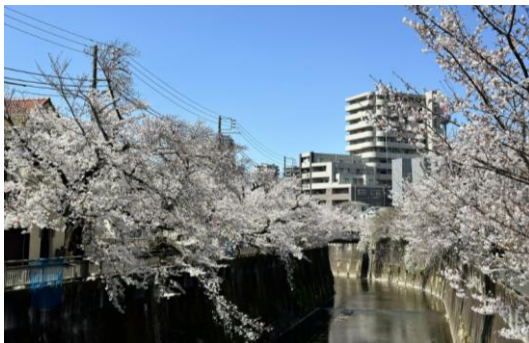
- ▶本エリアでは、板橋区平和公園などの公園・緑地を核として、周辺エリアのみどりの拠点となる都立城北中央公園や石神井川とのネットワークを形成し、回遊性を生み出します。
- ▶崖線付近では、崖線沿いの樹林地や緑を保全するとともに、サンシティ（中台三丁目）などの崖線の風景を意識した緑豊かな街並みの形成を促進します。
- ▶区立見次公園などの魅力ある公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みとの調和やみどりの空間のつながりを推進します。
- ▶自然・歴史・文化などの地域資源を保全・活用するとともに、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮したみどりの創出を図ります。



サンシティ／中台三丁目



区立見次公園／前野町四丁目



石神井川／中板橋駅周辺



区立前野公園／前野町五丁目

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第8号線（国道254号・川越街道）、環状第7号線、環状第8号線、首都高速5号池袋線の主要幹線道路とともに第240号線、第244号線の整備を推進し、沿道の都市づくりとあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶本エリアでは、都市計画道路の整備を推進するとともに、沿道の都市づくりや東武東上線沿線の都市づくりを行い、鉄道の立体化を促進します。



東武東上線ときわ台駅

- ▶東武東上線と都市計画道路（補助第 86 号線、第 239 号線、第 244 号線）が交差する踏切については、災害時や緊急時に、円滑な救援・救助活動や避難行動を可能とするため、踏切対策を促進します。
- ▶上板橋駅やときわ台駅の駅前広場は、人々が集い、滞留し行き交う地域交通結節点としての機能・空間の充実を図るとともに、鉄道駅と地域が一体となった「駅まち空間」をデザインし、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる公共空間の整備を推進します。
- ▶本エリアでは、交通結節機能やモビリティハブなどにより、バス路線や進化・多様化するモビリティなどが連携・充実することで、公共交通の利便性向上を図ります。
- ▶本エリアでは、東武東上線の各駅から公共施設や商店街、公園などの様々な拠点につながり、歩きたくなるウォークラブルなまちの形成を促進します。

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、地域特性に応じた住環境の形成を図ります。
- ▶常盤台一・二丁目や中台二丁目北地区、サンシティ（中台三丁目）など地域住民が主体となって継承してきた、緑豊かで高質な住宅地の景観・環境を活かし、ゆとりやうるおいがある街並み景観や住環境の形成を図ります。
- ▶常盤台一・二丁目周辺では、伝統ある低層住宅地を中心とした、プロムナードやクルドサックなどの緑豊かで良好な街並み景観の保全・形成を図ります。
- ▶南常盤台周辺では、放射第 8 号線（国道 254 号・川越街道）に続く商店街のにぎわいを形成するとともに、駅周辺や幹線道路沿道と調和のとれた良好な住環境の保全を図ります。
- ▶前野町周辺では、補助第 86 号線（前野中央通り）沿道の商業・産業機能と調和した良好な住環境の形成を図ります。
- ▶本エリア南側では、川越街道の歴史とともに発展してきた商店街のにぎわいと活力を維持・発展させるため、本エリア北側への波及を誘導し、身近な生活圏の充実を図ります。



常盤台一・二丁目（プロムナード）



中台二丁目北地区の住宅地

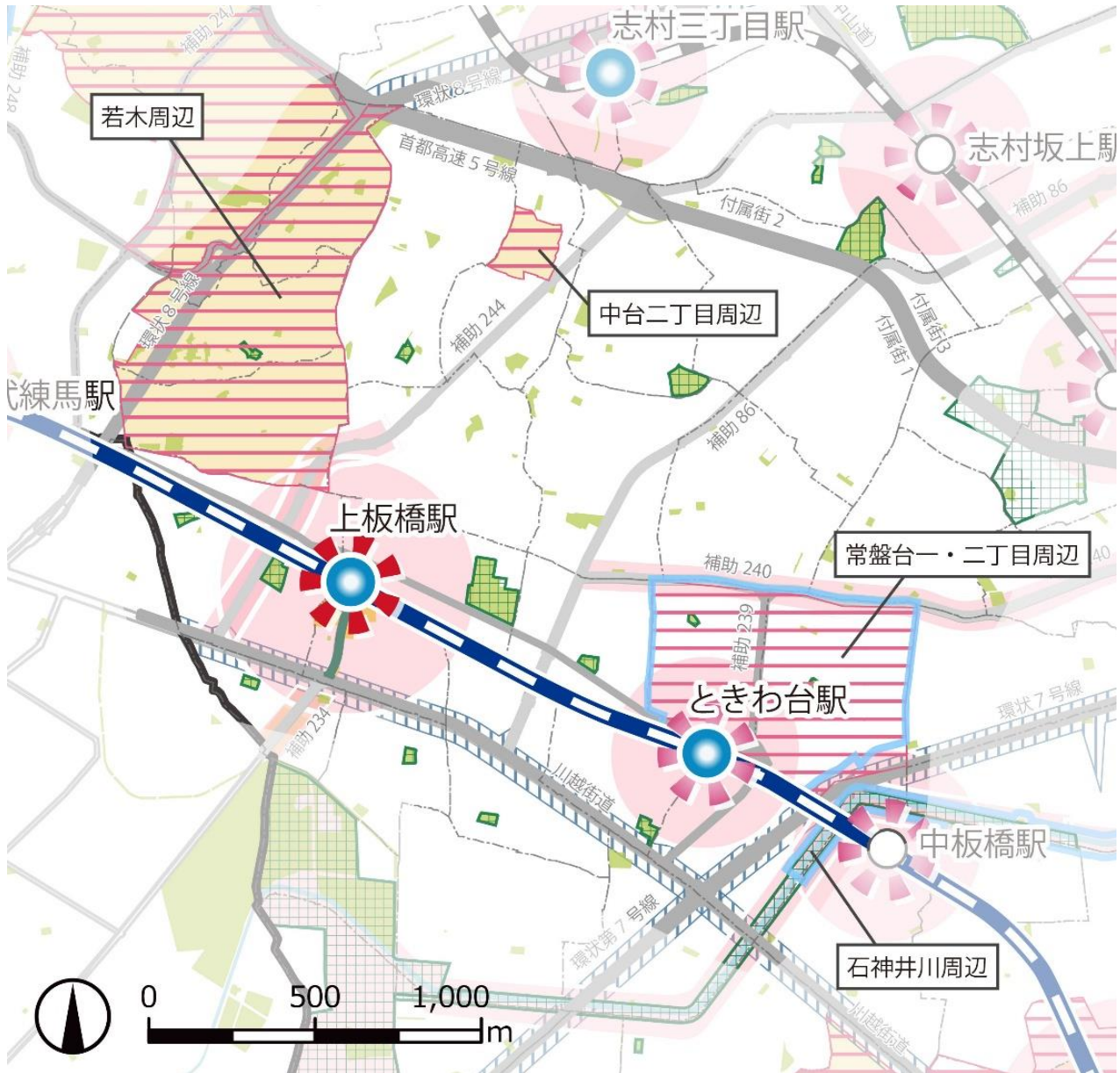
安心・安全分野














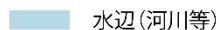

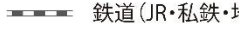
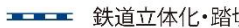
- ▶本エリアの上板橋周辺や前野町周辺、若木周辺の木造住宅の密集地においては、補助第 86 号線や補助第 240 号線の整備促進や細街路の拡幅、建築物の不燃化の促進などにより、延焼を防ぎ、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶集中豪雨などによる土砂災害のリスクを抑える都市基盤の整備や災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。
- ▶崖線付近などのがけ地での宅地造成においては、適切な擁壁の設置や安全対策を指導し、防災性の向上を図ります。
- ▶震災や火災延焼、土砂災害、内水氾濫などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶放射第 8 号線（国道 254 号・川越街道）や環状第 7 号線沿道では、沿道地区計画などに基づき、道路交通騒音の対策や改善を促進します。



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



- | | | | |
|---|-----------|---|---------------|
|  | 都市づくり推進地区 |  | 都市計画道路 |
|  | 都市拠点 |  | 事業中 |
|  | 生活の拠点 |  | 完了 |
|  | 市街地再開発事業 |  | 未着手 |
|  | 地区計画 |  | 公園・緑地・緑道 |
|  | 沿道地区計画 |  | 都市計画公園・緑地 |
|  | 景観形成重点地区 |  | 水辺(河川等) |
|  | 地域交通結節点 |  | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | |  | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／上板橋・常盤台エリア	
都市づくりの展開方針	取組内容
<p>▼上板橋駅周辺～ときわ台駅周辺</p>	
<p>東武東上線の沿線まちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶踏切対策基本方針（東京都）において、鉄道立体化の検討対象区間に位置づけられている、ときわ台駅～上板橋駅付近の立体化を促進します。 ▶鉄道立体化を見据えて、駅周辺の都市づくりを行い、地域分断の解消や踏切遮断が原因の交通渋滞を解消し、新たな交流とにぎわいを生み出します。 ▶中板橋駅付近では、周辺の立体化の進捗状況を見極めながら関係機関と協議を行い、立体化を促進するための検討を図ります。
<p>▼上板橋駅周辺</p>	
<p>上板橋駅周辺における都市づくりの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市拠点に位置づけられている上板橋駅周辺は、東武東上線の準急停車駅の利便性の高さと文化施設が立地する特徴を活かし、駅の南北にある商店街などの商業機能や交流機能の核となる交通結節機能、地域の活動を促す公共空間、公共公益機能などの都市機能が集積した教育・文化都市を形成します。 ▶上板橋駅周辺では、官民連携により、まちの顔となる緑豊かな駅まち空間を整備するとともに、都立城北中央公園や石神井川、板橋区平和公園とまちをつなぐ回遊の起点として、ウォーカブルで魅力ある歩行空間の創出を図ります。 ▶上板橋駅南口駅前地区では、災害に強い都市の実現のため、板橋区画道路第8号線をはじめとする都市基盤を整備し、市街地再開発事業を推進し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。 ▶上板橋駅南口周辺では、地区住民との協働で策定するまちづくりの計画に基づく地区計画などにより、災害に強い都市づくりや木造住宅の密集地の改善、消防活動困難区域の解消などに加えて、板橋区画街路第8号線沿道の共同化の促進、駅周辺や商店街のにぎわいの形成を図ります。 ▶市街地再開発事業などにより創出される都市基盤、公共空間、オープンスペースなどを活用したにぎわいと交流の拠点を形成し、荷さばきや駐車場施策、商店街への自転車、自動車の流入抑制など、商店街やその周辺の歩行者の安全性向上に向けたウォーカブルな街並み形成を誘導していきます。
<p>上板橋駅南口の地域交通結節機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域交通結節点に位置づけられている上板橋駅では、南口駅前地区の市街地再開発事業などにより、駅へのアクセス道路、駅前広場や自転車駐車場、区画道路などの都市基盤を整備し、地域交通結節機能を強化します。また、進化・多様化するモビリティの導入を見据えて、次世代を先導する交通機能の強化を図ります。

▼ときわ台駅周辺	
ときわ台駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられているときわ台駅周辺を中心として、高質な住環境の継承に配慮しつつ、駅南北のまちが一体となった駅周辺のにぎわいの形成や商業地と住宅地の共生を図ります。
ときわ台駅の地域交通結節点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域交通結節点として、駅前にふさわしいにぎわいの形成を図るとともに、鉄道とバスなどの乗換え利便性の向上を図るための空間・機能の充実を図ります。
▼常盤台一・二丁目周辺	
良好な住宅地の景観や住環境の維持・保全	<ul style="list-style-type: none"> ▶常盤台一・二丁目では、景観形成重点地区や東京都しゃれた街並みづくり推進条例に基づくときわ台景観ガイドラインなどにより、伝統ある低層住宅地を中心とした、プロムナードやクルドサクなどの緑豊かで良好な街並み景観の保全・形成を図ります。
▼中台二丁目周辺	
良好な住宅地の景観や住環境の維持・保全	<ul style="list-style-type: none"> ▶中台二丁目北地区では、地区計画などに基づく建築物の用途や規模の規制により、低層の戸建住宅を中心とした、安心・安全なゆとりある住宅地の形成を図ります。
▼若木周辺	
木造住宅密集地域の防災性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶若木一～三丁目では、若木周辺地区まちづくり計画に基づき、地区計画や新たな防火規制区域などを活用し、環状第8号線沿道の土地利用の転換、防災上重要な路線の整備による消防活動困難区域の解消、環状第8号線沿道や地区内の緑化を推進し、良好な住環境を形成します。
▼石神井川周辺	
石神井川周辺の回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶河川軸に位置づけられ、都市計画緑地である石神井川周辺では、官民が連携し、みどり空間を充実させることで、河川空間の魅力向上を図ります。 ▶回遊性の向上を図るため、誰でも歩きやすい沿川の整備・保全・機能向上を図ります。
▼都市計画道路	
補助第240号線沿道（放射第9号線（中山道）～補助第86号線）	<ul style="list-style-type: none"> ▶「東京における都市計画道路の整備方針（案）」で優先整備路線（第五次事業化計画）に選定されている補助第240号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取り組みます。 ▶大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。
補助第244号線沿道（放射第8号線（川越街道）～富士見街道～中台一丁目）	<ul style="list-style-type: none"> ▶「東京における都市計画道路の整備方針（案）」で、優先整備路線（第五次事業化計画）に選定されている補助第244号線の事業認可取得に向けて関係機関と連携して取り組みます。 ▶東武東上線の交差部ではボトルネックとなる踏切の解消をめざし、鉄道の立体化を促進するとともに、周辺の都市づくりを推進します。

2-4 徳丸・西台エリア



2-4-1 徳丸・西台エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶江戸時代、本エリアを含む一帯は、江戸を支える水田地帯でした。
- ▶大正時代に東上鉄道（現在の東武東上線）が開通し、昭和6（1931）年に東武練馬駅が開業したことをきっかけにまちが拡大し、その後、戦後の高度経済成長期に宅地化が進行したことで、現在の住宅地が形成されました。
- ▶区内で最も多く農地が残るエリアであり、都市農業が継承され、農のある風景が形成されています。



徳丸村（復元模型）
出典：図説 板橋区史

2 都市活動

- ▶区立郷土芸能伝承館や旧粕谷家住宅など、かつての伝統・文化を体験できる公共施設が立地しています。
- ▶旧正月にその年の五穀豊穡と子孫繁栄を祈願し神に奉納する、徳丸北野神社、赤塚諏訪神社での田遊びが国の重要無形文化財に指定されており、伝統・文化的な行事を通じた交流が継承されています。



田遊び

3 環境と自然環境

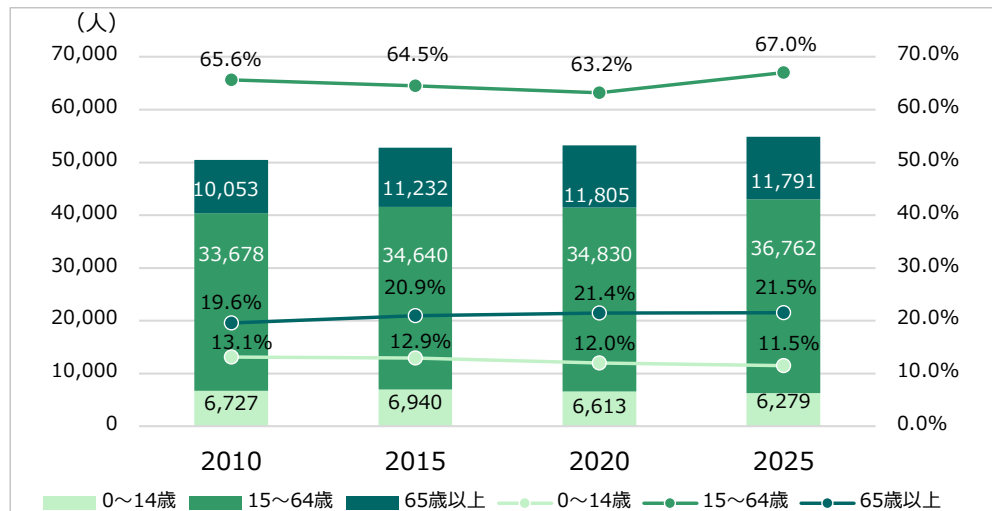
- ▶本エリアは、概ね武蔵野台地上にあり、その北部には貴重な湧水と都立赤塚公園をはじめとした崖線の緑など、うるおいのある景観が保全されています。
- ▶かつての前谷津川周辺は、現在では全区間が暗渠化されていますが、周辺には複雑な谷地形が形成されています。



板橋崖線
出典：地理院地図（電子国土WEB）

4 居住者像（人口・世帯）

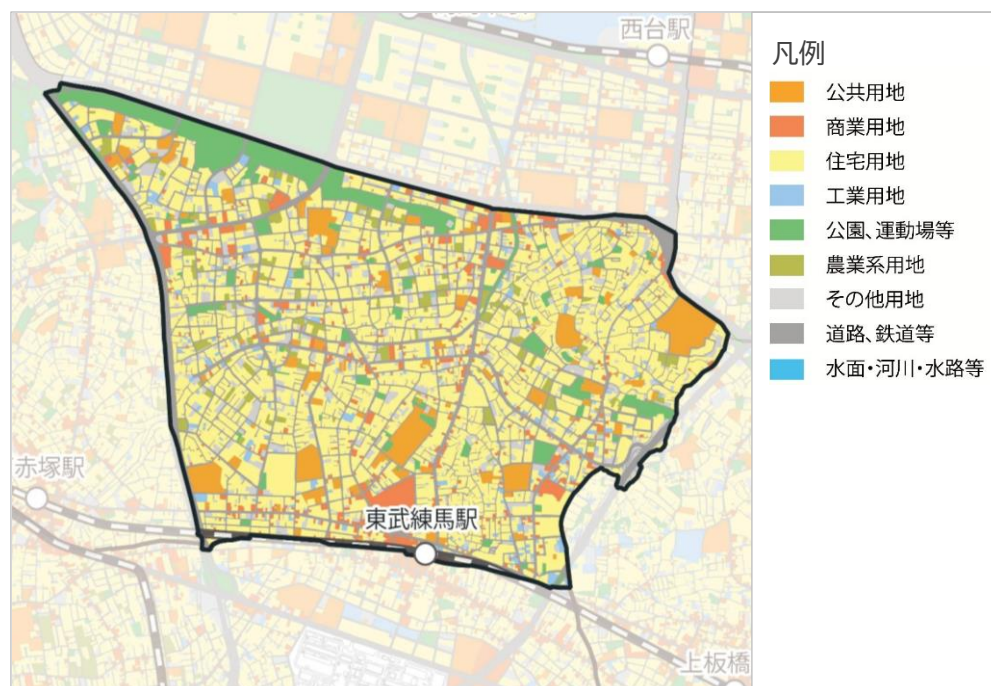
- ▶本エリアは、年少人口割合が区内でも高いエリアです。
- ▶平成 22（2010）年から令和 7（2025）年にかけて人口は約 6.9%増加しているものの、老年人口の増加割合が高く、年少人口は減少傾向にあります。
- ▶世帯構成は、平均世帯人員が区内でも多くなっています。また、区全体と比較して、6歳未満の子どもがいる世帯や核家族以外の多世帯が多い一方で、単独世帯が少ないことから、ファミリーが多く住むまちといえます。



図表：年齢3階級別の人口推移（徳丸・西台エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶エリア内に農地が多く残っており、農業系用地面積の割合が区内でも高くなっています。建物用途では、東武練馬駅前の大型商業施設や東武東上線沿道の商店街などの商業用地の土地利用割合が区全体と比較しても高くなっています。



図表：土地利用現況図（徳丸・西台エリア） 出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



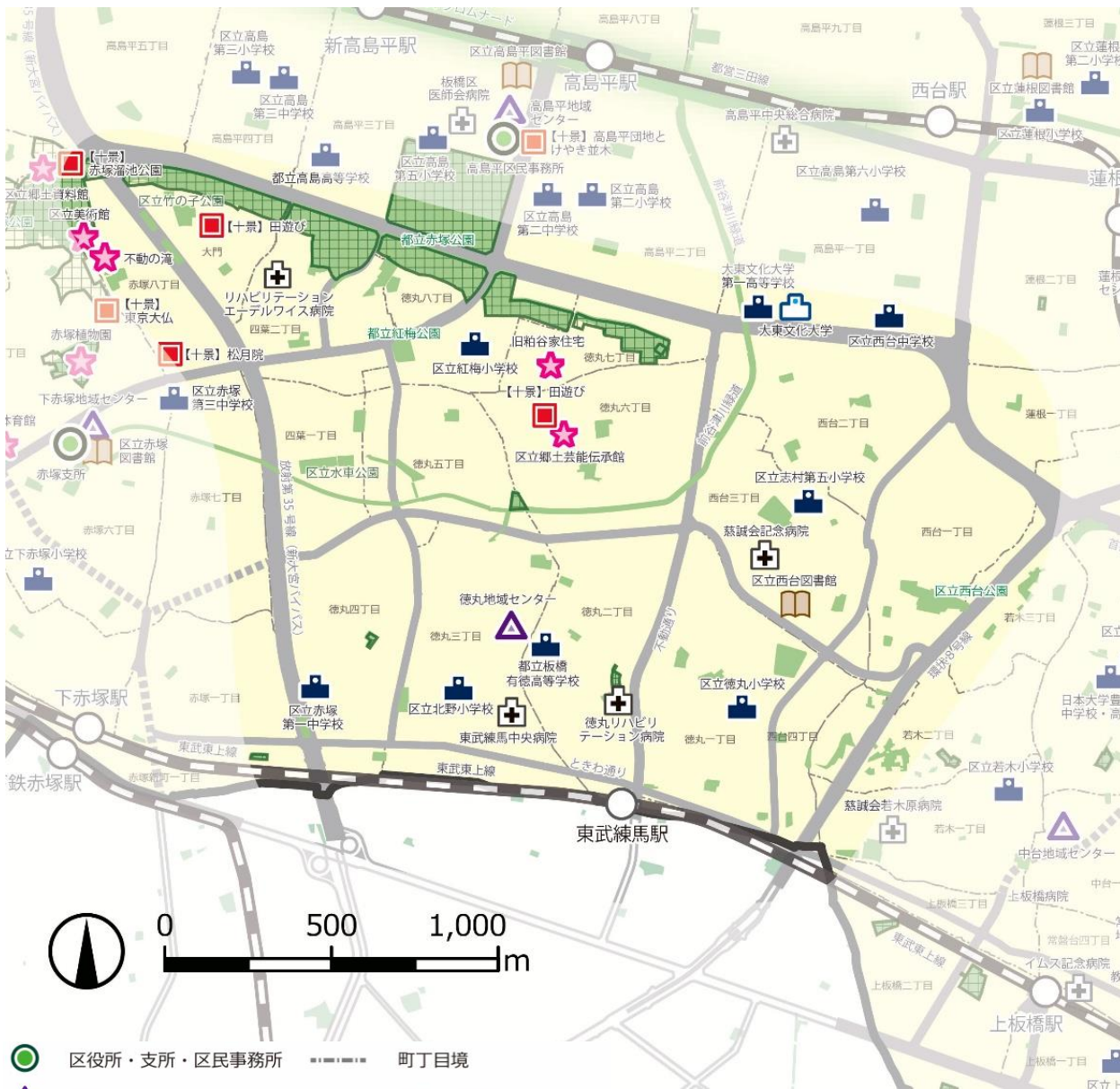
区立竹の子公園／大門



区立西台公園／西台一丁目



旧粕谷家住宅(東京都指定有形文化財)
／徳丸七丁目



区立紅梅公園／徳丸八丁目

2-4-2 徳丸・西台エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 暮らし	安心 安全
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
徳丸周辺や西台周辺の一部地域の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶土砂災害への対応		●			●
崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。					
▶東武練馬駅周辺の混雑改善	●	●	●	●	●
東武練馬駅の乗降客数が多いことから、駅周辺の混雑解消、踏切遮断による交通渋滞や地域分断の解消を図るため、個別の踏切対策や東武東上線の立体化などの沿線の都市づくりを進めていく必要があります。					
▶公共交通の維持・充実			●		
東武練馬駅を地域交通結節点として、バス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによるエリア内外を結ぶ公共交通の利便性向上を図る必要があります。					
▶公共施設・地域資源を活用した回遊性の向上	●	●	●	●	
各駅から区立郷土芸能伝承館をはじめとする公共施設、公園などの地域資源を活用した回遊性の向上を図る必要があります。					
▶農地、崖線沿いの樹林地などの保全・活用	●	●		●	●
区内の中では緑が比較的多いエリアですが緑が減少しているため、農地、崖線沿いの樹林地などの緑を保全・活用し、緑豊かなまちの維持・形成を図る必要があります。					
▶農と共生する計画的な宅地開発の誘導	●	●	●	●	●
農地などの比較的大きい土地を利用した宅地開発が行われているため、地区計画などの手法を活用して計画的な宅地開発を誘導し、良好なまちの形成を図る必要があります。					
▶農や伝統文化を楽しめる場づくり	●	●		●	
豊富に存在する文化資源を活かして、農や文化・伝統を楽しめる場の充実を図る必要があります。					

2-4-3 徳丸・西台エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

- ▶路沿道や東武練馬駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業機能、医療・福祉をはじめとする生活支援機能を充実し、生活利便性の高いまちを形成します。

閑静な住宅地保全ゾーン

- ▶崖線周辺の良好な住環境を保全し、農や自然を感じられる緑豊かでゆとりある低層建築物を主体としたまちを形成します。
- ▶四葉周辺（補助第203号線（松月院通り）沿道）では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能を充実し、生活利便性の高いまちを形成します。



【土地利用方針図】

- ：生活利便性向上ゾーン
- ：閑静な住宅地保全ゾーン
- ：みどりの拠点となる公園

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、東京のみどりの骨格を担う板橋崖線の地形的な自然要素や都市農業の歴史要素、重要無形文化財に指定された田遊びを代表する文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、農や自然から季節を感じ、彩り豊かにくらすことができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアの東武東上線沿線では、周辺エリアの都市づくりをつなぐ都市機能の誘導や歩きやすい歩行空間、東武練馬駅から大規模商業施設周辺の公共空間整備などについて、官民が連携して都市空間を形成します。
- ▶本エリア北側の板橋崖線周辺では、旧粕谷家住宅や区立郷土芸能伝承館などの伝統・文化が感じられる公共施設・公共空間整備を核とし、地域の魅力を引き出す民間開発を誘導します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である練馬区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



区立郷土芸能伝承館／徳丸六丁目

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、都立赤塚公園や区立水車公園、寺社などの緑地を核として、都市農地や板橋崖線などの豊かなみどりを活かした街並みを形成します。また、崖線軸のつながりによる周辺エリアとのネットワークを形成し、回遊性を高めます。
- ▶区立西台公園、区立紅梅公園などの特色ある公園と前谷津川緑道、徳丸槇の道などの緑道空間のネットワークを形成するため、官民が連携・協調し、街並みとの調和やみどりの空間のつながりを推進します。
- ▶板橋崖線周辺では、崖線沿いの樹林地を保全するとともに、都立赤塚公園周辺の崖線の風景を意識した緑豊かな街並みの形成を促進します。
- ▶本エリアでは、防災にも寄与する都市農地を保全するため、都市農地の活用や農業体験など都市農業に触れられる自然環境と調和した緑豊かな街並みを形成します。



区立水車公園の日本庭園／四葉一丁目



都市農地



前谷津川緑道



徳丸槇の道

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、環状第8号線や補助第201号線の幹線道路などとともに、放射第35号線（国道17号・新大宮バイパス）や補助第249号線の整備を推進し、沿道の都市づくりとあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶東武練馬駅周辺では、地域交通結節点として公共交通の利便性向上や駅周辺の公共空間とオープンスペースが連続する「駅まち空間」の創



東武東上線東武練馬駅

出、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる環境の向上を図ります。

- ▶本エリアでは、緑豊かな都立赤塚公園から前谷津川緑道の軸や東武練馬駅、公共施設などの様々な拠点につながり、歩きたくなるウォークアブルなまちの形成を促進します。

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、板橋崖線の自然を活かしながら、都市基盤整備を図り、戸建て住宅を中心としたゆとりある住環境の形成を促進するとともに、緑豊かで、子育て世代が住みたくなる、くらしやすい環境づくりを進めます。
- ▶東武練馬駅周辺では、区内外の人々が訪れる大規模商業施設が立地し、地域の核として、豊かなくらしと子育てしやすい住環境の形成を図ります。
- ▶本エリアでは、産業としての都市農業の力を維持しながら、郷土の風土を感じ、身近な場所で土に触れられるくらし・体験・交流のなかで、文化を創造し、楽しみながら次世代に継承する環境を形成します。



戸建て住宅地



大規模商業施設／東武練馬駅付近

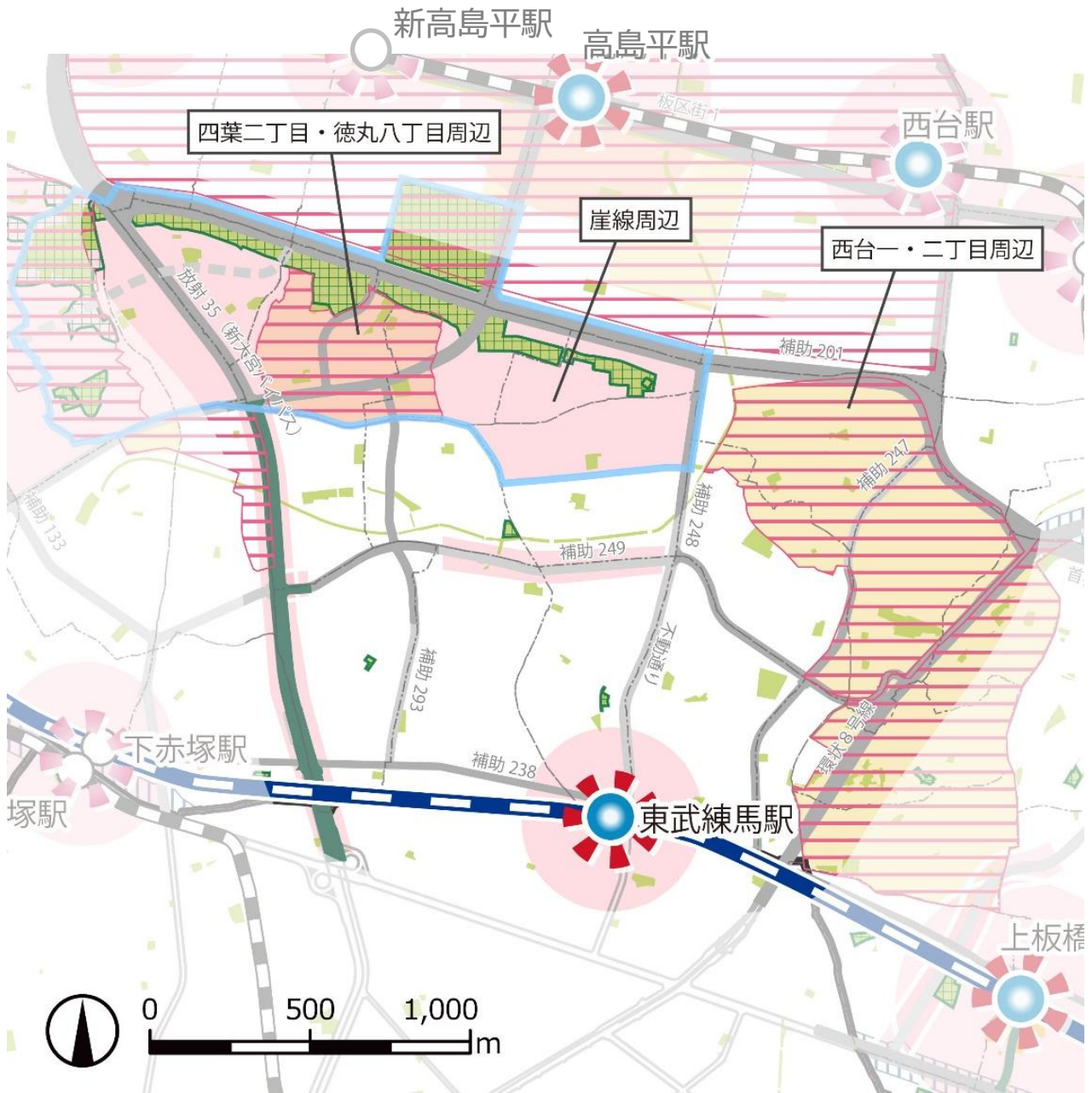
安心・安全分野

















- ▶本エリアでの徳丸周辺や西台周辺の木造住宅の密集地においては、細街路の拡幅や建築物の不燃化の促進などにより、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶集中豪雨などによる土砂災害のリスクを抑える都市基盤の整備や災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。
- ▶崖線付近などのがけ地での宅地造成などにおいては、適切な擁壁の設置や安全対策を指導し、防災性の向上を図ります。
- ▶震災や火災延焼、土砂災害、内水氾濫などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。



木造住宅の密集地

3 都市づくり推進地区



- | | | | |
|---|-----------|---|---------------|
|  | 都市づくり推進地区 |  | 都市計画道路 事業中 |
|  | 都市拠点 |  | 完了 |
|  | 生活の拠点 |  | 未着手 |
|  | 市街地再開発事業 |  | 公園・緑地・緑道 |
|  | 地区計画 |  | 都市計画公園・緑地 |
|  | 沿道地区計画 |  | 水辺(河川等) |
|  | 景観形成重点地区 |  | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
|  | 地域交通結節点 |  | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／徳丸・西台エリア	
都市づくりの展開方針	取組内容
東武練馬駅周辺	
東武練馬駅周辺の都市拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市拠点に位置づけられている東武練馬駅周辺では、隣接する練馬区とのつながりを活かしながら、大規模商業施設の魅力を向上させる土地利用の誘導により、都市機能の集積を図ることで都市拠点としてふさわしいにぎわい形成を進めます。
東武練馬駅の地域交通結節点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶東武練馬駅は、バス路線により、JR 埼京線と都営三田線、東武東上線を結ぶ地域交通結節点として、交通結節機能の充実を図ります。官民連携による踏切や歩行空間の安全対策などにより、ウォーカブルな駅まち空間の整備を図ります。
西台一・二丁目周辺	
緑の保全と良好な住宅地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶地区計画などに基づく地域の都市づくりにより、無秩序な宅地化の抑制や生活道路などの整備を図るとともに、高低差のある板橋崖線沿いの樹林地、農地、寺社などの緑の保全を促進し、ゆとりのある良好な景観の低中層住宅地を形成します。
四葉二丁目・徳丸八丁目周辺	
緑の保全と良好な住宅地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶地区計画などに基づく地域の都市づくりにより、自然環境と調和した緑豊かな街並みの形成を図ります。
崖線周辺	
緑の保全と景観に配慮した街並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶景観形成重点地区である崖線沿いでは、樹林地を保全するとともに、歴史文化資源を活かし、景観に配慮した緑豊かな街並みの形成を促進します。 ▶都立赤塚公園内の高低差を活かした遊歩道や有形文化財である旧粕谷家住宅などの施設を活用し、歩きたくなる、居心地のよい空間を充実させることで、地域の回遊性を高めます。
徳丸七丁目地区・大門地区における農地の保全	<ul style="list-style-type: none"> ▶農のみどり保全重点地区*として生産緑地地区の指定拡大を推進するとともに、営農の状況に応じて区民農園などとして農地の機能保全を図ります。 ▶特別緑地保全地区制度や市民緑地制度などを活用し、樹林や寺社などの緑と一体となった「農のある風景」の保全をめざします。

都市計画道路

放射第 35 号線（国道 17 号・新大宮バイパス）沿道

▶慢性的な混雑の緩和による道路網の利便性向上を図るため、都市計画道路の暫定区間の整備を促進します。

補助第 249 号線沿道
（放射第 35 号線（国道 17 号・新大宮バイパス）～補助第 248 号線）

▶「東京における都市計画道路の整備方針（案）」で優先整備路線（第五次事業化計画）に選定されている補助第 249 号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取り組みます。
▶放射第 35 号線（国道 17 号・新大宮バイパス）と環状第 8 号線の接続により、災害時の避難経路を確保し、交通利便性の向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。

2-5 赤塚・成増エリア

2-5-1 赤塚・成増エリアの現状と特徴



1 エリアのなりたち

- ▶ 中世には武蔵千葉氏が赤塚城を居城として、その周辺には、赤塚郷という村の集合体が形成されていました。
- ▶ 江戸時代には、この一帯は農村地帯として発展しました。
- ▶ 大正時代、鉄道が開通し、東上鉄道（現在の東武東上線）成増駅が開業しました。これにより、市街地が拡大し、その後も戦後の高度経済成長期に宅地化が急激に進行しました。また、昭和から平成にかけて、成増駅周辺では市街地再開発事業が行われ、都市基盤が整備されました。



赤塚城跡(都立赤塚公園城址地区)とその周辺
出典:地理院地図(電子国土WEB)

2 都市活動

- ▶ 区立美術館、区立赤塚植物園に加え、都立赤塚公園、区立赤塚溜池公園、都立光が丘公園などの大規模公園が整備されており、緑豊かな空間の中で多様な学びを体感できる施設が立地しています。
- ▶ 赤塚周辺に残る農地の PR やまちのブランド形成に向けて、板橋農業まつりが開催されるなど、農を活かしたまちづくりが進められています。



東武東上線成増駅周辺の市街地再開発事業

3 環境と自然環境

- ▶ エリアの大半は武蔵野台地上にありますが、三園周辺などでは、台地と低地の差異が見られる地形となっており、その崖線の斜面の緑地が1つの特徴となっています。
- ▶ 赤塚城跡や不動の滝、都立赤塚公園や区立赤塚溜池公園などの緑地に加え、かつての屋敷林や農地からなる武蔵野の原風景を留めており、うるおいのある緑豊かなまちを形成しています。



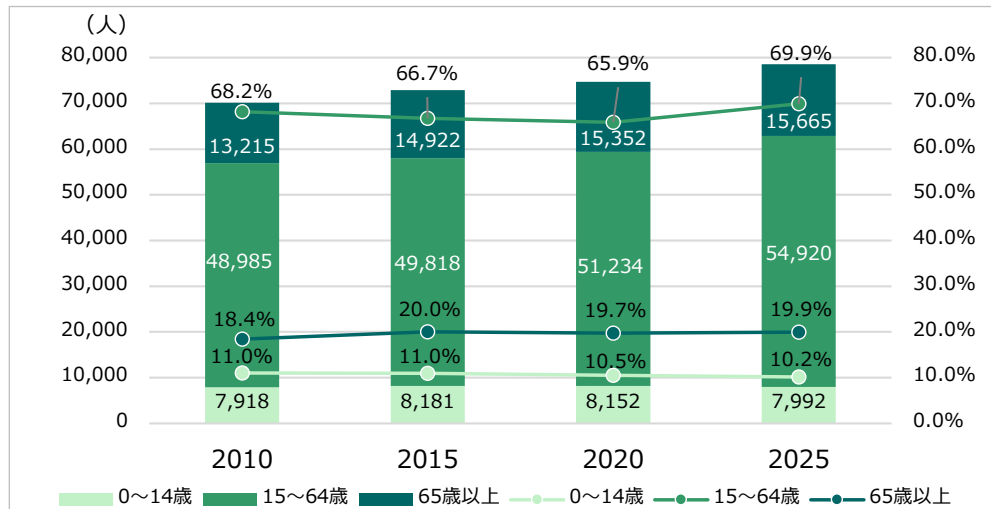
板橋農業まつり



不動の滝(湧水)／赤塚八丁目

4 居住者像（人口・世帯）

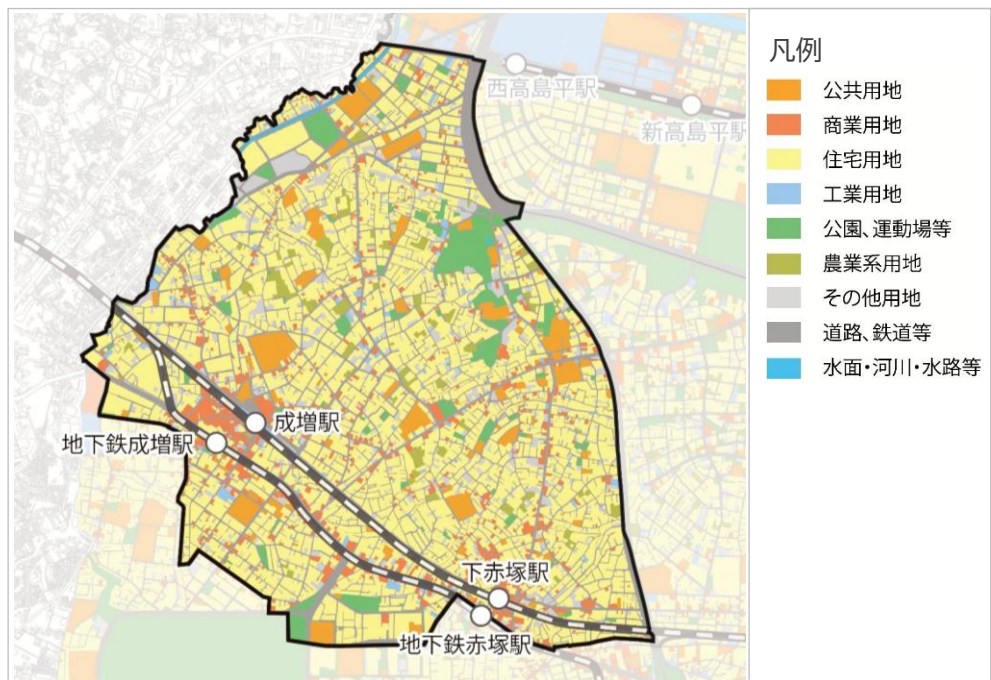
- ▶本エリアは、板橋・大山エリア、上板橋・常盤台エリアに次いで人口が多いエリアで、老年人口割合が最も低いエリアです。平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて人口は約9.4%増加しており、特に老年人口の増加割合が高くなっています。
- ▶世帯構成では核家族以外の世帯が多い一方で、65歳以上のいる世帯が少ないことから、若い世代も含むファミリー世代が比較的多く住むまちといえます。



図表：年齢3階級別の人口推移（赤塚・成増エリア）
 出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶区全体と比較して農業系用地の割合が高くなっています。
- ▶区全体と比較して住宅用地の土地利用の割合が高く、住宅地が形成されているエリアです。一方で駅周辺には、複合施設や商業施設が集積し、区西部における生活の中心となっています。



図表：土地利用現況図（赤塚・成増エリア） 出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



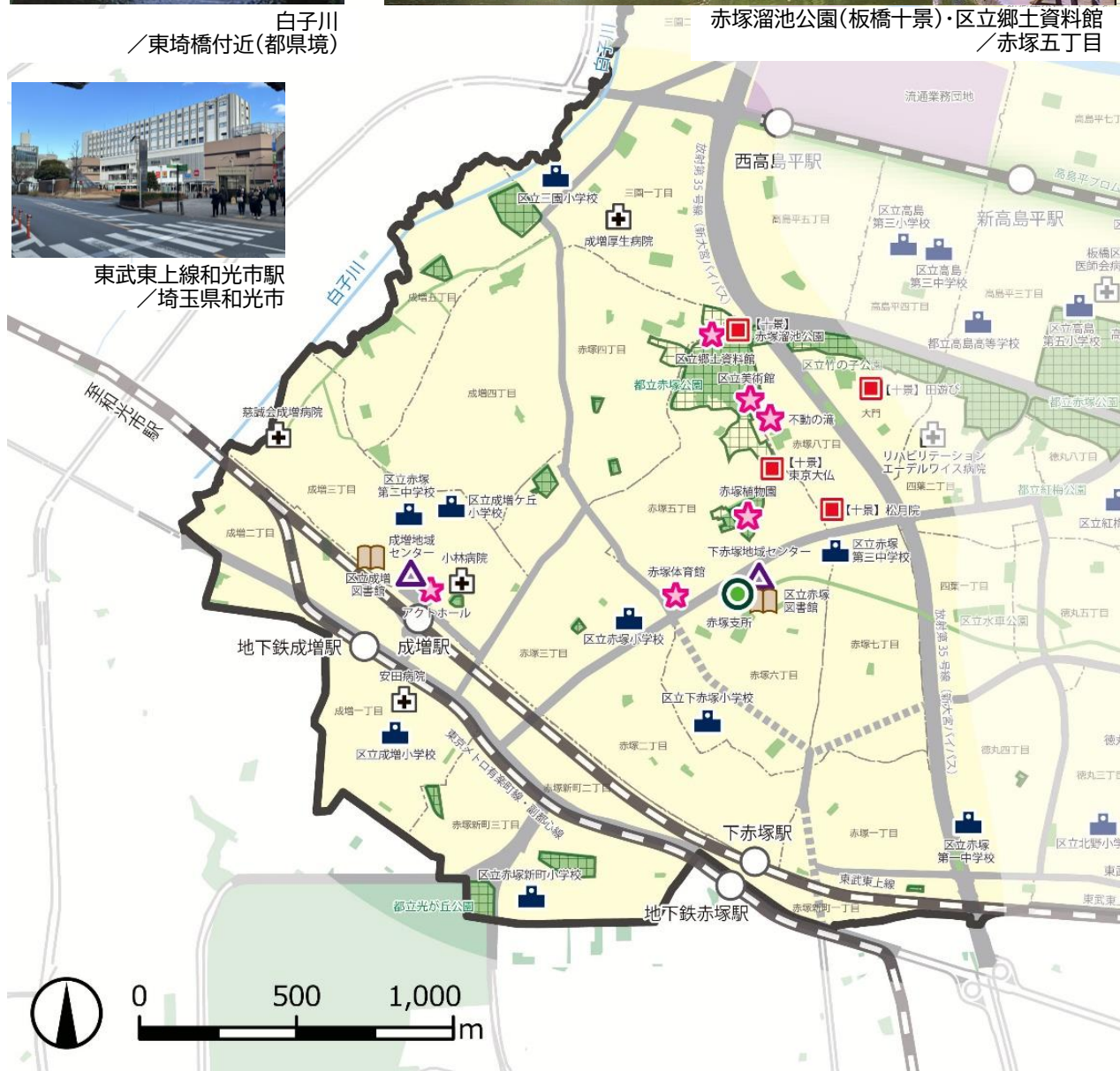
白子川
／東埼橋付近(都県境)



赤塚溜池公園(板橋十景)・区立郷土資料館
／赤塚五丁目



東武東上線和光市駅
／埼玉県和光市



- 区役所・支所・区民事務所
- 地域センター
- 小・中学校
- 大学
- 病院
- 図書館
- 板橋十景
- その他

- 町丁目境
- 都市計画道路
- 公園・緑地・緑道
- 都市計画公園・緑地
- 河川・池等
- 鉄道(JR・私鉄・地下鉄)



松月院(板橋十景)／
赤塚六丁目



東京大仏・乗蓮寺(十景)／
赤塚五丁目

2-5-2 赤塚・成増エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
東武東上線下赤塚駅周辺などの一部地域の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶土砂災害への対応		●			●
崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。					
▶土地区画整理事業を施行すべき区域における良好なまちの形成	●			●	●
区内で唯一、土地区画整理事業を施行すべき区域*が残っており、これらの場所では都市基盤が十分に整備されていないことから、多様な手法を活用して良好なまちの形成を図る必要があります。					
▶踏切遮断による渋滞や地域分断の解消	●	●	●	●	●
踏切遮断による渋滞や地域分断の解消を図るため、個別の踏切対策や東武東上線の立体化などを沿線の都市づくりを進めていく必要があります。					
▶幹線道路沿道の整備			●	●	●
放射第8号線（国道254号・川越街道）沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。					
▶帰宅困難者対策の推進					●
区内外からの来街者や都心・副都心から埼玉県方面への帰宅困難者の発生が見込まれるため、一時的に帰宅困難者を受け入れる空間や備蓄の確保などを図る必要があります。					
▶公共交通の維持・充実			●		
バス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などにより、エリア内の相対的に公共交通サービス水準が低い地域の解消を図るとともに、エリア内外とを結ぶ公共交通の利便性向上を図る必要があります。					
▶公共施設・地域資源を活用した回遊性の向上	●	●	●	●	
各駅から区立美術館をはじめとする公共施設、公園などの地域資源を活用した回遊性の向上を図る必要があります。					
▶湧水、農地、崖線沿いの樹林地の緑などの保全・活用	●	●		●	●
区内の中では緑が比較的多いエリアですが、緑が減少しているため、湧水、農地、崖線沿いの樹林地の緑を保全・活用し、豊かなみどりの維持・形成を図る必要があります。					
▶農と共生する計画的な宅地開発の誘導	●	●	●	●	●
農地などの比較的大きな土地を利用した宅地開発が行われているため、地区計画などの手法を活用して計画的な宅地開発を誘導し、良好なまちの形成を図る必要があります。					
▶農や伝統文化を楽しめる場づくり、アートを活かした都市づくりの推進	●	●		●	
豊富に存在する文化資源を活かして、農や伝統文化を楽しめる場の充実を図る必要があります。また、区立美術館などの文化・芸術資源を活かした、地域の魅力づくりが必要です。					

2-5-3 赤塚・成増エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

- 東武東上線成増駅周辺では、都市機能の更新を図り、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの子育て世代をはじめとする多様な世代に必要な都市機能が集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、中高層建築物を主体とした活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。

生活利便性向上ゾーン

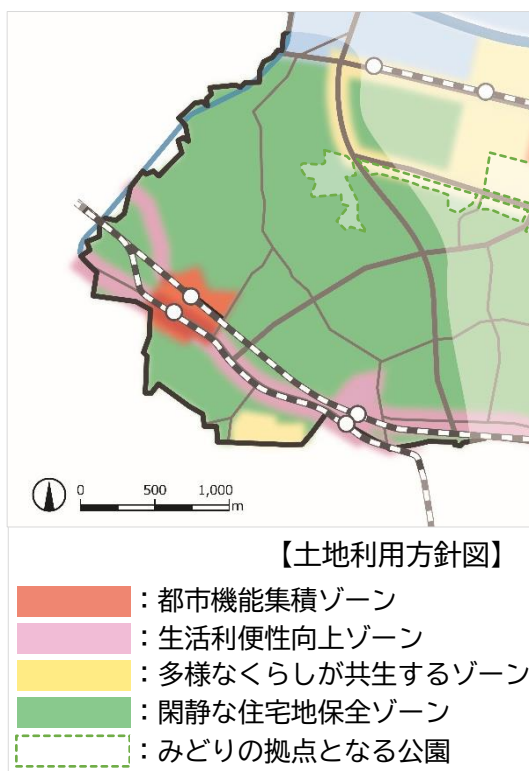
- 幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。
- 上記以外の道路沿道や東武東上線下赤塚駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能の充実を図り、生活利便性の高いまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- 赤塚新町三丁目周辺では、隣接する練馬区とのつながりを活かし、中層建築物を主体に、良好な居住環境を有する住宅及びその居住者の生活の利便性の増進のため、必要な機能を適切に配置し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。

閑静な住宅地保全ゾーン

- 崖線周辺の良好な住環境を保全し、農や自然を感じられる緑豊かでゆとりある低層建築物を主体としたまちを形成します。



2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、東京のみどりの骨格を担う板橋崖線の地形的な自然要素や都市農業の歴史要素、区立美術館をはじめとするアートを活かした文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、武蔵野の原風景とアート活動が日常生活に織り込まれ幸福感を感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアでは、拠点形成や市街地再開発事業などにあわせて、地域に必要な都市機能を誘導するとともに、道路や駅前広場、公園、オープンスペースといった公共空間整備を進め、官民が連携した連続的・一体的な都市空間を形成します。
- ▶本エリア北側の板橋崖線付近では、都立赤塚公園や区立美術館などの自然と芸術・文化が感じられる公共施設・公共空間整備を核とし、地域の魅力を引き出す民間開発を誘導します。
- ▶区立赤塚体育館では、地域の文化・交流ニーズや健康・スポーツ推進の視点をもって、誰でも気軽に立ち寄れる「コミュニティスポーツパーク」として、新たな地域拠点の整備を推進します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である練馬区、埼玉県和光市のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



区立美術館／赤塚五丁目



赤塚支所／赤塚六丁目

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、都立赤塚公園や区立赤塚溜池公園などの公園・緑地を核とした、都市農地や板橋崖線などの豊かなみどりを活かした街並みを形成します。また、崖線軸のつながりによる周辺エリアとのネットワークを形成し、回遊性を高めます。
- ▶区立赤塚植物園などの特色ある公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みとの調和やみどりの空間のつながりを推進します。



都立赤塚公園／赤塚五丁目

- ▶板橋崖線付近では、崖線沿いの樹林地や湧水を保全するとともに、歴史文化資源や都立赤塚公園などの崖線の風景を意識した緑豊かな街並みの形成を促進します。
- ▶本エリアでは、防災にも寄与する都市農地を保全するため、都市農地の活用や農業体験など都市農業に触れられる自然環境と調和した緑豊かな街並みを形成します。



区立赤塚植物園／赤塚五丁目



区立赤塚植物園（農業園）／赤塚五丁目



都市農地

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第8号線（国道254号・川越街道）や補助第202号線の主要幹線道路とともに、放射第35号線（国道17号・新大宮バイパス）や補助第203号線の都市計画道路の整備を促進し、沿道の都市づくりとあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶東武東上線成増駅北口・南口の駅前広場は、池袋、練馬、吉祥寺、赤羽、和光市など多方面のバス路線が接続するターミナル駅であることから、人々が集い、滞留し行き交う地域交通結節点としての機能・空間の充実を図るとともに、鉄道駅と地域が一体となった「駅まち空間」をデザインし、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる公共空間の整備を推進します。
- ▶本エリアでは、東武東上線の成増駅や下赤塚駅、東京メトロ有楽町線の地下鉄成増駅や地下鉄赤塚駅の交通結節機能の充実とともに、各駅から区立美術館をはじめとする公共施設や商店街、公園など様々な拠点につながり、歩きたくなるウォーカブルなまちの形成を促進します。



東武東上線成増駅前周辺



東武東上線下赤塚駅

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、板橋崖線の自然を活かしながら、都市基盤整備を図り、戸建て住宅を中心としたゆとりある住環境の形成を促進するとともに、都市拠点として、交通利便性、生活利便性が高いことから、働きやすく、子育て世代が住みたくなる、暮らしやすい環境づくりを進めます。
- ▶赤塚新町付近では、隣接する光が丘地区と一体的な土地利用を誘導するとともに、緑豊かで良好な住環境の保全を図ります。
- ▶三園一丁目付近では、戸建住宅が建ち並ぶ緑豊かで暮らしやすい良好な住環境の保全を図るとともに、浸水対策を促進します。
- ▶本エリアでは、川越街道の歴史とともに発展してきた商店街のにぎわいと活力を維持・発展しながら、身近な生活圏の充実を図ります。
- ▶本エリアでは、産業としての都市農業の力を維持しながら、郷土の風土を感じ、身近な場所で土に触れられるくらし・体験・交流のなかで、文化を創造し、楽しみながら次世代に継承する環境を形成します。



光が丘団地
／板橋区赤塚新町三丁目・練馬区光が丘一丁目ほか

安心・安全分野

- ▶本エリアの赤塚二、四、七丁目付近の木造住宅の密集地においては、細街路の拡幅や建築物の不燃化の促進などにより、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶集中豪雨などによる土砂災害や大規模水害のリスクを抑える都市基盤の整備や災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。
- ▶崖線付近などのがけ地における宅地造成については、適切な擁壁の設置や安全対策を指導し、防災性の向上を図ります。
- ▶震災や火災延焼、土砂災害、内水氾濫などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶放射第8号線（国道254号・川越街道）沿道では、沿道地区計画などに基づき、道路交通騒音の対策や改善を促進します。

3 都市づくり推進地区

第1章 板橋区の都市を知る

第2章 都市づくりビジョンの役割・改定背景

第3章 めざす都市の姿

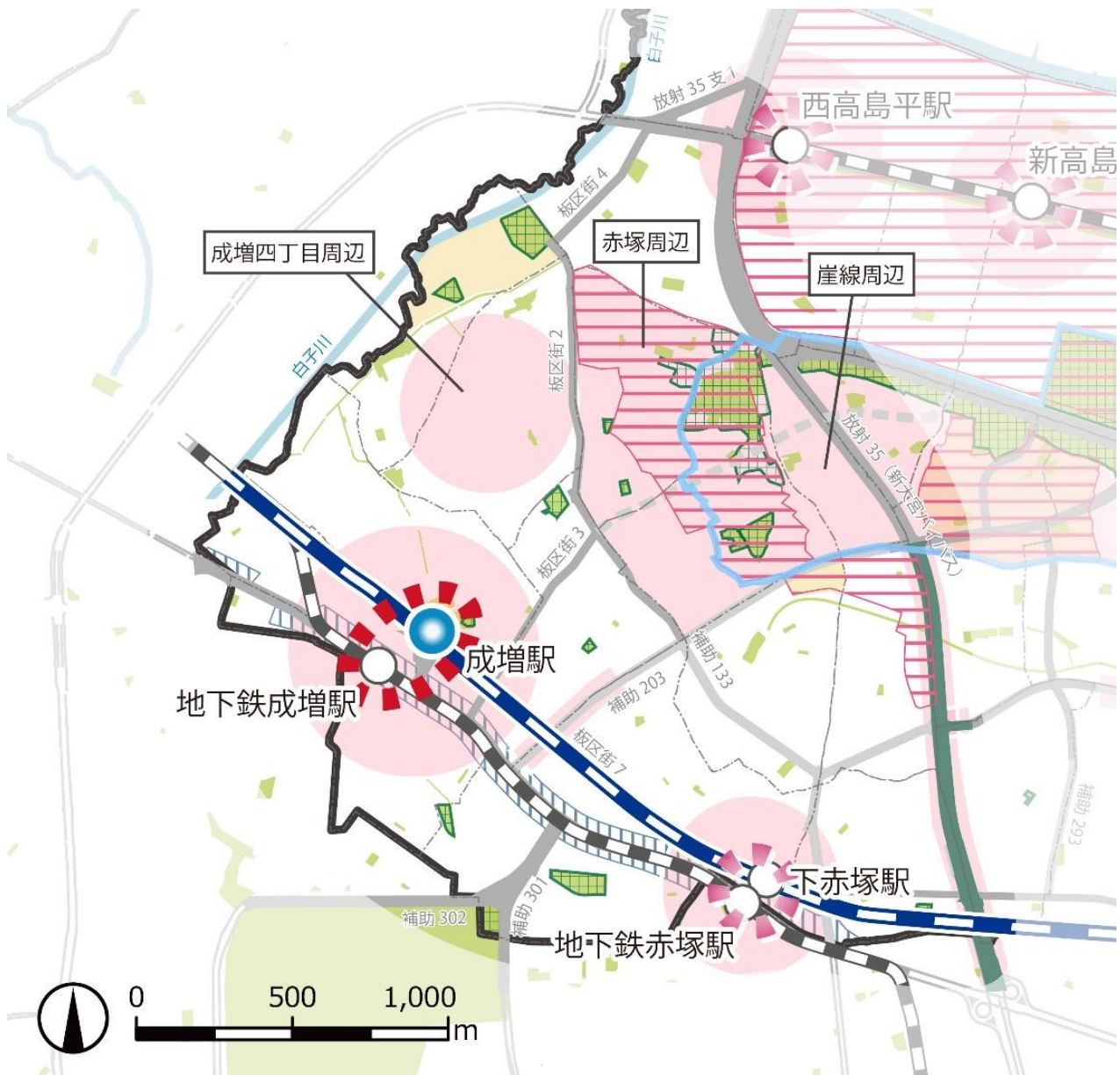
第4章 分野別都市づくりの方針

第5章 エリア別都市づくりの方針

第6章 都市デザインへの推進に向けて

赤塚・成増

資料編



- | | | | |
|--|-----------|--|---------------|
| | 都市づくり推進地区 | | 都市計画道路 |
| | 都市拠点 | | 事業中 |
| | 生活の拠点 | | 完了 |
| | 市街地再開発事業 | | 未着手 |
| | 地区計画 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 沿道地区計画 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 景観形成重点地区 | | 水辺(河川等) |
| | 地域交通結節点 | | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | | | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／赤塚・成増エリア

都市づくりの展開方針	取組内容
成増駅周辺	
駅周辺における 多様な都市機能の集積	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市拠点に位置づけられている成増駅・地下鉄成増駅では、板橋区の北西の玄関として、駅周辺に商業・文化・交流機能を集積する都市づくりを行い、だれもが訪れたいくなる、住みたいくなる利便性の高いにぎわいのある拠点の形成を図ります。 ▶区内外の多方面に向かうことができる地域交通結節点の成増駅は、進化・多様化するモビリティに対応することで、交通結節機能を向上させ、区内の文化施設や公園などの様々な拠点への回遊性向上を図ります。 ▶近接した2つの駅を中心とする都市づくりを行い、駅まち一体の高質な空間整備や移動環境の充実によるウォークラブルで利便性の高いにぎわいのある拠点の形成を進めます。
下赤塚駅周辺	
下赤塚駅周辺の 生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている下赤塚駅・地下鉄赤塚駅では、隣接する練馬区とのつながりを活かしながら、近接する2つの駅での連携を図り、駅まち一体の空間整備や移動環境の充実、近隣の商店街におけるにぎわい形成を促すことで、ウォークラブルで生活利便性の高いまちづくりを進めます。
赤塚周辺	
土地区画整理事業を 施行すべき区域における 都市づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ▶赤塚周辺では、区内で唯一土地区画整理事業を施行すべき区域が指定されています。区画整理事業の施行が困難な地域では、指定解除に向けて、地区計画などの多様な手法による都市づくりを推進します。 ▶補助第203号線（松月院通り）から北側のエリアでは、地区の内外に点在している多くの地域資源を活かした都市づくりを推進するとともに、細街路の拡幅や補助幹線道路の整備を推進します。 ▶地区内を横断する成増方面から高島平方面にかけての道路については、都市計画道路（検討路線）に位置づけ、都市計画道路として整備を図ります。
赤塚六丁目の 良好な住宅地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶赤塚六丁目北地区周辺では、地区計画などに基づき、防災上安全で良好な住環境を保全し、補助第203号線沿道にふさわしい街並みの形成を図ります。

▼崖線周辺	
赤塚四・五丁目周辺の 景観に配慮した街並みの 形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶赤塚四・五丁目周辺では、景観形成重点地区の指定をめざし、区民主導の景観都市づくりに取り組むことで、起伏の変化や崖線・農地のみどり、歴史・文化を景観要素とした景観形成を図ります。
緑の保全と景観に配慮した 街並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶景観形成重点地区である崖線沿いでは、樹林地を保全するとともに、歴史・文化的資源を活かし、景観に配慮した緑豊かな街並みの形成を促進します。 ▶都立赤塚公園内の高低差を活かした遊歩道や区立美術館、区立郷土資料館、赤塚植物園や寺社などの地域資源を活用し、歩きたくなる、居心地のよい空間が充実することで、地域の回遊性を高めます。
都立赤塚公園の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶優先整備区域が指定されている都立赤塚公園について、防災機能の強化・充実とともに、東京の水と緑の骨格軸を形成するために、東京都に整備を働きかけます。
▼成増四丁目周辺	
成増四丁目地区における農地 の保全	<ul style="list-style-type: none"> ▶農のみどり保全重点地区として生産緑地地区の指定拡大を推進するとともに、営農の状況に応じて区民農園などとして農地の機能保全を図ります。 ▶特別緑地保全地区制度や市民緑地制度などを活用し、樹林や寺社などの緑と一体となった「農のある風景」の保全をめざします。
▼都市計画道路	
放射第35号線(国道17号・ 新大宮バイパス)沿道	<ul style="list-style-type: none"> ▶慢性的な混雑の緩和による道路網の利便性向上を図るため、都市計画道路の暫定区間の整備を促進します。
補助第203号線沿道 (放射第8号線(国道254号・ 川越街道) ～六道の辻交差点)	<ul style="list-style-type: none"> ▶「東京における都市計画道路の整備方針(案)」で優先整備路線(第五次事業化計画)(東京都施行)に選定されている補助第203号線は、事業認可取得に向けて東京都と連携して取り組みます。

2-6 新河岸・高島平エリア



2-6-1 新河岸・高島平エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶江戸時代、徳丸ヶ原と呼ばれ、鷹狩場や砲術訓練場として利用されており、明治維新後には、荒川流域の農地開発により水田が整備され、大規模な穀倉地帯が形成されていました。
- ▶昭和 40（1965）年頃から日本住宅公団（現在のUR 都市再生機構）による大規模な土地区画整理事業*により、現在の都営三田線の開通とともに、大規模集合住宅団地（高島平団地）や戸建住宅地が整備され、現在の住宅地が形成されました。
- ▶同じく、西北部流通業務団地の整備や新河岸川を活用した、重工業が急速に発展し、現在の基盤が作られました。



高島平団地(昭和 47 年頃)
出典:いたばし大交通展



西北部流通業務団地／高島平六丁目

2 都市活動

- ▶区立熱帯環境植物館などの学べる文化施設に加え、区立高島平温水プール、区立徳丸ヶ原野球場などの遊べる・体験できるスポーツ施設が充実しているほか、荒川河川敷では、いたばし花火大会や板橋 city マラソンなど多くの人が集まるイベントが開催されています。
- ▶高島平のリデザインに向けて「アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）」による民・学・公連携のまちづくりが進められています。
- ▶新河岸地域では、住工が共存した住みやすく働きやすい魅力あるまちづくりに向けて、「新河岸二丁目工業地域まちづくり協議会」による、地域主体のまちづくりが進められています。



UDCTak(プロムナード研究会)

3 環境と自然環境

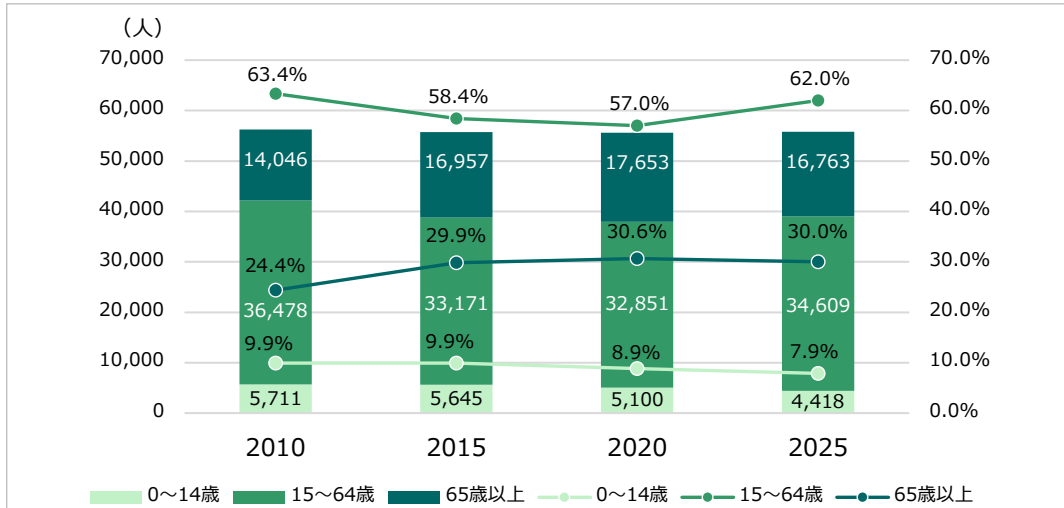
- ▶区の水と緑の骨格となる、荒川・新河岸川や高島平緑地、都立赤塚公園などに加え、街路樹や住宅地の緑地なども含め、豊かなみどりに恵まれています。



荒川河川敷

4 居住者像（人口・世帯）

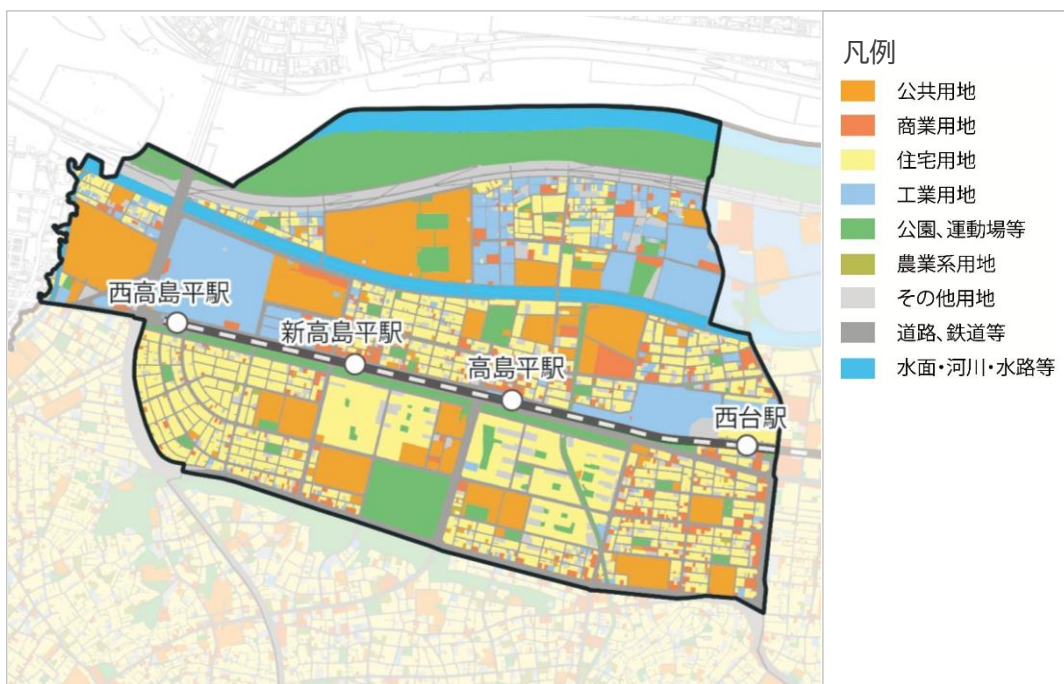
- ▶本エリアは、高島平団地の人口構成が大きく反映されており、区内で最も老年人口割合が高く約30%となっています。
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて、区内で唯一人口が減少しており、特に年少人口は約22.6%減少している一方で、老年人口は約19.3%増加しています。
- ▶世帯構成では、65歳以上を含む世帯の割合が高い一方で、6歳未満の子どものいる世帯の割合が低く、少子高齢化が特に進行しているエリアといえます。



図表：年齢3階級別の人口推移（新河岸・高島平エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶供給処理施設などの公共用地や倉庫運輸関係施設などの工業系用地の土地利用割合が高く、特に新河岸川沿いに水再生センターや清掃工場などの公共施設と大規模工場が集積するとともに、東京中央卸売市場が立地するなど、東京の産業・活動を支えています。



図表：土地利用現況図（新河岸・高島平エリア）出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



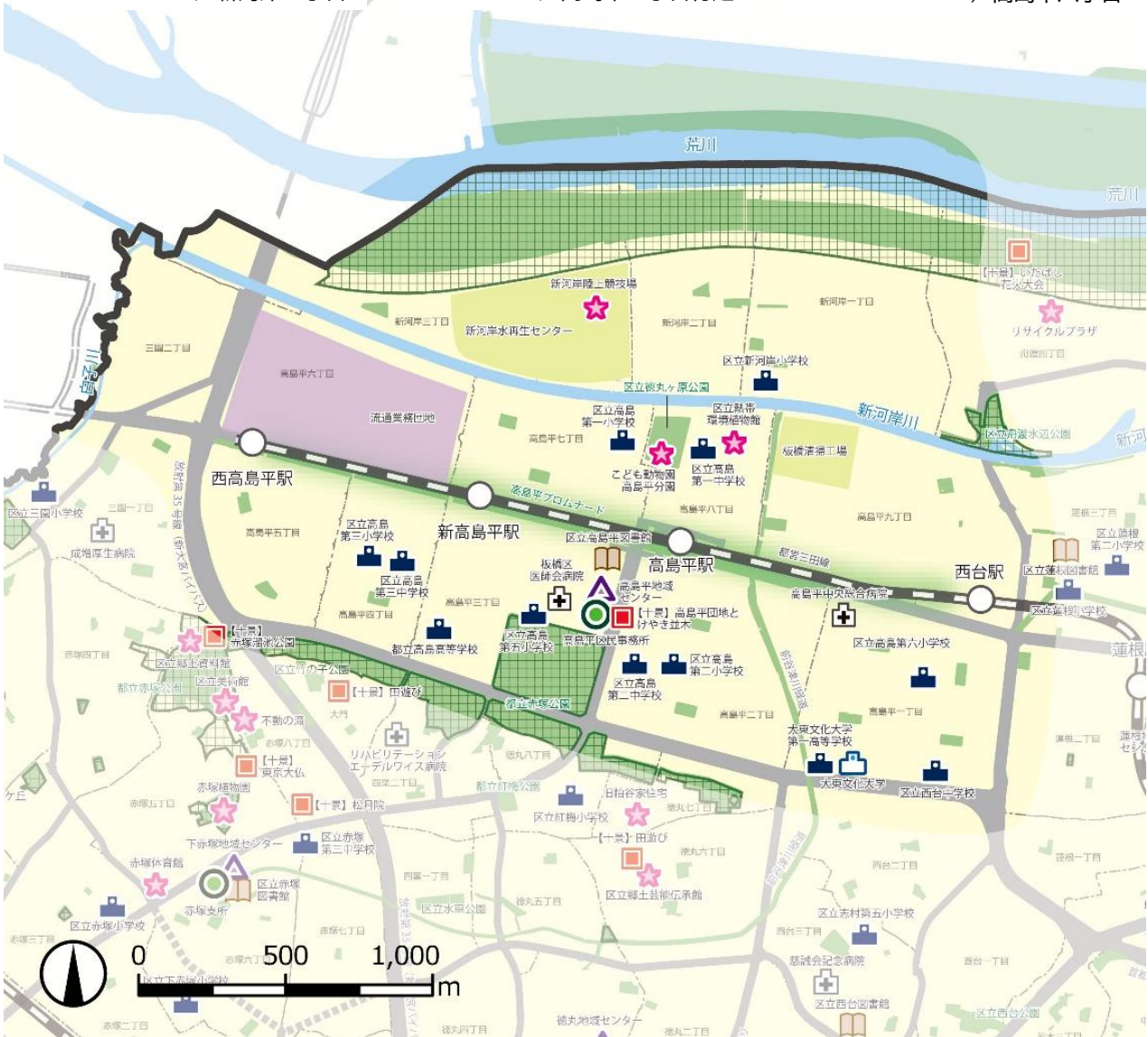
区立新河岸陸上競技場
／新河岸三丁目



高島平緑地(高島平プロムナード)
／高島平二丁目付近



区立熱帯環境植物館
／高島平八丁目



- | | | | |
|--|--------------|--|---------------|
| | 区役所・支所・区民事務所 | | 町丁目境 |
| | 地域センター | | 都市計画道路 |
| | 小・中学校 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 大学 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 病院 | | 河川・池等 |
| | 図書館 | | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | 板橋十景 | | |
| | その他 | | |



UR 高島平団地
／高島平二・三丁目



大東文化大学
／高島平一丁目

2-6-2 新河岸・高島平エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
<p>▶都市基盤の適切な維持管理・計画的な更新</p> <p>道路や公園、駅前広場などの都市基盤、運動施設などの公共施設の維持管理、小学校跡地などの区有地の適切な利活用、計画的な機能更新や再編、公共空間の活用を進め、誰もが安心して快適に住み続けられる機能の充実を図る必要があります。</p>	●	●	●	●	●
<p>▶日常生活や産業活動・都市活動を守るための水害リスクへの対応</p> <p>エリア内のほぼ全域が浸水想定区域であり、河川の治水や広域避難を念頭に置いた対策と併せて、産業活動や都市活動の継続性の確保、住民や従業者などの一時退避・避難、防災備蓄などのための空間・機能の創出など、都市づくりと連携した水害リスクへの対応が必要です。また、集合住宅などでは、浸水継続時に建物上部で一定期間の生活を継続できるようなまちなり方の検討が必要です。</p>				●	●
<p>▶公共施設の更新・再編を契機としたにぎわいの形成</p> <p>公共施設の更新・再編を行う際には、必要な公共サービスの維持・向上を図るとともに、周辺公共空間の整備や区民の居場所づくりなどを進めていく必要があります。</p>	●			●	
<p>▶荒川河川敷のアクセス性向上</p> <p>荒川河川敷の広大な河川空間を利用しやすくする上で、JR 埼京線浮間舟渡駅や都営三田線高島平駅・西台駅からの公共交通や歩きやすい歩行空間などのアクセス性向上を図る必要があります。</p>	●	●	●		
<p>▶豊かなみどりと水辺の環境を活かした暮らしの魅力創造</p> <p>荒川河川敷や緑地・スポーツ施設、公園などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境を更に活かし、今まで以上に公園や運動施設の活用を図る必要があります。公共空間から連続するみどりをまちなかに広げ、日常的にうるおいとやすらぎを感じながらくらしの魅力を育てることが重要です。</p>	●	●		●	
<p>▶産業機能の維持と新しい時代のニーズに対応した機能更新の誘導</p> <p>産業競争力を維持・強化するため、工場などの事業所の機能更新や土地利用転換のタイミングを捉えて、操業環境の保全や新しい時代のニーズに対応した事業活動の再生・育成を促進していく必要があります。また、産業活動を支えるための都市基盤整備の検討が必要です。</p>	●		●	●	
<p>▶工場と住宅の共存、操業環境の保全</p> <p>準工業地域や工業地域では、工場と住宅が混在し、操業環境と住環境がそれぞれ損なわれることのないよう、産業機能の維持とともに、工場と住宅の共存や操業環境の保全を誘導していく必要があります。</p>	●			●	
<p>▶地域特性に合わせた多様なくらしや文化、多世代の共生</p> <p>多様なくらしや文化、世代の違う人々による地域特性に配慮したコミュニティの形成を図る必要があります。区内で最も高齢化が進んでいる高島平では、さらなる高齢化が進行することが予想され、高齢者向けの医療や福祉サービスのニーズが高まっています。</p>				●	●

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

▶都営三田線高島平駅周辺では、都市機能の更新を図り、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの子育て世代をはじめとする多様な世代に必要な都市機能が集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、中高層建築物を主体とした活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。

生活利便性向上ゾーン

▶道路沿道や都営三田線西台駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能を充実し、生活利便性の高いまちを形成します。

都市型産業育成・更新ゾーン

- ▶ものづくり産業集積の維持・向上を図るため、工業系の用途以外の立地規制とともに、中層建築物を主体に、時代のニーズに対応した産業機能への転換・更新、物流の効率化の誘導などにより、ひと・モノが集積する都市型産業の利点を活かした働きやすい産業活力にあふれたまちを形成します。
- ▶住宅規制がされている地域では、中高層建築物を主体に、さらなる産業活力を醸成するまちを形成します。
- ▶新河岸一・二丁目周辺の住宅規制がされていない地域では、都市型産業の維持・更新を基本とし、くらしと産業が調和した良好な市街地環境を誘導します。

多様なくらしが共生するゾーン

▶多様な土地利用が共存する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。

閑静な住宅地保全ゾーン

▶高島平四・五丁目周辺では、伝統ある住宅地の良好な住環境を保全し、緑豊かでゆとりある低層建築物を主体としたまちを形成します。



【土地利用方針図】

	都市機能集積ゾーン
	生活利便性向上ゾーン
	都市型産業育成・更新ゾーン
	多様なくらしが共生するゾーン
	閑静な住宅地保全ゾーン
	みどりの拠点となる荒川河川敷
	みどりの拠点となる公園

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、荒川河川敷や板橋崖線、新河岸川の自然要素や新河岸の工業地帯の産業・歴史要素、都営三田線沿線や高島平団地で育まれた文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、職・住・遊の充実を感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアでは、公共施設の更新・再編を契機として、ゆとりあるオープンスペースや成熟したみどりを活かし、安心・安全で、居住空間と多様な活動が調和した街並みの形成を進めます。
- ▶高島平駅周辺においては、大規模住宅団地の特性や交流拠点形成・団地再生などの将来の方向性を踏まえ、UR都市機構と連携した都市再生を進めます。また、将来的な土地利用の転換を見据え、駐車場施設の需給バランスなどを考慮し、駐車場の適切な確保、集約化、隔地駐車場の活用などについて、駐車場地域ルールを検討します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である埼玉県和光市・戸田市のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



公共空間の豊かなUR高島平団地
出典：地理院地図(電子国土WEB)



高島平団地とけやき並木(板橋十景)

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、荒川河川敷や板橋崖線、高島平緑地の成熟した緑地空間に加え、荒川や新河岸川、白子川といった河川空間を軸として、みどりが連続するエコロジカルネットワークを構築します。
- ▶本エリアでは、都立赤塚公園や区立徳丸ヶ原公園などの拠点と、高島平緑地や前谷津川緑道、新河岸川沿川とのネットワークを形成し、回遊性を生み出します。
- ▶荒川河川敷では、公民連携により「かわまちづくり」を推進し、魅力的なコンテンツの創出や既存機能の充実を図るとともに、防災機能の充実、まち空間との連携を進め、にぎわいにつながる水辺空間を形成します。



都立赤塚公園／高島平三丁目



区立徳丸ヶ原公園(こども動物園高島平分園／高島平八丁目)

- ▶都営三田線高島平駅周辺では、まちづくりの進展などに伴い発生する伐採樹木の木材としての循環活用などを推進します。また、高島平産木材を活かした都市林業を進めることで、樹木の適齢更新によるCO2吸収を通じた持続的な脱炭素化を図ります。
- ▶公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みとの調和やみどりの空間のつながりを推進します。
- ▶河川や緑道などの自然資源や産業資源を保全・活用するとともに、河川や工場地とみどりが重なりあう街並みを形成します。



高島平緑地（高島平プロムナード）
／高島平二丁目付近



前谷津川緑地

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第35号線（国道17号・新大宮バイパス）、首都高速5号池袋線の主要幹線道路や補助第201号線、第202号線、第203号線沿道の都市づくりとあわせて、地域の交通環境と物流拠点が共存する幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶新河岸川沿いの工場などの機能更新や産業集積地として新たな産業活力を創出する土地利用転換などを促進するため、幹線道路のネットワークとつながる都市基盤整備を進めていきます。また、大型車の交通が多いことを踏まえ、新河岸川沿いに歩行者が安全に通行できる空間整備を促進していきます。
- ▶都営三田線高島平駅周辺や西台駅の駅前広場では、人々が集い、滞留し行き交う、地域交通結節点としての機能・空間の充実を図るとともに、鉄道駅と地域が一体となった「駅まち空間」をデザインし、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる公共空間の整備を推進します。また、高島平駅周辺では、大規模水害時の避難も考慮しつつ、日常でも円滑に移動が可能なデッキネットワークの形成を図ります。



都営三田線高島平駅



都営三田線西台駅

- ▶本エリアでは、都営三田線の各駅からみどり豊かな荒川河川敷や都立赤塚公園、公共施設、商店街などの様々な拠点につながり、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存するウォークアブルなまちの形成を促進します。

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、地域特性に応じた良好な住環境の形成を図ります。
- ▶高島平駅周辺では、UR 高島平団地や都営住宅など、大規模な集合住宅が立地しており、成熟したみどりとゆとりある都市基盤や既存の公共施設などを活かして、職住近接・新しい働き方へ対応した住環境の形成を図ります。
- ▶高島平四・五丁目周辺では、戸建住宅が建ち並ぶ緑豊かで暮らしやすい良好な住環境の保全を図るとともに、浸水対策を促進します。
- ▶本エリアでは、工場集積地としての操業環境と居住環境との調和を図りながら、周辺のみどりや水辺の環境を活かした居住環境を形成します。



UR 高島平団地／高島平二丁目付近



新河岸の工業集積地

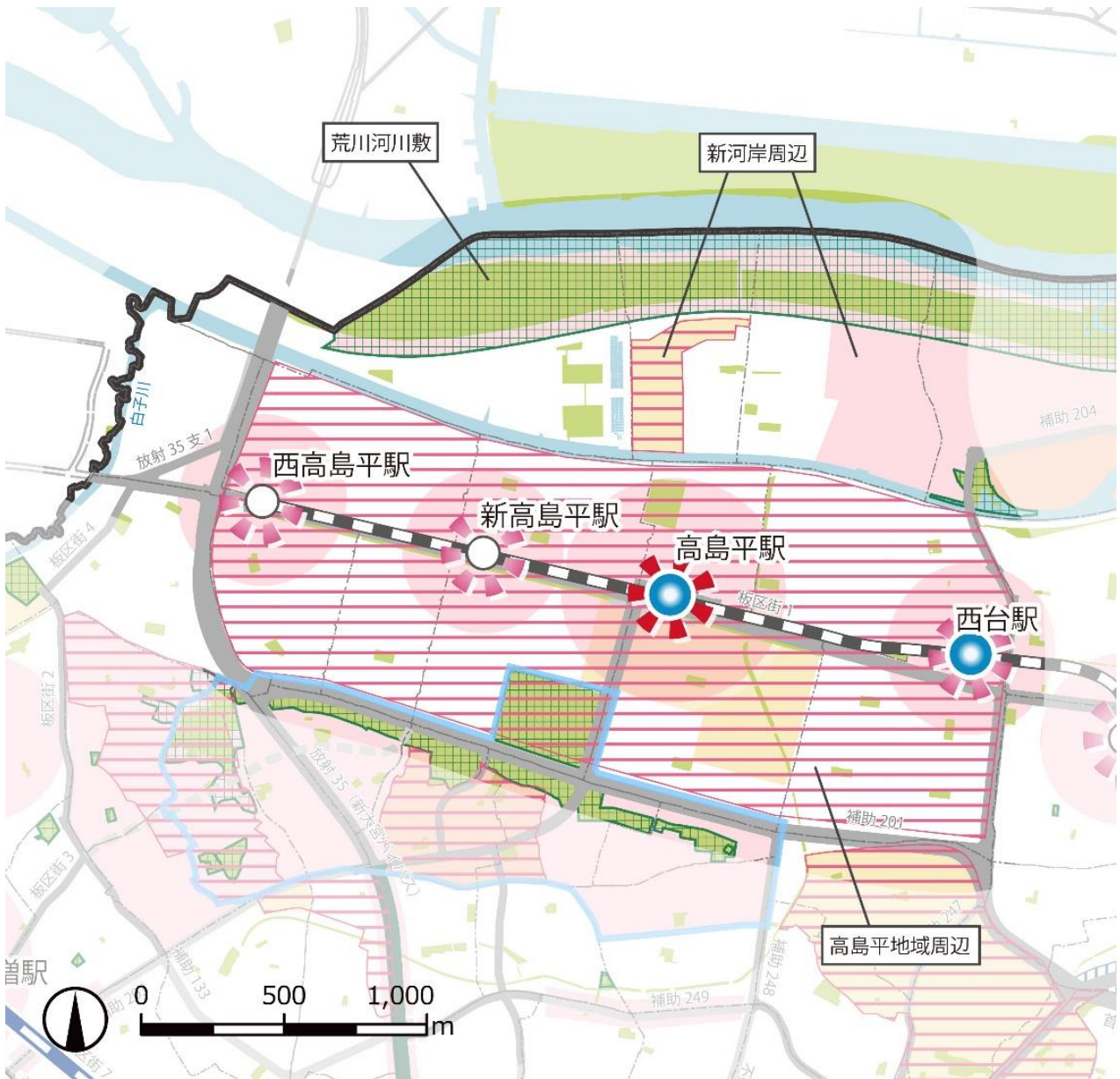

















戸建て住宅地（高島平四・五丁目）

安心・安全分野

- ▶本エリアでは、全域が浸水想定区域であるため、大規模水害のリスクを抑える都市基盤の整備や災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。
- ▶大規模水害や震災、火災延焼、工場の被災による二次被害などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶災害時における避難行動や都市活動の継続性確保のため、浸水深以上の連絡デッキ整備や土地利用や建築物の構造、電気室や機械室・備蓄倉庫などを上層階に設置するなどの浸水対策の誘導を図ります。

③ 都市づくり推進地区



- | | | | |
|---|-----------|---|---------------|
|  | 都市づくり推進地区 |  | 都市計画道路 事業中 |
|  | 都市拠点 |  | 完了 |
|  | 生活の拠点 |  | 未着手 |
|  | 地区計画 |  | 公園・緑地・緑道 |
|  | 沿道地区計画 |  | 都市計画公園・緑地 |
|  | 景観形成重点地区 |  | 水辺(河川等) |
|  | 地域交通結節点 |  | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | |  | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／新河岸・高島平エリア	
都市づくりの展開方針	取組内容
<p>▶ 高島平地域周辺</p>	
<p>高島平地域グランドデザインに基づく都市づくりの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高島平地域グランドデザイン及び高島平地域交流核形成まちづくりプランに基づき、高島平地域の連鎖的都市再生を推進し、都市基盤の更新とともに、多様な都市機能の集約を促すことで、高島平が選ばれ続けるまちへと成長し続けていくため、これからの50年、100年を見据えた「持続可能な都市」への転換を図ります。 ▶ 持続的に発展する高島平をめざし、時代の変化に対応した“職住遊”が融合したミクストユースへ転換するとともに、交通結節機能の強化などの都市の骨格を再構成していきます。 ▶ 高島平の強みとなる豊かな自然環境を身近に感じながら、ゆとりのある空間とグリーンインフラとして機能する成熟した緑が面的に広がり、誰もが移動しやすく居心地の良い空間を形成し、人々の交流機会や活動の場の創出、健康的な暮らしができるまちをめざします。 ▶ アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）とのさらなる連携に向けて、エリアプラットフォームを構築し、活動を担う多様な主体との連携を強化し、様々な知見を蓄積し、まちへの還元を図ります。
<p>高島平駅周辺の都市拠点の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市拠点に位置づけられている高島平駅周辺では、商店街や公共空間と調和し、地域の活動や交流機能の核となる交通結節機能や商業機能、公共公益機能などの都市機能が集約した持続可能な都市を形成します。
<p>高島平地域交流核形成まちづくりプランに基づく交流核の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高島平駅周辺では、旧高島第七小学校（以下「旧高七小」）を活用して都市再生の第一歩をスタートし、多様な活動がつながり、重なり合う魅力的な交流核を形成し、地域全体の都市再生の推進を図ります。 ▶ 交流核では、軸となる高島平緑地や道路空間を再編して交流を促しながら、一体的な歩行者空間でつなぎ、回遊性が高く、居心地が良い“ひと中心”のウォークアブルなまちをめざします。 ▶ 駅前拠点エリアでは、土地の合理的かつ健全な高度利用により、旧高七小を活用した連鎖的都市再生を推進し、生活の継続性や居住の安定に配慮しながら多様な地域貢献を実現するとともに、公共施設をはじめとした多様な機能の集積を図ります。 ▶ デッキネットワークを形成し、歩車分離と日常的な利便性や回遊性の向上を向上させるとともに、水害時には避難や物資の運搬に活用し、交流核を一体的につなぎ、地域全体への効果の波及を図ります。 ▶ まちづくりの期待感を高めるため、まちづくりの初期段階において、高架下を活用した魅力・情報の発信、校庭を活用した都市づくりの試行的な活動の推進、ウェルフェア機能の集積を活かした多様な世代のコミュニティ形成を図ります。

<p>高島平緑地プロムナード基本構想に基づく整備</p>	<p>▶高島平緑地やけやき通りの周辺では、高島平プロムナード基本構想に基づき、官民連携による沿道との一体的な歩行空間や高島平緑地の再整備、多様な活動が生まれる屋外空間をめざした管理・運営スキームの構築を進め、緑豊かな居場所の形成を図ります。</p>
<p>都営三田線高架下と高島平緑地を活用した交流空間の形成</p>	<p>▶高島平九丁目の高島平緑地では、官民連携による高架下の活用を進め、高島平緑地の整備と連動した一体的な都市空間の形成を促進します。</p> <p>▶高島平緑地などの公共空間やキッチンカー・移動販売車などの多様なモビリティを活用し、生活機能を充実させるとともに、水害への対応を検討します。</p>
<p>高島平四・五丁目の良好な住環境の維持・向上</p>	<p>▶高島平四・五丁目では、緑豊かでくらしやすい愛着の持てるまちをめざし、敷地分割や無秩序な宅地開発などを抑制し、必要な都市機能の誘導をするとともに、浸水対策を促進するなど、地元発意による安全で良好な街並みの形成や住環境の保全を図ります。</p>
<p>高島平六丁目の流通業務団地の機能更新</p>	<p>▶物流拠点である高島平六丁目では、適切に機能更新を行うとともに、流通業務団地の機能更新にあわせて周辺の物流施設を集約し、高度利用を行うことで効率的な物流拠点の形成を図ります。</p> <p>▶流通業務団地では、災害時における広域的な緊急物資の輸送拠点としての機能を果たしながら、地域の課題に応じてさらなる機能の拡充を検討します。</p>
<p>再生可能エネルギーの導入とサーキュラーエコノミー*による脱炭素社会の実現</p>	<p>▶太陽光パネルなどの再生可能エネルギーを積極的に導入し、地域内で創出される再生可能エネルギーを拡大し、環境負荷の低減を図ります。</p> <p>▶エネルギーの転換をめざし、シェアモビリティ、電気自動車の導入により電化を促進するとともに、水素などのクリーンエネルギーの活用を検討します。</p> <p>▶建物や緑の更新に伴い生じる材料への脱炭素型コンクリートなどの新技術（CCUS など）の活用や木材活用などの森林資源の活用を推進し、サーキュラーエコノミーなまちをめざします。</p> <p>▶既存建築物を解体する際は、環境負荷の低減やまちの記憶の継承に繋げるため、新たな価値を付加して資材を活用するアップサイクルを検討していきます。</p>
<p>都市づくりへの新技術の積極的な活用</p>	<p>▶計画的に整備され、ゆとりのある公共空間を活用し、新技術や新たな施策の社会実験を積極的に行い、課題や有効性を検証し、有効な施策を区全体に展開していきます。</p> <p>▶人流データなどのビックデータを積極的に活用し、客観的な分析に応じたまちづくり（EBPM）の推進と効果の測定を行います。</p> <p>▶デジタルツインを活用し、都市づくりの施策や効果について多くの人に理解や共感を得られるよう可視化に努めます。</p>

西台駅周辺	
西台駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点である西台駅周辺では、北側の人工地盤や駅へのアプローチの連続性の確保を図り、大学や病院利用者が集まる駅前にふさわしい空間や暮らしを支える商業・生活支援機能の構築を図ります。
西台駅の地域交通結節点の形成	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通結節点として、駅前にふさわしいにぎわいの形成とともに、鉄道とバスなどの乗換え利便性の向上を図るための空間・機能の充実を図ります。
新高島平駅周辺	
新高島平駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられている新高島平駅周辺では、地域の検討状況や合意形成状況に配慮しながら、まちに開かれた良好な住宅ストックの形成及び住宅と共生した商業・生活支援機能の集積を誘導し、駅前機能の向上を図りながら、暮らしの拠点を形成します。
西高島平駅周辺	
西高島平駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられている西高島平駅周辺では、北側の流通業務団地の更新にあわせて、にぎわいの形成や歩車道の分離による駅前にふさわしい空間や機能の誘導を図ります。
新河岸周辺	
工場の操業環境と住居の調和	<ul style="list-style-type: none"> 新河岸二丁目では、地区計画などにより住居系の土地利用との協調に配慮しつつ産業・工業用地の保全を図り、住工混在の進行を抑制するとともに、工業地域として良好な操業環境の維持・保全を図ります。
都市型産業育成・更新ゾーンにおける産業基盤の強化	<ul style="list-style-type: none"> 産業機能の維持・更新を図るため、土地利用の更新を想定した道路ネットワークなどの都市基盤整備を検討します。
荒川河川敷	
荒川河川敷の活用とかわまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> いたばし花火大会や板橋 City マラソンなどの大規模イベントの場やスポーツ・レクリエーションの場としての活用など、にぎわい創出につながる水辺空間を形成します。 連鎖的な水辺空間の創出に向けて、プロムナードや親水護岸を整備し、エリア全体の回遊性向上、水際・水面活用を推進します。 大規模震災時における避難場所や支援物資などの拠点としての役割、水害対策である高台まちづくりの取組を推進します。

2-7 坂下・舟渡エリア



2-7-1 坂下・舟渡エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶明治期からの近代産業の発展とともに、荒川・新河岸川沿いに多くの大規模工場が集積し、東京都を代表する産業集積地が形成されてきました。
- ▶近年では、JR 埼京線浮間舟渡駅前の再開発や土地利用転換などによって住宅立地も進んでいます。
- ▶都営三田線で都心に直結する蓮根駅周辺は、集合住宅や独立住宅を主体とした市街地が広がっています。



新河岸川沿いの工場群
出典：図説 板橋区史

2 都市活動

- ▶産業集積地としての活力維持、産業育成、操業環境の維持、居住環境との調和を図るまちづくりや大型物流施設の整備を契機として、官民連携で防災施設整備を進める高台まちづくりが展開されています。
- ▶荒川沿いでは、野球場・サッカー場・ゴルフ場などのスポーツ施設や荒川戸田橋緑地生物生態園などが整備され、様々な形で河川敷の空間が活用されているほか、いたばし花火大会や板橋 City マラソンなどの多くの人が集まるイベントが開催されています。
- ▶河川空間を活かした様々な都市のアクティビティを楽しめる魅力的な河川敷を創造していく「かわまちづくり」の取組が進行しています。



新河岸川沿いの工業専用地域・工業地域
出典：地理院地図(電子国土WEB)



JR 埼京線浮間舟渡駅前地区 (再開発事業施行後)

3 環境と自然環境

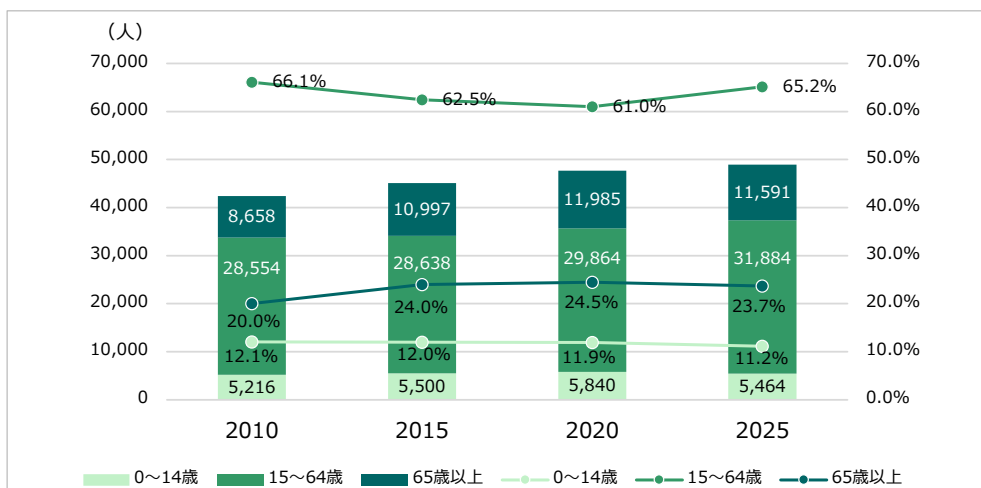
- ▶荒川河川敷や都立浮間公園、新河岸川が連続的なみどり豊かな環境をつくり出しています。



荒川河川敷と板橋 City マラソン

4 居住者像（人口・世帯）

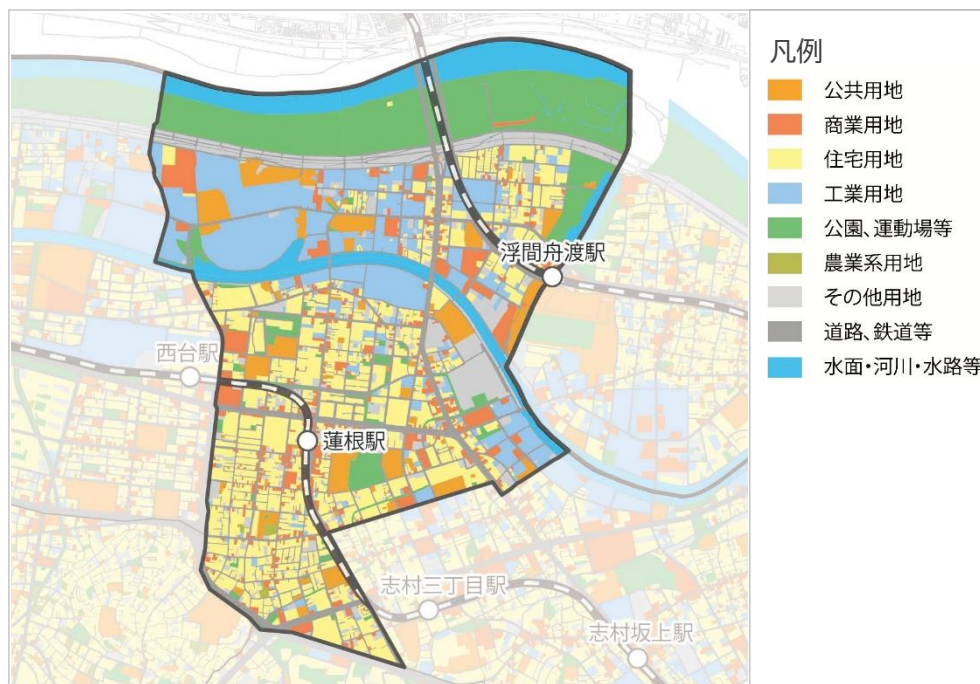
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年の15年間で人口は約13.3%増加しており、年少人口・生産年齢人口・老年人口がそれぞれ増加しています。特に老年人口の増加率は区内で最も高い水準となっています。
- ▶高齢者世帯が多い一方で、6歳未満の子どものいる世帯も多いなど、子育て期の若いファミリーの居住者も多いまちとなっています。



図表：年齢3階級別の人口推移（坂下・舟渡エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶荒川・新河岸川沿いに工業専用地域や工業地域、準工業地域が指定されており、倉庫運輸関係施設などの工業用地の割合が非常に高く、供給処理施設などの公共用地や、事務所建築物などの商業用地の割合も高くなっています。
- ▶都営三田線蓮根駅周辺は集合住宅の立地が多く、住宅主体のまちとなっています。



図表：土地利用現況図（坂下・舟渡エリア） 出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



区立舟渡水辺公園／舟渡四丁目



区立リサイクルプラザ
／舟渡四丁目



荒川戸田橋緑地生物生態園



- | | | | |
|--|--------------|--|---------------|
| | 区役所・支所・区民事務所 | | 町丁目境 |
| | 地域センター | | 都市計画道路 |
| | 小・中学校 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 大学 | | 都市計画公園・緑地 |
| | 病院 | | 河川・池等 |
| | 図書館 | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 板橋十景 | | |
| | その他 | | |



区立浮間舟渡フットサル
パーク／舟渡一丁目



北区立新河岸東公園こども
スポーツ／北区浮間四丁目

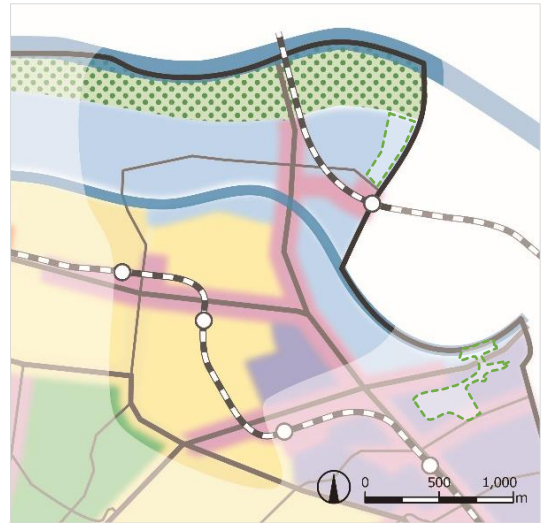
2-7-2 坂下・舟渡エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
<p>▶日常生活や産業活動・都市活動を守るための水害リスクへの対応</p> <p>エリア内のほぼ全域が浸水想定区域であり、河川の治水や広域避難を念頭に置いた対策と併せて、産業活動や都市活動の継続性の確保、住民や従業者などの一時退避・避難、防災備蓄などのための空間・機能の創出など、都市づくりと連携した水害リスクへの対応が必要です。また、集合住宅などでは、浸水継続時に建物上部で一定期間の生活を継続できるようなまちのあり方の検討が必要です。</p>				●	●
<p>▶幹線道路沿道の整備</p> <p>環状第8号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。</p>			●	●	●
<p>▶豊かなみどりと水辺の環境を活かした暮らしの魅力創造</p> <p>荒川河川敷や緑地・スポーツ施設、公園などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境を更に活かし、今まで以上に公園や運動施設の活用を図る必要があります。公共空間から連続するみどりをまちなかに広げ、日常的にうおいとやすらぎを感じられるくらしの魅力を育てることが重要です。</p>	●	●		●	
<p>▶荒川河川敷のアクセス性向上</p> <p>荒川河川敷の広大な河川空間を利用しやすくするために、JR 埼京線浮間舟渡駅や都営三田線高島平駅・西台駅からの公共交通や歩きやすい歩行空間などのアクセス性向上を図る必要があります。</p>	●	●	●		
<p>▶産業機能の維持と新しい時代のニーズに対応した機能更新の誘導</p> <p>産業競争力を維持・強化するため、工場などの事業所の機能更新や土地利用転換のタイミングを捉えて、操業環境の保全や新しい時代のニーズに対応した事業活動の再生・育成を促進していく必要があります。また、産業活動を支えるための都市基盤整備の検討が必要です。</p>	●		●	●	
<p>▶工場と住宅の共存、操業環境の保全</p> <p>準工業地域や工業地域では、工場と住宅が混在し、操業環境と住環境がそれぞれ損なわれることのないよう、産業機能の維持とともに、工場と住宅の共存や操業環境の保全を誘導していく必要があります。</p>	●			●	

1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

- ▶ 幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。
- ▶ 補助第 202 号線（高島通り）沿道や都営三田線西台駅、JR 埼京線浮間舟渡駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能の充実を図り、生活利便性の高いまちを形成します。



【土地利用方針図】

- ：生活利便性向上ゾーン
- ：都市型産業育成・更新ゾーン
- ：産業と住宅の共存ゾーン
- ：多様なくらしが共生するゾーン
- ：みどりの拠点となる荒川河川敷
- ：みどりの拠点となる公園

都市型産業育成・更新ゾーン

- ▶ ものづくり産業集積の維持・向上を図るため、工業系の用途以外の立地規制とともに、中層建築物を主体に、時代のニーズに対応した産業機能への転換・更新、物流の効率化の誘導などにより、ひと・モノが集積する都市型産業の利点を活かした働きやすい産業活力にあふれたまちを形成します。
- ▶ 住宅規制がされている地域では、中高層建築物を主体に、さらなる産業活力を醸成するまちを形成します。
- ▶ 蓮根三丁目、東坂下、舟渡周辺の住宅規制がされていない地域では、都市型産業の維持・更新を基本とし、くらしと産業が調和した良好な市街地環境を誘導します。

産業と住宅の共存ゾーン

- ▶ 都市型産業に配慮しつつ、中層・中高層建築物を主体に、良好な住環境の維持・創出を図り、くらしと産業が調和した働きやすく住みやすいまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- ▶ 多様な土地利用が共生する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。
- ▶ 相生町、蓮根一・二丁目周辺は、隣接するゾーンの街並みとの調和により、中層・中高層建築物の良好な市街地環境を誘導します。

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、荒川河川敷や新河岸川の自然要素や新河岸・舟渡の工業地帯の産業や放射第9号線（国道17号・中山道）沿いの歴史要素、都営三田線沿線や河川空間で育まれた文化要素などの地域資源と質の高い公共空間整備が融合し、暮らしを支える産業活力を身近に感じ、魅力的な河川空間でのアクティビティを楽しむことができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である北区・埼玉県戸田市のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



荒川河川敷



新河岸川沿いの産業集積地

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、荒川河川敷の緑地空間と荒川や新河岸川といった河川空間を軸として、みどりが連続するエコロジカルネットワークの形成を図ります。
- ▶本エリアでは、都立浮間公園や区立舟渡水辺公園、区立城北交通公園などの拠点と、蓮根川緑道・出井川緑道、新河岸川沿川とのネットワークを形成し、回遊性を生み出します。
- ▶荒川河川敷では、官民連携により「かわまちづくり」を推進し、魅力的なコンテンツの創出や既存機能の充実を図るとともに、防災機能の充実、市街地との連携を進め、にぎわいにつながる水辺空間を形成します。
- ▶公園や公共施設の公共空間整備においては、官民が連携・協調し、街並みとの調和やみどりの空間のつながりを推進します。



都立浮間公園／舟渡二丁目



区立城北交通公園／坂下二丁目

- ▶河川や緑道などの自然資源や産業資源を保全・活用するとともに、河川や工場地とみどりが重なりあう街並みを形成します。
- ▶本エリアでは、防災にも寄与する都市農地を保全するため、都市農地の活用や農業体験など都市農業に触れられる自然環境と調和した緑豊かな街並みを形成します。



緑道(坂下付近)

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）、首都高速第5号池袋線、補助第202号線の主要幹線道路により、産業競争力の維持・強化と災害時にも途切れることなく機能する強靱な道路ネットワークを形成します。
- ▶新河岸川沿いの工場などの機能更新や産業集積地として新たな産業活力を創出する土地利用転換などを促進するため、幹線道路のネットワークとつながる都市基盤整備を進めていきます。また、大型車の交通が多いことを踏まえ、新河岸川沿いに歩行者が安全に通行できる空間整備を促進します。
- ▶JR 埼京線浮間舟渡駅の駅前広場は、人々が集い、滞留し行き交う地域交通結節点としての機能・空間の充実を図るとともに、鉄道駅と地域が一体となった「駅まち空間」をデザインし、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる公共空間の整備を推進します。
- ▶本エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）を軸として、JR 埼京線浮間舟渡駅や都営三田線蓮根駅の交通結節機能の維持・充実とともに、商店街、公園など様々な拠点につながり、歩きたくなるウォーカブルなまちの形成を促進します。



JR 埼京線浮間舟渡駅前



新河岸川沿いの歩行空間/東坂下二丁目付近

住環境・くらし分野

- ▶本エリアの坂下・蓮根周辺では、商店街のにぎわいと活力を維持・発展しながら、身近な生活圏の充実を図ります。
- ▶本エリアでは、工場集積地としての操業環境と居住環境との調和を図りながら、周辺のみどりや水辺の環境を活かした居住環境を形成します。
- ▶本エリアでは、産業としての都市農業の力を維持しながら、郷土の風土を感じ、身近な場所で土に触れられる暮らし・体験・交流のなかで、文化を創造し、楽しみながら次世代に継承する環境を形成します。



都営三田線蓮根駅付近の街並み

安心・安全分野

- ▶本エリアでは、全域が浸水想定区域であるため、大規模水害のリスクを抑える都市基盤の整備や災害に強い都市づくり、防災性の高い生活圏の整備を促進します。また、災害時の事業継続・エネルギー確保など、防災拠点機能の整備や舟運活用の可能性も念頭に置いた物資輸送に必要な都市基盤の整備を促進します。
- ▶大規模水害や震災、火災延焼、工場の被災による二次被害などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶災害時における避難行動や都市活動の継続性確保のため、浸水深以上の連絡デッキ整備や土地利用や建築物の構造、電気室や機械室・備蓄倉庫などを上層階に設置するなどの浸水対策の誘導を図ります。
- ▶環状第8号線沿道では、沿道地区計画などに基づき道路交通騒音の対策や改善を促進します。

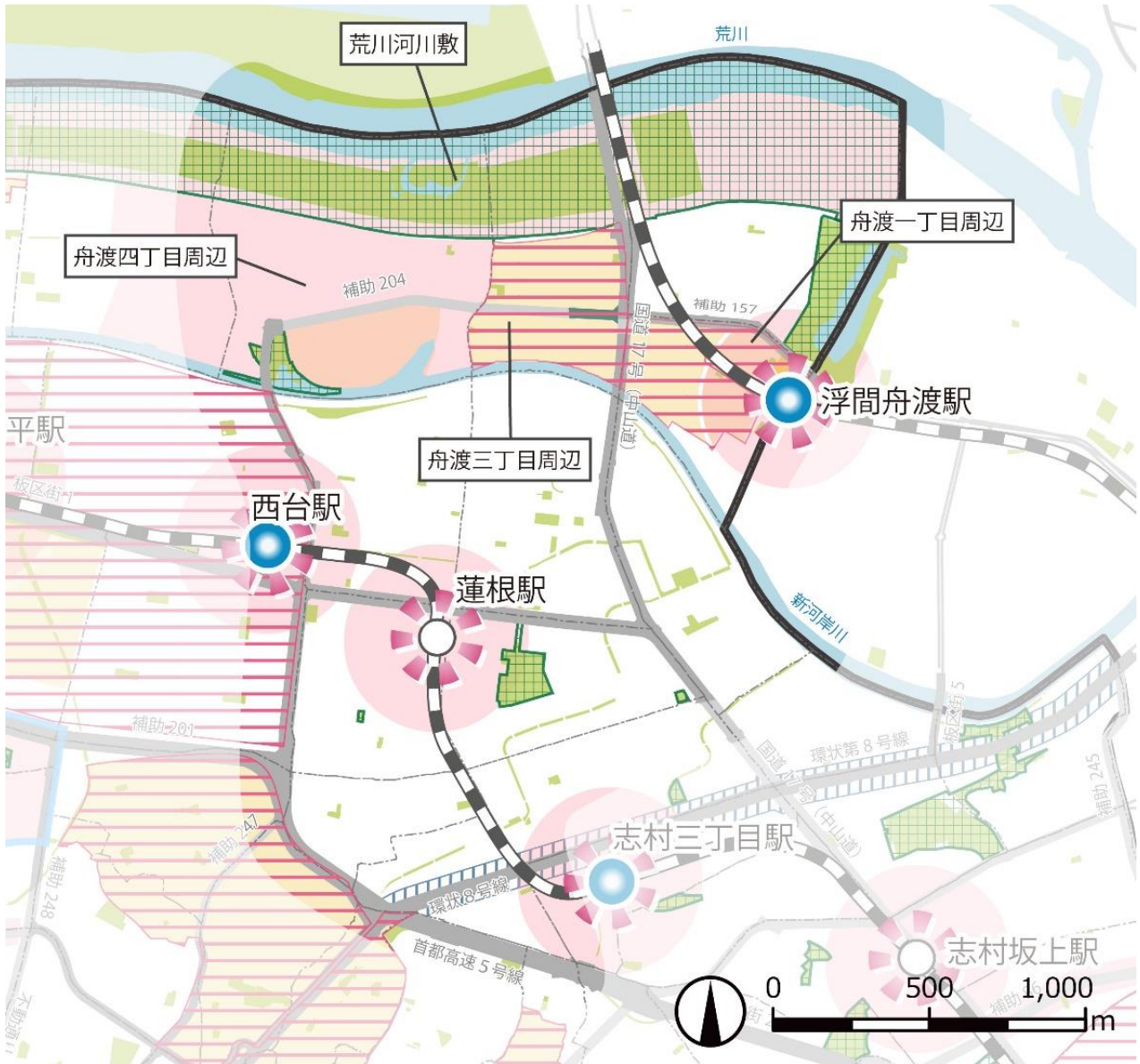

















荒川土手



大型物流施設に設置された高台広場／舟渡四丁目

3 都市づくり推進地区



- | | | | |
|---|-----------|---|---------------|
|  | 都市づくり推進地区 |  | 都市計画道路 事業中 |
|  | 生活の拠点 |  | 完了 |
|  | 市街地再開発事業 |  | 未着手 |
|  | 地区計画 |  | 公園・緑地・緑道 |
|  | 沿道地区計画 |  | 都市計画公園・緑地 |
|  | 景観形成重点地区 |  | 水辺(河川等) |
|  | 地域交通結節点 |  | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | |  | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／坂下・舟渡エリア	
都市づくりの展開方針	取組内容
▼浮間舟渡駅周辺	
浮間舟渡駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている浮間舟渡駅周辺では、隣接する北区とのつながりや都立浮間公園のみどりを活かしながら、暮らしを支える商業・生活支援機能の集積を誘導し、利便性と居心地のよさを備えた市街地環境の形成を促進します。
浮間舟渡駅周辺の地域交通結節点の形成	▶地域交通結節点として、駅前にふさわしいにぎわいの形成とともに、鉄道とバスなどの乗換え利便性の向上を図るための空間・機能の充実を図ります。
▼蓮根駅周辺	
蓮根駅周辺の生活の拠点の形成	▶生活の拠点に位置づけられている蓮根駅周辺では、暮らしを支える商業・生活支援機能の集積を誘導し、住商工の共生を図りつつ、駅前にふさわしい空間・機能の誘導を図ります。
▼舟渡一丁目周辺	
工場の操業環境と住居の調和	▶地区計画などに基づき、住商工が共生した地域特性を活かした、活力あるまちをめざすとともに、歩行者空間の確保、沿道や民有地の緑化を図り、緑豊かなまちを形成します。
▼舟渡三丁目周辺	
工場の操業環境と住居の調和	▶地区計画などに基づき、住宅系と工業系の土地利用の協調に配慮し、秩序ある街並みの形成を図りつつ、生産環境の保全・育成、健全な商業環境の育成を推進します。
▼舟渡四丁目周辺	
都市型産業育成・更新ゾーンにおける産業基盤の強化	▶新しい時代のニーズに対応した施設への更新に合わせ、事業者との協働や地区計画などにより、産業機能の維持・更新を図ります。 ▶産業機能の維持・更新を図るため、土地利用の更新を想定した道路ネットワークなどの都市基盤整備を検討します。
水害に強い拠点の形成	▶舟渡四丁目南地区では、地区計画などに基づき、浸水想定区域であることを踏まえた高台広場、緊急一時退避場所、退避経路などの防災上必要な整備を行うとともに、ものづくり産業との調和に配慮しつつ、地域の魅力創造を図り、水害に強い拠点を形成します。

▼ 荒川河川敷

荒川河川敷の活用と かわまちづくりの推進

- ▶いたばし花火大会や板橋 City マラソンなどの大規模イベントなどの場やスポーツ・レクリエーションの場としての活用など、にぎわい創出につながる水辺空間を形成します。
- ▶豊富な緑や多様な生物の生息地として、荒川戸田橋緑地生物生態園などを活用した自然に触れ合える機会を創出します。
- ▶連鎖的な水辺空間の創出に向けて、プロムナードや親水護岸を整備し、エリア全体の回遊性向上、水際・水面活用を推進します。
- ▶大規模震災時における避難場所や支援物資などの拠点としての役割、水害対策である高台まちづくりの取組を推進します。

2-8 小豆沢・志村エリア



2-8-1 小豆沢・志村エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

- ▶昭和初期から軍需工場が拡張するとともに受注先の中小工場の立地も進み、戦後も様々な業種の工場が増加し、光学をはじめとする精密機器や印刷関連業などを中心とした産業集積地として繁栄してきました。
- ▶市電（都電志村線）が昭和4（1929）年に巢鴨～下板橋間に開通して以降、放射第9号線（国道17号・中山道）沿いに志村橋（新河岸川付近）まで延長され、その廃止後、昭和43（1968）年に現在の都営三田線が志村駅（現在の高島平駅）まで営業運転を開始し、まちが拡大しました。
- ▶放射第9号線（国道17号・中山道）を軸に広がる町工場などの多いエリアは、近年では都心に直結する都営三田線の交通利便性も高く、工場から集合住宅などへの転換が進み、住工が混在するまちへと変化しています。



都営三田線 志村三丁目駅(昭和44(1969)年頃)
出典:いたばし大交通展



国の史跡・志村一里塚(板橋十景)
／志村一丁目・小豆沢二丁目

2 都市活動

- ▶区立小豆沢公園では、多様なアクティビティやイベントが展開されており、様々な年代の人々がスポーツや健康づくりに親しんでいます。

3 環境と自然環境

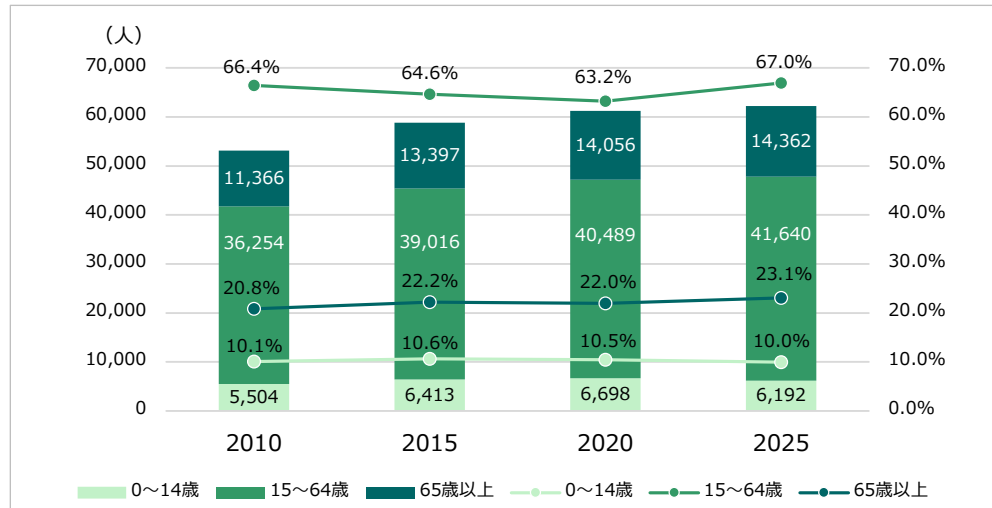
- ▶放射第9号線（国道17号・中山道）の歴史を伝える「志村一里塚」や桜の名所である「南蔵院のしだれ桜（蓮沼町）」など、地域のシンボルとなる資源が板橋十景として親しまれています。
- ▶本エリア北部では、荒川低地と武蔵野台地を区分する崖線が、区立小豆沢公園や志村村跡・城山熊野神社などの歴史的資源をつないで、東西にみどりが連続する環境を形成しています。崖線上の区立小豆沢公園と近接する新河岸川では、隅田川・荒川・東京湾臨海部を結ぶ水上バス（東京水辺ライン）の小豆沢発着場が設置されています。



志村村跡・城山熊野神社とその周辺
出典:地理院地図(電子国土WEB)

4 居住者像（人口・世帯）

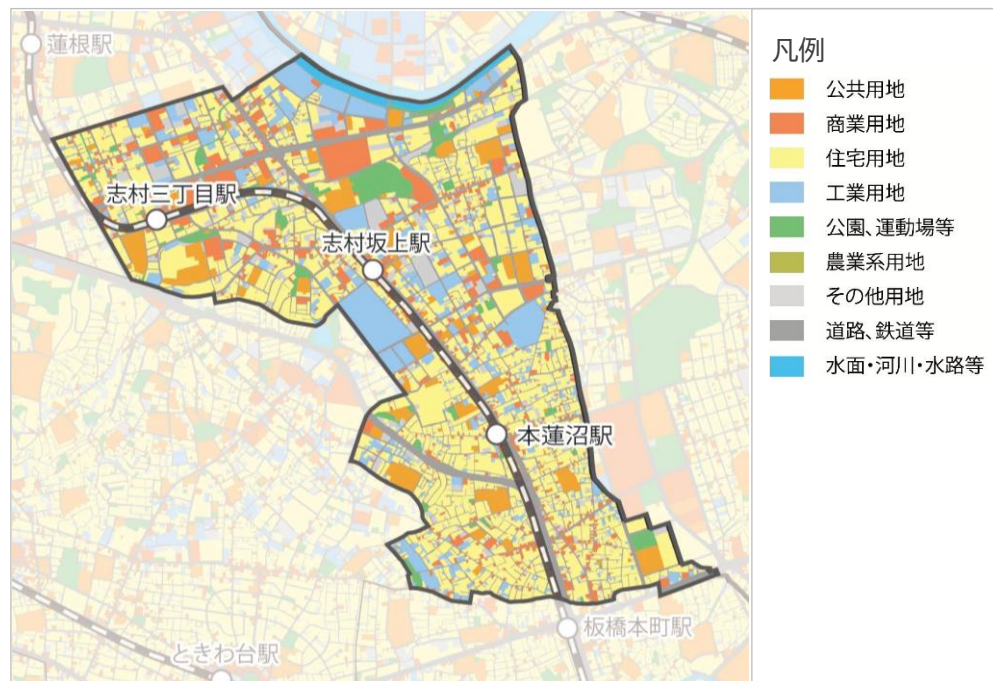
- ▶人口密度や年齢階層別の人口割合、世帯構成は板橋区全体の平均的な水準となっています。
- ▶平成 22(2010)年から令和 7(2025)年の 15 年間の人口増加率は、区内で最も高い約 14.0% となっており、年少人口・生産年齢人口・老年人口の各世代が、それぞれ高い水準の増加率となっています。



図表：年齢3階級別の人口推移（小豆沢・志村エリア）
出典：総務省「国勢調査（H22(2010)年～R2(2020)年）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7(2025)年」

5 土地利用

- ▶現在も町工場が集積しており、専用工場や住居併用工場などの工業用地は、小豆沢、志村、蓮沼町などに多く立地し、区内でも最も高い割合となっています。
- ▶事務所建築物などの商業用地の割合も高く、産業と居住が融合しているとともに、大型の商業施設や区立小豆沢公園などのスポーツ施設などがあることから、楽しめる環境が多いエリアとなっています。



図表：土地利用現況図（小豆沢・志村エリア）出典：板橋区「R3(2021)年土地利用現況調査」

6 エリアの現況・特徴



区立見次公園／前野四丁目



区立小豆沢体育館
／小豆沢三丁目



南蔵院のしだれ桜(板橋十景)
／蓮沼町



味の素ナショナルトレーニング
センター／北区西が丘三丁目



城山熊野神社／志村三丁目



東洋大学／清水町

- | | |
|--------------|----------------|
| 区役所・支所・区民事務所 | 町丁目境 |
| 地域センター | 都市計画道路 |
| 小・中学校 | 公園・緑地・緑道 |
| 大学 | 都市計画公園・緑地 |
| 病院 | 河川・池等 |
| 図書館 | 鉄道 (JR・私鉄・地下鉄) |
| 板橋十景 | |
| その他 | |

2-8-2 小豆沢・志村エリアの都市づくりの主な課題

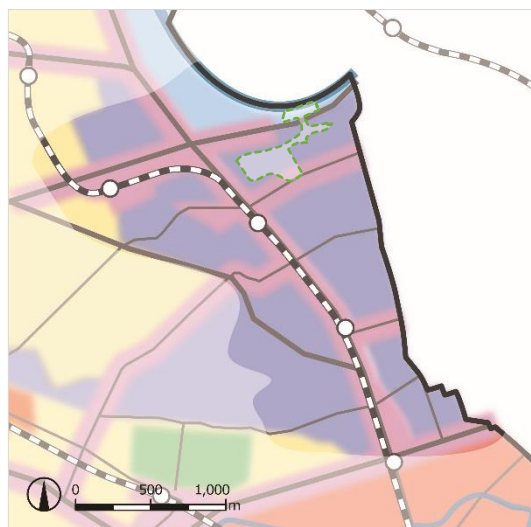
	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
放射第9号線（国道17号・中山道）沿道の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶土砂災害への対応		●			●
崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。					
▶水害リスクへの対応				●	●
荒川決壊を想定した浸水被害想定区域では、水害時の緊急避難や防災備蓄を充実するなどの水害リスクへ対応する必要があります。					
▶幹線道路沿道の整備			●	●	●
環状第7号線・環状第8号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。					
▶新河岸川や崖線、公園のつながりの充実	●	●		●	
新河岸川や崖線、区立小豆沢公園をはじめとする公園や緑地などから連続するみどりをまちなかに広げ、日常的にうるおいとやすらぎを感じながら暮らしの魅力を育てることが重要です。					
▶健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備		●		●	
区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）や区立小豆沢体育館などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境をさらに活かし、今まで以上に公園や運動施設の活用を図る必要があります。					
▶交通結節点（地下鉄駅周辺）の機能・空間の充実	●		●	●	
駅周辺においては日常生活を支える機能とともに、進化・多様化するモビリティの導入なども考慮した移動・乗換えの利便性・快適性を高める機能やまちの活性化に寄与するウォークアブルな空間の充実を図る必要があります。					
▶工場と住宅の共存、操業環境の保全	●			●	
準工業地域や工業地域では、工場と住宅が混在し、操業環境と住環境がそれぞれ損なわれることのないよう、産業機能の維持とともに、工場と住宅の共存や操業環境の保全を誘導していく必要があります。					
▶商店街のにぎわいの形成	●			●	
商店街のにぎわいを維持・向上させるため、にぎわいの軸としてふさわしい街並みの形成を図る必要があります。					
▶多様で柔軟なスタイルで仕事ができる機能・空間の充実	●			●	
居住地周辺での仕事や勉強ができる場所などの多様で柔軟なライフスタイル・ワークスタイルを選択できるような空間やサービス機能の充実を図る必要があります。					

2-8-3 小豆沢・志村エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

- ▶ 幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。
- ▶ 上記以外の道路沿道や都営三田線志村三丁目駅、志村坂上駅、本蓮沼駅、板橋本町駅周辺では、子育て世代をはじめとする多様な世代に必要な地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能の充実を図り、生活利便性の高いまちを形成します。



【土地利用方針図】

	：生活利便性向上ゾーン
	：都市型産業育成・更新ゾーン
	：産業と住宅の共存ゾーン
	：多様なくらしが共生するゾーン
	：みどりの拠点となる公園

都市型産業育成・更新ゾーン

- ▶ ものづくり産業集積の維持・向上を図るため工業系の用途以外の立地規制とともに、中層建築物を主体に、時代のニーズに対応した産業機能への転換・更新、物流の効率化の誘導などにより、ひと・モノが集積する都市型産業の利点を活かした働きやすい産業活力にあふれたまちを形成します。
- ▶ 住宅規制がされている地域では、中高層建築物を主体に、さらなる産業活力を醸成するまちを形成します。
- ▶ 東坂下周辺の住宅規制がされていない地域では、都市型産業の維持・更新を基本とし、くらしと産業が調和した良好な市街地環境を誘導します。

産業と住宅の共存ゾーン

- ▶ 都市型産業に配慮しつつ、中層・中高層建築物を主体に、良好な住環境の維持・創出を図り、隣接する北区とのつながりを活かしながら、くらしと産業が調和した働きやすく住みやすいまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

- ▶ 多様な土地利用が共生する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接する店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、新河岸川や板橋崖線上の区立小豆沢公園などの自然要素、都市型産業や放射第9号線（国道17号・中山道）沿いの歴史要素、スポーツ・レクリエーションの文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、日常生活の中で健康・スポーツを楽しむ、多様な働き方の両立を感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）周辺では、土地利用転換や民間開発にあわせて、公共空間との連続性や一体的活用を意識した多様なオープンスペースをまちへと広げ、様々な場所で、健康・スポーツと関連したアクティビティや日常生活のやすらぎの時間を楽しみ、活動・サービスが育っていく環境を充実させていきます。
- ▶都営三田線志村坂上駅周辺と区立小豆沢公園、水上バス発着場、板橋崖線沿いの樹林地、環状第8号線沿道の商業施設などの地域資源を活用した、にぎわいとみどり・水辺の回遊動線を創出します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である北区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



みどり、水辺、公共空間がつながる小豆沢
出典：地理院地図（電子国土WEB）



区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）



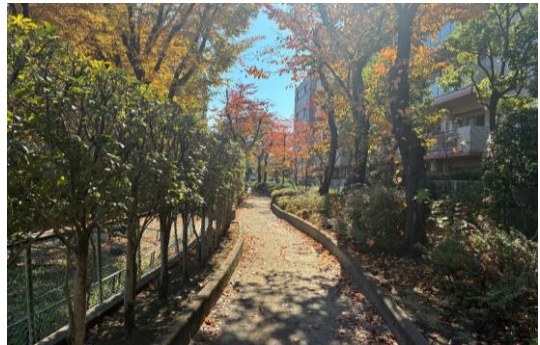
水上バス（東京水辺ライン）小豆沢発着場／新河岸川

グリーンインフラ分野

- ▶本エリアでは、区内でも緑の少ないエリアであることを踏まえ、区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）や区立見次公園、区立薬師の泉庭園などの拠点と蓮根川緑道・出井川緑道、新河岸川沿川とのネットワークを形成し、回遊性を生み出します。
- ▶官民が連携・協調し、崖線のみどりや区立小豆沢公園の多様なレクリエーション・スポーツを楽しめる機能・空間を新河岸川（水上バス発着場）とつなぎ、みどりと水辺の環境を楽しめる動線を形成します。
- ▶自然・歴史・文化などの地域資源を保全・活用するとともに、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮したみどりの創出を図ります。



薬師の泉庭園



出井川緑道

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）や環状第8号線、首都高速第5号池袋線の主要幹線道路とともに補助第86号線の整備を促進し、沿道の都市づくりとあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ▶本エリアでは、都営三田線志村三丁目駅、志村坂上駅、本蓮沼駅を中心として、充実したバス路線を活かした公共交通の利便性の維持・向上を図るとともに、駅周辺の公共空間とオープンスペースが連続する「駅まち空間」の創出、進化・多様化するモビリティと歩行者が共存した、誰もが安心・安全・快適に移動できる環境の向上を図ります。
- ▶放射第9号線（国道17号・中山道）を軸として、都営三田線の各駅から公共施設や商店街、公園など様々な拠点につながり、歩きたくなるウォークブルなまちの形成を促進します。
- ▶隅田川・荒川・東京湾臨海部を結ぶ水上バス（東京水辺ライン）については、日常的な都市間生活交通としての可能性を見据えつつ、観光や大規模災害時の移動手段・物資輸送手段としての機能が充実するよう、水上バス小豆沢発着場の利活用を検討します。



都営三田線志村三丁目駅

住環境・くらし分野

- ▶本エリアでは、都市型産業の維持と居住環境の調和を図りながら、周辺のみどりや水辺の環境、交通利便性を活かした居住環境を形成します。
- ▶本エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）の歴史とともに発展してきた商店街のにぎわいと活力を維持しながら、徒歩圏で複数の駅が利用できる利便性を活かした生活圏の充実を図ります。
- ▶本エリアでは、放射第9号線（国道17号・中山道）沿道周辺の医療施設を核として、高度な医療や災害時の拠点となる病院の立地継続・機能充実を図り、いきいきと健康的に暮らせる地域づくりを進めます。



工場の土地利用転換で進むマンション立地



商店街／宮本町

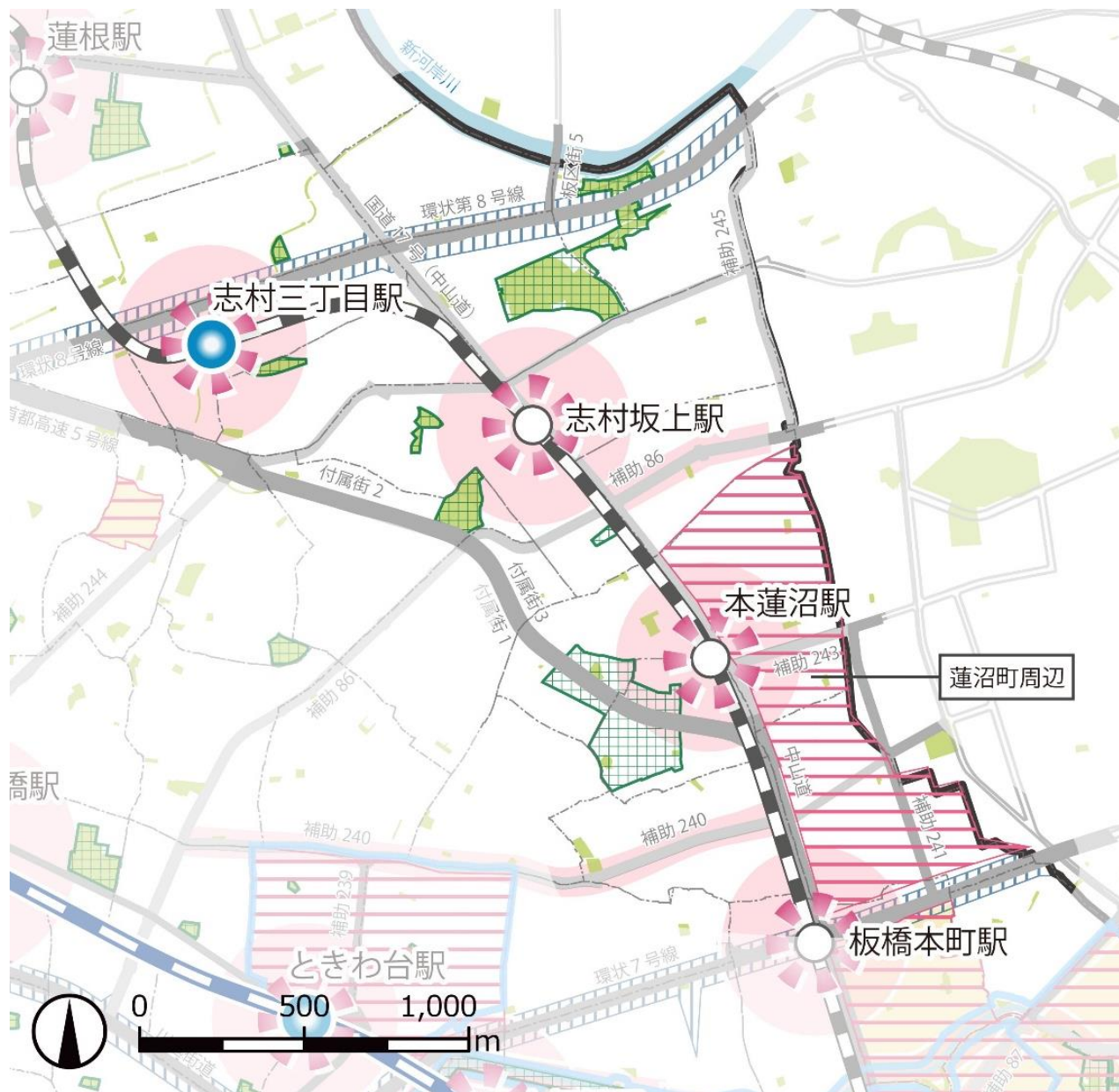
安心・安全分野

- ▶本エリアの泉町・清水町・蓮沼町・宮本町周辺の木造住宅の密集地においては、補助第240号線の整備促進や細街路の拡幅、建築物の不燃化の促進などにより、延焼を防ぎ、避難しやすく災害に強い都市機能の整備を推進します。
- ▶崖線付近などのがけ地における宅地造成については、適切な擁壁の設置や安全対策を指導し、防災性の向上を図ります。
- ▶大規模水害や土砂災害、震災、火災延焼、工場の被災による二次被害などの複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の開発誘導を図ります。
- ▶環状第7号線や環状第8号線沿道では、沿道地区計画などに基づき、道路交通騒音の対策や改善を促進します。



木造住宅の密集地

3 都市づくり推進地区



- | | | | |
|--|-----------|--|---------------|
| | 都市づくり推進地区 | | 都市計画道路 |
| | 生活の拠点 | | 事業中 |
| | 地区計画 | | 完了 |
| | 沿道地区計画 | | 未着手 |
| | 景観形成重点地区 | | 公園・緑地・緑道 |
| | 地域交通結節点 | | 都市計画公園・緑地 |
| | | | 水辺(河川等) |
| | | | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | | | 鉄道立体化・踏切対策 |

都市づくり推進地区／小豆沢・志村エリア

都市づくりの展開方針	取組内容
志村坂上駅周辺	
志村坂上駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている志村坂上駅周辺では、大規模な土地利用転換を見据え、地域の歴史・文化・自然を活かし、新たな産業や地域の魅力が創造される土地利用を誘導し、地域活力が向上する拠点の形成を図ります。 ▶駅へのアクセス性の向上、都市基盤や交通結節機能、公園との一体的なみどり空間の整備など、都市機能の集積をめざした総合的な都市づくりを検討します。
志村三丁目駅周辺	
志村三丁目駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている志村三丁目駅周辺では、駅周辺と環状第8号線沿道に商業・生活支援機能の集積を誘導し、生活の拠点としてふさわしいにぎわいの創出を図ります。
志村三丁目駅の地域交通結節点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶都営三田線と環状第8号線をつなぐ広域移動軸上の地域交通結節点として、将来的なエイトライナー構想も捉え、鉄道とバスなどの乗り換えの利便性向上やユニバーサルデザインなどによる駅の安全性・快適性の確保を図ります。
本蓮沼駅周辺	
本蓮沼駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている本蓮沼駅周辺では、近接する北区のナショナルトレーニングセンターの立地を活用した、商業環境や生活利便性を向上させる土地利用を誘導し、生活の拠点の形成を図ります。
蓮沼町周辺	
点在する木造住宅の密集地の防災性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶清水町や蓮沼町周辺では、木造住宅の密集地が点在しているため、災害時に適切に復興するための復興事前準備や新たな防火規制区域の指定などの多様な手法をあわせ建築物の不燃化を促進することで、防災性の向上を図ります。
都市計画道路	
補助第86号線沿道 (放射第9号線(国道17号・中山道)～補助第245号線付近)	<ul style="list-style-type: none"> ▶「東京における都市計画道路の整備方針(案)」で優先整備路線(第五次事業化計画)(東京都施行)に選定されている補助第86号線は、事業認可取得に向けて東京都と連携して取組を進めます。
補助第240号線沿道 (放射第9号線(国道17号・中山道)～補助第86号線)	<ul style="list-style-type: none"> ▶「東京における都市計画道路の整備方針(案)」で優先整備路線(第五次事業化計画)に選定されている補助第240号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取組を進めます。 ▶大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。