

板橋区都市づくりビジョン

都市計画に関する基本的な方針

素案

目次

| | |
|---------------------|-----|
| 序章 都市づくりの取り組み | 2 |
| 第1章 板橋区都市づくりビジョンの役割 | |
| 1 策定の背景と目的 | 6 |
| 2 計画の位置づけ | 8 |
| 3 計画期間 | 10 |
| 4 社会情勢の変化 | 10 |
| 5 都市づくりビジョンの構成 | 13 |
| 第2章 区の特性と課題 | |
| 1 区の成り立ち | 16 |
| 2 区の特性と課題 | 19 |
| 3 2次計画の達成状況と課題 | 35 |
| 4 都市づくりの課題への対応 | 37 |
| 第3章 都市づくりの考え方と方向性 | |
| 1 都市づくりの基本的考え方 | 40 |
| 2 テーマ別の都市づくりの方向性 | 44 |
| 第4章 区がめざす将来都市構造 | |
| 1 将来都市構造の基本的な考え方 | 64 |
| 2 区がめざす将来都市構造図 | 68 |
| 第5章 分野別の都市づくり | |
| 1 分野別の都市づくりの考え方 | 72 |
| 2 分野別の都市づくりの展開方針 | 72 |
| 第6章 分野別の都市づくり | |
| 1 エリア別の都市づくりの方針とは | 96 |
| 2 エリア区分の設定 | 96 |
| 3 エリア別の都市づくりの展開方針 | 99 |
| 第7章 都市づくりの推進に向けて | |
| 1 都市づくりの推進に向けた基本方針 | 148 |
| 2 協働による都市づくりの推進 | 150 |
| 3 施策・事業の計画的な推進 | 156 |
| 【参考資料】 | 162 |
| 【用語説明】 | 164 |

序 章



都市づくりの取り組み

序章 都市づくりの取り組み

板橋区では、都市計画マスタープランに基づき、都市づくりを進めてきました。ここでは、近年に実現した都市づくりの取り組み成果の一部をご紹介します。

板橋区都市づくりビジョンでは、このような都市に係る様々な取り組みを展開していきます。

■工場の操業環境を守る取り組み

区は、都内有数の産業集積地であるつよみを活かし、区内産業の発展のための取り組みを進めてきました。

新河岸二丁目では工場の操業環境の維持保全をするために、「地区計画」を策定しました。



写真

■工場の操業環境を守る取り組み

H7 舟渡三丁目地区地区計画決定

H23 新河岸二丁目工業地区地区計画決定

■駅前拠点をつくる取り組み【成増駅】

東武東上線成増駅では、駅を拠点とした駅前空間の整備が進められています。



写真

■駅前拠点をつくる取り組み

H10 浮間舟渡駅前地区第一種市街地再開発事業決定

H16 上板橋駅南口駅前地区第一種市街地再開発事業決定

■良好な街並みをつくる取り組み

【四葉・徳丸・赤塚・常盤台・加賀・石神井川沿川】

区は、区内全域で景観に関する取り組みを進めています。

また、地区特性を活かした良好な景観の形成を図るため、景観形成重点地区を指定しています。



写真

■良好な街並みをつくる取り組み

H20 板橋区都市景観マスタープラン策定

H23 板橋区景観計画策定（板橋崖線軸地区、石神井川軸地区を指定）

H25 板橋区景観計画変更（加賀一・二丁目地区を景観形成重点地区指定）

H26 板橋区景観計画変更（常盤台一丁目・二丁目地区を景観形成重点地区指定）

H27 最高限度高度地区・敷地面積の最低限度の導入



■ 高島平のまちづくりの取り組み【高島平】

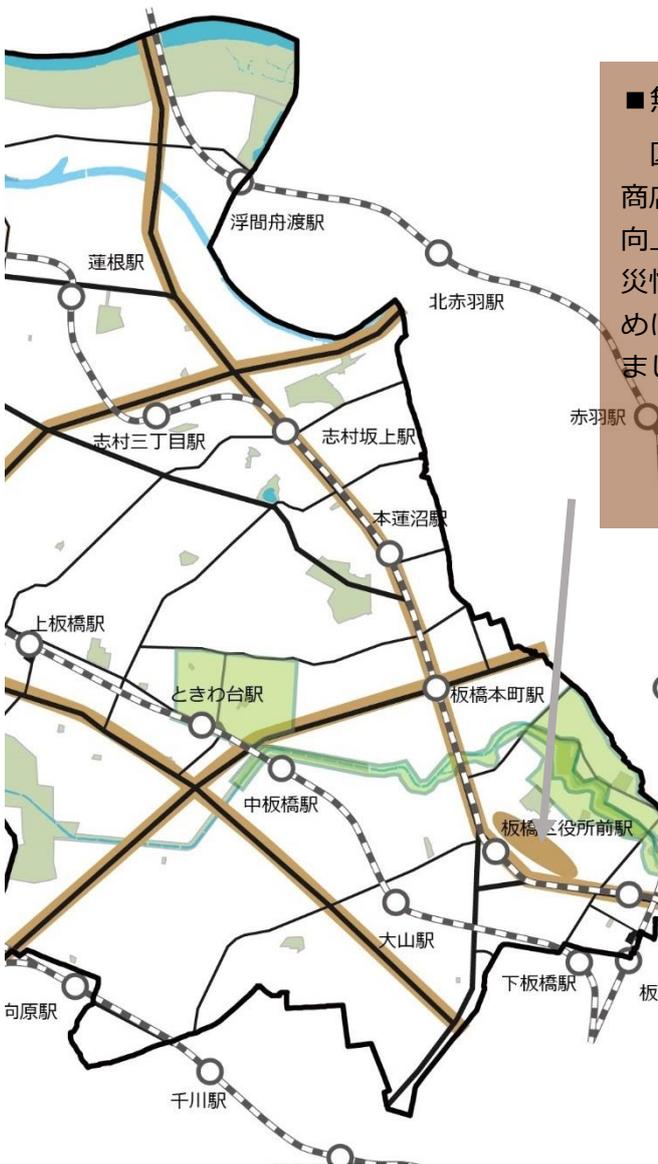
区では、平成 27 年（2015 年）11 月に策定した高島平地域グランドデザインに基づき、高島平の都市再生に向けた取り組みを行っています。地域における推進組織として、平成 28 年（2016 年）11 月には民・学・公連携による「アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）を設立し、本格的な活動を開始しています。



アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）の設立イベントの様子

■ 協働の都市づくりの取り組み

- H14 加賀のまちづくり協議会設立
- H19 ときわ台景観ガイドライン運用開始
- H27 高島平地域グランドデザイン策定
- H28 アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）設立



■ 無電柱化の取り組み【板橋】

区では、不動通り商店街のにぎわいを向上させることや防災性を向上させるために無電柱化を行いました。



無電柱化後の不動通り商店街

■ 防災に強い都市づくりの取り組み

- H 9 補助 26 号線の事業認可（大谷口付近）
- H14 大谷口上町の住宅改良事業
- H18 板橋三丁目地区防災街区整備事業決定
- H24 木密地域不燃化 10 年プロジェクト開始

■ 耐震性向上の取り組み【区全域】

区では、切迫性が指摘されている首都直下地震による被害を減少させるため、住宅や建築物の耐震化を促進するための取り組みを進めています。

特定緊急輸送道路沿道の建築物では、建物の耐震診断が義務付けられ、耐震化が進められています。



第1章



板橋区都市づくりビジョンの役割

- 1 策定の背景と目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画期間
- 4 社会情勢の変化
- 5 都市づくりビジョンの構成

第1章 板橋区都市づくりビジョンの役割

1 策定の背景と目的

板橋区（以下「区」という。）では、平成23年（2011年）3月に都市計画の基本的な方針である「板橋区都市計画マスタープラン（第2次）」（以下「前計画」という。）を策定し、様々な都市づくりの取り組みを進めてきました。

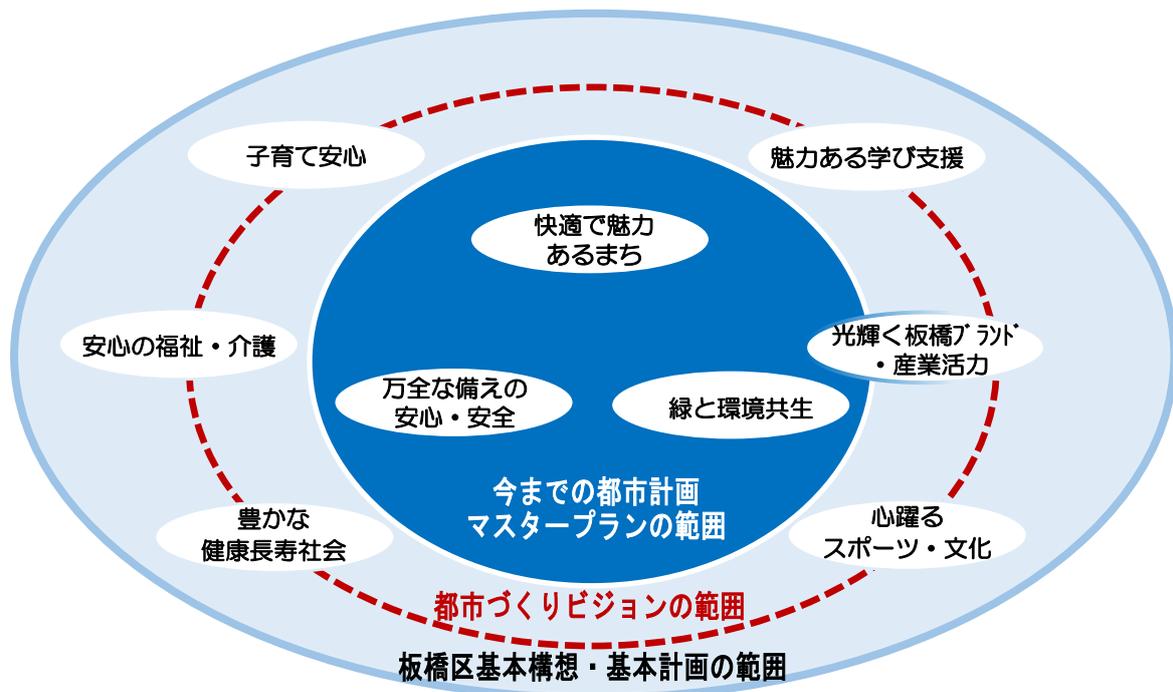
しかし、策定から7年が経過したことで社会情勢が変化しており、人口減少社会への対応や、甚大な災害への対応等の、様々な課題に取り組む必要性が生じました。

一方で、平成27年（2015年）10月に区の上位計画である板橋区基本構想、平成28年（2016年）1月には板橋区基本計画2025が策定されたことに伴い、これまでの都市計画マスタープランの範囲を越えた取り組みが必要となりました。

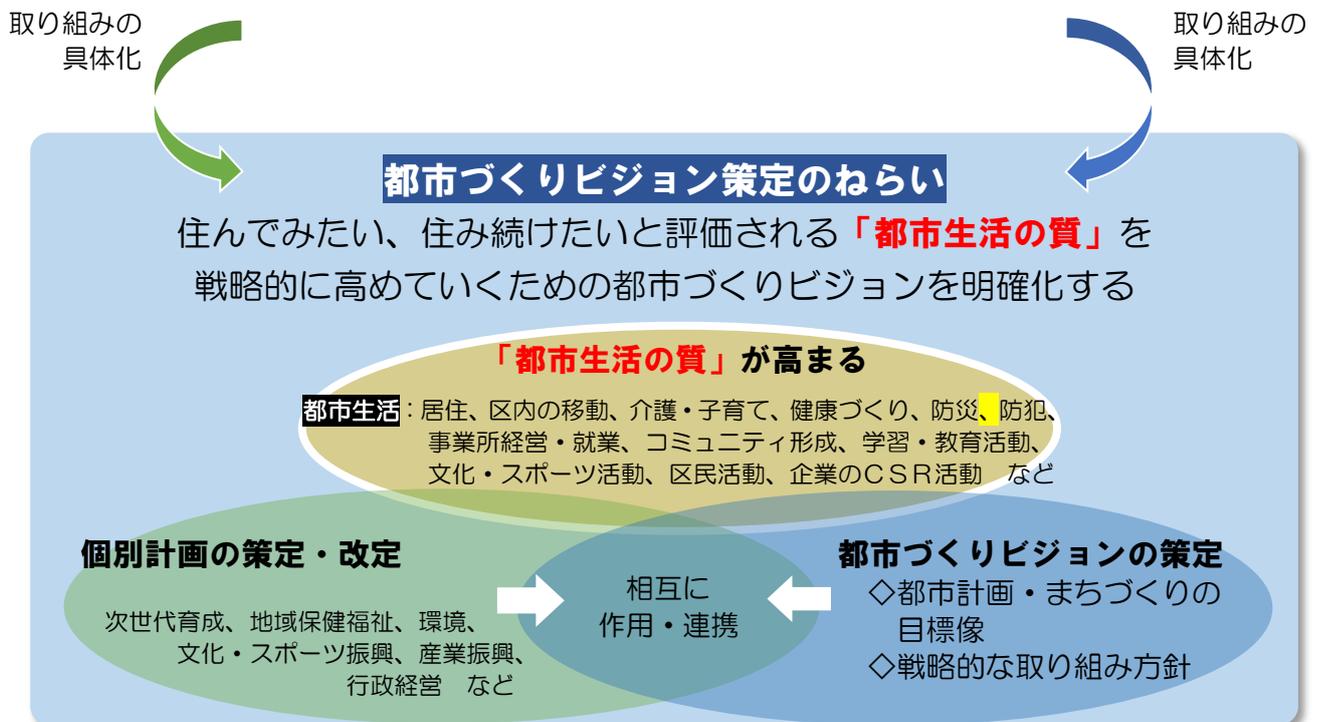
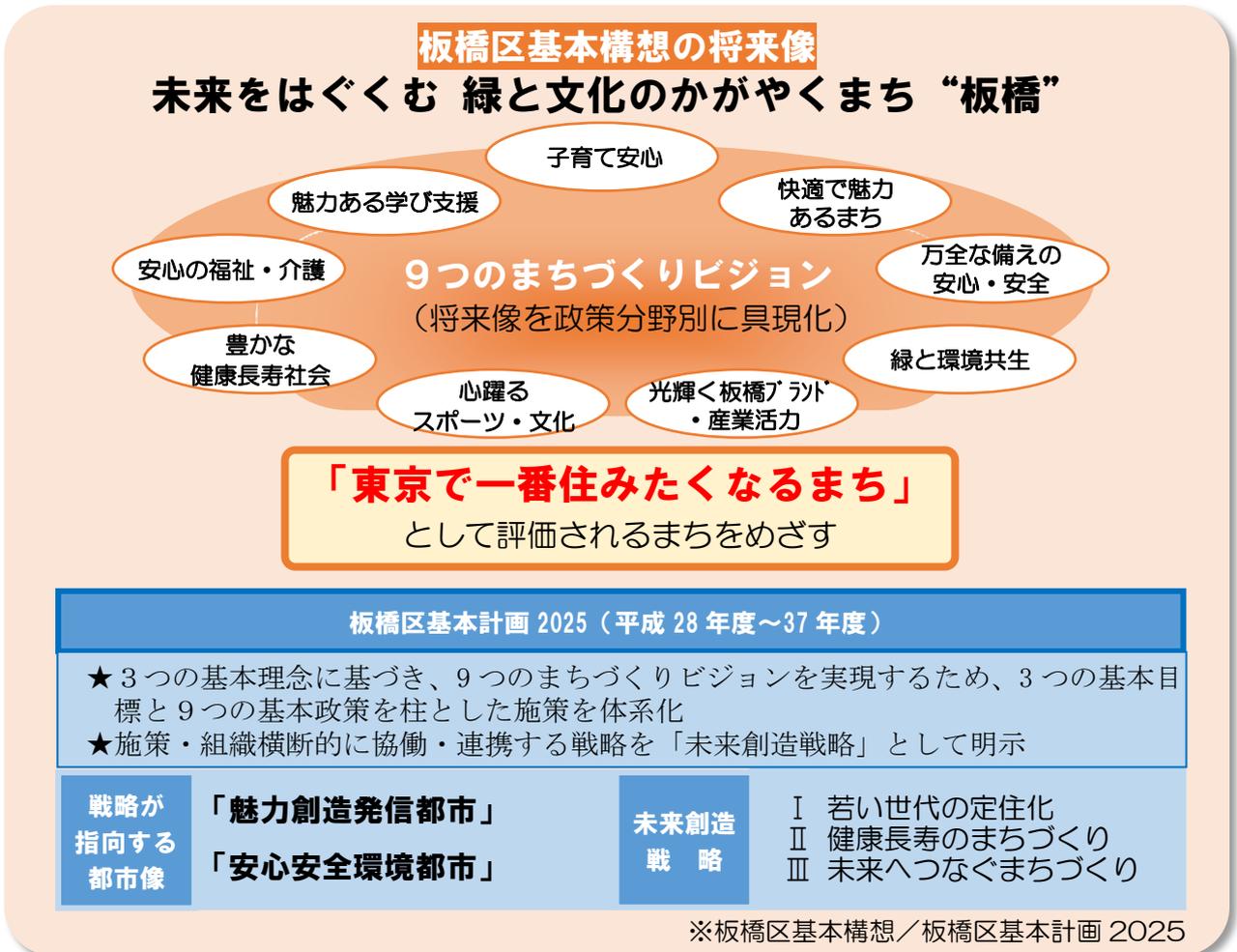
区では、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちをめざして、都市づくりを推進するための取り組みを行うため、平成30年（2018年）3月に板橋区都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）を策定しました。

都市づくりビジョンでは、取り組みを推進していくため都市づくりのテーマを定め、ハード・ソフトを含めた政策分野の施策・組織横断的に連携した取り組みを実現します。

また、新たな視点として「強み」や、「各地域の特徴」を存分に引き出すことにより、多様な魅力や価値を創造し、区の新たなブランドイメージを構築していきます。これらの都市づくりビジョンに基づく取り組みにより都市生活の質が向上させ、多種多様な価値観を持つ人々から共感されることで、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちをめざします。



<板橋区基本計画の政策分野と都市づくりビジョンの範囲>



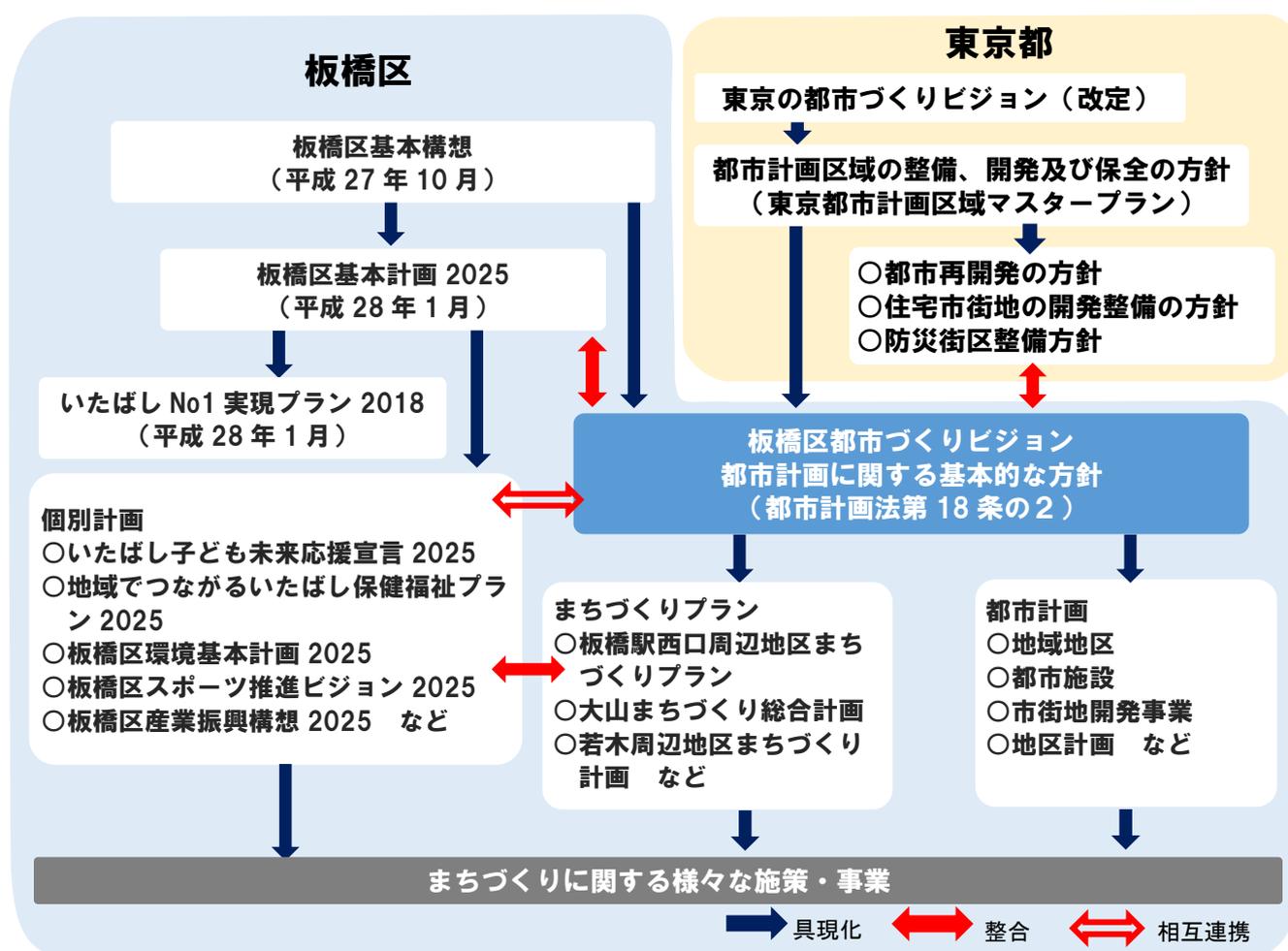
<板橋区基本構想、板橋区基本計画 2025 との関係>

2 計画の位置づけ

2-1 東京都や区の上位計画との関係

都市づくりビジョンは、都市計画法第18条の2に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、社会情勢や上位関連計画に即した概ね20年後の将来像を見据えた、概ね今後10年間の都市づくりの取り組みを示した計画で、区の基本計画や東京都の上位計画とも整合を図っています。

また、都市づくりビジョンを様々なまちの課題を解決するための政策分野を越えたハード・ソフトの施策連携を行う都市づくりの総合的な方針として位置づけます。



図：東京都や上位計画との関係

2-2 東京都の計画における区の位置づけ

“都市計画区域の整備、開発及び保全の方針”では東京都がめざすべき将来像として、『環状メガロポリス構造の実現』、『集約型の地域構造への再編』を掲げています。また、東京都における区の位置づけとして、センターコア・再生ゾーンに板橋が、都市環境再生ゾーンに大谷口、大山、高島平、成増、西台・赤塚、常盤台、上板橋が位置づけられています。

“2040年代の東京の都市像とその実現にむけた道筋について”では、めざすべき都市の理念として、『高度な都市機能の集積とグローバルな人・モノ・情報の交流により、世界中の人々から新たな価値を生み続ける場として選択される都市』、『個性ある多様な地域・拠点において、あらゆる人々が挑戦、活躍でき、質の高い住まい方・働き方・憩い方を選択できる都市』を掲げています。この答申において、環状7号線の内側は、(仮)中枢広域拠点域、環状7号線の外側は、(仮)都市環境共生域として位置づけられています。

東京の都市づくりビジョン（改定）

基本理念：「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」

○7つの都市戦略

- ・ 広域交通インフラの強化
- ・ 低炭素型都市への転換
- ・ 美しい都市空間の創出
- ・ 災害への安全性の高い都市の実現
- ・ 経済活力を高める拠点の形成
- ・ 水と緑のネットワークの形成
- ・ 豊かな住生活の実現

○将来都市構造

- ・ 環状メガロポリス構造の構築
- ・ コンパクトな市街地への再編

○5つのゾーン区分

- ・ センター・コア再生ゾーン
- ・ 東京ウォーター・フロント活性化ゾーン
- ・ 都市環境再生ゾーン
- ・ 核都市広域連携ゾーン
- ・ 自然環境保全・活用ゾーン



都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

○板橋区の位置づけ

- ・ センター・コア再生ゾーン：板橋
- ・ 都市環境再生ゾーン：大谷口、大山、高島平、成増、西台・赤塚、常盤台、上板橋

2040年代の東京の都市像とその実現にむけた道筋について

都市の理念：

- 高度な都市機能の集積とグローバルな人・モノ・情報の交流により、世界中の人々から新たな価値を生み続ける場として選択される都市
- 個性ある多様な地域・拠点において、あらゆる人々が挑戦、活躍でき、質の高い住まい方・働き方・憩い方を選択できる都市

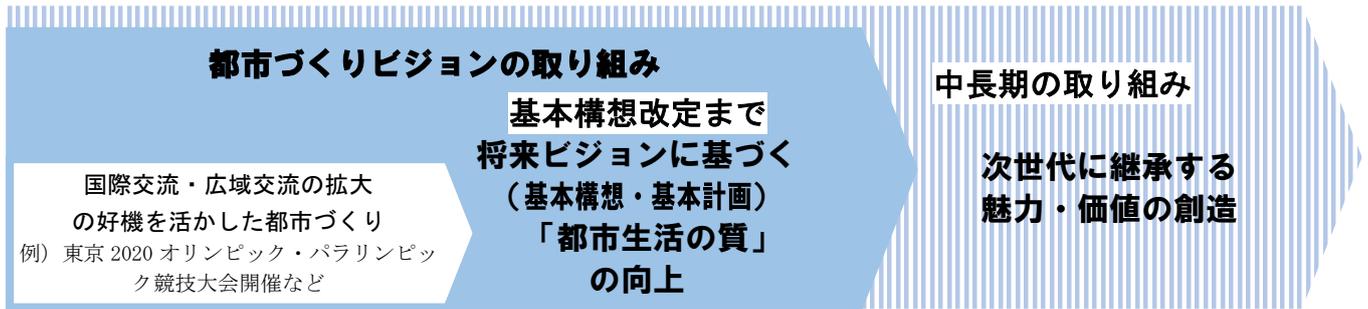
○板橋区の位置づけ

- ・ (仮)中枢広域拠点域：環状7号線内側
- ・ (仮)都市環境共生域：環状7号線外側

3 計画期間

都市づくりビジョンは、板橋区基本構想で掲げる将来像を実現するため、都市生活の質の向上させることを目的としていることから、板橋区基本構想改定までを計画期間とします。

都市づくりビジョンの取り組みは、短期的には東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催などを契機とした国際交流・広域交流の拡大の好機を活かした取り組みを行い、概ね 20 年後を視野に入れた、次世代に継承する魅力・価値を創造するため、中長期の取り組みについても示しています。

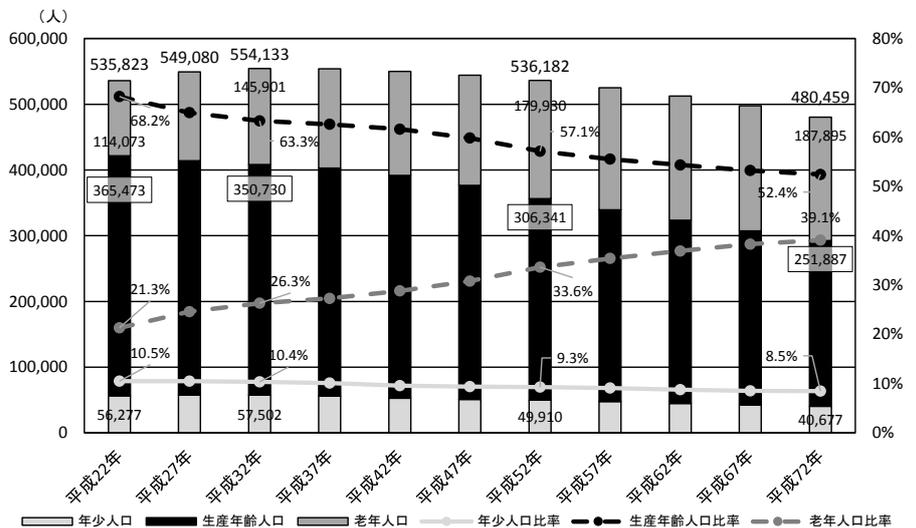


4 社会情勢の変化

4-1 社会情勢の変化

(1) 少子・高齢化の進行に対応した都市構造の転換

区の総人口は、転入超過により増加傾向にあるものの、平成 22 年 (2010 年) の国勢調査人口を基準として平成 28 年 (2016 年) 1 月に策定した「板橋区人口ビジョン及び総合戦略 2019」(以下「人口ビジョン」)における将来人口推計では、近い将来にピークを迎え減少に転じ、高齢化率(総人口に占める高齢者人口の割合)は、平成 22 年 (2010 年) の 21.3% から平成 32 年 (2020 年) には 26.3% まで上昇すると見込んでいます。



図：板橋区年齢3階級別将来人口推計

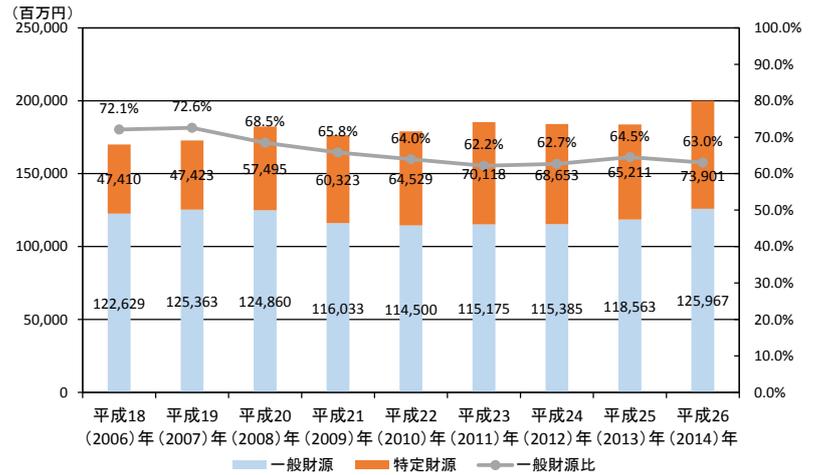
※板橋区人口ビジョン及び総合戦略 2019

その後公表された平成 27 年 (2015 年) 国勢調査の結果では、人口ビジョンの想定よりも総人口が多く、また、平成 28 年 (2016 年) 11 月に公表された東京都の人口推計においても、都の人口のピークが当初想定されていた平成 32 年 (2020 年) から平成 37 年 (2025 年) へ 5 年ずれ込んではいらぬものの、人口減少・超高齢社会の本格的な到来を見据え、持続可能な都市構造へ転換していく必要があります。

(2) 区の財政状況

区の財政については、緩やかな経済の回復基調が続いたことによる企業収益の復調や、経営革新の進捗と雇用・所得環境の改善により緩やかな改善傾向にあります。

しかし、都市インフラや公共施設の老朽化が進行しており、今後財政支出が増加することが予想されることから、都市経営の視点を持った都市づくりが必要になります。



図：一般財源と特定財源の推移

出典：板橋区基本計画 2025

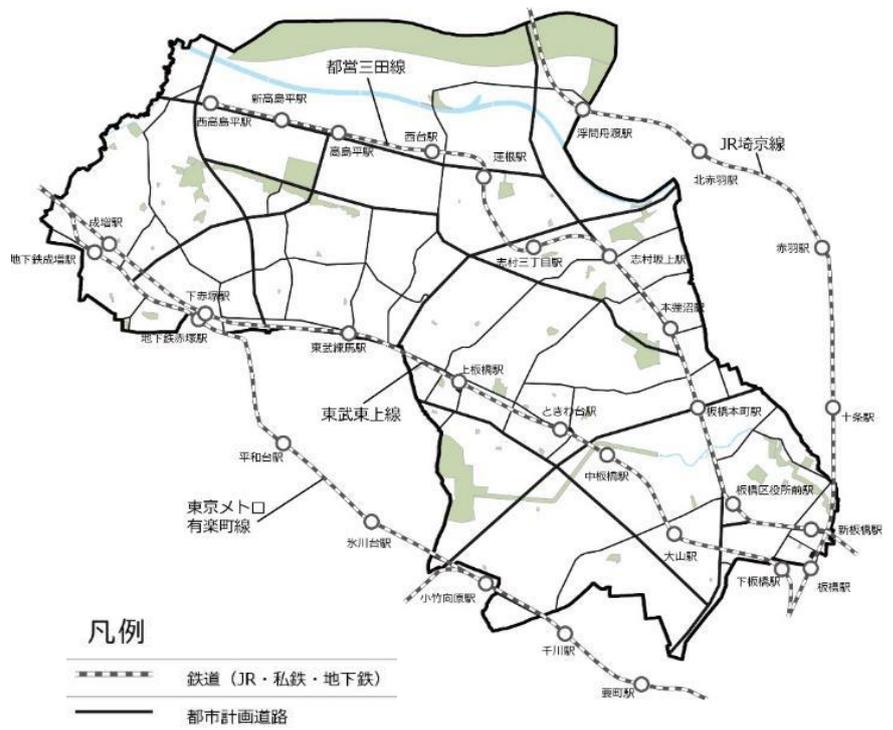
(3) 甚大な災害への対応

平成 23 年 (2011 年) 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、それまでの想定をはるかに越える被害が発生し、減災や災害時の機能維持、迅速な復旧・地域の意向に沿った復興を進めるなどの取り組みが必要になりました。

そのため、今後予測される首都直下地震や南海トラフ沿い等で発生する大規模な地震に備えるための東日本大震災等の教訓を活かした都市づくりを行う必要があります。

(4) 生活の利便性向上

区内には、都営三田線、東武東上線、東京メトロ有楽町線、副都心線の4つの鉄道路線があり、区民意向調査でも公共交通機関の利便性に対する満足度は高い結果となっています。



図：区の交通網 (概要)

4-2 身近な地区のまちづくりの具体化

区では、前計画に基づき、区内の都市づくりを推進してきました。しかし、近年各地で急速に都市づくりの動きが進み、身近な地区のまちづくり方針が明確になってきています。

今後は、地区レベルの新たな取り組みに対応するため、新たに身近な地区のまちづくりを具体化していく必要があります。

4-3 都市生活の質の向上

内閣府による「国民生活に関する世論調査」(平成28年(2016年)7月)によると、「心の豊かさ」と「物の豊かさ」のどちらを重視するかという質問では、東京都区部においては「心の豊かさ」という回答が61.3%にのぼり、「家族団らん」のときに充実感を感じ、今後の生活の力点として「レジャー・余暇」を挙げる人が最も多くなっています。

一方、隔年で区が実施している区民意識意向調査の結果では、「こころ豊かなふれあいと活力のあるまち」に関する満足度が相対的に低い傾向にあります。

区民の生活の満足度や区への定住意向・愛着等の高い都市を形成していくためには、安全な都市基盤のもとに、区民の生活の「質」の向上が求められています。

5 都市づくりビジョンの構成

都市づくりビジョンでは、第3章で都市づくりの考え方と方向性として都市生活の質が向上した姿を6つのテーマごとに描き、テーマ別の都市づくりの方向性を明らかにします。

第4章では、第3章で示したテーマ別の都市づくりを実現するための将来都市構造を定めます。

第5章では、将来都市構造の実現に向けて、都市基盤の価値を創造し高めていくために、都市計画の視点から7つの分野ごとに取り組みの方向性を定めます。

第6章では、面的な都市づくりの視点から、駅を中心とした都市づくりに関するエリアを設定し、エリアごとの特徴を活かした取り組みの方向性を定めます。

最後に、第7章において、都市づくりビジョンの実現に向けた推進に関する仕組みづくりを定めます。

5-1 都市づくりの考え方と方向性（第3章）

「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちが実現されている将来の都市の姿を6つの都市づくりのテーマを定め、各テーマの「都市生活の質が向上した姿」を整理し、その実現に向けた取り組みをテーマ別の都市づくりの方向性として定めます。

このテーマ別の都市づくりの方向性に基づき、区に住んでみたい、住み続けたいと評価されるためのハード・ソフトを含めた、政策分野を越えた施策連携を行い、縦割りでない組織横断的な施策を実現することで、従来の都市計画マスタープランにない戦略的な取り組みを展開していきます。

5-2 区がめざす将来都市構造（第4章）

「東京で一番住みたくなるまち」が実現されている将来の都市の姿を、まちの骨格となる「拠点」や「軸」を要素に将来都市構造として定め、実現するための施策を示します。

5-3 分野別の都市づくり（第5章）

「分野別の都市づくりの展開方針」では、今までの都市計画マスタープランの取り組みに加え、6つの将来像の実現に向けた分野における取り組み方針を、都市計画の視点から体系的かつ網羅的に定めます。

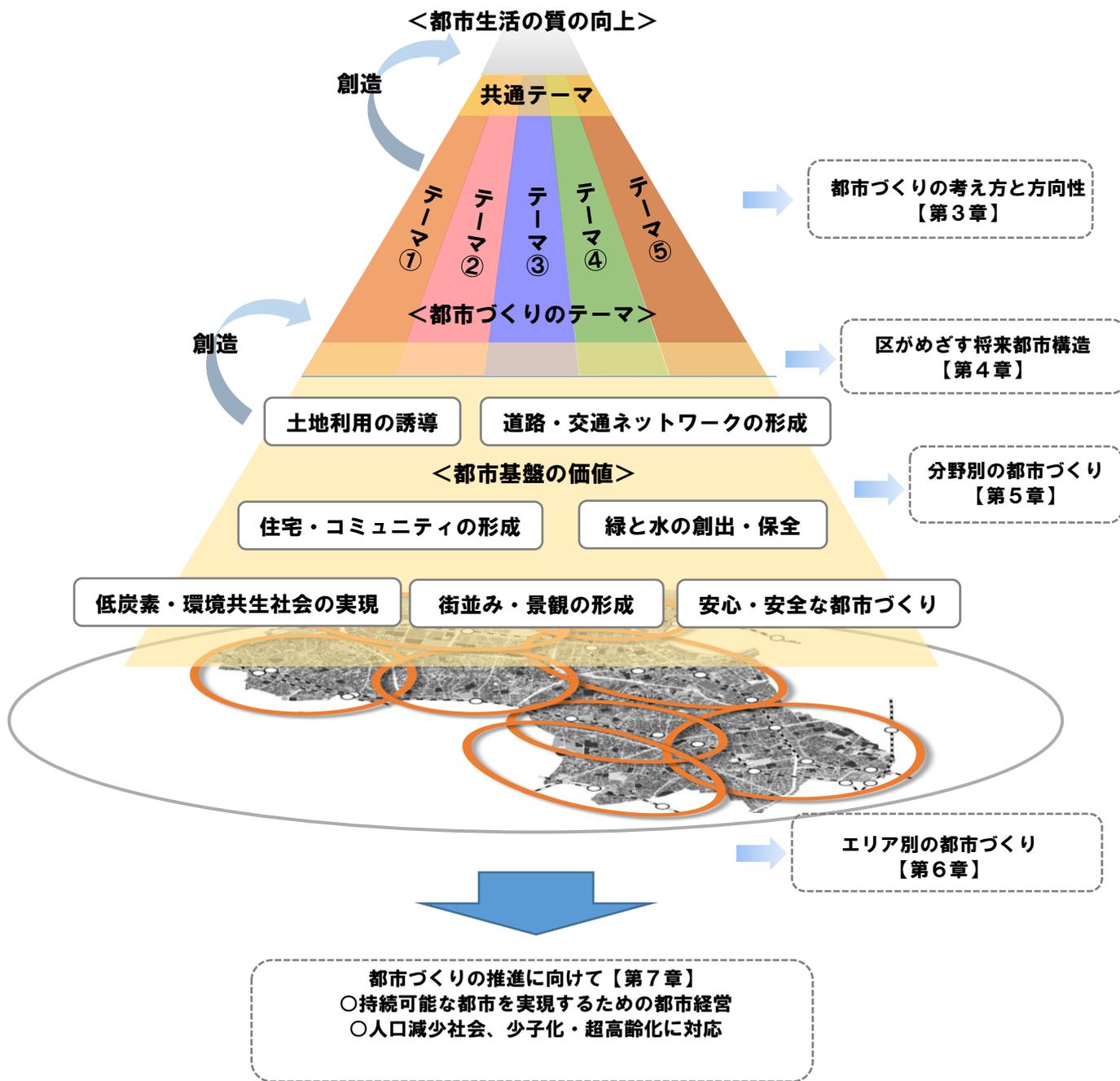
5-4 エリア別の都市づくり（第6章）

第3章から第5章までの都市づくりに基づいて、「エリア別の都市づくりの展開方針」では、駅を中心とした都市づくりに関する新たなエリアを設定し、そのエリアの特徴を活かした取り組みや、エリアごとの課題に対応した具体的な目標と取り組み方針を定めます。

5-5 都市づくりの推進に向けて（第7章）

「都市づくりの推進に向けて」では、都市づくりビジョンの実現に向けた行政組織の施策推進の仕組みづくりと、協働による都市づくりの仕組みづくりを定めます。

「東京で一番住みたくなるまち」
として評価されるまち



<都市づくりビジョンの構成>

第2章



区の特徴と課題

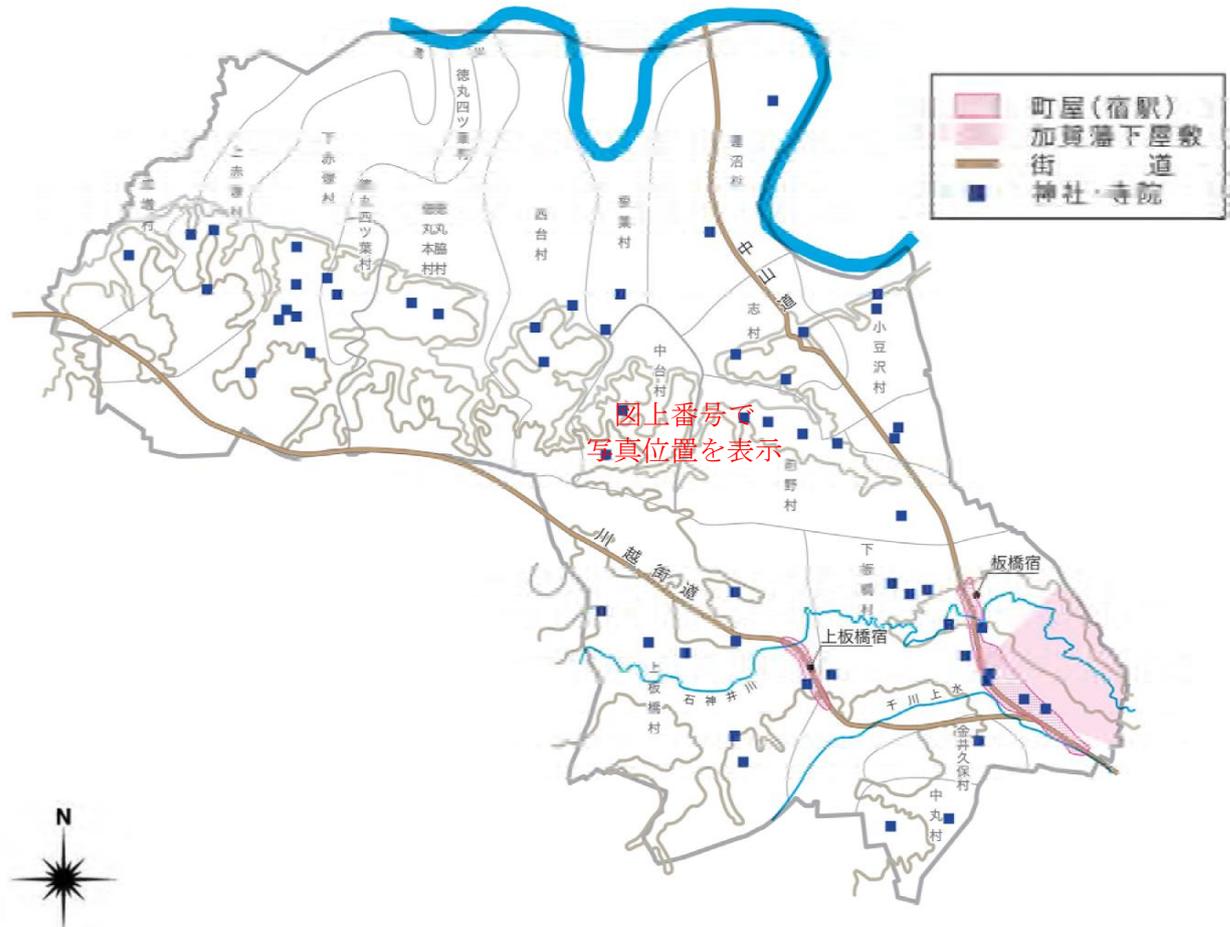
- 1 区の成り立ち
- 2 区の特徴と課題
- 3 前計画の達成状況と課題
- 4 都市づくりの課題への対応

第2章 区の特性と課題

1 区の成り立ち

1-1 江戸期：街道沿いの宿場町の繁栄、農村地の発展

中山道（板橋宿）、川越街道（上板橋宿）の整備により、宿場町として繁栄し、板橋宿に隣接して加賀藩下屋敷がつけられました。また、北部（赤塚・徳丸・志村）は農村地として発展しました。



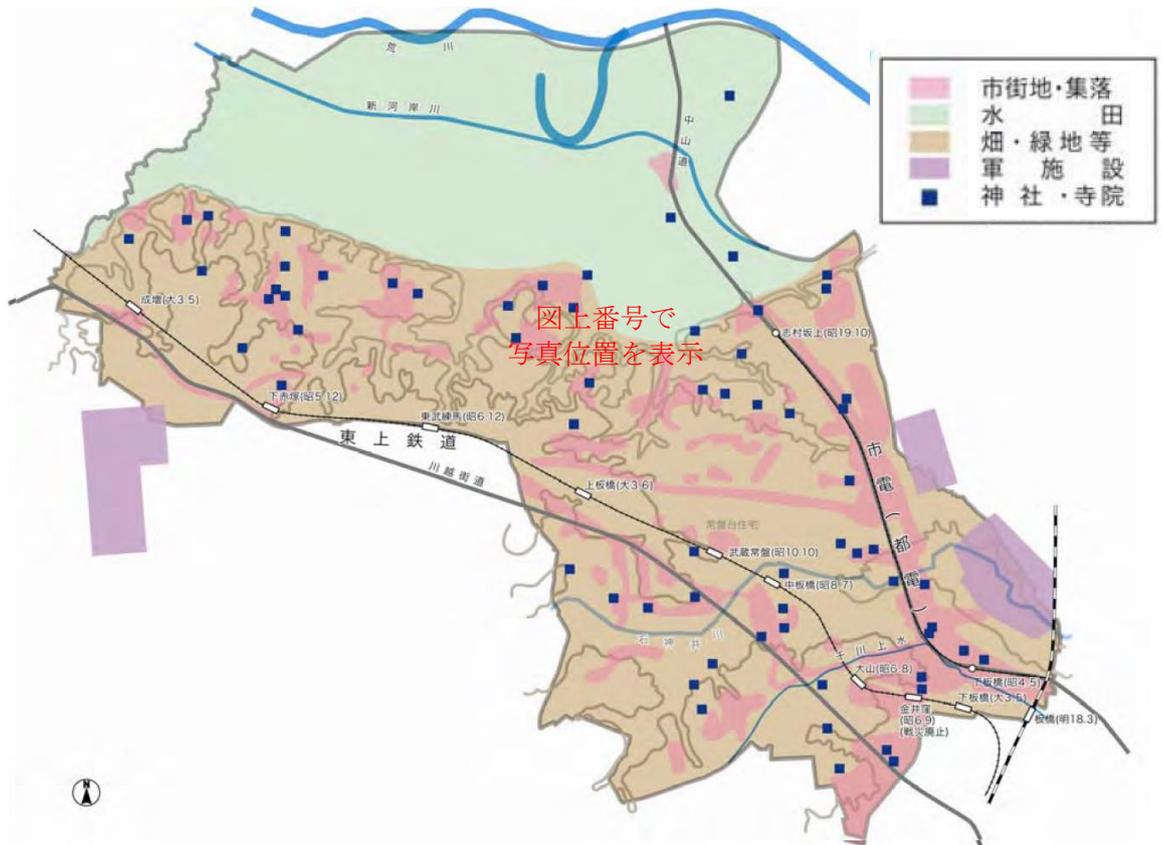
歴史を伝える“板橋”



赤塚・徳丸（田遊び）

1-2 明治～戦前：都市化の進展と近郊農村の形成

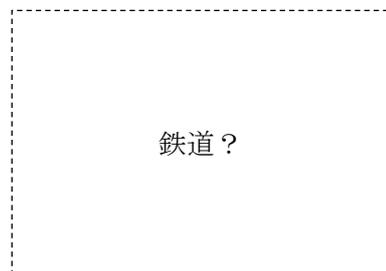
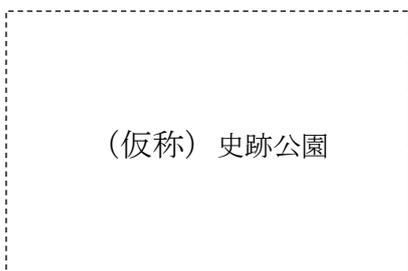
明治9年（1876年）に加賀藩下屋敷に軍施設が新設され、板橋の近代工業がスタートしました。明治18年（1885年）には品川～赤羽間の鉄道が開通、大正3年（1914年）には東上鉄道が開通、昭和4年（1929年）には市電（都電）が開通し、鉄道・駅の開業とともに市街地が拡大してきました。昭和11年（1936年）から、「田園都市」構想の一環として、東武鉄道が常盤台一・二丁目に住宅地を分譲しました。また、荒川低地の水田の稲作や武蔵野台地の畑作など近郊農村が形成されました。



赤塚の農地

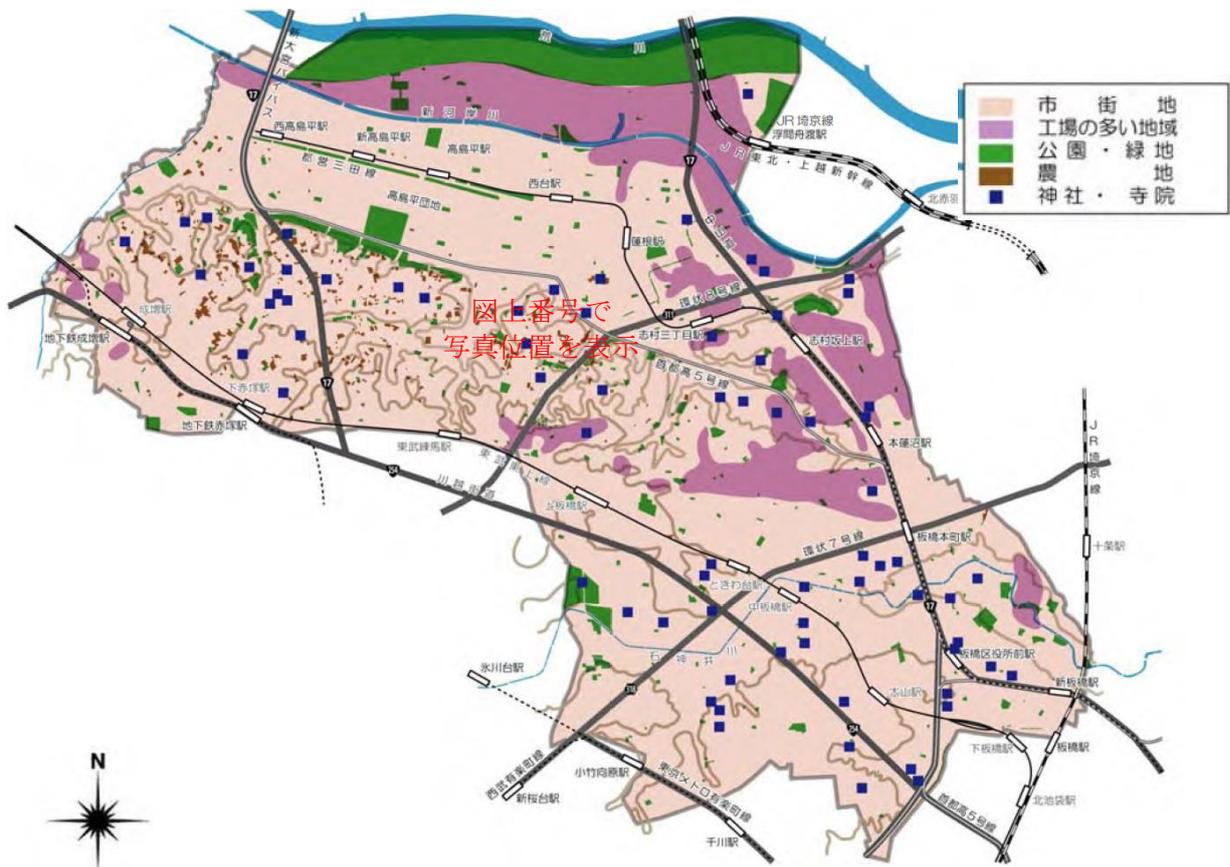


常盤台の住宅地



1-3 戦後～現代：市街地の拡大、商店街の形成、農村地の都市化

環状7号線などの幹線道路や首都高速道路、都営三田線や東京メトロ有楽町線といった地下鉄等の交通網が整備され、駅前や旧街道沿いを中心に商店街が形成されました。また、工場地が拡大し、舟渡周辺などは都内有数の工場集積地域に発展しました。加えて、高島平などの造成により大規模な住宅地が形成されました。



ハッピーロード大山商店街



石神井川沿いの大規模集合住宅



舟渡の工業地帯



仲宿商店街



高島平団地



準工業地域の工場

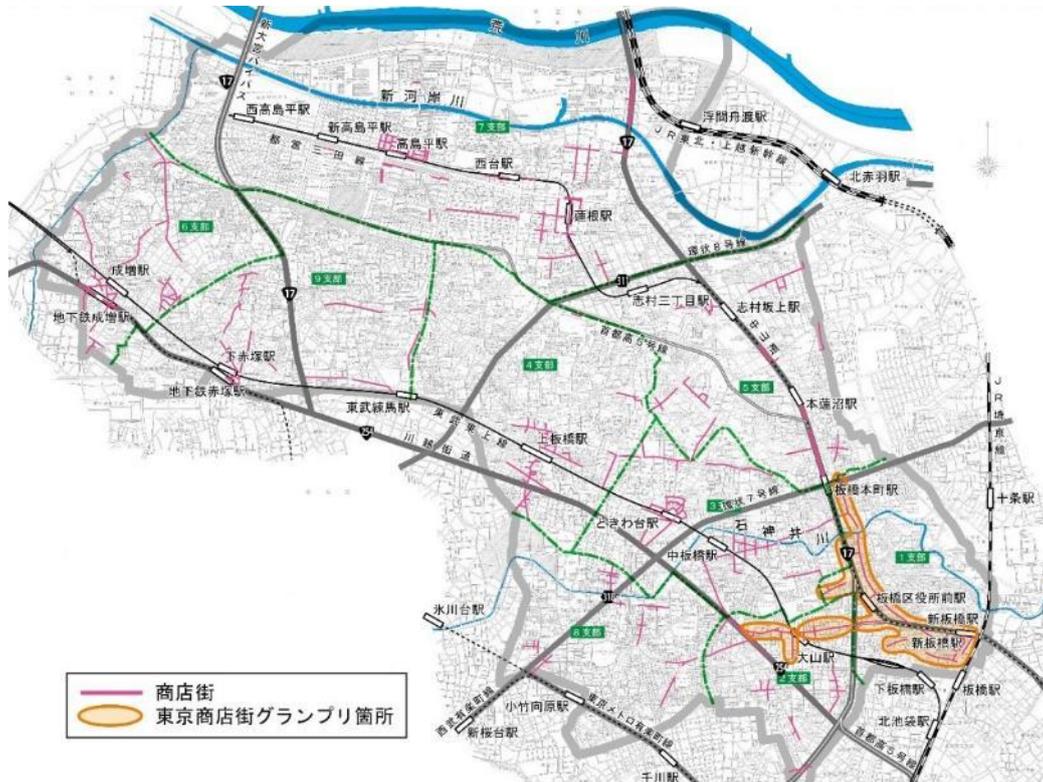
2 区の特性と課題

2-1 商店街のにぎわい

区内全域に多くの商店街があり、東京商店街グランプリにおいて平成17年（2005年）に「板橋縁宿事業」、平成18年（2006年）に「板橋区交流都市のアンテナショップ運営事業」がグランプリ賞を受賞、平成19年（2007年）に「東京家政大学と遊座大山商店街の協働によるコミュニティ・レストラン『茶の間』事業」が準グランプリ賞を受賞するなど商店街の活動が評価されています。

また、区民アンケート調査においても、商店街等による買い物のしやすさに対して区民満足度が高くなっており、区の資源として大山駅周辺や上板橋駅周辺等の商店街が認識されています。

一方で、商業事業所の年間販売額は減少しています。加えて、小売店舗の事業所数は減少傾向にあります。小売店舗売場面積は拡大しており、商業事業所の大型化がみられます。商店街の活性化・集客力の向上のために、まちづくりプランの提案、地区計画の活用や、歩行者空間のバリアフリー化等による安心して買い物できる環境の整備を行っていく必要があります。



図：板橋区商店街分布図

※板橋区 都市景観マスタープラン

◎大山SUKUSUKUカフェ&キッズ

・「Happy Road 大山商店街」が運営する親子カフェ。1階はランチメニューの一部を、地元企業である（株）タニタの管理栄養士が監修するカフェ。2階はNPO法人「子育て支援 フラワー」が運営する、子育て相談や、親子の遊び場となっており、親子の交流の場所となっています。



2-2 産業活力

(1) 工業用地の減少

区では、前計画に基づき、「新河岸二丁目工業地区地区計画^{※1}」を策定するなど、操業環境を維持し、産業集積を発展させるための先進的な取り組みが推進されてきました。こうした取り組みが功を奏して、製造品出荷額等と付加価値額が23区中第1位（平成26年工業統計調査）になるなど、一定の成果を上げ、東京都を代表する産業都市となっています。

しかし、宅地の用途別の構成比をみると、住宅用地が62.0%と半数以上を占めています。次いで公共用地が14.2%、工業用地が12.3%となっており、平成18年（2006年）から平成23年（2011年）にかけて、工業用地の構成比が1.3%減少し、住宅用地に転換されています。

今後は、区の産業都市としての魅力度を一層高めるため、適切な土地利用転換による産業と生活が融合する都市づくりや産業都市基盤の整備などの様々な取り組みを推進する必要があります。

(2) 農業の現況

急激な都市化の波により、過去と比べ区の農地面積は大幅に減少しました。

しかし、現在東京23区で農地が存在するのは区も含めた10区であり、首都東京における貴重な農地を形成していますが、この農地を守る主体となる農業従事者の減少と高齢化の進展が大きな課題となっています。

今後は、都市農業を将来にわたり継続するため、農業継承の環境整備、人材育成が必要です。



生産緑地地区

※1 新河岸二丁目工業地区地区計画（平成23年（2011年）12月決定）

：住居系土地利用との協調に配慮しつつ、住工の混在や建築物の過密化等による環境悪化を未然に防ぎ、工業地域としての良好な操業環境を維持・保全し、住みやすく働きやすい魅力あるまちをつくる取り組みを推進する。

2-3 交通

(1) 都心・副都心等へのアクセスの良さ

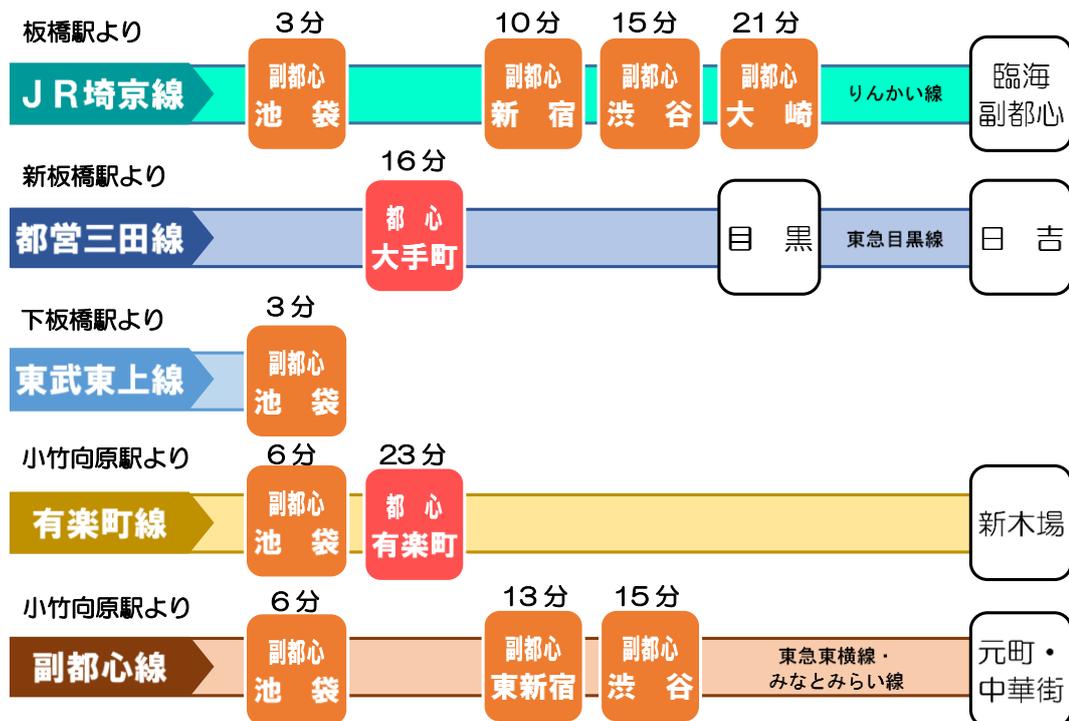
首都東京（特別区）の北部に位置し、鉄道による都心・副都心へのアクセスは、副都心である新宿まで JR 埼京線の板橋駅から 10 分、池袋まで東武東上線で下板橋駅から 3 分となっています。

また、都心である大手町へは都営三田線の新板橋駅から 16 分、有楽町線の小竹向原駅から 23 分となっており、都心・副都心等への利便性は相対的に良いといえます。

一方で、都営三田線と東武東上線が区内で接続していないことから、区内移動に関する課題も見られ、鉄道とバスの連携が重要になることから、地域交通結節点となる駅で鉄道とバスの乗り換え環境の整備が必要です。



図：交通アクセス図



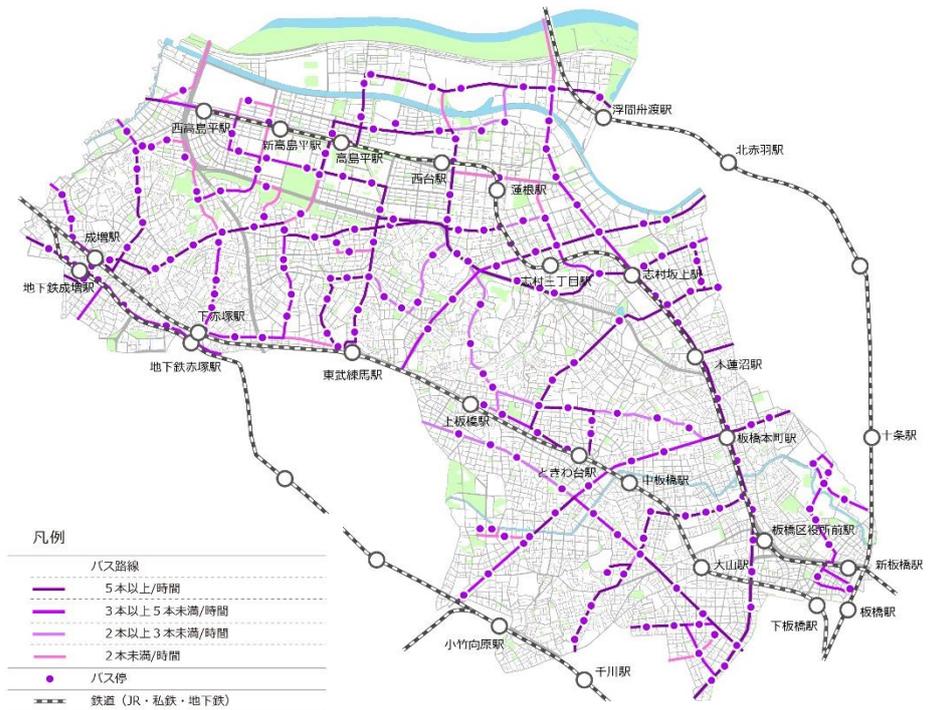
図：区から都心・副都心等への交通アクセス

(2) バス路線網の現況

区内には下図のようなバス路線網が形成されています。また、区では公共交通サービス水準の低い地域の改善をめざし、コミュニティバスを運行する等、公共交通サービス向上に取り組んできました。

しかし、鉄道駅から500mの範囲とバス停から300mの範囲に含まれていない公共交通サービス水準が相対的に低い場所があります。

今後は、バス路線の見直しをバス事業者に要望するなど区内の東西方向の公共交通サービス水準を高めていく取り組みが必要です。



図：区内のバス路線網

※国土交通省 国土数値情報

◎りんりんGO

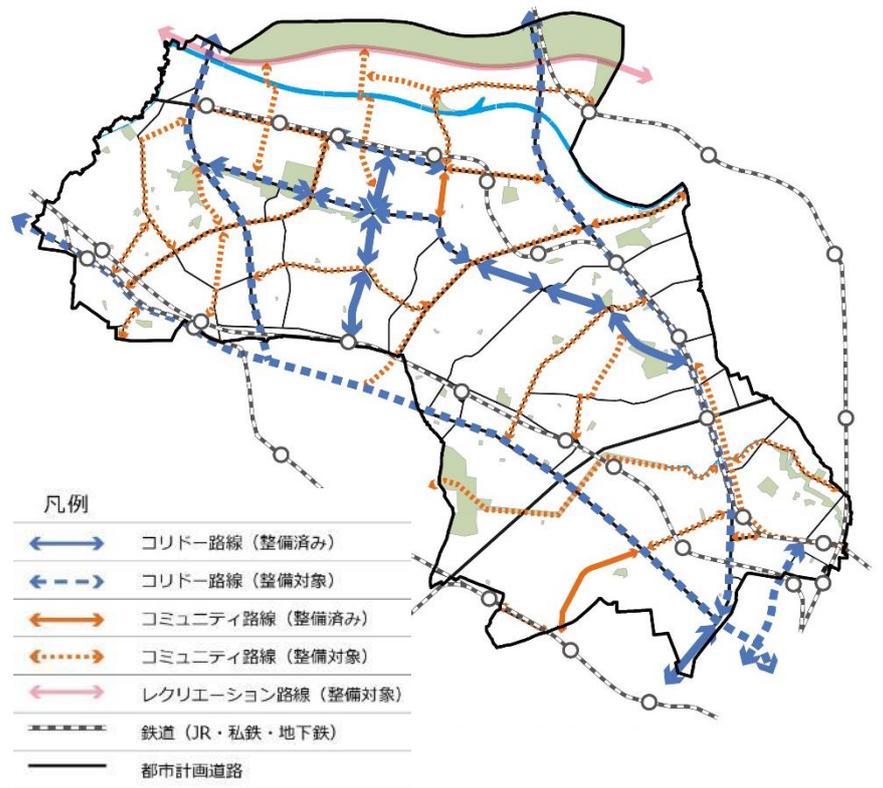
・公共交通サービス水準の向上や観光・文化の振興を推進するために、東武東上線下赤塚駅から都営三田線新高島平駅をつなぐコミュニティバスを運行しています。平成27年（2015年）度の乗車人員96,577人のうち、シルバーバス利用者が39,609人であり、通勤・通学や高齢者を中心に区民の足として利用されています。



(3) 自転車道の整備状況

板橋・豊島両区が平成11年(1999年)12月9日、建設省(現国土交通省)の自転車利用環境整備モデル都市に指定されたことを受け、策定した板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画に基づき、自転車道の整備を推進してきました。

平成25年度(2013年度)から平成26年度(2014年度)にかけては、首都高速道路5号線下の約695mの整備を実施し、区道の整備区間に関しては整備が完了しています。今後は、これまでの整備の評価・検証を行い、計画の見直しを行う等が必要です。また、駐輪場の整備についても、駅を中心に進めていく必要があります。



図：区内の自転車利用ネットワーク図

※板橋区、豊島区 板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画



整備済区間 (前野町4丁目)



整備済区間 (高島平2丁目)

(4) 駅周辺の都市基盤の状況

区内の鉄道駅に駅前広場が整備されているのは、板橋駅、成増駅、ときわ台駅、浮間舟渡駅、西台駅の5駅となっていますが、周辺の道路状況を踏まえると上板橋駅や大山駅など東武東上線沿線の都市基盤を整備する必要があります。



J R 板橋駅前広場



J R 板橋駅前区有地



東武東上線大山駅付近

2-4 緑

(1) 緑被の現況

区内の緑被地は、平成21年（2009年）から平成26年（2014年）にかけて樹木被覆地及び農地が減少していますが、草地や屋上緑化による緑被地面積は増加しています。

また、現況では河川や崖線を中心に緑被地が分布しています。河川や崖線を中心に緑地や湧水を保全し、ワークショップや地域がつくる公園制度など住民参加による公園・緑地の整備を進める必要があります。



屋上緑化（区役所本庁舎）

| 項目 | 平成21年 | | 平成26年 | | 増減 | |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 面積(ha) | 構成比(%) | 面積(ha) | 構成比(%) | 面積(ha) | 構成比(%) |
| 樹木被覆地 | 460.5 | 14.3 | 457.4 | 14.2 | ▲ 3.2 | ▲ 0.1 |
| 草地 | 134.4 | 4.2 | 161.0 | 5.0 | 26.5 | 0.8 |
| 農地 | 26.8 | 0.8 | 22.1 | 0.7 | ▲ 4.7 | ▲ 0.1 |
| 屋上緑化 | 8.3 | 0.3 | 11.3 | 0.4 | 3.1 | 0.1 |
| 緑被地計 | 630.0 | 19.6 | 651.7 | 20.3 | 21.7 | 0.7 |



接道部緑化

表：緑被地（1㎡以上）の変化

※小数点第2位で四捨五入しているため集計値が合わない場合がある。
※緑地・樹木の実態調査（IX）報告書

(2) 農地の減少

区では平成4年（1992年）から生産緑地地区の指定を行っていますが、生産緑地の指定面積は、平成8年（1996年）から平成17年（2005年）にかけて減少していました。その後追加指定面積が増加し、平成17年（2005年）から平成27年（2015年）にかけて指定面積は横ばいで推移しています。

区民農園は平成26年（2014年）時点で、一般が38箇所、団体が2箇所、3.8ha指定されており、23区内でも非常に高い水準で、区民が農を体験する貴重な場となっています。しかし、宅地化農地については大幅に減少しています。

農地の持つ景観保持機能や環境保護機能、災害時の一時避難場所としての防災機能、食育等の教育機能などの多面的な機能に着目し、農を活用していく取り組みが必要です。



区民農園の様子



板橋農業まつり

2-5 街並み

(1) 景観の取り組み

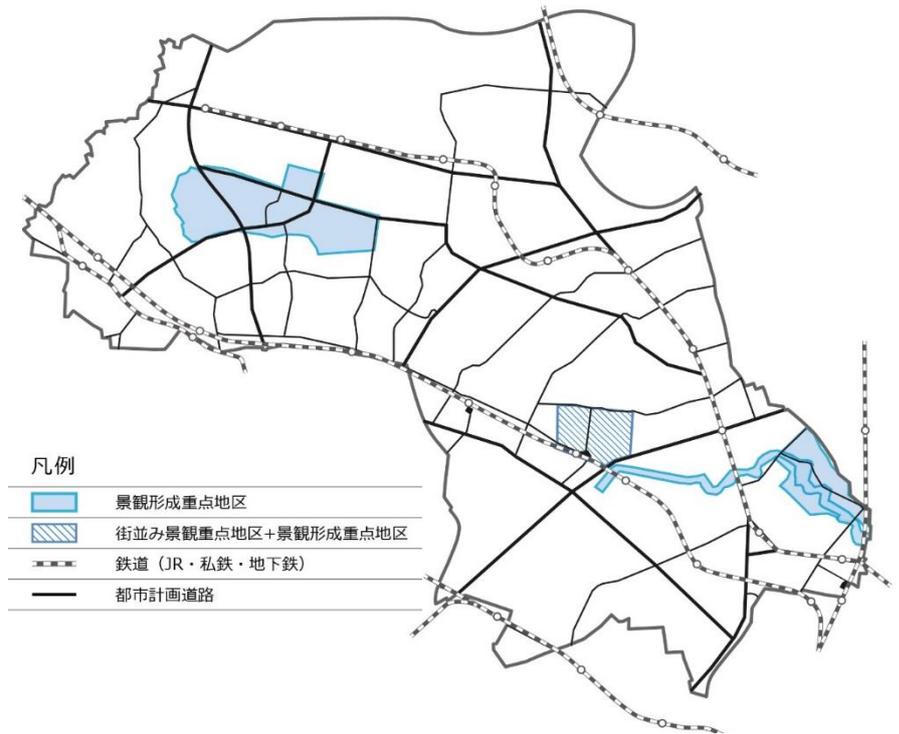
区では、前計画や板橋区都市景観マスタープランに基づき、景観に対する取り組みが進められてきました。

平成23年(2011年)8月に策定された板橋区景観計画では、区内全域を景観計画区域とし、一般地域と景観形成重点地区の2つの区域に区分しています。

景観形成重点地区は、地区特性を活かした良好な景観の形成を図るために指定されるもので、板橋崖線軸地区、石神井川軸地区、加賀一・二丁目地区、常盤台一丁目・二丁目地区の4地区が指定されています。

また、常盤台一丁目・二丁目地区は、東京のしゃれた街並みづくり推進条例で街並み景観重点地区に指定されており、住民主体で街並み景観ガイドラインを策定・運用しており、区と住民主体の各々の景観形成基準により良好な街並み形成が図られています。

景観形成重点地区への指定など、このような地区特性に応じた景観の取り組みを今後も区内に広げていく必要があります。



図：区内の景観形成重点地区と街並み景観重点地区の分布



クルドサック (常盤台一丁目)



石神井川 (加賀一丁目)



景観に配慮したコンビニエンスストア (赤塚五丁目)

2-6 交流（観光）

（1）観光資源

区内には、かつて中山道一番目の宿場として栄えた板橋宿や区名の由来ともされる板橋をはじめ、有形・無形の文化財、城跡、寺社といった歴史的資源が数多く点在しています。

また、郷土資料館、美術館、植物園などの文化施設のほか、賑わいのある商店街、豊かな自然や緑など魅力ある観光資源も多くあります。さらに、いたばし花火大会や区民まつり、板橋 CITY マラソンなどの大規模イベントほか、サンバや阿波踊りなど特徴ある地域イベントも行われており、区内外から多くの方々が板橋区を訪れています。

これら観光資源は、板橋ならではの自然景観、都市景観、名所・旧跡、イベントとして、区制施行 70 周年を記念し、「板橋十景」として平成 15 年（2003 年）2 月に選定され、紹介されています。

区では、平成 17 年（2005 年）4 月に板橋区の観光振興を「文化」と「心」を基調とした観光まちづくりと位置づけた「板橋区観光振興ビジョン」を策定し、観光集客や受け入れ基盤づくりなどに取り組み、観光ガイドマップの作製や観光センターの設置、観光ボランティアによるガイドツアーの実施など一定の成果を上げてきました。

今後、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を機に増加することが予測される外国人観光客に対する観光施策の強化など、さらに多くの区内外の観光者が訪れるような観光施策の推進に取り組んでいく必要があります



いたばし花火大会



区立美術館（赤塚五丁目）



板橋 CITY マラソン



区民まつり



親子たこあげ大会

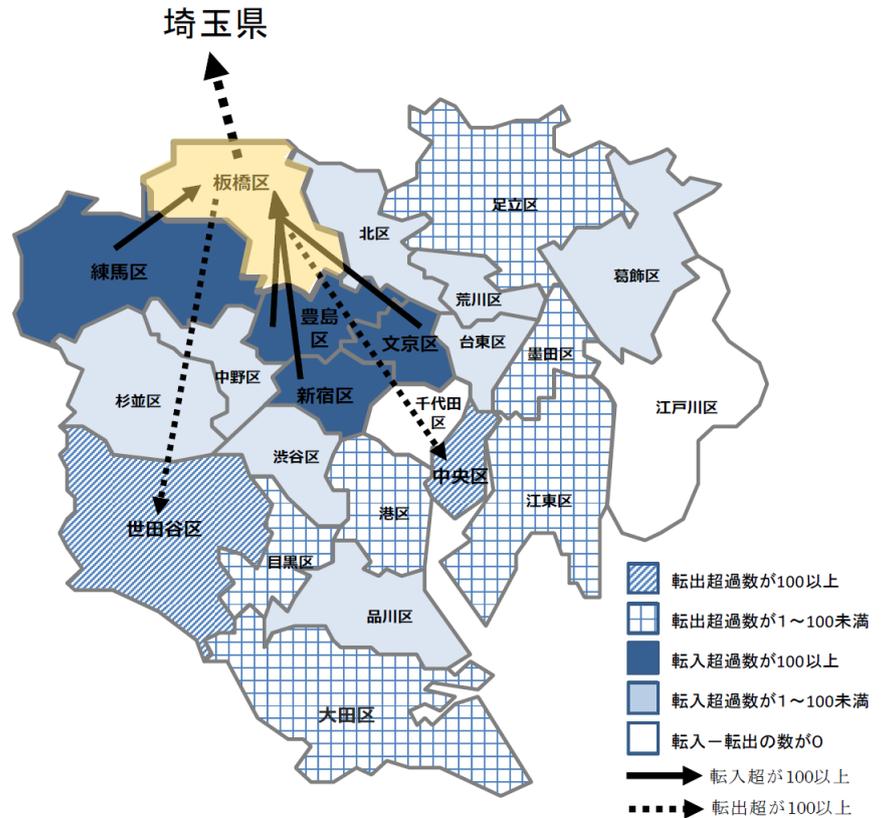
2-7 若者・子育て

(1) 転入者数・転出者数

転入・転出ともに、近隣の練馬区・豊島区・北区との間の移動が多くなっています。また、埼玉県南部の各市への転出が転入に比べて多くなっています。

近隣の練馬区、豊島区、新宿区、文京区からの転入者が多く、中央区、世田谷区への転出者が多くなっています。また、臨海部に対しても転出者が増えている傾向にあります。

また、実施したアンケートによる区民評価では、民間の賃貸住宅についての定住意向が低くなっており、マンションや戸建住宅等の既存の良好なストックの活用などにより、区内に定住してもらう施策に今後取り組む必要があります。



図：平成 26 年の 1 年間の転出者数・転入者数

※板橋区人口ビジョン及び総合戦略 2019

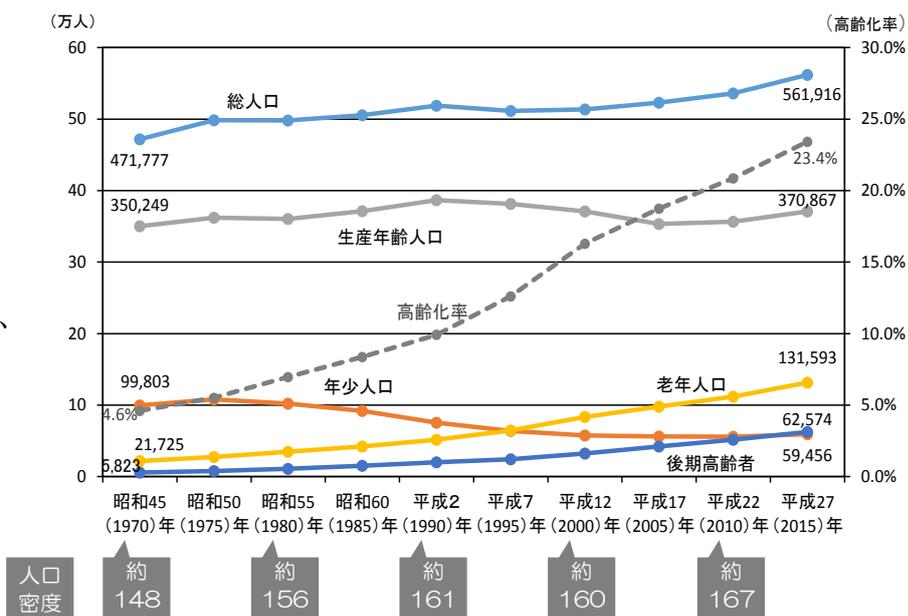
(2) 若者・子育て世代の現況

区の直近の人口移動の動向をみると、転入と転出の差である社会増減は転入超過の状況にあり、特に 10 歳代後半から 20 歳代前半を中心とした若者世代の割合が高くなっています。これは、大学等への進学や就職を機とした転入の多さが背景にあると考えられます。一方、転出超過に占める 0～4 歳の割合が高いことから、子育て世代が区外へ転出しているケースが少なくないと推察されます。若者世代・子育て世代にとって魅力ある都市づくりを推進し、定住化を促進していく必要があります。

2-8 健康・スポーツ

(1) 高齢化の進行

区では、昭和45年(1970年)以降高齢化率は上昇しており、平成27年(2015年)には高齢化率は23.4%となっていることから、今後ますます高齢化が進行すると予想され、医療施設や福祉施設等の高齢者の生活を支える施設、健康的に暮らすための、健康づくり・スポーツ等を行える環境の整備など、超高齢社会への対応が急がれます。



図：人口推移と高齢化率

※国勢調査結果より作成

(2) 都市計画公園、都市計画緑地

区内には、都市計画公園・都市計画緑地が分布しており、箇所数、計画面積については前計画から変化はありませんが、赤塚公園や上板橋公園において都市計画事業が推進されてきています。

また、区内では、気軽に農業に親しむことができる農業体験公園や区の産業の歴史を体感できる(仮称)史跡公園整備等の新たな取り組みが推進されており、引き続きワークショップや地域がつくる公園制度等による各地域のニーズに応じた公園の整備が求められています。



区立見次公園



区立平和公園



都立城北中央公園

| 種別 | 箇所数 | 総計画面積(約ha) | 備考 |
|------|-----|------------|-------------------|
| 街区公園 | 41 | 12.86 | |
| 近隣公園 | 6 | 11.89 | 東板橋公園、舟渡公園等 |
| 総合公園 | 2 | 8.51 | 浮間公園、光が丘公園 |
| 運動公園 | 3 | 44.29 | 清水町公園、小豆沢公園、上板橋公園 |
| 特殊公園 | 1 | 32.10 | 赤塚公園 |
| 合計 | 53 | 109.65 | |

表：区内の都市計画公園箇所数

※板橋区の都市計画平成26年度版

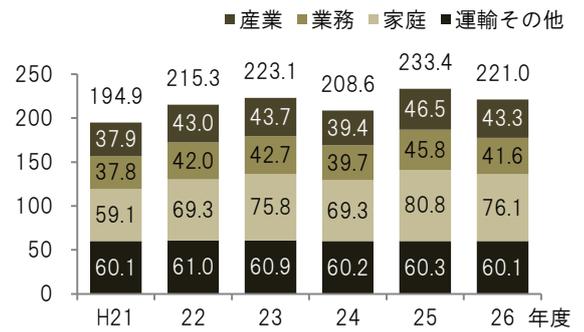
2-9 環境

(1) 温室効果ガス排出量

区における温室効果ガスの総排出量は、平成21年度（2009年度）の194.9万t-CO₂以降増加傾向にあります。電気使用量に着目すると、平成23年（2011年）の東日本大震災以降、節電要請や区民・事業者における省エネ行動などにより減少傾向にあります。

東京電力（株）福島第一原子力発電所の事故をきっかけに停止した原子力発電所の電力出力を補うために、火力発電所での発電量が増加したことによって東京電力のCO₂排出係数が上昇したことから、区の温室効果ガスの総排出量が増加する結果となっています。

今後は、環境に配慮した省エネルギー、資源循環型の設計の実施や低炭素型建築物の整備等、一層の取り組みを進めるとともに、すでに進行している気温上昇に適応するための対策にも取り組む必要があります。



※1「板橋区地球温暖化防止地域推進計画」（平成17年12月策定）における算出方法によって算定。

図：温室効果ガス排出量（万t-CO₂）

(2) 家庭及び事業所のエネルギー消費

家庭部門と業務及び産業部門のエネルギー消費量は、東日本大震災後の平成23年度（2011年度）以降減少しながら推移しています。この減少は、省エネ対策や再生可能エネルギーの導入加速が背景にあると考えられます。

区は、省エネを推進するため、新エネ・省エネ機器の導入補助や、イベントなどにおける普及啓発などを行っています。引き続き、積極的な情報提供、適切な助成を行うなど、区民・事業者の省エネ行動をさらに促すための取り組みを進めていくことが重要です。

また、開発などの都市づくりのタイミングに合わせて、街区単位や複数の建物間でのエネルギー利用や融通の仕組みを導入し、エネルギー利用の効率化・多元化によって、まち全体の低炭素化を図るとともに、緊急時の電源確保といった防災力も高めていく必要があります。

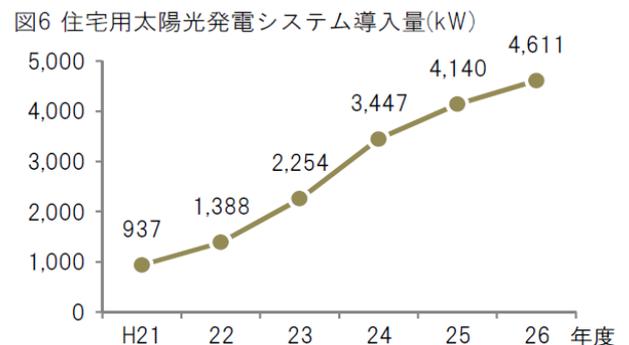


図6 住宅用太陽光発電システム導入量(kW)
図：住宅用太陽光発電システム導入量(kW)

2-10 防災

区では、従来より防災に対する様々な取り組みを推進してきました。また、前計画等に基づき、不燃化や耐震化に関する取り組みを行ってきました。

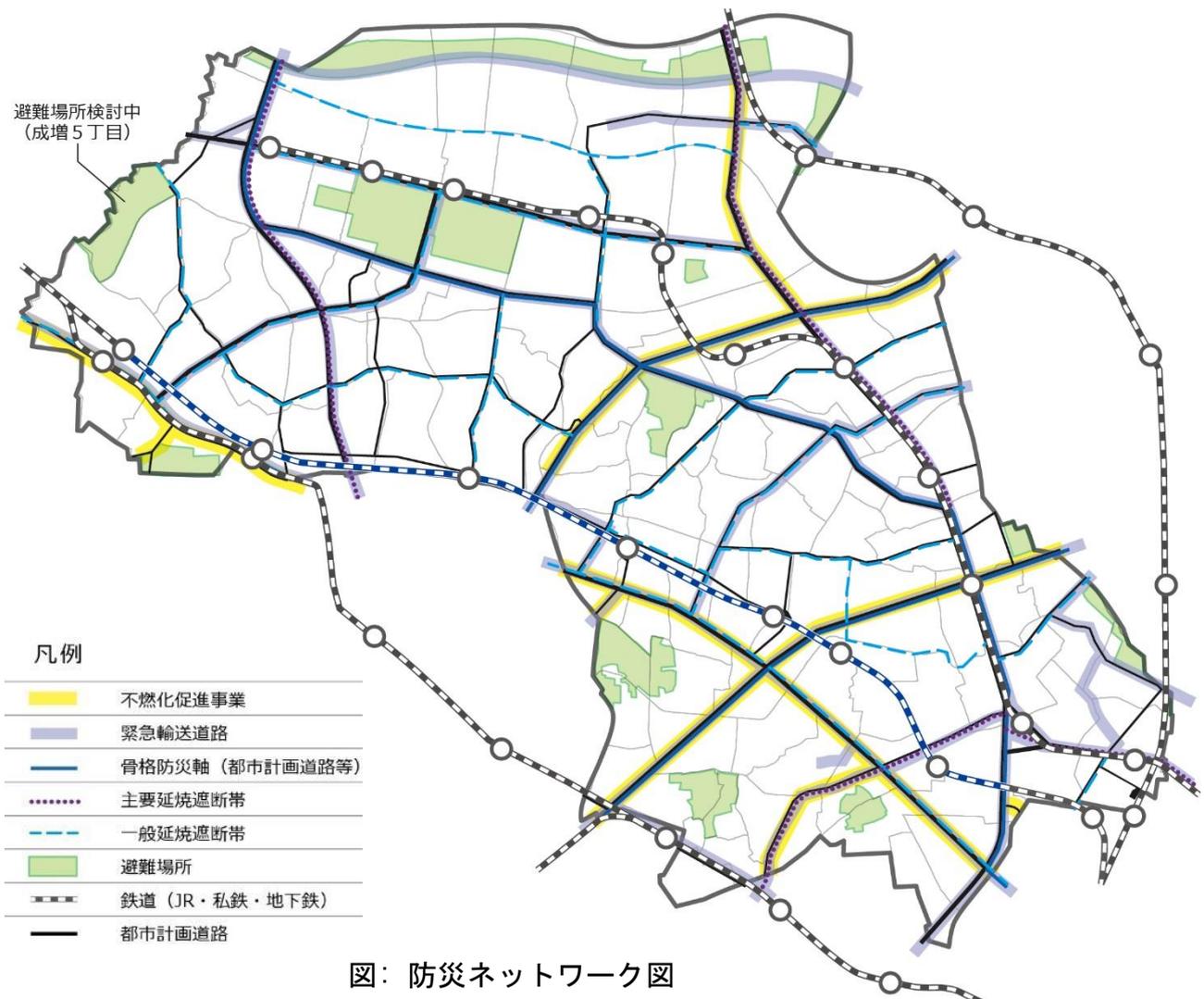
しかしながら、区内には木造住宅密集地域や旧耐震基準の建築物が現存しており、木造住宅の建替え促進や耐震化の助成による一層の取り組みを推進する必要があります。

(1) 防災ネットワーク

震災時に発生する緊急輸送を円滑に行うために、東京都は平成23年(2011年)に主要幹線道路及び各防災拠点への連絡に必要な道路を緊急輸送道路として指定しています。そのうち、特定緊急輸送道路として指定された道路が耐震診断を義務化され、区内では、中山道・川越街道・環状7号線、首都高速5号線・新大宮バイパスが指定されており、広域的な防災上のネットワーク形成が求められています。

平成27年度(2015年度)末の時点で、区内の一般緊急輸送道路の民間沿道建築物の耐震化率は約83.8%、特定緊急輸送道路の民間沿道建築物の耐震化率は約86.5%となっています。

引き続き、緊急輸送道路沿いの民間建築物に対する耐震助成等により、沿道建築物の耐震化を促進していく必要があります。



(2) 耐震化率

区では、首都直下地震による建築物の被害・損傷を減少させ、区民の生命・財産を守ることを目的に、板橋区耐震改修促進計画 2025 を策定し、新耐震基準導入以前の建築物を対象に耐震化を進めています。

平成 25 年 (2013 年) の住宅・土地統計調査を基にした推計によると、平成 27 年 (2015 年) 末において、木造住宅約 68.4%、非木造住宅約 85.8%、全体では約 81.2% が耐震性を満たしていると見込まれています。今後も、耐震化率の低い木造住宅を中心に建築物の耐震化を進めることが引き続き求められています。

(平成27年度末現在)

| | 住宅総数 | 未耐震住宅数 | 耐震住宅数 |
|--|----------|----------------|----------------|
| 平成10年住宅・土地統計調査 | 88,550戸 | 50,093戸 | 38,457戸 |
| 平成25年住宅・土地統計調査 | 74,270戸 | 26,075戸(35.1%) | 48,195戸(64.9%) |
| 平成10年～平成25年の増減数 | △14,280戸 | △24,018戸 | 9,738戸 |
| 平成10年～平成25年の年平均増減数 | △952戸/年 | △1,601戸/年 | 649戸/年 |
| 平成27年度推計値 (平成10年～平成25年の変化をもとにした推計値) | 72,366戸 | 22,873戸(31.6%) | 49,493戸(68.4%) |

※板橋区 板橋区耐震改修促進計画 2025

表：耐震木造住宅戸数の推移

(平成27年度末現在)

| | 住宅総数 | 未耐震住宅数 | 耐震住宅数 |
|--|----------|----------------|-----------------|
| 平成10年住宅・土地統計調査 | 134,750戸 | 32,750戸 | 102,000戸 |
| 平成25年住宅・土地統計調査 | 193,910戸 | 29,126戸(15.0%) | 164,784戸(85.0%) |
| 平成10年～平成25年の増減数 | 59,160戸 | △3,624戸 | 62,784戸 |
| 平成10年～平成25年の年平均増減数 | 3,944戸/年 | △242戸/年 | 4,186戸/年 |
| 平成27年度推計値 (平成10年～平成25年の変化をもとにした推計値) | 201,798戸 | 28,642戸(14.2%) | 173,156戸(85.8%) |

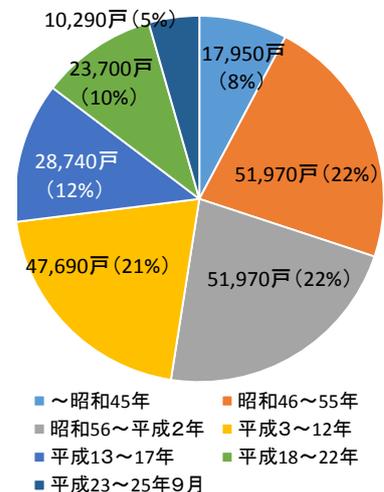
※板橋区 板橋区耐震改修促進計画 2025

表：耐震非木造住宅戸数の推移

(3) 建物ストックの老朽化

平成 25 年 (2013 年) 時点で、区内の空き家数は 34,810 戸、空き家率は 11.4% となっています。今後 20 年間で区内でもますます空き家や老朽マンションの建替え問題が明確になると予想されるため、先を見越した取り組みを進めていく必要があります。

区では、平成 25 年 (2013 年) に公共施設等の整備に関するマスタープランを策定し、老朽化した公共施設の更新とあわせて施設の適正配置を行うための方針を定めました。



また、安心・安全で快適なまちの達成のため、区内に残る老朽建築物の減少をめざし、平成 28 年（2016 年）に板橋区老朽建築物等対策計画 2025 を策定し、対策をとりまとめており、引き続き危険な空き家の除却や老朽木造住宅の建替え等による老朽建築物対策を進めていく必要があります。

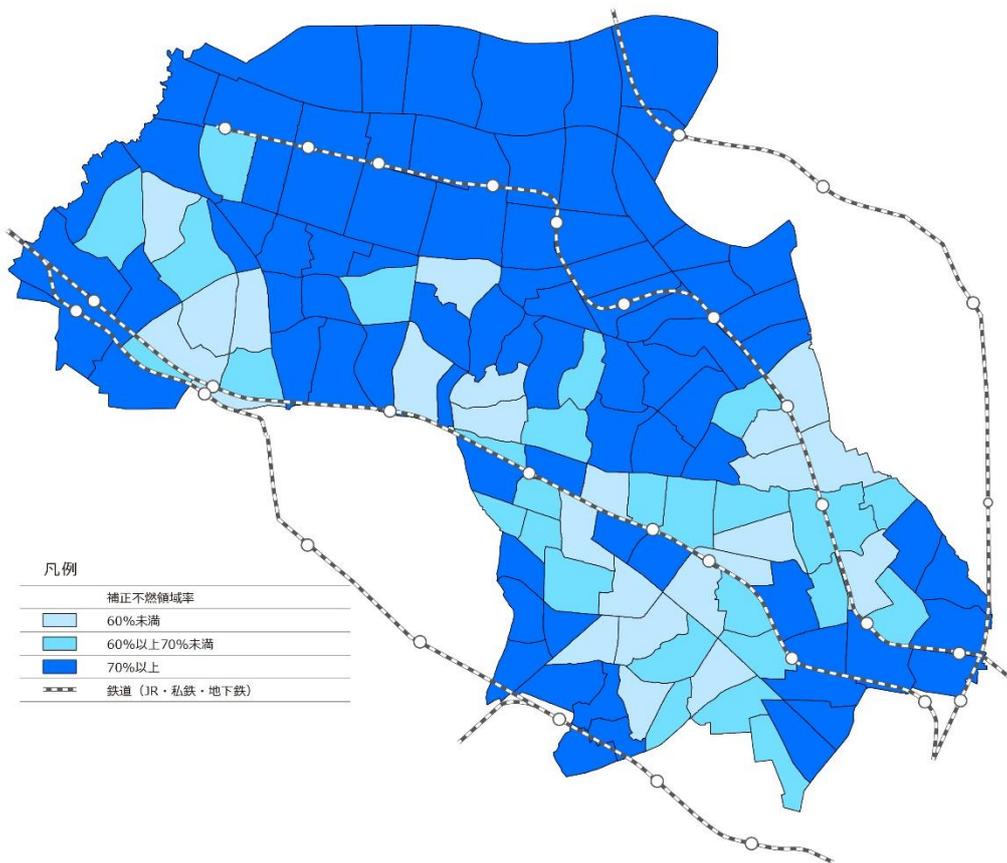
一方で、板橋区老朽建築物等対策計画 2025 は戸建て住宅のみを対象としており、今後は老朽マンション等の対策を進めていく必要があります。

（４）補正不燃領域率^{※2}

新河岸や舟渡といった、工場の集積する地域である区北部や事業所や公共施設等が集中する板橋周辺、戸建住宅地が広がる徳丸周辺等で不燃領域率が高くなっています。

一方で、赤塚周辺や西台・若木周辺、大谷口周辺、都営三田線板橋区役所前駅から板橋本町駅周辺等では補正不燃領域率が 60%未滿の地区が見られます。

引き続き不燃領域率の改善を図るために、区内の木造住宅密集地域において、主要生活道路の整備や木造住宅の建替えを進めていく必要があります。



図：区町丁目別補正不燃領域率

※東京都 土地利用現況調査（H23）より推計

※2 補正不燃領域率：市街地の「燃えにくさ」を表す指標であり、建築物の不燃化や道路、公園などの空地の状況から算出する不燃領域率に、市街地における建物同士の隣棟間隔を考慮して、補正した指標です。60%を上回ると延焼による市街地の焼失率は0%に近づき、70%を超えると延焼による焼失率をほぼ0となります。

$$\begin{aligned} \text{不燃領域率} &= \text{空地率} + \{1 - \text{空地率} / 100\} \times \text{不燃化率} \\ \text{補正不燃領域率} &= \text{不燃領域率} + \text{市街地密度による補正值} \end{aligned}$$

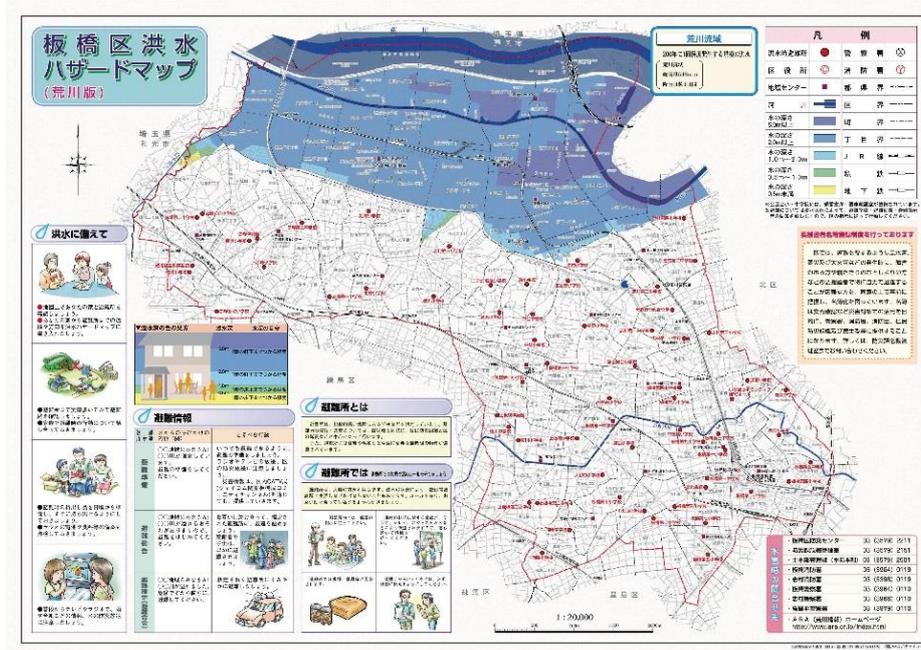
(5) 浸水被害

区では荒川、新河岸川、白子川、石神井川の区内を流れる4つの河川について、荒川とその他の川とに分けて2種類のハザードマップを作成しています。

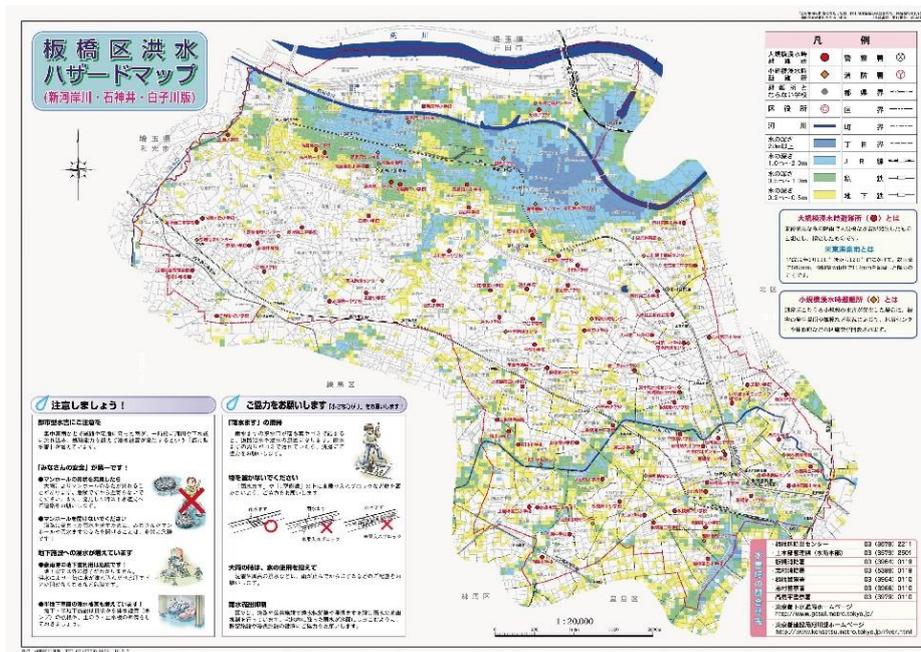
首都高速5号池袋線以北は、荒川洪水時に2m以上、一部地域では5m以上浸水するおそれがあります。

また、新河岸川沿川では、新河岸川の洪水時に2m以上浸水するおそれがあり、石神井川沿岸部では、石神井川の洪水時に1～2m程度浸水するおそれがあります。

住宅における雨水抑制施設の設置の推進等による浸水被害の軽減、取り組みが必要です。



図：荒川ハザードマップ

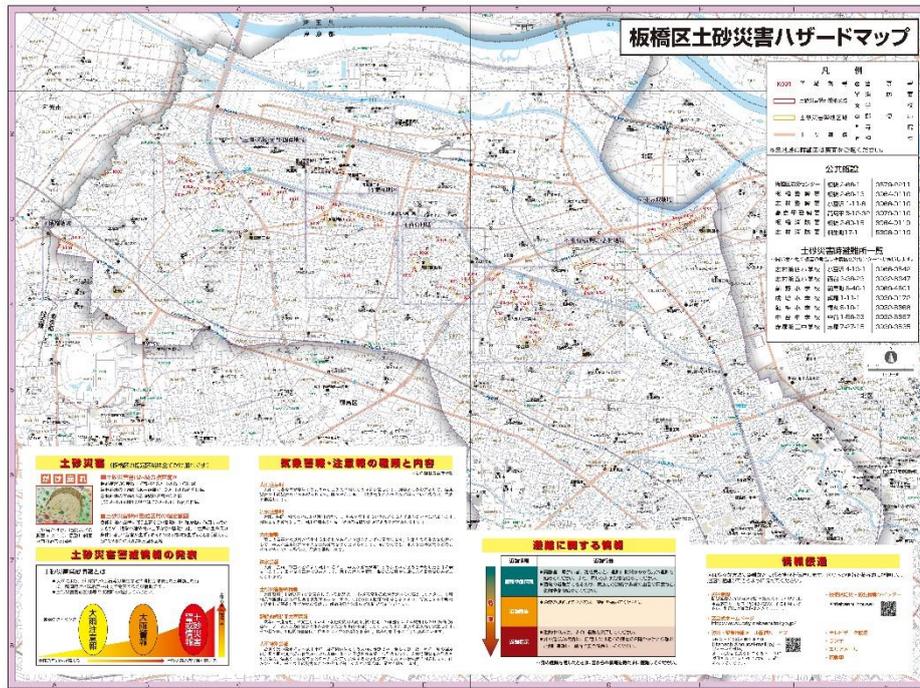


図：新河岸川・石神井川・白子川ハザードマップ

(6) 土砂災害

平成 28 年（2016 年）3 月に、東京都が区内の崖線沿いを中心とした一部地域のがけ崩れによる被害のおそれがある区域を土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域に指定しました。指定を踏まえ、区では、土砂災害ハザードマップを作成しています。

東京都と連携しながら、土砂災害の危険性の周知や宅地の安全性の確保を図る必要があります。



図：土砂災害ハザードマップ

◎防災の取り組み

■大谷口の不燃化

・東京都の木密地域不燃化 10 年プロジェクトによる不燃化特区に認定され、避難経路及び消火活動空間の確保に寄与する主要生活道路として、補助 26 号線の都市防災不燃化促進事業が行われました。

■学校施設の耐震化

・平成 27 年度までに児童・生徒の安全確保のために耐震補強・改修による学校施設の耐震化を全校で実施しました。

■緊急輸送道路沿い等の民間建築物に対する耐震助成

・東京都耐震改修促進計画に定める緊急輸送道路の沿道を重点的に耐震化を進める対象とし、建築物の倒壊による閉塞を防ぎ、緊急車両の通行や住民の円滑な避難を確保します。

■トラックターミナルとの防災協定等

・東京都はトラックターミナルと「公共トラックターミナル（京浜・板橋・足立・葛西）の物資輸送に関する協定」を締結しました。これは、災害時にトラックターミナルにおける物資輸送拠点として必要な施設の提供に関する内容となっています。今後もより実効性のある物資輸送体制の構築を進めていきます。



不燃化の取り組み



不燃化の取り組み



災害拠点病院

3 前計画の達成状況と課題

区では、前計画に基づき、区内の都市づくりを進め、以下のような取り組みを展開してきました。

3-1 誰もが円滑に移動できるまちづくり

交通バリアフリー総合計画に基づく5地区の主要経路のバリアフリー化、既存計画に基づく区道の自転車道整備、板橋区ユニバーサルデザイン推進計画2025や多文化共生まちづくり促進計画2020の策定等の取り組みを進めてきました。

引き続き、事業中である都市計画道路補助26号線、同73号線、同82号、87号線、同173号線、同249号線等の整備や、大山駅周辺における東武東上線の連続立体化に併せたまちづくり、策定した板橋区ユニバーサルデザイン推進計画2025や多文化共生まちづくり促進計画2020に基づく事業等に組み込んでいきます。

3-2 防災・防犯に配慮したまちづくり

大谷口地区、若木地区における木造住宅密集地域の整備、本庁舎南館等の公共施設の耐震化、福祉避難所の整備、不動通り商店街の無電柱化、通学路への防犯灯設置や商店街、駐輪場等に刑法犯罪抑制のための防犯カメラの設置、板橋区老朽建築物等対策計画2025の策定などの取り組みを進めてきました。

引き続き、大谷ロー丁目周辺等の木造住宅密集地域の改善、緊急輸送道路や商店街の無電柱化の推進、商店街や駐輪場等に刑法犯罪抑制のための防犯カメラの設置、板橋区老朽建築物等対策計画2025に基づく取り組み等を推進していきます。

3-3 地域の特徴を活かしたまちづくり

高島平地域ランドデザインの策定、3地区での地区計画の策定、ショッピングロードの整備、最高限度高度地区（絶対高さ）、敷地面積の最低限度に関する都市計画決定などの取り組みを進めてきました。

引き続き、高島平プロムナード基本構想の策定、地区計画の策定や市街地開発事業の促進、東京都板橋区特別工業地区建築条例の見直しの検討、最高限度高度地区（絶対高さ）、敷地面積の最低限度の適切な運用を推進していきます。

3-4 環境負荷の低減をめざしたまちづくり

公園遊具、橋りょう等に関する長寿命化計画の策定、成増第2特別緑地保全地区の指定、小中学校における「緑のカーテン」体験学習の実施、「板橋区建築物等における省エネルギー・環境配慮に関する指針」に基づく、環境に配慮した開発行為・建築行為の誘導などの取り組みを進めてきました。

引き続き、公園施設や橋りょうの長寿命化工事、新規（仮称）史跡公園の整備、荒川河川敷「光と風の荒川」整備促進、公園台帳の整備による適切な公園施設及び財産管理の実施等を推進していきます。

3-5 美しく魅力あるまちづくり

板橋区景観マスタープラン及び板橋区景観計画、屋外広告物ガイドライン等の各種ガイドラインの策定、加賀一・二丁目地区、常盤台一丁目・二丁目地区の景観形成重点地区の指定などの取り組みを進めてきました。

引き続き、(仮称)板橋宿不動通り地区等の景観形成重点地区の指定等、景観に対する取り組みを推進していきます。

3-6 多様な主体が参画するまちづくり

まちづくり協議会の設立、まちづく協議会におけるまちづくりプランの策定、地区計画、市街地開発事業等の合意形成促進やアーバンデザインセンター高島平(UDCTak)の設立等の取り組みを進めてきました。

引き続き、アーバンデザインセンター高島平(UDCTak)を核とした「民・学・公」の連携によるまちづくりの展開、身近な地区のまちづくりに気軽に参加できる仕組みづくり、都市計画ではカバーできない多様なまちづくりへのニーズの対応等を推進していきます。

4 都市づくりの課題への対応

東京都や区の上位計画において、個性ある多様な地域・拠点を活かすことが求められていることや、社会情勢、様々な都市づくりに関する分析やアンケートによる区民評価等を踏まえて、板橋区基本計画 2025 で示された、「魅力創造発信都市」と「安心安全環境都市」の2つの都市像を実現するために、区の都市づくりの特徴と課題を2つの視点で整理し、その対応の方向性を示しました。

視点① 区の強みを活かす、伸ばす

人口減少・超高齢社会の到来を前提とし、今後も大幅な財政状況の改善が見込めない中、都市経営の視点から、地域資源の強みを活かした施策の充実を図り、都市としてのイメージを高め、住みたい・働きたい・活動したい・訪れたいと思わせるような都市構造の再編・整備に取り組みます。

子育てや健康、スポーツ、区民同士の交流については、区民満足度の評価が低いものがありますが、同時に今後重点的に取り組む必要があると捉えられており、多世代が魅力を感じる新しい価値を創造し、選ばれるまちとして発信することが求められています。

○身近な商店街のにぎわいの維持

商店街等による買い物のしやすさに対して区民満足度が高く、区の資源として大山駅周辺や上板橋駅周辺等の商店街は認識されており、今後の都市づくりを牽引する強みとして活かすことが求められています。

○ものづくり産業の活力と調和

23区屈指の製造品出荷額を誇り、ものづくり産業が集積していますが、工場の住宅化などにより住工が混在する市街地となっております。ものづくり産業の力を活かしながら、工場の操業環境と居住環境の調和を図ることが求められています。

○都心・副都心へのアクセスの良さ

首都東京の北部に位置し、鉄道による都心・副都心へのアクセスに対する区民満足度が高くなっています。都心・副都心への通勤・通学の利便性を活かした都市づくりを推進することが求められています。

○崖線と水と緑、生物多様性、都市農業の活用

崖線や荒川、石神井川などの水や緑に親しめる環境が充実していますが、自然環境や農に対する区民満足度が比較的低いため、これからの都市づくりにおいて、豊かな自然環境を保全するとともに、今まで以上に活用を図ることが求められています。

○街並み・景観の推進

地区計画や板橋区景観計画、東京のしゃれた街並みづくり推進条例等により、地区レベルでの都市づくりが行われていますが、区民が住む上での重要度と比較して、区民満足度が低くなっているため、地域それぞれの個性を活かした街並み形成を推進することが求められています。

視点② 多世代が魅力を感じる新しい価値を創造

都心・副都心へのアクセスの良さ、農地や崖線、河川からなる豊かな水と緑のうるおいのある環境、自然や歴史を活かした街並みについては、区民の満足度も高く、区の強みと言えます。

一方で、環境、防災については区民満足度の評価が低いものがありますが、住んでよかった、住み続けたいと思ってもらえるような、人と環境にやさしいまち、災害に負けない安心で快適なまちを整備していく必要があります。

○魅せる、体験する場所と多彩な交流機会の確保

豊かな自然環境や、歴史文化資源を活用した体験・交流の機会を充実させ、多くの人が地域でくらす魅力・誇りを実感できる都市づくりを推進するとともに、観光振興を図ることが求められています。

○若い世代・子育て世代の魅力創造

大学入学や就職を機に転入してくる若い世代の定住を図りながら、子どもの小学校入学を機に転出が多くなる子育て世代の転出を抑制するために、ライフステージのニーズに応じた定住を推進することが求められています。

○ユニバーサルデザインの推進

年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、すべての人々が快適かつ安全に利用できるユニバーサルデザインの都市づくりを推進し、暮らしやすい住環境や安心して歩行や移動ができる安全性の確保が求められています。

○スマートシティの推進

社会インフラに情報通信技術（ICT）等の先端技術を活用して、環境負荷の低減だけでなく、健康・福祉などの区民生活に関わる側面においても、多様な施策との連携を行い、魅力・価値の向上を図ることが求められています。

○災害対応力の強化

区内に残る災害危険度の高い一部市街地の改善を図るとともに、災害発生時に必要とされる都市機能や社会サービスを維持し、迅速な復旧・地域の意向に沿った復興を進めるための事前訓練が求められています。

第3章



都市づくりの考え方と方向性

- 1 都市づくりの基本的考え方
- 2 テーマ別の都市づくりの方向性

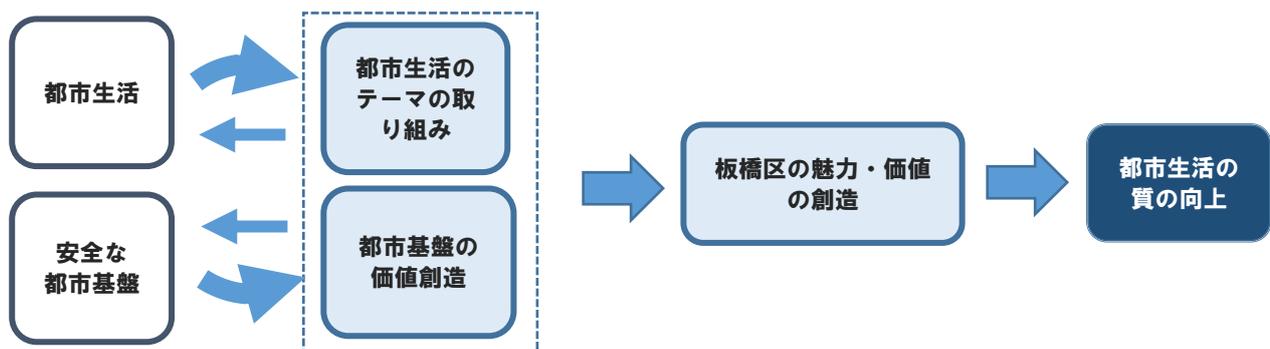
第3章 都市づくりの考え方と方向性

1 都市づくりの基本的考え方

1-1 「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちを目指して

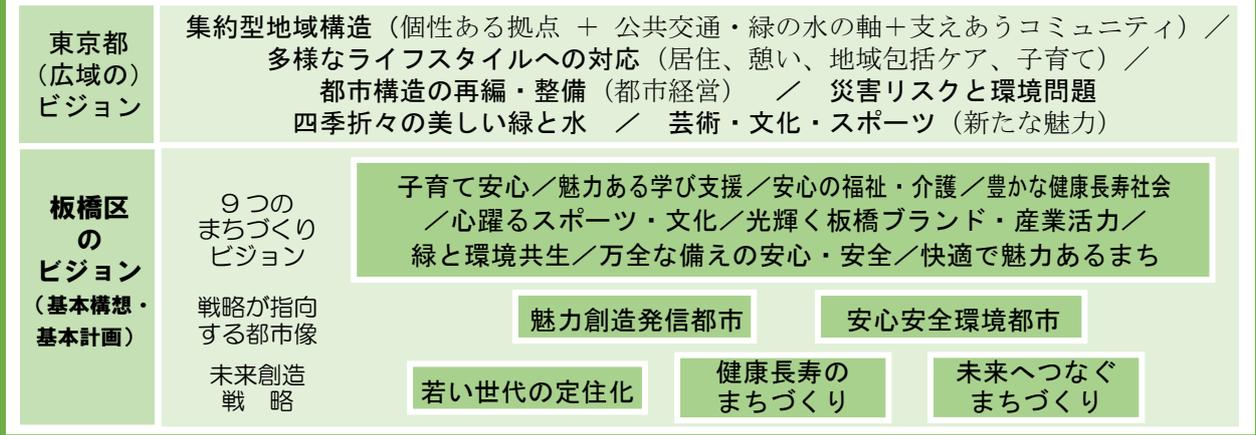
「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるためには、区民の生活の質を向上させる必要がありますが、生活は多種多様な価値観が存在するため、区民が求める生活を定義するのは困難です。

そのため都市づくりビジョンでは、都市を舞台に営まれる区民の生活を「都市生活」として定義し、上位計画の将来像や社会情勢の変化に対応した取り組み、都市づくりの特徴と課題から6つの都市づくりのテーマを定め、「都市生活の質」を向上させて、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちをめざします。



<都市生活の質の向上までのプロセス>

■ 上位計画の将来ビジョンから見た重要キーワード ■



- 特徴的な資源を活かした持続可能な都市の構築が必要 (環境、産業、都市づくり等)
- 人口減少時代・局所的に進む高齢化への対応が必要
- 利便性と安心・安全を軸にしたまちの価値創造が必要

■ 都市づくりの特徴と課題

視点① 区の強みを活かす、伸ばす

- | | |
|------------------------|--------|
| [身近な商店街のにぎわいの維持] | ⇒テーマ① |
| [ものづくり産業の活力と調和] | ⇒テーマ③ |
| [都心・副都心へのアクセスのよさ] | ⇒テーマ① |
| [崖線と水と緑、生物多様性、都市農業の活用] | ⇒テーマ④ |
| [街並み・景観の推進] | ⇒テーマ①④ |

視点② 多世代が魅力を感じる新しい価値を創造

- | | |
|-------------------------|----------|
| [魅せる、体験する場所と多彩な交流機会の確保] | ⇒テーマ② |
| [若い世代・子育て世代の魅力創造] | ⇒テーマ② |
| [ユニバーサルデザインの推進] | ⇒テーマ② |
| [スマートシティの推進] | ⇒テーマ②③④⑤ |
| [災害対応力の強化] | ⇒テーマ⑤ |

協働の都市づくり
+
全体を最適化する
マネジメント
[評価・改善]
[連携・調整]
↓
共通テーマ

望ましい「都市生活の質」が向上した姿とその実現に向けた取組



「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち

1-2 テーマ別の都市生活の質が向上した姿

概ね20年後の将来を見据えた長期的な都市づくりを進めていくためには、区民・事業者・区など、都市づくりに関わる多様な主体が、今の時代はもとより将来の世代にも「共感」出来る都市生活が向上した姿を共有し、各主体がその実現に向けた取り組みを連携して進める必要があります。

そこで、多様な主体が共有し、その実現を目指す都市生活の質が向上した姿を、6つのテーマ別に定めます。

共通テーマ 協働とマネジメントが進んだまち

- ◇区民や事業者が豊富な知識や経験を活かして、都市づくりに参加しています。
- ◇区民や事業者、大学、行政が連携して、地域の課題解決、将来像の実現に向けた取り組みを進めています。

テーマ① 駅を中心とした利便性の高いまち

- ◇自宅から駅に徒歩や自転車で快適に移動でき、駅から都心や副都心に短時間でアクセスできます。
- ◇生活の中心となる駅周辺に商店街や子育て支援施設、病院や福祉施設が集まり、便利で安全に過ごすことができます。
- ◇商店街に魅力ある個人商店が trasparen、日常的な買い物や地域との多様な交流を楽しむことができます。
- ◇若い世代のみならず高齢になってもシルバーパスを使い、充実した都営交通のネットワークを活用して低価格で移動でき、日常的に都心・副都心に出かけることで活動的で充実した暮らしができます。

テーマ② ライフステージにあわせて住み続けられるまち

- ◇緑豊かな戸建住宅や便利な駅周辺の集合住宅、住み慣れた地域で安心して住み続けられる住宅など、生活にあった住まいの選択ができることで、生活の変化に応じて住替えができます。
- ◇区民一人ひとりが、公園や運動施設、散策路等を利用して、健康づくりやスポーツを日常的に楽しむことができます。
- ◇地域包括ケアシステムの取り組みが進み、安心して住み続けることができます。
- ◇ユニバーサルデザインの都市づくりにより、多様な人々が安心して快適に暮らし、様々な新しい価値や活力が生まれています。
- ◇防犯に対する取り組みが進み、安心して暮らすことができます。

テーマ③ ものづくり産業の力を活かして育てるまち

- ◇都内有数の産業集積地である特徴を發揮して、光学や精密機器関連産業によって培われた技術力を背景に、新しい産業が生まれ働く場が増加しています。
- ◇既存工場の操業環境を保全することや、低未利用地の有効活用等により、新たな工場の誘致や既存工場の拡大が行われ、活気にあふれています。
- ◇産業遺跡を活用した（仮称）史跡公園の整備や工場見学等の産業観光が行われ、にぎわいや交流が生れています。

テーマ④ 地域の個性を活かした環境・文化を創造するまち

- ◇地球温暖化を防ぐため省エネルギー化の取り組みや、再生可能エネルギー等の活用により、地球環境にやさしい都市づくりが進んでいます。
- ◇緑が多く残っている徳丸や赤塚の樹林地、広大な河川敷を有する荒川や美しい桜並木に彩られる石神井川、住宅と工場が共存する地域に水辺の潤いをもたらす新河岸川など、水と緑やきれいな空気に囲まれた生活ができます。
- ◇緑の資源が守られ緑地が増え、生物の多様性が保全されることで、自然環境と共生しています。
- ◇情緒ある街並みなど美しい景観が保全・創出されるとともに、歴史や伝統を活かした活動、土とのふれあい、農・食を介した交流・レクリエーションが行われています。

テーマ⑤ 甚大な災害にも強いまち

- ◇災害に対する取り組みが進み、倒れない、燃え広がらない都市が形成されており、安心してくらすことができます。
- ◇日頃から災害に対する個人の準備が進み、災害が起こっても助けあいながら行動できる安心感があります。
- ◇大規模災害発災後に早期に復旧し、地域の意向に沿った適切に復興するために普段からの取り組みが進んでいます。

2 テーマ別の都市づくりの方向性

都市生活の質が向上した姿の実現に向けて、テーマ別の都市づくりの基本的な考え方や取り組みの方向性を示します。

テーマ別の都市づくりでは、分野の取り組みに加えて、連携策として各テーマに関連するソフト面の取り組みを行うことで都市生活の質の向上を図ります。

また、各テーマにおいて先導的な取り組みを定め、都市づくりのノウハウを蓄積し、他地区へ取り組みを広げていきます。

2-1 共通テーマ 協働とマネジメントが進んだまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

区民主体の構想・計画・都市づくりのルールづくりに加えて、マンション開発等の大規模開発事業に併せた、歩道や公園等の充実や、公共空間の創出、維持管理、活用・運営、ユニバーサルデザインやスマートシティなどの多様な手法により、まちの課題を解決し、新たな魅力を創る区民・行政・大学・民間企業等の多様な都市づくり活動を活発にして、誰もが住みたいと感じられる都市づくりを進めます。

区全体を考えて、分野別の都市づくり、区民ネットワークの形成、施策・事業の評価改善、公共施設等の維持管理・活用等の都市づくりを推進します。

また、都市づくりの事業と多様な主体による活動を組み合わせることで、より良い都市づくりを進めます。

(2) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇協働の都市づくりを発展・充実させる仕組みづくり

大規模開発に合わせて創出した新たな公共空間と既存の道路や公園等を、ユニバーサルデザインやスマートシティ等の視点から、一体的に推進します。

また、将来像の実現を図るため、区民、民間企業、行政、専門家等が協議する機会を確保し、地域の将来像を検討・共有し、まちの課題を解決するための取り組みを推進します。

◇施策・事業の重点化と評価・改善による効果的な推進

民・学・公の連携や、コミュニティ主体など、多様な主体が連携した都市づくりに対応できるよう、地域における分野横断的・先導的な施策を一体的に推進します。

また、一体的に取り組む施策・事業を評価・改善する仕組みづくりを行い、より効果的な都市づくりを推進します。

◇コミュニティ主体の協働の都市づくりを発展・充実させる仕組みづくり

良好な住環境や街並みの保全、公園等の身近な施設の維持管理や運営等に、地域に根ざしたコミュニティの力を活かしていきます。

また、協働の都市づくりを発展・充実させるため、区民や事業所等が主となって継続的に都市づくりに参加できるよう、コンサルタント派遣制度やまちづくり協議会の情報を発信し、都市づくりに参加する場所をつくるための支援を充実していきます。

◇まちづくり協議会等が主体となった都市づくり

区民主体の身近な地区のまちづくりを進めるため、まちづくり協議会等を設立し、まちづくり協議会等が主体となって身近な地区の将来像を示したまちづくりプランを作成し、区と協働して都市計画の手続きを行います。

区は都市計画に基づく届出や協議を行い、身近な地区の将来像実現のための取り組みを推進します。

まちづくり協議会等は、都市計画決定後においても地域課題の解決や地域の価値を高めるための自主的なマネジメントを進め、都市計画制度では対応できない取り組みを推進します。

2) 連携策

◇テーマ①関連：民・学・産・公が連携した市街地開発事業等による駅周辺の都市づくり

- ・まちづくり協議会やアーバンデザインセンター等による、多様な主体の参画に基づく継続的な都市づくりの推進

◇テーマ②関連：多様な主体の参画、連携に基づく身近な生活サービスの提供

- ・医療施設、介護サービス事業者、町会・自治会、民生・児童委員、NPO、ボランティア等の連携による、「医療・介護・予防・住まい・生活支援」を一体的に展開する板橋版 AIP の構築
- ・空き店舗等を活用した、地域住民、NPO 団体等による交流、区民活動の場づくり

◇テーマ③関連：事業者間や産・学・公の連携によるイノベーションの創出

- ・区内のものづくり企業やものづくりベンチャー企業と大学や専門学校等の連携、区の支援による、新たなニーズを捉えた製品づくりの展開

◇テーマ④関連：多様な主体の参画・連携に基づく文化の創造、交流の場づくり

- ・まちづくり協議会等を活用した、地区計画の策定や景観形成重点地区の指定による街並みの形成、地区独自のまちづくりルールの誘導
- ・多様な主体の参画・連携に基づく多様な緑の保全・創出、区民ニーズに即した公園の整備、運営管理への参画

◇テーマ⑤関連：迅速な復旧・地域の意向に沿ったを進めるための事前準備

- ・災害への備えのための机上訓練、迅速な復旧のための防災に関する基礎データの整備

(3) 先導的な取り組み

板橋・大山エリア（板橋周辺）

- ・板橋駅西口周辺地区まちづくりプランに基づく、地権者、事業者、住民等との連携による、区の玄関（ゲートウェイ）にふさわしいにぎわい形成

板橋・大山エリア（大山周辺）

- ・大山まちづくり総合計画に基づく、地権者、事業者、住民等との連携による、にぎわいのある、防災性の高い安全で安心な都市づくりの推進

上板橋・常盤台エリア（上板橋周辺）

- ・上板橋駅南口周辺における、地権者、事業者、住民等との連携による、市街地開発事業をはじめとする災害に強い都市づくりの推進

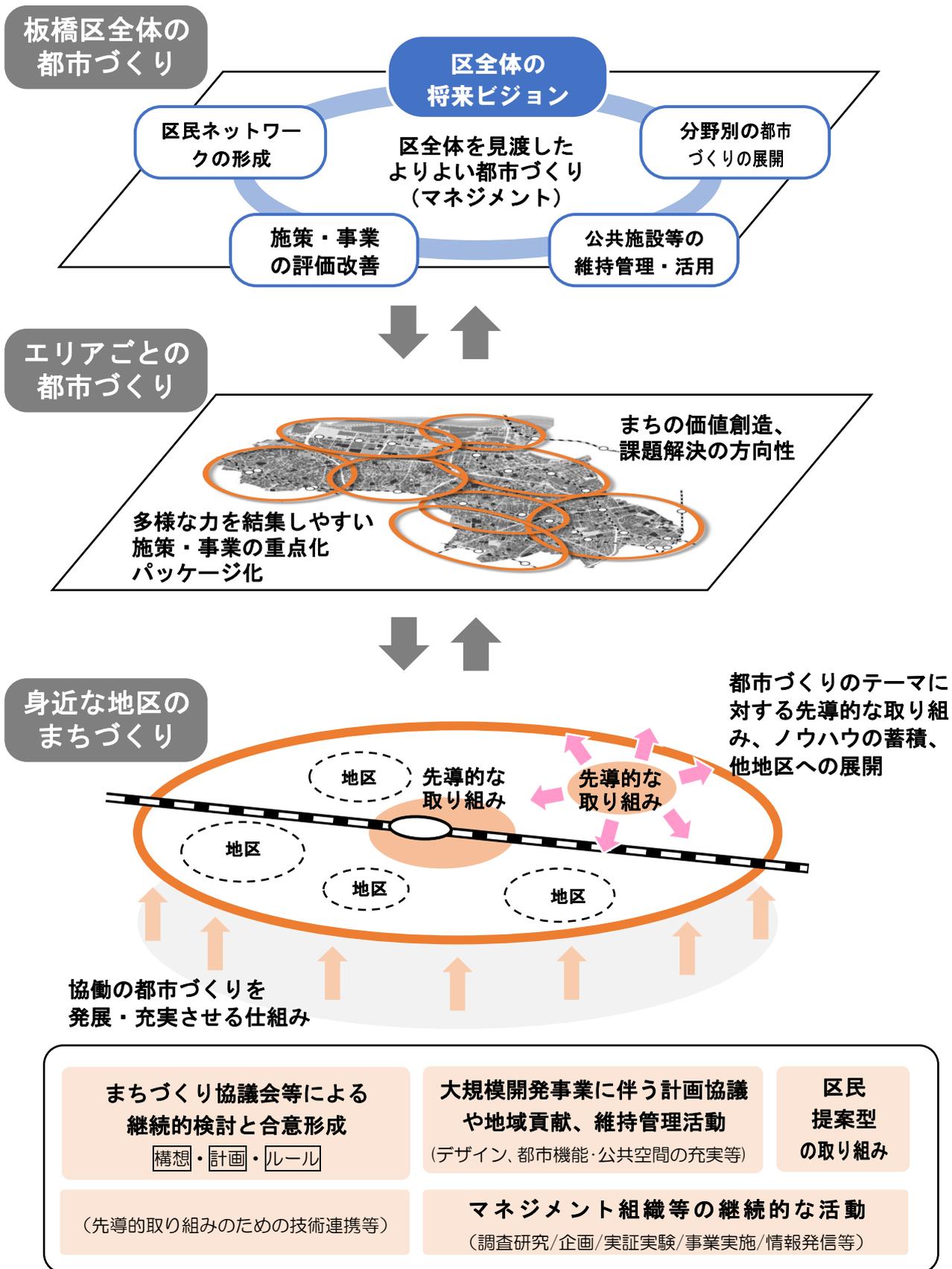
新河岸・高島平エリア（高島平周辺）

- ・未来志向の地域ビジョンである「高島平地域グランドデザイン」に基づく、「民・学・公」が連携した「アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）」を活用した都市再生の推進

板橋・大山エリア（加賀周辺）

- ・景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導や地区計画などを活用した、地元まちづくり協議会等による、資源（石神井川）を活用した都市づくりの支援

※エリアの区分は、第6章で示しています。



図：階層別の都市づくり連携イメージ

2-2 テーマ① 駅を中心とした利便性の高いまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

鉄道を利用した都心・副都心への移動やバス・自転車を利用した区内移動が便利な都市づくり、徒歩でもくらしやすい都市づくりを行います。

板橋駅周辺を都市の玄関（ゲート）のひとつとして広域交流機能を強化するとともに、地域交通結節点となる主要な駅周辺で、にぎわいのある商店街と一体となって、利便性の高い多様な都市機能が集積した生活の拠点を形成し、交通ネットワークで連携させていきます。

連携する基本計画の政策分野：子育て安心 安心の福祉・介護

光輝く板橋ブランド・産業活力

関連する分野：土地利用 道路・交通 都市環境 街並み・景観 安心・安全

(2) 都市生活が向上したまちのイメージ

- ①都心・副都心方面への移動（駅・バス停へのアクセス、鉄道・バスの利用・乗換え、低価格）が便利なまち
- ②駅周辺に日常生活に必要な施設（買物・子育て支援・公共サービス）が充実し、多様な働く場のあるまち
- ③区民同士や区民と観光客、事業者等の多様な交流がうまれるまち
- ④区の顔、地域の顔となる街並み・景観が整ったまち
- ⑤防犯対策が進み安心して買物や日常生活がおくれるまち

(3) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇都市中心域や駅を中心とした拠点の育成

駅周辺の市街地では、多様な都市機能の集約・高度利用の誘導等による拠点機能の強化、区の顔となる街並み形成を図り、利便性の良い、にぎわい・交流を生み出す都市づくりを進めます。

- ・都市中心域における、商業・業務機能、医療施設や区役所等の公共公益機能、観光・交流・情報等の広域機能の誘導
- ・都市拠点における、周辺地域のくらしの利便性やにぎわい、交流を支える都市機能の誘導
- ・生活の拠点における、日常生活に必要な商業・サービス機能の誘導
- ・交通広場や駐輪場の整備、駅に接続する幹線道路の整備、ユニバーサルデザインの考え方に基づく歩行者空間のバリアフリー化、屋外サイン等の整備

◇交通結節点の強化とバス・自転車走行空間・歩行空間のネットワークの充実

地域交通結節点に位置づけた鉄道駅では、交通広場や駐輪場等の整備や、段階的な東武東上線の連続立体化等による鉄道とバス等の乗換えの利便性を向上させます。

また、にぎわいが感じられる良好な街並みづくりや屋外サインの整備、歩行空間のバリアフリー化等による、安全で快適な歩行空間の充実を図ります。

- ・地域交通結節点に位置づけた鉄道駅へのアクセス道路・交通広場の整備、駅周辺の歩行空間のバリアフリー化
- ・駐輪場や自転車道の整備、レンタサイクル等の導入検討による自転車利用の利便性向上
- ・連続立体化の促進による踏切の道路渋滞の解消やまちの一体性の確保（段階的な東武東上線の連続立体化）

◇商店街の活性化と連携した拠点機能の充実

駅周辺の商業集積地や商店街等の沿道では、まちづくりプランの提案、建築協定や地区計画などを活用し、商店街の活性化・集客力の向上を図り、良好な街並みづくりやにぎわいのある生活利便性の高い都市づくりを進めます。

また、歩行者空間のバリアフリー化等により、安心して買物を行える環境を充実します。

- ・身近な地区のまちづくりルールの策定、無電柱化等による誰もが利用しやすく、にぎわいが感じられる良好な街並みづくりや景観の形成
- ・共同配送による商店街及びその周辺における交通渋滞の緩和と環境負荷の軽減
- ・駅周辺の市街地開発事業、公共施設の集約化・複合化や大規模住宅団地の更新等の大規模土地利用転換に併せた都市機能の誘導、良好な都市基盤の整備

2) 連携策

◇誰もが利用しやすい交通・公共空間の整備

- ・ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、道路における歩行者空間の確保や歩道の段差解消等に合せた休憩スペースの確保等、誰もが利用しやすい公共交通・公共空間を整備します。

◇活力ある商店街の形成・支援（空き店舗活用）

- ・商店街と連携し、空き店舗を活用したコミュニティ機能の強化、不足業種・業態の誘致、新規起業の支援を行います。

◇誰にもわかりやすい屋外サインの整備・多言語対応化

- ・外国人観光客にもわかりやすい屋外サインの整備を行います。
- ・商店街のホームページやポスター・チラシ等の多言語対応を支援します。

(4) 先導的な取り組み

板橋・大山エリア（板橋周辺）

- ・板橋駅西口周辺地区まちづくりプランに基づく、区の玄関（ゲートウェイ）にふさわしい、駅前区有地の活用や市街地開発事業等による市街地形成及び駅前広場の再整備、商店街や歴史・文化・自然資源を活かしたにぎわい形成

板橋・大山エリア（大山周辺）

- ・大山まちづくり総合計画に基づく、市街地開発事業や高度利用化等による都市機能の集約するにぎわいの拠点づくり、東武東上線の連続立体化、駅前広場や補助 26 号線の整備による交通利便性の向上

上板橋・常盤台エリア（上板橋周辺）

- ・上板橋駅南口周辺における市街地開発事業をはじめとする災害に強い都市づくりの推進

※エリアの区分は、第 6 章で示しています。

2-3 テーマ② ライフステージにあわせて住み続けられるまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

若い世代の転入が多い特徴を活かして、進学・就職、結婚・出産、子育て・子どもの進学等の各段階において、多様性のある地域ごとの特性を伸ばして区内に住み続けたいと感じられる魅力を高めていきます。

また、まちを快適に歩け、気軽にスポーツを楽しめる、住み慣れたまちで永くくらせるなど、高齢になっても安心して住み続けられるまちを形成していきます。

連携する基本計画の政策分野：**子育て安心** **魅力ある学び支援** **安心の福祉・介護**

豊かな健康長寿社会 **心躍るスポーツ・文化**

光輝く板橋ブランド・産業活力

関連する分野：**土地利用** **道路・交通** **都市環境** **住宅・コミュニティ**

緑と水 **安心・安全**

(2) 都市生活が向上したまちのイメージ

- ①若者の定住が進み活気のあるまち
- ②子育て支援・教育（通学）環境が充実したまち
- ③ライフステージに応じた住替え（住まい）ができるまち
- ④歩いて楽しい、外出が楽しい環境があるまち
- ⑤子どもや高齢者の安心できるの居場所があるまち
- ⑥健康づくり、手軽にスポーツができる環境があるまち
- ⑦地域包括ケアシステムが構築され安心して住めるまち
- ⑧犯罪の少ない安心して過ごせるまち

(3) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇ライフステージのニーズに応じた住替え・定住の促進

マンションや戸建住宅等の既存の良好なストックの活用、老朽マンションの建替え促進、大規模住宅団地の更新の誘導等を通じて、ライフステージのニーズに応じた住替えや、近居・隣居の支援を通じた区内の定住を促進します。

- ・立地環境の異なる既存の集合住宅・一戸建て住宅のストック等を活用した、ライフステージのニーズにあわせた定住促進
- ・まちづくりプランの提案、地区計画や市街地開発事業等を活用した、大規模住宅団地の更新・老朽化した集合住宅の建替えの誘導

◇歩いて楽しくなる日常生活圏域の形成

歩きたくなるまちをめざし、犯罪や交通事故の少ない、安心して安全な都市づくりを進め、歩いて楽しくなる日常生活圏域の形成を図ります。

- ・歩行空間のバリアフリー化や屋外サインの整備、主要公共施設のユニバーサルデザイン化の推進等による歩きたくなるまち、歩きやすい都市づくり
- ・防犯灯・防犯カメラ等防犯設備の整備、地域防犯活動との連携等による犯罪が少ない都市づくり
- ・歩道の整備や交差点の改良、道路照明、防護柵等の交通安全施設の整備により交通事故の少ない都市づくり

◇子育て、教育、健康・医療、スポーツ等の機能の充実と相互連携

若者や子育て世代、高齢者などの多様な世代におけるそれぞれのニーズに即した生活利便機能を誘導します。

また、運動施設や文化交流施設の整備、保健福祉、住宅、医療など多様な分野が連携した都市づくりにより、区内に住み続けたいと感じられる魅力を創出し、高齢になっても安心して住み続けられる生活圏の形成を図ります。

- ・若者・子育て世代が日常生活に必要な生活利便機能の立地誘導による子育て世代がくらしやすい都市づくり（保育園、児童館等）
- ・環境に配慮した住宅の誘導、情報通信技術（ICT）を活用した新たな交通手段の提供等による、スマートシティの推進

2) 連携策

◇保健福祉、住宅、医療分野と連携した都市づくり

- ・既存の良好な住宅ストックの保全と老朽化した住宅の建替支援等と連携した、多様な健康・医療サービスの展開を促進する仕組み（医療機能の確保、地域包括ケアシステム等）の構築による、安心して住み続けられる住環境の形成

◇子育てファミリー層に住み続けてもらう魅力づくり

- ・既存の良好な住宅ストックの保全と、老朽化した住宅の建替支援等と連携した、親世帯と子ども世帯の近居支援、区の魅力発信等による若い世代の新規居住促進

◇女性が働きやすい都市づくり

- ・利用者のニーズを踏まえた、待機児童対策・女性の社会進出等の支援（託児付き就労支援、キャリアアップ、ワーク・ライフ・バランスの支援）

◇区民が地域につながり続けられる環境づくり

- ・夫婦のみ高齢者世帯などの区民の就労支援や地域貢献活動への参加促進

◇健康づくりの推進

- ・遊歩道、休憩所の整備、歩行環境のバリアフリー化や屋外サインの整備、主要公共施設のユニバーサルデザイン化の推進等と併せた、民間企業等と連携したヘルスプロモーション活動の推進による区民の健康活動の活性化

◇**地域包括ケアシステムの基盤整備**

- ・地域包括ケアシステムを構築するため、医療、介護、町会・自治会、民生・児童委員、NPO・ボランティア等の連携を推進する地域の拠点となる地域包括支援センターの拡充・機能強化、在宅介護を地域で支える地域密着型介護施設・サービス事業所の整備促進

◇**「医療・介護・予防・住まい・生活支援」を一体的に提供する板橋区版AIPの構築**

- ・高島平地域において先行的に実施している、年を重ねても安心して住み慣れたまち（地域）に住み続けるために「医療・介護・予防・住まい・生活支援」を一体的に提供する板橋区版AIP（地域包括ケアシステム）を先行、順次他地域でも展開

◇**地域ニーズを踏まえた学校施設の活用、公共施設の適切な管理・活用の推進**

- ・学校体育施設の一般開放
- ・公共施設等の整備に関するマスタープラン、公共施設等の個別整備計画等に基づく、計画的な公共施設の更新・統廃合に併せた、地域ニーズを踏まえた公共公益サービスの提供

(4) 先導的な取り組み

新河岸・高島平エリア（高島平周辺）

- ・高島平地域における「医療・介護・予防・住まい・生活支援」を一体的に提供する板橋区版AIP（地域包括ケアシステム）の先行実施
- ・大規模土地利用転換時におけるエネルギーのネットワーク化に向けたエリアマネジメントの導入検討

大谷口・向原エリア（向原周辺）

- ・JKK 向原住宅の建替えに併せた地域包括支援センター等の整備

小豆沢・志村エリア（若木周辺）

- ・小学校跡地を活用した複数の福祉関連施設の複合整備

荒川河川敷

- ・自然と共生する野外レクリエーションの場となる荒川河川敷の整備

小豆沢・志村エリア（小豆沢周辺）

- ・利用者のニーズに即した小豆沢公園（運動施設）の整備

大学

- ・区内の大学（帝京大学、日本大学、淑徳大学、大東文化大学、東京家政大学、東洋大学）と連携

※エリアの区分は、第6章で示しています。

2-4 テーマ③ ものづくり産業の力を活かして育てるまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

都内屈指のものづくりのまちとしての活力を将来にわたって維持・発展させるため、新たな企業立地や新産業の創出、産業集積力の強化やブランド価値を創造・発信するための拠点整備、ものづくりのための都市基盤整備、土地利用の規制・誘導などの都市づくりを進めます。

連携する基本計画の政策分野：**光輝く板橋ブランド・産業活力**

関連する分野：**土地利用** **街並み・景観** **安心・安全**

(2) 都市生活が向上したまちのイメージ

- ①次世代を牽引する新たな産業を生み出すため、既存事業者の成長、新たな担い手の立地、事業者間の連携、産学公によるイノベーションの創出など多様なものづくり主体が高度に集積しているまち
- ②中小工場がまとまった操業環境の保全、居住環境と操業環境に配慮した土地利用の誘導など、住・工の共存・調和が図られているまち
- ③事業見学やものづくり体験、近代化遺産群、産業メッセ等の産業観光によるにぎわい・交流のあるまち

(3) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇工業系用途地域における工場等の操業環境の維持・充実

工業系用途地域が指定された市街地では、点在する工場の集約化や既存工場に配慮した土地利用の規制誘導を行い、工場等の操業環境の維持・充実に努めます。

- ・ 点在した工場の集約等による、操業になれた地域での事業継続・発展環境の整備
- ・ 事業者のニーズを踏まえた、特別工業地区及び特別工業地区建築条例の改正等による操業環境の改善や工場の増設等の支援
- ・ 産業系用途以外の土地利用の立地規制等によるものづくり産業の集積維持・拡大の促進

◇住・工の共存・調和のある市街地環境の創出

- ・ 既存事業者の意向や土地利用の状況等、それぞれの地区の特性を踏まえた、産業と生活が融合する都市づくり・土地利用の誘導

◇ものづくり産業のブランド価値を創造・発信する拠点整備

産業集積のための都市基盤の整備、工業系用途地域における低未利用地の有効活用等により、新たな工場等の誘致、既存工場等の拡大等を支援し、ものづくり産業集積の維持・向上を図ります。

- ・大規模土地利用転換に併せた産業集積強化のための都市基盤整備による産業用地の確保等の検討
- ・工業系用途地域内における低未利用地の有効活用による新たな工場等の誘致、既存工場等の拡大等の支援

2) 連携策

◇ものづくりベンチャーなど研究開発型企業の誘致・育成

- ・操業環境の保全に関する土地利用の規制誘導と連携した、ものづくりベンチャーなど研究開発型企業の誘致・育成

◇都市型ものづくりのイノベーションを促進する拠点の育成、大学との連携

- ・区内ものづくり企業ともものづくりベンチャー企業、大学等が連携した新しい時代のニーズを捉えた製品づくりへの展開支援

◇操業環境の改善や工場の増設、移転等の支援

- ・操業環境の保全に関する土地利用の規制誘導と連携した、既存事業所の施設改善支援、区内への事業所移転支援

◇板橋ブランドをつくる産業都市連携、PR、会議の誘致、産業観光コンテンツ

- ・区産業の歴史をたどり、未来に向けて区産業のブランドストーリーを語ることのできる産業ミュージアムの整備
- ・光学の板橋ブランドづくり
- ・産業観光の資源となる施設の整備・既存産業施設等の活用や国際会議の誘致

◇企業のBCPの策定支援

- ・中小企業が取り組みやすい業務継続計画の普及促進
- ・地域ネットワーク・広域都市連携等による産業防災体制の構築

(4) 先導的な取り組み

荒川河川敷 新河岸川

- ・工業専用地域、新産業育成ゾーンにおける、ベンチャー企業・研究開発型企業向けのラボの整備、新たな進出企業と区内企業の集積と融合の推進

板橋・大山エリア（加賀周辺）

- ・区産業の歴史をたどり、未来に向けて区産業のブランドストーリーを語り得る産業ミュージアムの整備、及び同ミュージアムを含む（仮称）史跡公園全体の活用

小豆沢・志村エリア（志村周辺）

- ・準工業地域内の区内主要事業所（光学精密、印刷関連）の操業環境の保全

※エリアの区分は、第6章で示しています。

2-5 テーマ④ 地域の個性を活かした環境・文化を創造するまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

水と緑、生物多様性、都市農業、街並み・景観など、地域それぞれの魅力や資源を際立たせて、くらしの環境をより一層、価値の高いものにしていきます。

また、まちを魅せる、体験する、交流する場を充実させることで、多くの人が地域でくらす魅力・誇りを実感し、継承できるような都市づくりを進めます。

連携する基本計画の政策分野：**魅力ある学び支援** **心躍るスポーツ・文化**

関連する分野：**土地利用** **道路・交通** **緑と水** **街並み・景観** **安心・安全**

(2) 都市生活が向上したまちのイメージ

- ①水と緑と生物とのふれあい、体験する機会が充実しているまち
- ②歴史の継承・芸術・文化の都市づくりが進んでいるまち
- ③板橋固有の地域資源を活かした、地区の個性があらわれた街並み・景観
- ④土とのふれあい、農・食を介した交流（都市農業）の場が充実したまち
- ⑤観光客と交流のあるまち

(3) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇自然を活かした土地利用・景観の保全

グリーンインフラの観点から、区内の多様な緑や湧水の保全、生物生息域（コリドー）の整備等により、緑の持つ多様な機能を活かした都市づくりを進めます。

- ・生物多様性のネットワークの形成
- ・自然と共生する野外レクリエーションの場となる、荒川河川敷「光と風の荒川」の整備

◇歴史的・文化的視点を織り込んだ都市づくり

加賀の産業遺跡の（仮称）史跡公園整備と中山道の街並み形成が一体となった都市づくり等、景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導、無電柱化、（仮称）史跡公園の整備等により、歴史的・文化的視点を織り込んだ都市づくりを進めます。

- ・身近な地区のまちづくりルール（地区計画、景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導等）による歴史・文化・自然を活かした街並みの形成
- ・加賀の産業遺跡を活かした（仮称）史跡公園の整備、武蔵野の原風景の名残を留める赤塚、徳丸の屋敷林の保全など、観光要素となる資源の保全・活用

◇板橋固有の自然や歴史・文化に触れ、体験・交流する拠点の充実

区民農園・農業公園・農業体験公園や河川敷の整備等により、区民が農や水に親しみ交流する拠点の充実を図ります。

- ・区民農園・農業公園・農業体験公園の整備等による農にふれる機会の確保・充実
- ・荒川河川敷の整備や石神井川沿いの良好な街並み形成、荒川における観光舟運の運航等による水に親しむ機会の創出

◇まちの回遊性の向上

遊歩道や休憩所の整備、歩行環境のバリアフリー化や屋外サインの整備、主要公共施設のユニバーサルデザイン化の推進による歩きやすい都市づくりを進めます。また、景観を活かした連続性のある街並み形成等により、歩きたくなる都市づくりを進めます。

- ・歴史文化資源を活用した回遊性の向上
- ・借景・景観を活かした街並みの連続性の形成による、歩きたくなる都市づくりの推進
- ・歩行環境のバリアフリー化や多言語対応や屋外サインの整備など、誰もが快適に過ごせるもてなしの空間づくりの推進

2) 連携策

◇農業従事者の育成と支援

- ・農業の魅力づくりによる継承意欲の醸成や、後継者の育成支援、認定農業者制度等を活用した支援

◇インバウンドを取り込んだ観光振興

- ・歴史・文化・自然資源を活かした良好な街並み形成や関連施設の整備、多言語対応や屋外サインの整備と連携した、外国人観光客のニーズを踏まえた PR、観光コンテンツの開発・提供

◇ビジターエリアの形成

- ・板橋駅の市街地開発事業と連携した観光案内機能の導入

◇板橋区産の野菜のブランド化、農業の新たな担い手の確保

- ・江戸東京野菜の復活栽培等板橋区産のブランド化の推進、地産地消のための仕組みづくり、都市農業振興イベントの実施

◇空地の活用（農に親しむ場の創出等）

- ・空地を活用した、利用者のニーズを踏まえた農業公園や農業体験農園の確保、農に親しむ多様なサービスの創出支援等

◇水辺や文化資源に目を向けた都市づくり

- ・石神井川等の水と緑を活かした街並み形成、崖線や農地の緑豊かな街並み形成を

連携した、観光振興の推進

◇環境教育の推進

- ・崖線や農地、荒川河川敷等の緑の保全、ビオトープの整備と連携した環境教育の推進

(4) 先導的な取り組み

上板橋・常盤台エリア（常盤台周辺）

- ・景観形成重点地区や東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく、良好な住宅地景観の保全・形成

赤塚・成増エリア（赤塚周辺）

- ・景観形成重点地区や農の緑保全重点地区の指定による崖線や、農地の緑の保全・緑豊かな街並みの形成、区立美術館・郷土資料館・水車公園・赤塚植物園等の連携による豊かな自然・歴史・文化資源を活かした都市づくりの推進

板橋・大山エリア（加賀周辺）

- ・景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導や地区計画などを活用した良好な街並み形成、加賀藩下屋敷跡や近代化遺産群を活用した産業ミュージアムによる交流・観光振興の推進

板橋・大山エリア（板橋宿周辺）

- ・中山道沿道や商店街（仲宿、不動通り）におけるにぎわいのある都市づくりの推進。景観形成重点地区の指定による、商店街にふさわしい良好な景観形成の推進

小豆沢・志村エリア（小豆沢周辺）

- ・小豆沢公園の整備や崖線の緑の保全等

※エリアの区分は、第6章で示しています。

3-6 テーマ⑤ 甚大な災害にも強いまち

(1) 実現に向けた基本的な考え方

「災害に強いまち」としての区の評価を確実なものにするため、大規模災害発生時に、人的・物的被害を最小限に食い止め、必要とされる都市機能や社会サービスの維持・迅速な復旧・地域の意向に沿った復興を進めることを可能とする対応力を高めていきます。

また、日常生活圏のほか、行政や地域経済（産業）、緊急輸送のネットワーク、ライフライン、コミュニティ（ひと・組織）など、それぞれが高い対応力を発揮できるような災害への備えを進めます。

連携する基本計画の政策分野：安心の福祉・介護 光輝く板橋ブランド・産業活力

関連する分野：拠点育成・土地利用 道路・交通 住宅・コミュニティ 緑と水

安心・安全

(2) 都市生活が向上したまちのイメージ

- ①災害時の避難体制の整備、被害の拡大を防ぎ迅速な救援活動を支えるまち
- ②災害に強い建物・都市基盤の整備が進んでいるまち
- ③災害対応力が高いまち
- ④地域コミュニティと共助が実践される体制づくりが進んでいるまち
- ⑤災害への備えに取り組んでいるまち

(3) 都市づくりの方向性

1) 施策

◇防災都市づくりの推進

誰もが安心して安全なくらし、働くことができるまちの実現に向けて、幹線道路沿道の建物の不燃化による延焼遮断帯の形成、無電柱化による避難経路や物資の輸送経路の確保、木造住宅密集地域における個別建替えや、危険なブロック塀の除却により、災害に強い都市基盤が整備された、防災都市づくりを進めます。

- ・延焼遮断帯として位置づけられている鉄道等や河川、幹線道路等の道路沿道の避難経路機能の確保や後背地の延焼防止による市街地の防災性向上
- ・主要生活道路の整備や、住宅等の耐震化・不燃化の促進による木造住宅密集地域の改善
- ・無電柱化や危険なブロック塀の除却による避難道路・通学路の安全性の向上

◇災害時に区民とくらしを守る拠点・ネットワーク・コミュニティの充実

災害時においても、医療施設や上下水道、交通などのインフラ、避難場所・避難所等の防災拠点の機能が維持できるよう、これらの区民の生命に関わる施設等の耐震化を図ります。

また、避難場所や避難所周辺の不燃化・耐震化の促進、要配慮者などのニーズを踏まえた防災備蓄の充実等、防災関連施設の整備・充実を進めます。

- ・沿道建築物に対する耐震診断や耐震化に関する支援による緊急輸送道路等の確保
- ・公共施設の耐震化等による災害時の都市機能維持のための拠点整備
- ・区民の生命に関わる施設等の耐震化、災害時における電源の確保等の迅速な復旧のための拠点整備や要配慮者などのニーズを踏まえた防災備蓄の充実

◇迅速な復旧・地域の意向に沿ったを進めるための事前準備

大規模災害発災後、迅速に復旧活動を展開できるよう、他自治体等と連携・協力をするための防災協定の締結等を進めます。

また、地域の意向に沿った復興都市づくりの方針検討ができるよう、平時から基礎的情報の収集整理、復興手法の事前検討（机上訓練）等を進めます。

- ・他自治体、企業・団体等と迅速に連携・協力するための防災協定の締結
- ・災害への備えのための机上訓練、迅速な復旧のための防災に関する基礎データの整備

◇気候変動による水害や土砂災害対策の促進

集中豪雨による、荒川や新河岸川等の氾濫や内水氾濫による被害を防止、軽減するために、荒川のスーパー堤防整備やハザードマップ等による避難対策の周知、住宅への雨水浸透ますの設置推進や雨水流出抑制施設の設置指導、道路脇排水ますの適正管理や止水板の設置促進等による内水氾濫対策を進めます。

また、武蔵野崖線沿いのがけ崩れの危険性がある地区では、近隣住民の安全性を高めるため、宅地造成工事規制区域内の宅地の安全性の確保、土砂災害ハザードマップを活用した、危険性の周知、警戒避難体制の整備等を進めます。

- ・スーパー堤防整備による荒川の氾濫対策
- ・住宅への雨水浸透ますの設置の推進、一定規模以上の建築物における板橋区雨水流出抑制施設設置指導要綱に基づく敷地内への雨水流出抑制施設の設置指導、道路排水ますの適正管理、止水板の設置促進
- ・宅地造成工事規制区域内の造成指導、土砂災害ハザードマップを活用した、危険性の周知、警戒避難体制の整備

2) 連携策

◇避難勧告等の情報発信

- ・ 避難勧告等の情報伝達方法の更なる工夫、多様な手段を用いた情報発信の推進

◇中小企業に業務継続計画の普及促進

- ・ 中小企業が取り組みやすいように簡略化した板橋区版BCPを活用した普及促進

◇防災上重要な機能のバックアップの推進による、災害時における防災上重要な業務の継続性の確保

- ・ 区民の生命に関わる施設やライフラインの耐震化、災害時における電源の確保、防災備蓄の充実等

◇災害時の自助・共助のコミュニティ形成

- ・ 平時からのコミュニティ形成支援を通じた、災害時における自助による区民の防災力向上、要配慮者などの避難支援等地域による共助の推進

◇物流業者等との円滑な連携（物資の確保・輸送体制）

- ・ 災害時における物資を確保するため、輸送体制に関する防災協定や情報ネットワーク等を活用した、災害に強い物流ネットワークの構築支援

◇都市復興マニュアル等を基にした災害時に対応する取り組みの推進

- ・ 都市復興マニュアル・生活復興マニュアルに基づく、災害時における復旧・復興活動の実施、区民の生活復興の支援等

◇駅周辺における帰宅困難者対策の推進

- ・ 駅周辺の開発に併せた一時滞在施設の整備等、駅に滞在する帰宅困難者を円滑に受け入れる対策を実施します。

◇老朽家屋の除却・空地の活用による防災機能の向上

- ・ 危険な空き家の除却を促進し、防災機能の向上を図ります。
- ・ 空き家跡地を活用した避難空間の確保

◇農地の防災活用

- ・ 農地の保全と併せた、区とJAとの災害時における応急対策に関する協定書に基づく、災害時における延焼の防止や地震時における一時避難場所等への活用

(4) 先導的な取り組み

区全域

- ・地域防災計画、都市復興マニュアル・生活復興マニュアル等に基づく、減災、防災都市づくりの推進

坂下・舟渡エリア（舟渡周辺）

- ・中小企業が取り組みやすい業務継続計画の普及促進、延焼遮断帯として位置づけられる幹線道路等の整備及び中山道沿道建物の不燃化・耐震化等によるものづくり産業の災害時における事業継続性の強化

板橋・大山エリア（板橋周辺）

- ・市街地開発事業による安全な市街地の形成と災害時における電源の確保、防災備蓄の充実による防災性の向上、広場や施設を災害時において一時滞在施設として活用することによる、帰宅困難者対策の推進

板橋・大山エリア（大山周辺）

- ・市街地開発事業等による安全な市街地の形成、特定整備路線である補助 26 号線の整備及び沿道の不燃化の促進、残存する木造住宅密集地域の改善、協定締結等による観光客・帰宅困難者対策の推進

上板橋・常盤台エリア（上板橋周辺）

- ・駅前広場の整備、板橋区画街路 8 号線の整備による消防活動困難区域の解消、残存する木造住宅密集地域の改善

大谷口・向原エリア（向原周辺）

- ・JKK 向原住宅周辺・城北中央公園等の防災拠点の整備、福祉施策と連携した住まいの改善等

緊急輸送道路沿道

- ・緊急輸送道路における、無電柱化や沿道建物の耐震化、ブロック塀の除却等による災害時の物資運搬機能の確保等

※エリアの区分は、第 6 章で示しています。

第4章



区がめざす将来都市構造

- 1 将来都市構造の基本的な考え方
- 2 区がめざす将来都市構造図

第4章 区がめざす将来都市構造

1 将来都市構造の基本的な考え方

区がめざす、社会情勢の変化に対応する持続可能な将来都市構造を構成する都市の骨格となる拠点や軸の機能を明確にします。

また、多様な主体が都市づくりビジョンを共有して、それぞれが持つ特徴を活かしながら、一体となって都市づくりを推進することで、区の魅力・価値を創造していきます。

次の持続可能な都市構造の実現、多様なインフラの構築・活用は、テーマ別の都市づくりや分野別の都市づくりを横断する、将来都市構造の中枢を担う取り組みです。

1-1 持続可能な都市構造の実現

- ・人口減少・超高齢社会の到来を前提とし、今後も大幅な財政状況の改善が見込めない中、都市経営の視点から、地域資源の強みを活かした施策の充実を図り、都市としてのイメージを高め、住みたい・訪れたいと思わせるような都市構造の再編・整備に取り組みます。
- ・人口減少社会、少子化、超高齢社会に対応するため、年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、すべての人が快適に暮らせるユニバーサルデザインの視点を含めた都市づくりを推進します。
- ・駅を中心とした集約型地域構造をめざし、取り組み内容を検討していきます。

1-2 多様なインフラの活用・形成

(1) 都市中心域の形成

1) 都市中心域

- ・板橋駅、新板橋駅、下板橋駅、大山駅、板橋区役所前駅を含む一帯を都市中心域とします。駅前の商業・業務機能や駅周辺の商店街、加賀エリア等の観光・交流・情報等の広域機能、医療施設や区役所等の公共公益機能、災害拠点病院等の防災機能等の多様な機能が集積しており、これらの機能を活かした区の顔となる魅力ある魅力ある市街地を形成します。

(2) 拠点の形成

1) 駅を中心とした拠点

◇都市拠点

- ・都市機能が集積する、板橋駅、高島平駅、大山駅、上板橋駅、成増駅（成増駅・地下鉄成増駅周辺）、の駅周辺を都市拠点とします。区の北西部、中央部、西部、南部の地域における活動と交流の中心となる、個性を活かした魅力ある拠点を形成します。

◇生活の拠点

- ・都市拠点以外の駅の周辺を生活の拠点とします。駅を中心として、それぞれの駅周辺の特性に応じて必要な商業環境の向上や生活利便機能を高め、生活を支える拠点を形成します。

2) みどりの拠点

- ・城北中央公園、赤塚公園、浮間公園、荒川河川敷、小豆沢公園、光が丘公園、加賀エリアをみどりの拠点とします。区民の健康づくりやレクリエーションの場、憩いの場、防災拠点など緑が持つ多様な機能を活かした拠点を形成します。

3) 物流拠点

- ・流通業務団地を物流拠点とします。物流拠点では、施設の機能更新にあわせて周辺の物流施設の集約・高度化を行い、物流の効率化を推進することで平時は産業の活性化や環境負荷の低減に寄与し、災害時には応急物資を輸送できる広域的な物流ネットワークを構築することで、安全で活気がある都市をめざします。

(3) 広域移動軸の活用・形成

◇広域移動軸（鉄道）

- ・区内の鉄道を広域移動軸とします。各駅周辺の個性や特性を活かした、駅を中心とした拠点を形成し、これらの拠点が鉄道路線で結ばれた魅力ある都市を実現します。
- ・東武東上線の連続立体化を推進するとともに、あわせて沿線の都市づくりを行うことで安全で魅力のある都市を実現します。
- ・区内の鉄道路線間の移動が不便なことから、環状方向の鉄道路線の構築をめざし、エイトライナー構想を推進し便利な都市をめざします。

◇広域移動軸（道路）

- ・区内外の交通結節点を連絡する主要なバス路線を広域移動軸とします。駅や病院等を通るバス路線を整備することで、便利で安全な都市を実現します。
- ・新たな交通結節点の整備にあわせてバス路線を誘致し、新たな広域移動軸を構築することで、便利な都市を実現します。
- ・埼玉県のと光市方向との連携を強化するため、新たな都県境を越えた道路網の拡充について検討を進めます。

(4) その他のインフラ形成

◇都市計画道路の活用・形成

- ・都市の骨格を担う幹線道路については、人やモノの移動だけでなく、防災、環境、医療、にぎわい等の多様な機能を活用し、ネットワークを形成します。
- ・今後整備する都市計画道路については、多様な機能を活かす路線を優先して整備します。

◇産業集積地の形成

- ・荒川・新河岸川沿いの工場集積地や流通業務団地等の既存の産業集積を土台とし、新たな産業活力を醸成することで、都内屈指のものづくり産業の力の維持・発展を図ります。

◇地域交通結節点の形成

- ・板橋駅、大山駅、高島平駅、成増駅・地下鉄成増駅、上板橋駅、東武練馬駅、志村三丁目駅、浮間舟渡駅を主要な交通結節点とします。区内移動を円滑にするための主要な交通結節点として、鉄道とバス等の乗換え利便性の向上や、安全性・快適性を確保します。

◇医療ネットワークの形成

- ・災害拠点病院、災害拠点連携病院、救急病院と都市基盤が連携することで、平時においては、誰もが安心して生活できる都市を実現し、災害時においても災害拠点病院、災害拠点連携病院、救急病院を活用することで継続して医療を提供できる安心・安全な都市をめざします。

◇地域包括ケアシステムとの連携

- ・地域包括ケアシステムを実現させるために、地域包括支援センターを整備することで、安心して住み続けることができるな都市をめざします。

◇情報ネットワークの充実

- ・あらゆる社会インフラに ICT などの先端技術を活用してスマート化し、スマートシティを推進します。ICT や IoT を活用した産業や暮らしを推進することで、板橋区らしいスマートシティの実現をめざします。
- ・区内に Wi-fi 環境を整えることで、インターネット利用をより便利にし、快適な都市をめざします。

◇崖線を軸とした緑のつらなりの保全・形成

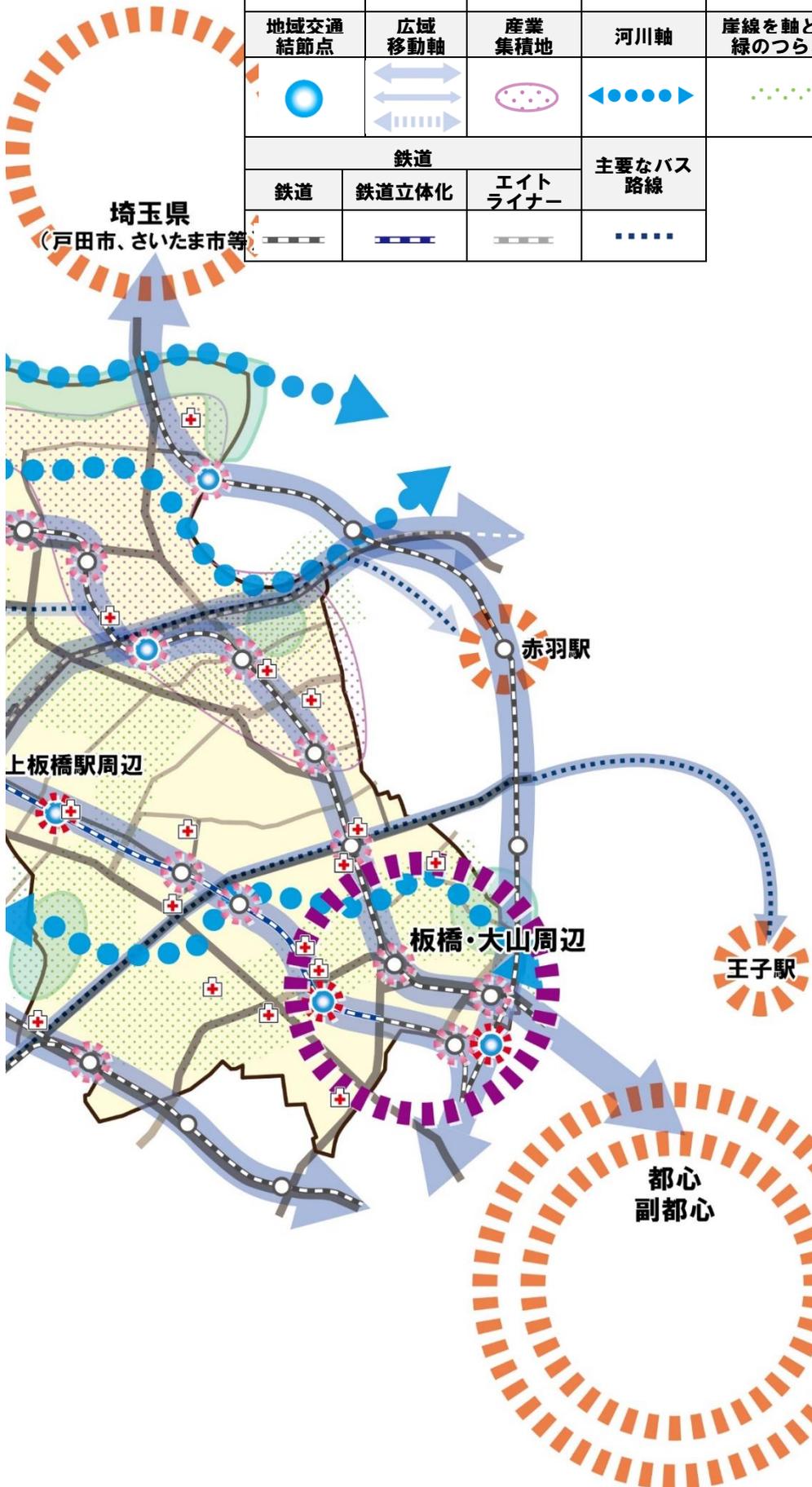
- ・崖線の緑や農地などの緑のつらなり、多様な機能を有する緑の拠点の整備を行うことで、自然環境の持つ力や仕組みを活かした快適で安全な都市基盤を構築します。

2 区がめざす将来都市構造図

設定したテーマ別の都市づくりが実現した区がめざす将来都市構造を示します。



| 都市中心域 | 拠点 | | | | | 災害拠点 病院等 |
|---------|-------|---------|---------|---------------|--------|-------------|
| | 都市拠点 | 生活の拠点 | 区外周辺の拠点 | みどりの拠点 | 物流拠点 | |
| | | | | | | |
| 地域交通結節点 | 広域移動軸 | 産業集積地 | 河川軸 | 崖線を軸とした緑のつらなり | 都市計画道路 | |
| | | | | | 整備済み | 整備予定 |
| 鉄道 | | | 主要なバス路線 | | | |
| 鉄道 | 鉄道立体化 | エイトライナー | | | | |
| | | | | | | |



第5章



分野別の都市づくり

- 1 分野別の都市づくりの考え方
- 2 分野別の都市づくりの展開方針

第5章 分野別の都市づくり

1 分野別の都市づくりの考え方

「分野別の都市づくり展開方針」では、今までの前計画の取り組みに加え、都市づくりビジョンの実現に向けた分野における取り組み方針を、都市計画の「土地利用」「道路・交通ネットワーク」「住宅・コミュニティ」「緑と水」「都市環境」「街並み・景観」「安心・安全」の7つの分野ごとに定めます。

2 分野別の都市づくり展開方針

2-1 土地利用の誘導

(1) 基本的な考え方

- ・地域特性に応じてゾーン分けを行い、ゾーンごとの土地利用方針を定め、土地利用方針を踏まえた誘導を図ります。
- ・ゾーン分けに応じて、適切な用途地域等の地域地区の運用を行います。
- ・良好な市街地環境を形成しているゾーンでは、良好な環境の維持・向上を図り、都市拠点や生活の拠点など都市の拠点や産業集積地となっているゾーンでは、高度利用や産業誘致を通じた拠点の形成を図ります。
- ・社会情勢の変化に応じた関連計画の見直し、まちづくりプランに基づく都市づくりの推進等に応じて、適切な土地利用規制・誘導方策の見直しを行います。

(2) 都市づくりの方針

1) 区全体の土地利用の方針

①都市機能集積ゾーン

- ・各地域のまちづくりプラン等に基づいて、都市拠点と位置づけた駅周辺を中心に、区役所や医療施設等の生活関連サービス、店舗、事務所等の商業業務機能を集積します。
- ・公有地の活用や土地の高度利用により、多様な都市機能が集約する市街地形成を図ります。
- ・これらの施設間を安全、快適に歩いて移動できる歩行環境の整備を行い、これらと調和した都市居住の誘導を図ることにより、魅力ある市街地の形成を推進します。

②生活利便性向上ゾーン

- ・駅周辺及び駅に接続する道路沿道では、食品や日用品を取り扱う店舗、福祉施設、子育て支援施設、集会施設等の駅周辺居住者の日常生活を支える機能の充実により、歩いて暮らせる市街地形成を図ります。
- ・主要幹線道路沿道では、自動車利用者と幹線道路後背地の居住者の利用を想定した、商業機能や生活サービス機能の充実を図ります。

③ものづくり産業集積ゾーン

- ・都市基盤の整備や低未利用地の活用により、新たな工場の誘致や既存工場の拡大を促進し、ものづくり産業集積の維持・向上を図ります。

- ・操業環境保全に関する土地利用の規制誘導と連携し、ものづくりベンチャー等の研究開発型企業の誘致・育成を図り、ものづくり産業のブランド価値を発信・創造する拠点の形成を図ります。
- ・流通業務団地等の既存流通業機能が集積した地区では、土地の高度利用等により、更なる流通業務機能の集約を図ります。

④住工共存ゾーン

- ・点在する工場の集約化や既存工場に配慮した土地利用の規制誘導等、居住環境と操業環境に配慮した土地利用の誘導を図り、住工が共存・調和した市街地の形成を図ります。

⑤住商工共生ゾーン

- ・住環境と調和した事業所の規制誘導、工場跡地の住宅・商業系土地利用への転換、住環境に配慮したにぎわいの形成により、混在する土地利用の調和を図ります。
- ・住宅地においては、良好な住宅ストックの維持及び老朽化した住宅更新の誘導と、福祉や子育て支援、集会施設等の生活サービスを中心とする都市機能の充実により、良好な住環境の保全・形成を図ります。
- ・多様な土地利用の混在を活かした駅から徒歩や自転車等で生活できる日常生活における利便性の高い居住環境の形成を推進します。

⑥低中層住環境保全・改善ゾーン

- ・一戸建て住宅や低中層集合住宅等からなる住宅地においては、街並み、農地や緑、歴史文化等の地域環境と調和したゆとりある良好な居住環境の保全・形成を行います。

⑦公園・緑地ゾーン

- ・区民の健康づくりやレクリエーションの場、憩いの場、防災拠点など緑が持つ多様な機能を持つ自然環境の保全・活用を図ります。

2) 地域特性に応じたきめ細かな土地利用の誘導

①都市中心域、都市拠点、生活の拠点の駅周辺における多様な都市機能の集約

- ・駅周辺等の市街地では、市街地開発事業や高度利用地区、地区計画を活用した適切な地域地区の見直し、最高限度高度地区（絶対高さ）の特例等を活用し、駅周辺に多様な都市機能の集約を行い利便性の高い都市づくりを推進します。

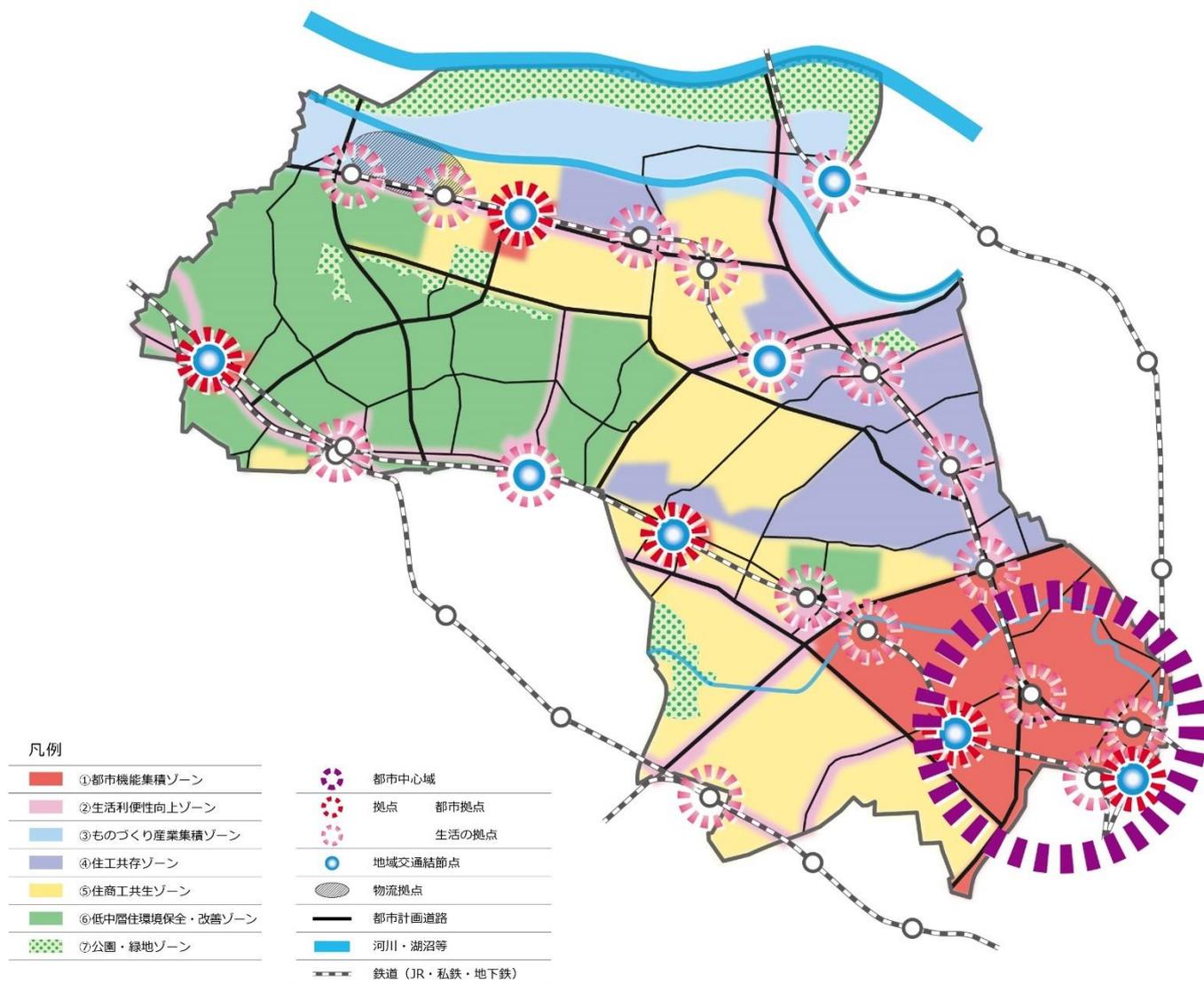
②くらしに密着した駅周辺や商店街のにぎわいづくり

- ・商店街等の沿道や駅周辺の商業集積地では、建築協定や地区計画を活用し、良好な街並みづくりやにぎわいのある都市づくりを推進します。

③良好な住環境の保全・形成

- ・一戸建て住宅や集合住宅等がまとまって立地し、良好な住環境が形成されている住宅地においては、現在の住環境を保全するため建築協定や地区計画などにより、まちづくりのルールを定め、個別建替えの誘導を通じて、良好な街並みづくりや住環境の保全を図ります。

- ・農地や民有地のまとまった緑のある住宅地では、上記の制度と併せて、生産緑地制度や保存樹木制度等を活用し、緑豊かな住環境の保全を図ります。
- ・木造住宅密集地域では、他分野と連携した老朽一戸建て住宅の個別建替え支援、建築協定や地区計画などの活用による個別建替えの誘導を通じて、良好な住環境の形成を図ります。



図：土地利用方針図

2-2 道路・交通ネットワークの形成

(1) 基本的な考え方

- ・既存の鉄道網と、鉄道駅間や主要公共施設等を結ぶ区民生活を支えるバス路線網からなる公共交通の利便性向上、区の主な道路交通基盤である主要幹線道路や補助幹線道路を中心とした、既存の都市計画道路網の充実、段階的な東武東上線の連続立体化事業の促進等を通じて、交通利便性の向上と防災性、安全性の向上を図ります。
- ・都市計画道路については、幹線道路が持つ多様な機能を踏まえて優先的に整備すべき路線を抽出し、整備を促進します。
- ・歩行空間のユニバーサルデザインの推進と自転車利用環境の整備により、安全で環境に優しい移動環境の充実を図ります。

(2) 都市づくりの方針

1) 総合的な交通政策の推進

- ・交通政策全般に関する方向性を定める交通基本計画を策定します。
- ・同計画に基づき、既存の鉄道網やバス路線網を活かした公共交通網の拡充、都市計画道路を充実させ、安心・安全・快適に誰もが移動できる環境の形成等を計画的かつ横断的に進めます。

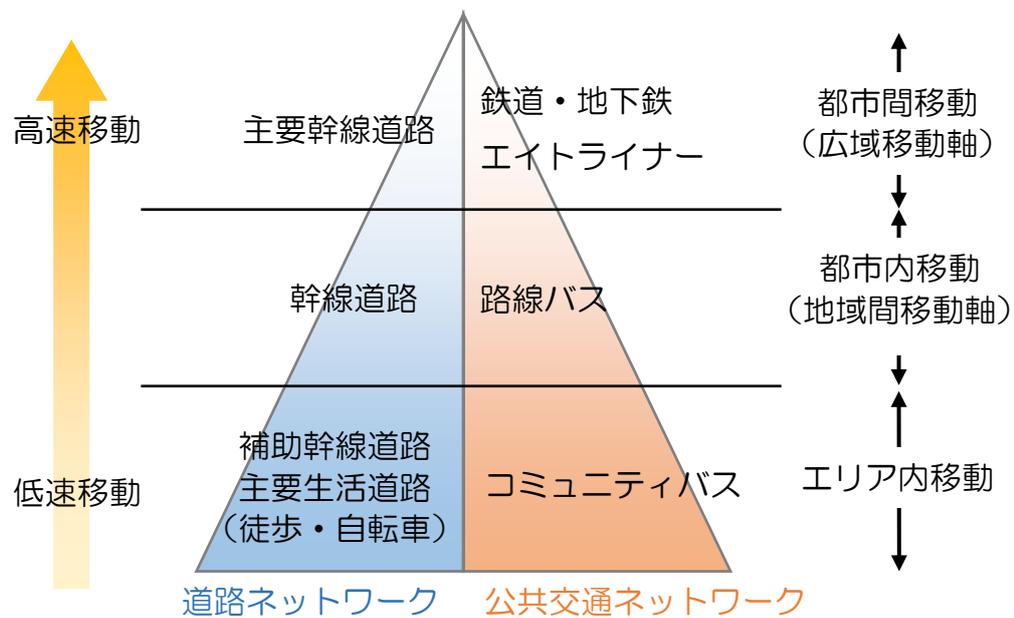
2) 東武東上線の連続立体化の促進

- ・長年の課題である東武東上線の連続立体化を実現するため、段階的な立体化を促進します。
- ・立体化の事業候補区間となっている大山駅周辺を優先的に促進します。
- ・東武東上線の連続立体化と併せて都市づくりを行い、地域の分断の解消や、踏切が原因の交通渋滞を解消します。
- ・東武東上線の連続立体化は長期間を要するため、優先的に立体化を促進する区間以外においては、踏切対策として、歩行者・自転車利用者の鉄道横断施設の整備の検討を行います。
- ・東武東上線の連続立体化と併せて、駅前広場の整備等により地域交通結節点機能を強化し、鉄道とバス等の乗り換え利便性の向上を図ります。
- ・東武東上線の連続立体化に併せて駅構内や駅周辺等の安全対策等を実施し、安全性の向上を図ります。

3) 公共交通

①交通結節機能（駅前広場等）の強化

- ・地域交通結節点に位置づけた鉄道駅については、駅前広場や駐輪場等の整備、屋外サインの整備や歩行空間のバリアフリー化等を行い、鉄道とバス等の乗換え利便性の向上させ、安全性・快適性の確保を図ります。
- ・路線数や運行本数の多いバス停周辺等については、屋外サインの整備や歩行空間のバリアフリー化等を行い、安全性・快適性の確保を図ります。
- ・都市間移動、都市内移動、エリア内移動の3つの視点から、階層的な交通体系の整備を進めます。



図：階層別の交通体系イメージ

②鉄道交通の利便性向上

- ・都営三田線の混雑を緩和するため、車両の8両化を東京都に働きかけます。
- ・将来の広域的な区部周辺部の環状公共交通をネットワークするための環状鉄道「エイトライナー構想」「メトロセブン構想」の実現をめざします。

③バス交通の利便性向上

- ・高齢者の足となる身近な公共交通であるバス路線の利便性向上をめざし、バス事業者に要望します。
- ・相対的に公共交通サービス水準の低い地域（要改善地域）のサービス水準の向上を図るため、バス事業者による路線の変更やコミュニティバスりんりんGOの運行を行い、公共交通の利便性向上をめざします。
- ・地域交通結節点（駅前広場等）の整備に応じて、新たなバス路線網の充実を図るため、バス事業者に要望していきます。

④公共交通の安全性の向上

- ・ホームの安全対策等を推進し、鉄道利用環境の安全性の向上を図ります。
- ・駅前広場の整備やバス停留所のバリアフリー化により、バス利用環境の安全性や利便性の向上を図ります。

4) 道路

①階層的な道路網の整備

- ・区内外を結ぶ広域的な幹線道路から、日常生活と密接な主要生活道路、地先道路に至るまで、道路の機能や幅員別に応じた階層的な道路網の整備を進めます。

主要幹線道路・幹線道路

- 区内だけでなく、東京都全体の道路ネットワークを形成する環状7号線、環状8号線、中山道、川越街道、新大宮バイパス等の主要幹線道路や主要幹線道路に準じて区内の道路ネットワークの骨格となる幹線道路については、通過交通の円滑化による渋滞緩和や騒音緩和、住宅地内への通過交通の抑制、自転車道走行空間の確保、後背市街地の防災性向上等の多様な視点から、新たに整備すべき路線・区間を選定し重点的に整備を進めます。

補助幹線道路

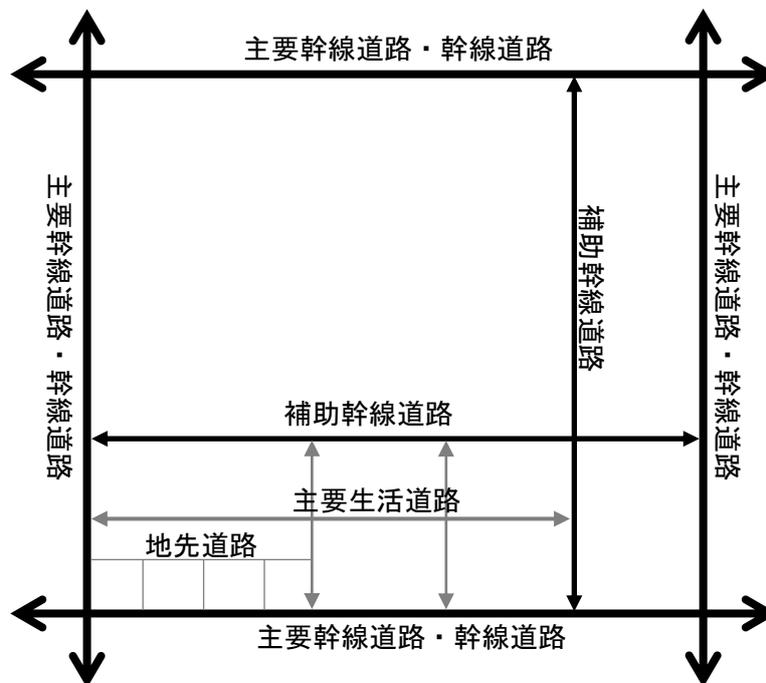
- 区内の駅や主要生活施設を結び、主要幹線道路・幹線道路を補完する補助幹線道路については、通過交通の円滑化による渋滞緩和や騒音緩和、自転車走行空間の確保、ゆとりある歩行者空間の確保、駅や主要生活施設を結ぶバス路線の新設誘致等の視点から、新たに整備すべき路線・区間を選定し重点的に整備を進めます。

主要生活道路

- 補助幹線道路と地先道路を結び、通勤・通学・買い物などの日常生活における主要な歩行経路となる主要生活道路については、後背市街地への通過交通の抑制、安全な歩行者空間の確保、避難経路の確保、バスの運行が可能な道路幅員の確保等の視点から、新たに整備すべき路線・区間を選定し重点的に整備を進めます。

地先道路

- 幹線道路や主要生活道路に囲まれた街区内については、歩行者の安全確保の視点から、面的整備や建替え時の建物後退による細街路の道路拡幅、通過交通の抑制対策や速度規制等を実施します。



図：階層的な道路網のイメージ図

②沿道土地利用に配慮した交通環境の整備

- ・商店街では、防災面や買い物客の安心・安全・快適な歩行空間の確保の観点から、無電柱化や歩行者優先道路等の交通規制等を実施します。
- ・住商工が混在した地域では、歩行者の安全性確保と物流交通の円滑化等の観点から荷捌きスペースの確保や歩車分離の実施など、土地利用に即した取り組みを進めます。
- ・防災上課題のある地区においては、避難道路の確保や延焼遮断帯の形成のため必要な路線について重点的に整備を進めます。

③適切な維持管理

- ・路面の破損や平坦性の低下、沿道住民への騒音・振動の軽減、道路陥没による二次災害の防止を図るため、計画的に区道を点検し、補修整備を行います。
- ・橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、橋りょうの塗装・補修などを計画的に行い、維持管理費用の低減を図るとともに、地域の利便性と災害時の避難路を確保します。

5) ユニバーサルデザイン・バリアフリー化の推進

①誰もが利用しやすい道路・交通ネットワークの整備

- ・道路の維持・更新の取り組みに併せて、道路における歩行者空間の確保、歩道の段差改善、休憩スペースの確保等、歩行者空間のバリアフリー化を進めます。
- ・公共施設等のバリアフリー化と併せて、心のバリアフリー化・情報のバリアフリー化を連携して進めることにより、誰もが訪れたいくなるユニバーサルデザイン先進区をめざします。
- ・道路施設等の整備にあたっては、公共施設整備ガイドラインや色彩ガイドラインに基づき、周辺の景観に配慮します。

②外国人観光客にもわかりやすい屋外サインの整備、多言語対応等

- ・近年の外国人観光客の増加や東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、外国人観光客にも過ごしやすい都市づくりを進めるため、多文化共生まちづくり推進計画 2020 に基づく各種表示・標識等の多言語対応の取り組みを進めます。

③自転車利用環境の整備

- ・環境負荷の少ない交通手段である自転車の安全走行と歩行者の安全性の向上を図るため「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」の見直しを行い、自転車道の整備を進めます。
- ・自転車の安全利用を推進するため、交通関係団体と連携した交通安全の実践を行い、区民による交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を行います。

6) 物流ネットワーク

①情報ネットワーク等を活用した、効率的な物流ネットワークの構築

- ・情報ネットワークを活用した荷捌き施設の共同利用や、商店街や大規模施設内の共配、駐車施設のシェアなど、物流業者等による共同配送・集荷のための取り組みと連携して、効率的な物流ネットワークの構築を進めます。

②商店街などの荷捌き空間の確保

- ・安心・安全に快適に買物を楽しめる歩行環境の確保、及び商店街及びその周辺における交通渋滞の緩和と環境負荷の軽減を図るため、物流事業者や商店街等と連携して、荷捌き空間の確保を進めます。



図：自動車交通ネットワーク方針図



凡例

| | |
|--|---------------|
| | 広域移動軸 |
| | 地域間移動軸 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 東武東上線立体交差化の促進 |
| | エイトライナー |
| | 都市計画道路 |
| | 地域交通結節点 |
| | 駅前広場（整備済み） |
| | 駅前広場（整備促進） |
| | 区役所・支所・区民事務所 |
| | 地域センター |
| | 医療拠点 |
| | 図書館 |
| | その他文化施設 |
| | 板橋区公園緑地 |
| | 大規模公園 |

図：公共交通ネットワーク方針図

2-3 住宅・コミュニティの形成

(1) 基本的な考え方

- ・マンションや戸建住宅等のストック活用、老朽マンションの建替え促進、住宅団地の更新を誘導し、多様な住まいや生活スタイルのニーズに応じた定住促進、ライフステージのニーズの変化に応じた住替えの促進を図ります。
- ・若者・子育て世代が、多様性のある地域ごとの特性を伸ばして区内に住み続けたいと感じられる魅力を創出、高齢になっても安心して住み続けられる生活圏の形成を図ります。

(2) 都市づくりの方針

1) 良好な住宅の保全・供給の促進

①大規模住宅団地の適切な更新の誘導

- ・良好な住環境が形成されている大規模住宅団地は、現在の良好な住環境を保全するとともに、新たな区民のニーズを踏まえた都市機能の誘導等に関するまちづくりプランの提案、地区計画や市街地開発事業等の活用により、大規模団地の適切な更新を誘導します。

②マンション等の良好な住宅ストックの維持・更新の誘導

- ・住宅の耐震診断や耐震工事等の助成制度の活用等により、良好な住宅ストックの維持・改善の誘導等を進めます。
- ・老朽化集合住宅の建替えに関する助成制度の活用等により、老朽化した一戸建て住宅や、集合住宅の建替えの誘導等を進めます。

③良好な住環境の保全・誘導

- ・良好な住環境が形成されている住宅地においては、現在の住環境を保全するため、建築協定や地区計画などの活用によりまちづくりのルールを定め、個別建替えの誘導を通じて、良好な住環境の保全・形成を図ります。

④空き家の適正管理・有効活用

- ・老朽化が進行し、建替えが進まない木造住宅や空き家については、危険な空き家の除却、共同建替え、福祉施策と連携した住まいの改善等により、老朽化木造住宅等の建替えを進めます。
- ・その他の空き家については、バリアフリー化やリフォーム等の機能向上のために行う改修費用の助成制度の活用や区内への移住希望者への斡旋支援等による定住促進、NPOなどのコミュニティカフェ等の地域コミュニティの活動・交流活動の支援等、空き家の利活用を促進します。

2) ライフステージのニーズに応じた住替え・定住の促進

①ライフステージのニーズにあわせた定住促進

- ・住戸規模等の違いや、立地環境の異なる既存の集合住宅や一戸建て住宅のストックを活用し、進学・就職、結婚・出産、子育て・子どもの進学等のライフステージのニーズに応じた区内での住替え促進を図ります。

②ライフステージに応じた住宅の整備・誘導

- ・ライフステージの変化に応じた多様なニーズに対応できるよう、既存一戸建て住宅のバリアフリー化と併わせた耐震化等の助成、マンション管理の適正化支援、老朽化住宅の建替え支援、中古住宅の流通支援等を進めます。

3) 歩いて楽しくなる日常生活圏域の形成

①歩きたくなるまち、歩きやすい都市づくり

- ・遊歩道の整備や、遊歩道にベンチなどの休憩所を整備し、歩きやすい道を作ります。
- ・歩行空間のバリアフリー化や屋外サインの整備を行い、道のユニバーサルデザイン化の推進等により、歩きたくなる・歩きやすい都市づくりを進めます。

4) 定住促進に資する機能（サービス施設）の充実と相互連携

①生活利便機能の立地誘導

- ・子育て支援施設の整備誘導や、駅周辺に日常生活に必要な商業施設や医療施設等を誘導し、若者・子育て世代の利便性を高める機能を駅周辺に集積した子育て世代がくらしやすい都市づくりを進めます。

②健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備

- ・自然と共生する野外レクリエーションの場として、荒川河川敷の整備を進めます。
- ・ワークショップや地域がつくる公園制度などを通じて、区民のニーズに即した健康づくり・スポーツ等に気軽に取り組める環境を整備します。

③スマートシティの推進

- ・板橋区大規模建築物等指導要綱や、板橋区建築物等における省エネルギー・環境配慮に関する指針等を活用した、環境に配慮した住宅の供給誘導を行います。
- ・情報通信技術（ICT）を活用した環境負荷の少ない新たなライフスタイルの普及促進を図ります。

④環境負荷の少ない交通環境の形成

- ・カーシェアリングやレンタサイクル等の新たな交通手段の導入検討を行います。

5) 誰もが安心して移動、利用できる環境づくり

①建物や住まいのユニバーサルデザイン化

- ・東京都福祉のまちづくり条例、板橋区ユニバーサルデザイン推進条例、板橋区福祉のまちづくり整備指針などの様々な制度を活用し、建物のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進することや、これらの制度に係る情報共有や意識啓発を行います。

②大規模マンション等の開発にあわせた荷捌きスペースの確保

- ・地域の人々が安心して移動するために、大規模マンション等に荷捌き空間を確保し、大規模マンションに配送する車等の路上駐車を無くします。

③多様な人々（外国人居住者も含む）が共にくらすコミュニティの形成

- ・公共施設等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化と併せて、心のバリアフリー化・情報のバリアフリー化、多文化共生まちづくり推進計画 2020 に基づく各種表示・標識等の多言語対応等により、外国人居住者を含む多様な人々が共にくらすコミュニティの形成を図ります。



図：住宅・コミュニティ形成方針図

2-4 緑と水の創出・保全

(1) 基本的な考え方

- ・大規模公園や中小河川の水と緑のうるおいのある街並み、民有地の緑、農地、崖線の緑、レクリエーション空間となる河川敷の緑地など緑がもつ様々な機能を活かした都市づくりを進めます。
- ・誰もが安全・快適に利用できるよう、公園施設のユニバーサルデザイン化を推進し、多様なニーズに応じた特色ある公園づくりを行い、災害時における緑のもつ防災機能の活用を図ります。

(2) 都市づくりの方針

1) 生態系に配慮した緑と水の保全・創出

①緑地の保全、生物生息域（コリドー）の保全・形成

- ・大規模公園や中小河川の水と緑のうるおいのある街並み、民有地の緑、農地、崖線の緑、河川敷の緑地など様々な緑と水や生態系を保全します。
- ・多様な生物の生息環境が不十分な地域では、生物生息域（コリドー）の整備を進めます。

②樹木の保全

- ・保存樹林制度や特別緑地保全地区制度の活用により、既存の樹木や緑を保全します。

③地下水・湧水の保全と雨水の有効利用

- ・水と緑の自然環境を育む地下水脈の保全を目的とした、東京都板橋区地下水及び湧水を保全する条例に基づく湧水保全地域制度の運用などにより、自然の水循環機能を維持し、うるおいのある自然環境を保全し、エコロジカルネットワークの形成を目指します。
- ・雨水貯留タンクと雨水浸透施設の設置を促進し、雨水の有効利用と地下水や湧水の保全を図ります。

2) 農・都市づくりと連携した緑の保全・活用

①農地の保全・農を活かした都市づくりの推進

- ・グリーンプラン 2020 に定められている農のみどり保全エリアなど区内に残る農地の保全を目指します。
- ・区民農園制度等により、都市農業の生産機能を核として、区民が農に親しむレクリエーション機能を保全します。
- ・災害時における延焼の防止や避難場所としての活用等、農地のもつ防災機能等を活用します。
- ・生産緑地法の改正を踏まえて、生産緑地地区制度の指定要件を 500 m²以上から 300 m²以上に引き下げ、区内に残る貴重な農地の保全を推進します。

②民有地の緑・建物の緑化

- ・屋上緑化や壁面緑化等の緑化工事に対する助成支援、板橋区緑化の推進に関する条例に基づく施設整備時の緑化等の誘導、接道部の生け垣助成支援等により民有地や建物の緑化を進めます。

3) 区民に親しまれる公園・緑地の整備

①親しみやすい河川空間の整備

- ・自然と共生する野外レクリエーションの場として、荒川河川敷の整備を進めます。
- ・産業遺跡に都市計画公園の指定等を行い、石神井川等の河川沿いの緑地を活かした街並みを形成します。

②多様なニーズに応じた公園づくりと維持管理

- ・区民一人あたりの公園面積の拡充をめざして、ワークショップや地域がつくる公園制度など、地域住民が参画できる体制を築きながら、公園や緑地の整備を進めます。
- ・公園や緑地の改修にあたっては、防災機能の充実やユニバーサルデザイン化等を進め、誰もが利用できる安心・安全な公園環境を整備します。
- ・公園遊具の老朽化対策や安全性確保のため、公園遊具長寿命化計画に基づき計画的に必要な修繕・更新等の整備を進めます。

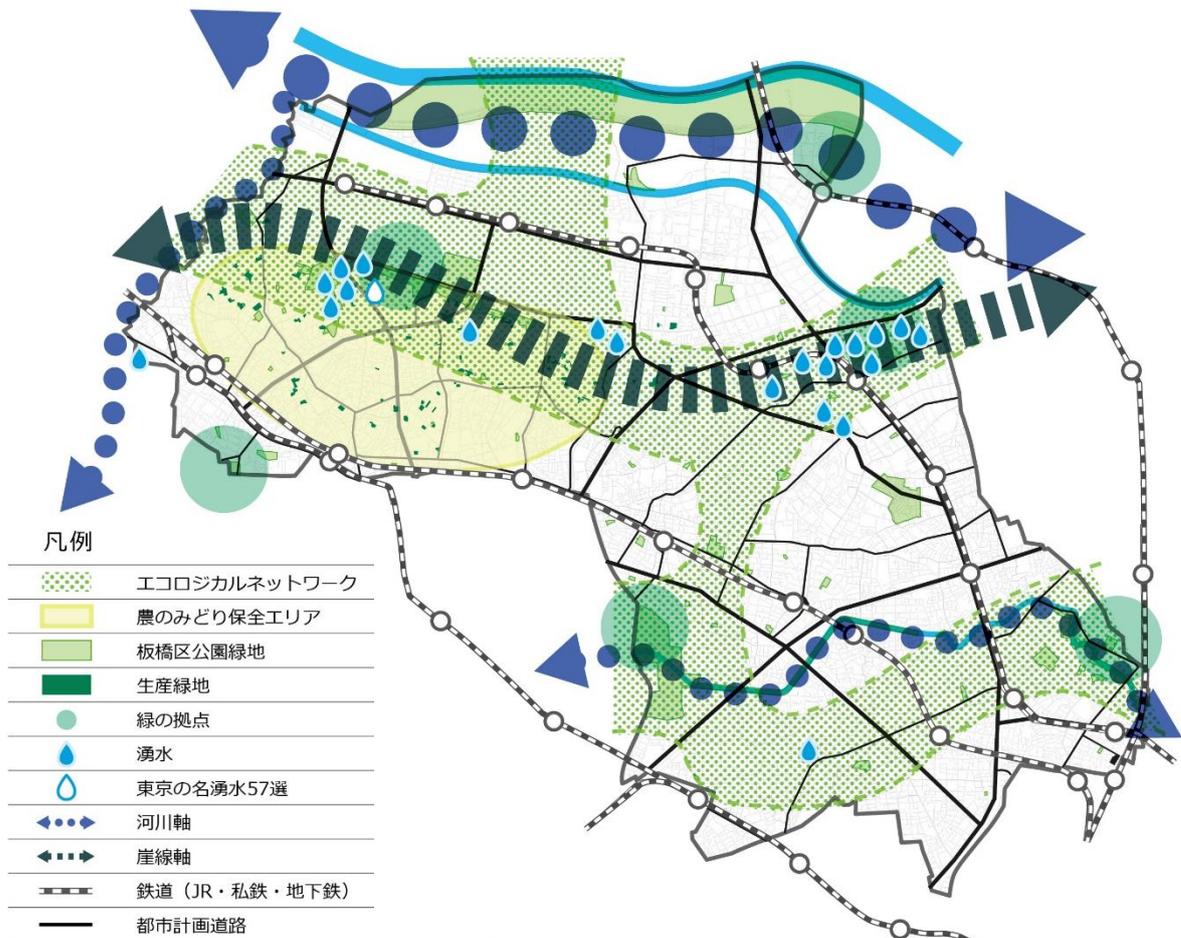


図 緑と水の創出・保全方針図

2-5 低炭素・環境共生社会の実現

(1) 基本的な考え方

- ・まち全体の二酸化炭素の排出量の削減や省資源化を進め、環境配慮型の都市構造の形成を図ります。

(2) 都市づくりの方針

1) 低炭素社会の構築

①環境負荷の少ない交通環境の形成

◇環境負荷の少ない交通環境の形成

- ・公共交通の利便性向上により、環境負荷の少ない公共交通の利用促進を図ります。
- ・レンタサイクル等の導入検討や安心・安全・快適な自転車道の整備等による自転車利用の促進、カーシェアリングによる自家用車の利用抑制等、環境負荷の少ない新たな交通手段を検討します。
- ・共同配送・集荷、共同荷捌きスペースの確保による物流交通量の削減等の取り組みを行い、環境負荷の少ない交通環境の形成を進めます。

◇交通の円滑化・渋滞対策（段階的な東武東上線の連続立体化の促進、都市計画道路整備等）

- ・道路渋滞の解消による環境負荷の低減を図るため、段階的な東武東上線の連続立体化による踏切の解消、幹線道路の整備を進めます。

②環境負荷を抑制した公共施設の整備・維持管理

- ・板橋区環境マネジメントシステムに基づき、省エネルギー・環境に配慮した施設整備を進めます。
- ・環境に配慮した街路灯のLED化を進めます。
- ・公共施設等の整備に関するマスタープランやそれに基づく個別整備計画により、公共施設の長寿命化対策、環境負荷の低減を進めます。
- ・道路や橋りょう等の都市インフラの長寿命化計画の策定・更新を行い、都市インフラの長寿命化対策や、施設の更新に併せた環境負荷の低減を進めます。

③スマートシティの推進

- ・大規模土地利用転換時におけるエネルギーのネットワークの形成に向けたエリアマネジメントの導入を検討します。
- ・板橋区大規模建築物等指導要綱や、板橋区建築物等における省エネルギー・環境配慮に関する指針等により、市街地開発事業や大規模建築物等に、再生可能エネルギーや自立分散型電源の設置、省エネルギー技術の導入を推進します。
- ・環境に配慮した省エネルギー、省資源、資源循環型の設計の実施や低炭素建築物の整備を促進します。

2) 自然環境と生物多様性の保全、うるおいのある生活環境の形成

①板橋らしい良好な緑や水環境の保全・創出

◇緑と農地の保全・創出

- ・保存樹林制度や特別緑地保全地区制度の活用、接道部の生け垣助成等により、既存の樹木や緑を保全するとともに、新たな緑を創出します。
- ・生産緑地地区制度や区民農園制度等により、災害時の空閑地としての防災機能や都市農業の生産機能を核とした区民が農に親しむレクリエーション機能等の多様な機能を持つ農地を保全します。

◇湧水地の保全（再掲：84 ページ）

- ・水と緑の自然環境を育む地下水脈の保全を目的とした、東京都板橋区地下水及び湧水を保全する条例に基づく湧水保全地域制度の運用などにより、自然の水循環機能を維持し、うるおいのある自然環境を保全し、エコロジカルネットワークの形成を目指します。
- ・雨水貯留タンクと雨水浸透施設の設置を促進し、雨水の有効利用と地下水や湧水の保全を図ります。

②ヒートアイランド対策の推進

- ・屋上緑化や壁面緑化等の緑化工事に対する助成支援を行います。
- ・板橋区緑化の推進に関する条例に基づき、施設整備時の緑化等の誘導等によりヒートアイランド現象の緩和をめざします。

2-6 街並み・景観の形成

(1) 基本的な考え方

- ・区全体の顔となる街並みや、にぎわい・交流を生み出す都市づくりなど、地区の特性を活かした都市づくりに寄与する、区の特徴ある景観資源を活かした街並みや景観の保全・形成を図ります。

(2) 都市づくりの方針

1) 区全体の景観の質の向上

①板橋区景観計画に基づく良好な景観形成の実現

- ・板橋区景観計画に基づき、良好な景観形成の実現に向けた総合的・複合的な景観形成施策を実施・展開するとともに、区民をはじめとする関係者が連携して良好な景観形成に向けた取り組みを行います。

②区の顔となる街並み・景観の形成

- ・都市機能が集積し、鉄道とバス路線の交通結節点である駅周辺は、多くの区民や区外からの来訪者が利用する場所であることから、駅周辺の市街地開発事業等に併せて、質の高いデザインを導入した建物の整備誘導、駅前広場や道路の都市施設の整備を進めます。
- ・公共施設の整備にあたっては、地域の良好な景観形成の先導的役割を担うよう、質の高いデザインを導入します。
- ・無電柱化を推進し、地震等の災害時における被害を最小限にとどめるとともに、歩行空間の確保と良好な街並みの形成を図ります。
- ・歴史的建造物など古くから区民に親しまれ、地域のランドマークとなっている建物については、積極的に保全し、これらを核とした景観形成に取り組んでいきます。
- ・崖線や荒川河川敷からの良好な眺望保全のため、景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導などにより、区や地域の代表的なランドマーク・眺望の保全を図ります。

2) 地区の特性を活かした街並み・景観の形成

①都市中心域、都市拠点におけるにぎわいや交流を促進する街並みの形成

- ・都市中心域や都市拠点では、都市機能が集積する特徴を活かし、にぎわいの形成や回遊性の向上を図ります。
- ・まちの魅力を高めるため、建築協定や地区計画の制度や景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準等を活用して、建物や屋外広告物の規制誘導を行います。
- ・無電柱化推進計画を策定し、同計画に基づく無電柱化や屋外サインの整備を進め、誰もが利用しやすく、にぎわいが感じられる良好な街並みの形成を図ります。
- ・街灯の更新にあわせて、景観や環境に配慮した照明に変更し、にぎわいが感じられる街並みの形成を図ります。

②自然や歴史・文化資源を活かした都市づくりと連携した街並み形成

- ・景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導等を行い、街並みの形成を推進します。
- ・加賀の産業遺跡を活用した（仮称）史跡公園の整備と、中山道の歴史を活かした街並み形成が一体となったにぎわいや、回遊性の向上を行います。
- ・崖線や農地の緑を活用した、緑豊かな街並みの形成など、自然や歴史・文化資源を活かした都市づくりと連携した街並みの形成を図ります。

③良好な住環境の保全と連携した街並み形成

- ・一戸建て住宅や集合住宅等の住宅地においては、良好な環境を保全するため、建築協定や地区計画の制度や景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成基準に基づく規制・誘導等を活用して、良好な街並みの形成を図ります。



※凡例は板橋区景観計画に準ずる

図： 街並み・景観形成方針図

2-7 安心・安全な都市づくり

(1) 基本的な考え方

- ・防災対策や防犯対策に係る施設整備等を進め、誰もが安心して安全に暮らせ、働くことができるまちの実現を図ります。
- ・大規模地震災害による被害をできるだけ抑制するとともに、発災後早期に復旧し、地域の意向に沿った復興を進めるために必要な事前復興の取り組みを進めます。

(2) 都市づくりの方針

1) 災害に強い都市基盤の整備

①安心・安全な建物等の誘導

- ・住宅の耐震診断や耐震工事に係る助成制度を活用し、既存住宅の耐震化を支援します。
- ・緊急輸送道路沿道や木造住宅密集地域において、助成制度を活用した建替えを促進し、建物倒壊の解消に取り組みます。
- ・共同建替え等により、未接道敷地等における老朽化木造住宅等の建替えを進めます。
- ・危険な空き家の除却や、福祉施策と連携した住まいの改善等の取り組みを進めます。
- ・木造住宅密集地域においては、主要生活道路の整備や木造住宅の建替えを促進するとともに、建替えにあわせた細街路の拡幅を行います。住宅の耐震性や耐火性を向上させるとともに、区内に点在するその他の木造住宅密集地域においても、改善に向けた取り組みを進めます。
- ・避難道路・通学路の安全性を高めるため、危険なブロック塀の生け垣化等によるブロック塀倒壊の解消に向けた取り組みを進めます。
- ・新たな防火規制区域の指定を新たに行い、木造住宅密集地域における建築物の不燃化を促進します。

②避難場所・避難所や防災拠点の耐震化

- ・防災備蓄倉庫等の防災関連施設の整備を進めます。
- ・避難行動要支援者の受け入れ体制確保のため、災害時協定を締結している福祉関連施設の備蓄物資を充実させます。
- ・市街地開発事業と一体的に、無電柱化を推進することで、安全な市街地の形成を図ります。

③緊急輸送道路の整備

- ・災害時の応急対策活動や、迅速な復旧と、地域の意向に沿った復興活動を進めるため、区内外の防災拠点を結ぶ、緊急輸送道路のネットワーク化を進めます。
- ・災害時における避難経路・物資運搬経路としての機能を確保するため、緊急輸送道路沿道の建物に対する耐震診断や、耐震化に関する支援、今後策定する無電柱化推進計画に基づく無電柱化等の取り組みを進めます。

④延焼遮断帯の形成

- ・都市計画道路等、延焼遮断帯として位置づけられている幹線道路沿道及びその後背地では、避難経路機能の確保や延焼防止による市街地の防災性向上を図るため、建物の不燃化を進めます。

⑤まちの特性に応じた災害対応と訓練

- ・木造住宅密集地域や急傾斜地危険箇所の分布状況、土地利用の状況、昼間人口の分布状況、地震に関する地域危険度等を踏まえて、まちの特性に応じた災害対策等を進めます。

⑥災害時の迅速な避難誘導

- ・土砂災害ハザードマップ、防災マップ等による被害想定や避難手段等の災害情報発信や、避難経路や避難所等の避難誘導サインの整備、避難計画の策定を行います。
- ・防災訓練の実施等の取り組みを進め、災害時における迅速な避難誘導を図ります。

2) 災害時の都市機能の維持

①災害時の機能維持

- ・災害時においても、医療施設や上下水道、交通などのインフラ、避難場所・避難所等の防災拠点の機能が維持できるよう、これら区民の生命に関わる施設やライフライン施設の耐震化、防災備蓄の充実等を進めます。
- ・区内の病院や工場等と連携した、地域における災害時のエネルギー供給システムの構築を検討します。

②公共施設・インフラの安全性確保

- ・公共施設等の整備に関するマスタープランやそれに基づく個別整備計画により公共施設の老朽化対策や、公共施設の耐震化を推進します。
- ・防災拠点に位置づけられている公共・公益施設の耐震化を進めます。
- ・道路や橋梁等の都市インフラの長寿命化計画に基づき、長寿命化対策や施設の更新に併せた耐震化を進めます。

3) 大規模災害からの迅速な復旧・地域の意向に沿った復興の推進

①大規模災害からの地域の意向に沿った復興の推進に向けた平時からの備えの推進

- ・発災後に迅速に復旧活動を展開し、復興都市づくりの方針の検討ができるよう、平時から基礎的情報を収集整理するとともに、被害想定や都市復興マニュアル、生活復興マニュアル等に基づき、予防対策のための机上訓練を進めます。
- ・大規模災害発災後に国や他自治体、企業等と連携して、情報提供や食料供給、緊急物資の収集配送、専門家派遣、技術協力等に迅速に対応できるよう、防災協定の締結を進めます。

4) 水害や土砂災害への対応

①集中豪雨等の水害への対応

- ・降雨による水害の防止や軽減を図るため、住宅への雨水浸透ますの設置を推進します。また、一定規模の建築物においては板橋区雨水流出抑制施設設置指導要綱に基づき、敷地内に雨水流出抑制施設の設置指導を行います。
- ・集中豪雨による浸水被害の防止や軽減を図るため、道路脇排水ますの適正管理や、止水板の設置促進等の内水氾濫対策を進めます。
- ・荒川や新河岸川等の氾濫により浸水する恐れがある地区については、ハザードマップを活用した危険の周知、警戒避難体制の整備等のソフト対策を含めた外水氾濫対策を進めます。

②土砂災害等への対応

- ・大雨や地震発生時に、がけ等の土砂崩れの恐れがある地区については、都と連携して、宅地造成工事規制区域内の宅地の安全性の確保、土砂災害ハザードマップを活用した土砂災害警戒区域等に基づく危険の周知、警戒避難体制の整備等のソフト対策を含めた土砂災害対策を進めます。

5) 防犯上の配慮

①防犯に配慮した取り組みの推進

- ・誰もが安心して安全な暮らしをするために、区内の刑法犯発生状況を踏まえて、駅周辺や商店街等に駐輪場や防犯灯の整備を推進し、防犯カメラの設置を支援します。
- ・犯罪心理学の視点に基づく防犯に配慮した取り組みを推進するため、区民と防犯パトロール等の地域防犯活動との連携を進めます。

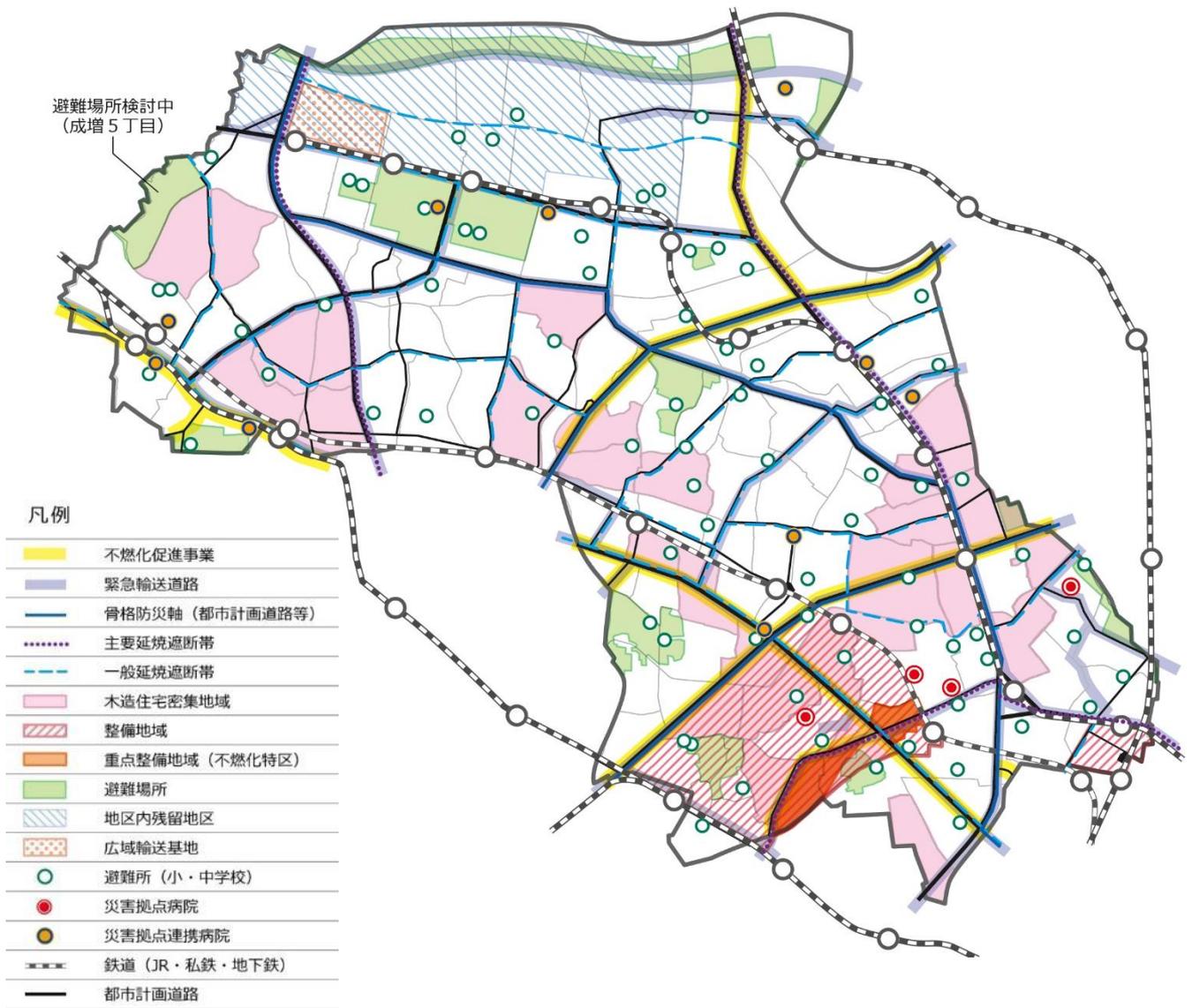


図 安心・安全な都市づくり方針図

※平成29年度に具体的な検討を進めていく予定

第6章



エリア別の都市づくり（骨子案）

- 1 エリア別の都市づくりの方針とは
- 2 エリア区分の設定
- 3 エリア別の都市づくりの展開方針

第6章 エリア別の都市づくり

1 エリア別の都市づくりの方針とは

エリア別の都市づくりの展開方針とは、都市づくりビジョンにおけるエリア別の特徴を存分に引き出すことで、多様な価値・魅力を創造するとともに、エリアごと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です。

2 エリア区分の設定

エリア区分では、これまでの5地域の地域活動やコミュニティのまとまりを踏まえつつ、区民の生活の拠点となっている鉄道駅を中心とした日常的な買い物、通勤・通学等の行動が主に行われている範囲や、多種多様な土地利用のまとまり、地形等を考慮した都市づくりについてのエリアを新たに設定します。

【エリア区分で配慮した空間のまとまり】

- 区民の日常的に利用する主な移動手段である鉄道駅の利用圏域（各駅から概ね400～500mの範囲内、各駅の利用者が多い町丁目（アンケート調査）を基に設定します）
- 商業地や住宅地などの同じ土地利用がまとまっている範囲
- 地区レベルの都市づくりの担い手である区民・事業者にとって身近な、町会等の日常的なコミュニティ活動が行われている範囲（幹線道路で囲まれた範囲、町会単位、学区区単位等）

| 区 分 | 主な駅利用圏 |
|---|--|
| ①板橋・大山エリア おおむね、環状7号線と都道420号線の都心側のエリア | 〔JR埼京線〕 板橋 〔都営三田線〕 新板橋—板橋区役所前—板橋本町 〔東武東上線〕 下板橋—大山—中板橋 |
| ②大谷口・向原エリア おおむね、放射8号線（川越街道）より南側のエリア | 〔有楽町線・副都心線〕 小竹向原 ※エリアの北側は東武東上線の利用が想定される |
| ③上板橋・常盤台エリア おおむね、環状7号線から環状8号線間の東武東上線の利用圏のエリア | 〔東武東上線〕 中板橋—常盤台—上板橋 |
| ④小豆沢・志村エリア おおむね、環状7号線から新河岸川までの都営三田線の利用圏のエリア（前野町までのエリア） | 〔都営三田線〕 本蓮沼—志村坂上—志村三丁目—蓮根—西台 ※エリアの南側は東武東上線の利用が想定される。 |
| ⑤徳丸・西台エリア おおむね、環状8号線から放射35号線（新大宮バイパス）までの東武東上線の利用圏のエリア | 〔東武東上線〕 東武練馬 |
| ⑥赤塚・成増エリア おおむね、放射35号線（新大宮バイパス）より西側の東武東上線・有楽町線・副都心線の利用圏のエリア | 〔東武東上線〕 下赤塚—成増 〔有楽町線・副都心線〕 地下鉄赤塚—地下鉄成増 |
| ⑦新河岸・高島平エリア おおむね首都高5号線から荒川までの都営三田線（西台駅以西）の利用圏のエリア | 〔都営三田線〕 西台—高島平—新高島平—西高島平 |
| ⑧坂下・舟渡エリア おおむね、荒川から新河岸川までの工業専用地域・工業地域で舟渡以東のエリア | 〔JR埼京線〕 浮間舟渡 ※エリアの南部は都営三田線の利用が想定される。 |



<都市づくりビジョンエリア区分図>

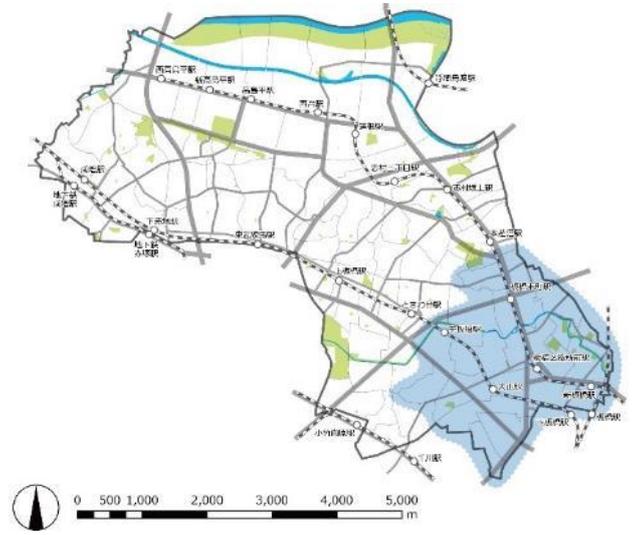
3 エリア別の都市づくりの展開方針

3-1 板橋・大山エリア

(1) 板橋・大山エリアの現況

1) 居住者像

- ・人口は平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけて約11.5%増加し、人口密度も区全体と比較してかなり高いまちです。
- ・特に年少人口、生産年齢人口の増加率は、区全体の水準と比較してかなり高い傾向にあります。



図：板橋・大山エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・江戸時代から中山道の宿場町や、加賀藩下屋敷等により栄え、戦後には駅を中心に商店街が形成されてきました。

3) 土地利用

- ・住商併用建物、住居併用工場、官公庁、教育文化施設、厚生医療施設などの土地利用割合が区全体の水準と比較して高く、多様な土地利用が混在するまちです。
- ・建物の平均利用容積率が区全体と比較して高い水準であると同時に建物棟数密度も高いまちです。

4) 交通

- ・エリア内に7つの駅があり、区役所などの官公庁施設、病院や商店街などの施設が、これらの駅から500mの範囲内に立地しており、駅を中心とした、歩いてくらせるまちです。
- ・都営三田線の各駅の乗車人員は、この10年で20%以上増加しています。
- ・大規模病院がある地域であり、駅と病院を結ぶ交通が望まれるまちです。

(2) 板橋・大山エリアの都市づくりの展開方針

1) 板橋・大山エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- 東武東上線が連続立体化されていないため、踏切による道路渋滞や地域の分断が生じています。

⇒大山駅付近の東武東上線の連続立体化による地域の交通渋滞や地域の分断解消

- エリア内の東武東上線の駅では駅前広場が整備されておらず、鉄道とバス等の乗り換えが不便となっています。

⇒駅周辺の都市づくり、駅前広場の整備、駅前広場新設に併せたバス路線の誘致

- 板橋駅周辺では、建物の密集、土地の細分化がみられ、老朽化した建築物も多く残っています。

⇒板橋駅西口地区における市街地開発事業の推進

- エリア内の商店街において電柱の林立により、景観が損なわれています。また、ハッピーロード大山商店街においては、都市計画道路により商店街が分断されてもにぎわいを分断しないようにする取り組みが必要です。

⇒景観形成重点地区の指定による地区独自の景観形成、無電柱化等による商店街の街並み形成、市街地開発事業等によるにぎわいの形成

- エリア内ににぎわいのある商店街や近代化遺産群、東板橋体育館、東板橋公園などの観光資源が点在していますが、回遊性が不足しています。

⇒産業遺跡を活用した（仮称）史跡公園整備、（仮称）東板橋体育館基本計画などに基づく整備、まちの回遊性向上、屋外サインの整備

- 大山駅周辺西地区が「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の不燃化推進特定整備地区に指定されているなど、災害の危険性が高い地域があります。また、区内で最も都心・副都心に近いことから、災害発生時において区内で最も早く、帰宅困難者が通ることが見込まれます。

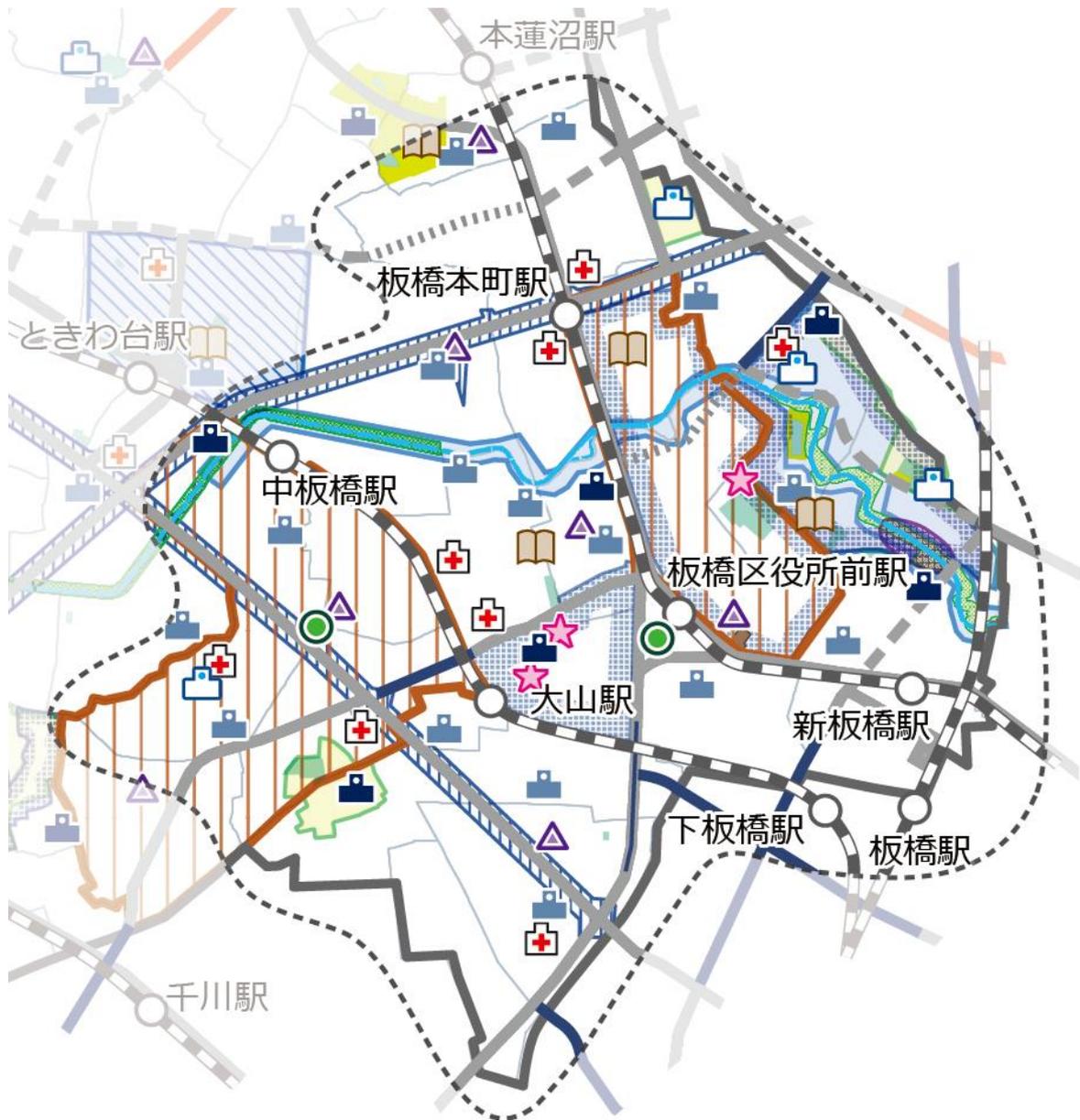
⇒延焼遮断帯の形成（特定整備路線の整備）、沿道建築物の不燃化、木造住宅密集地域の改善、帰宅困難者対策

- 中板橋駅等の駅周辺では、一部に道路が狭い地域があります。

⇒中板橋駅周辺の商店街と石神井川の緑を活かした賑わいの維持・形成

- 大規模病院と駅とをつなぐ公共交通が不足しています。

⇒補助 26 号線の整備後のバス路線の新設誘導



図：板橋・大山エリア現況図

| 凡例 | |
|----|---------------|
| | エリア区分 |
| | 区役所・支所・区民事務所 |
| | 地域センター |
| | 公立小学校 |
| | 公立中学校 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | 図書館 |
| | その他文化施設 |
| | 近代化遺産群 |
| | 市街地再開発事業 |
| | 防災街区整備事業 |
| | 沿道地区計画 |
| | 地区計画 |
| | 景観形成重点地区 |
| | 避難場所 |
| | 防火規制区域 |
| | 都市計画道路（完了） |
| | 都市計画道路（事業中） |
| | 都市計画道路（概成） |
| | 都市計画道路（未整備） |
| | 都市計画公園（完了） |
| | 都市計画公園（事業中） |
| | 都市計画公園（未着手） |
| | 都市計画緑地 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 崖線 |
| | 河川・湖沼等 |

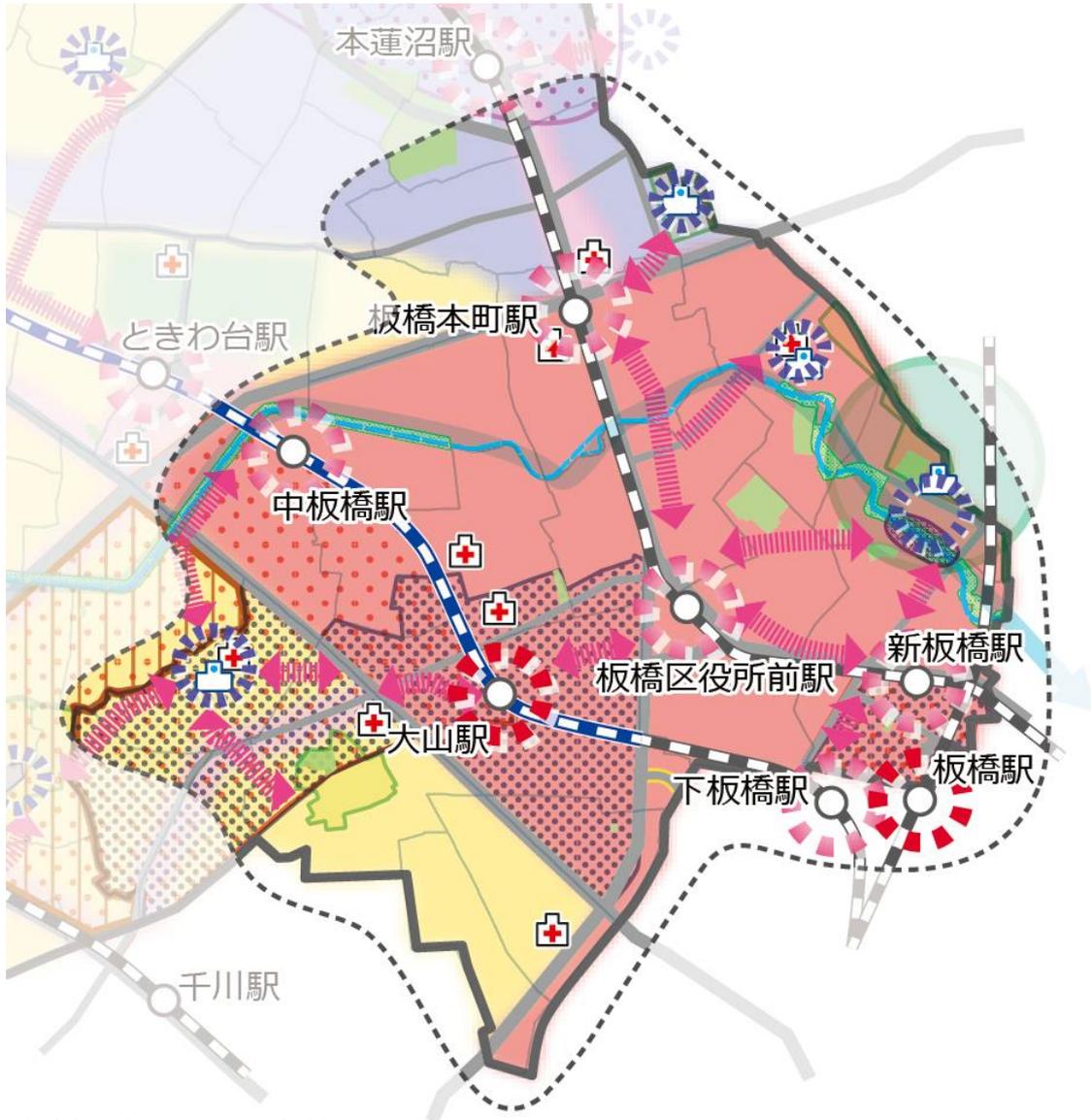
2) 板橋・大山エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「都市機能が集約する都市中心域、文化都市拠点として、商業・行政・医療サービス等の利便性が高く、文化・交流が育まれる、安心して安全な都市生活を営むことができるまち」

②都市づくりの方向性

- ◇段階的な東武東上線の連続立体化の促進
- ◇事業候補区間に位置づけられている大山駅付近における、連続立体交差事業の都市計画決定の促進（大山駅付近）
- ◇都市拠点である大山駅前地区の高度利用による都市機能の更新と駅前広場の整備（大山駅前地区）
- ◇都市拠点である大山駅周辺のクロスポイント周辺地区においては、補助 26 号線が整備される中でも商店街の歩行者の流れをつなぎ・生み出すため、高度利用による拠点の形成（クロスポイント周辺地区）
- ◇都市拠点である大山駅周辺のピッコロスクエア周辺地区においては、大山西側地域に人の流れを引き込む交流・にぎわいを維持するため、高度利用による拠点の形成（ピッコロ・スクエア周辺地区）
- ◇駅と大規模病院を結ぶ公共交通の検討
- ◇沿道地区計画に基づく、道路交通騒音の改善及び沿道の適切な土地利用の誘導（川越街道 A 地区、環状 7 号線）
- ◇JR 駅舎の再整備や区所有地の活用による駅前再整備、板橋駅西口周辺地区の再開発を契機とした、区の玄関としてふさわしいにぎわい・交流拠点の形成（板橋西口周辺地区）
- ◇板橋駅西口周辺地区における、交通結節点機能や 3 駅の回遊性の向上（板橋駅西口周辺地区）
- ◇近代化遺産群と商店街のにぎわいと連携、東板橋体育館・植村冒険館の複合化、（仮称）史跡公園の整備、歴史文化資源を活かした回遊性向上と街並み・景観の形成（加賀）
- ◇近代化遺産群を活かした「ものづくり産業」のブランド発信拠点の整備（加賀）
- ◇石神井川に沿った良好な居住環境・街並みの維持（加賀）
- ◇災害時の業務機能・行政機能の維持・代替機能の確保（区役所周辺）
- ◇延焼遮断帯の形成、不燃化の推進（補助 82 号線沿道）



図：板橋・大山エリア方針図

| 凡例 | |
|----------|------------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | 近代遺産群 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| | 不燃化促進事業 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ①都市機能集積ゾーン |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ④住工共存ゾーン |
| | ⑤住商工共生ゾーン |
| | 拠点 都市拠点 |
| | 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 新たな防火規制区域 (指定予定) |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画緑地 |
| | みどりの拠点 |
| | 河川・湖沼等 |
| | 河川軸 |
| | 鉄道 (JR・私鉄・地下鉄) |
| | 鉄道立体化 |

3-2 大谷口・向原エリア

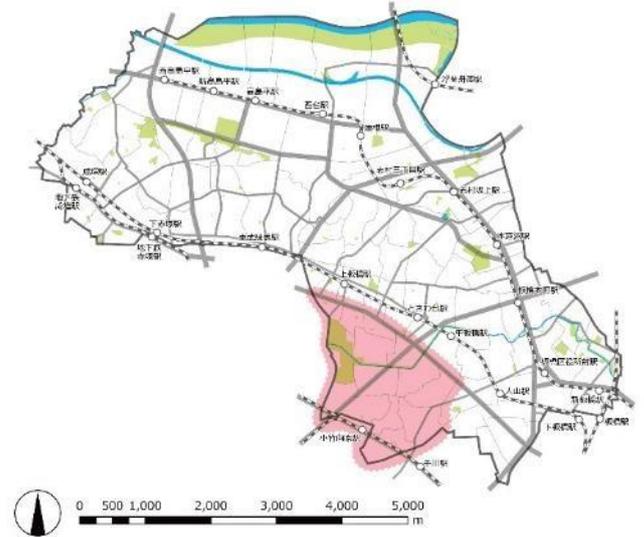
(1) 大谷口・向原エリアの現況

1) 居住者像

- ・人口は区全体と比較して、平成 19 年（2007 年）から平成 28 年（2016 年）にかけての増加率が低く、特に年少人口は減少しており、今後少子化、人口減少が進むことが懸念されます。

2) まちの成り立ちと特徴

- ・戦後に住宅が乱立し、密集市街地が形成され、高度経済成長期には、公営団地が建設されました。
- ・鉄道空白地帯でしたが、昭和 58 年（1983 年）に有楽町線が開通しました。



図：大谷口・向原エリア位置図

3) 土地利用

- ・日本大学医学部附属板橋病院、心身障害児総合医療教育センターといった厚生医療施設や、小中学校や高校、大学といった教育文化施設の土地利用割合が区内で最も高いまちです。
- ・環状 7 号線沿いにロードサイド型店舗が集積しています。一方で、公共交通サービス水準が相対的に低い地域にえびす通り商店会、パステル宮ノ下商店街といった商店街が形成されています。
- ・建物の平均利用容積率が区内で最も低く、土地利用の高度化は進んでいませんが、建物棟数密度は高く、低層建築物が密集しているまちです。

4) 交通

- ・駅から 500m の範囲、バス停から 300m の範囲内に含まれていない場所が多くありますが、病院、地域センターといった施設は、バス停から 300m 以内に立地しています。
- ・エリア内を東西方向に移動できるバス路線がなく、回遊性が低くなっています。一部地域はバスが通行可能な幅員の道路がなく、公共交通サービス水準が相対的に低くなっています。
- ・エリア内の唯一の駅である小竹向原駅は、東京メトロ有楽町線・副都心線や西武有楽町線等の路線が乗り入れ、区内の駅と比較しても利便性が高い駅となっている一方で、接続するバス路線がなく駅までのアクセス性が悪いです。

(2) 大谷口・向原エリアの都市づくりの展開方針

1) 大谷口・向原エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- 大谷ロー一丁目周辺地区が「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の不燃化推進特定整備地区に指定されているなど、災害の危険性が高い地域があります。

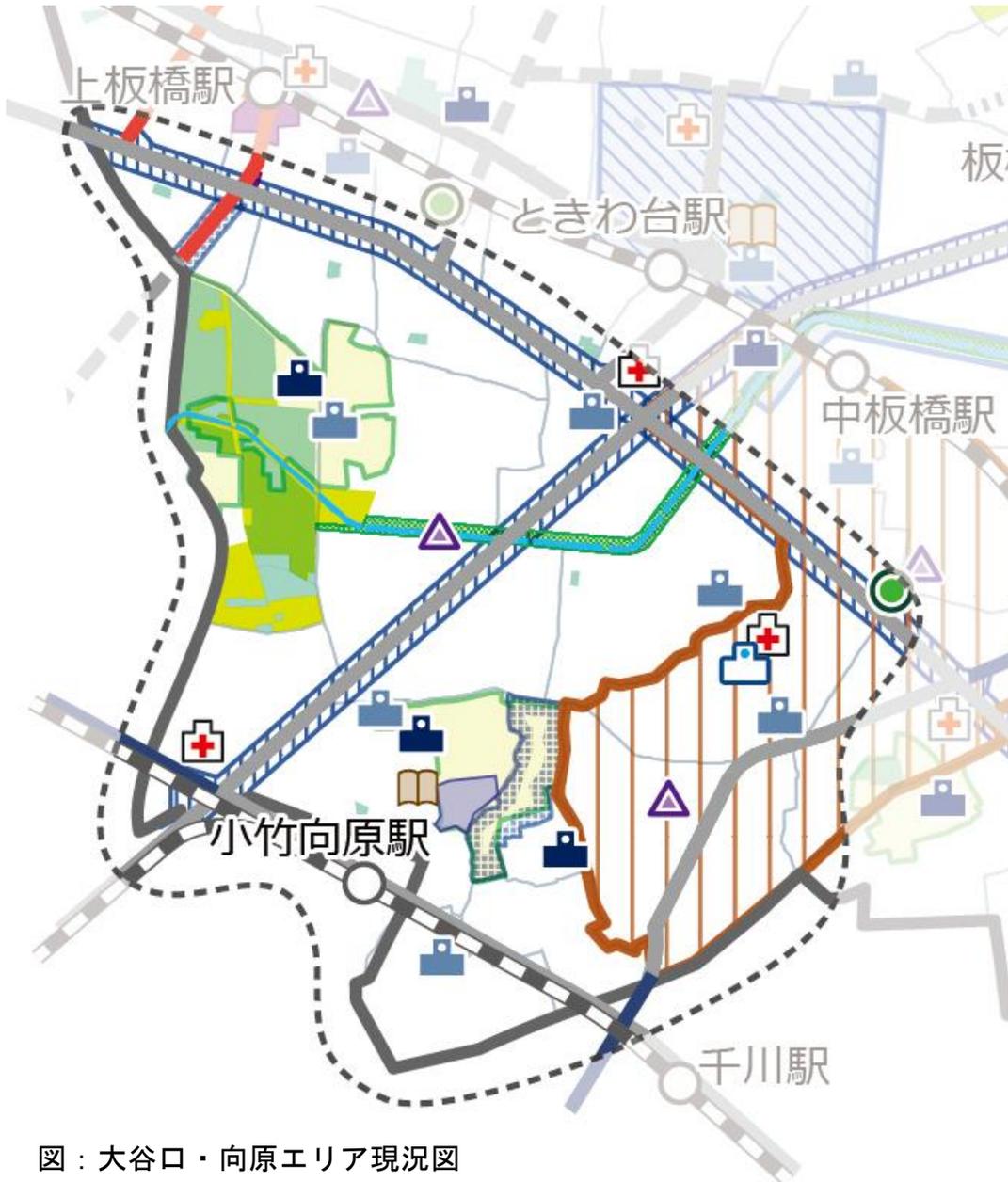
⇒老朽化した建物の更新促進、主要生活道路の整備

- エリア内に日本大学医学部附属板橋病院等の厚生医療施設が点在していますが、回遊性が不足しています。

⇒医療・介護拠点を結ぶ公共交通利便性の向上

- エリア内にバスが通行可能な道路がなく、公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。

⇒バスが通行可能な道路の整備、公共交通利便性の向上



図：大谷口・向原エリア現況図

| 凡例 | | | |
|----|--------------|--|----------------|
| | エリア区分 | | 避難場所 |
| | 区役所・支所・区民事務所 | | 防火規制区域 |
| | 地域センター | | 都市計画道路（完了） |
| | 公立小学校 | | 都市計画道路（事業中） |
| | 公立中学校 | | 第四次事業化計画優先整備路線 |
| | 大学 | | 都市計画公園（完了） |
| | 医療拠点 | | 都市計画公園（事業中） |
| | 図書館 | | 都市計画公園（未着手） |
| | 沿道地区計画 | | 都市計画緑地 |
| | 地区計画 | | 一団地の住宅施設 |
| | | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | | | 河川・湖沼等 |

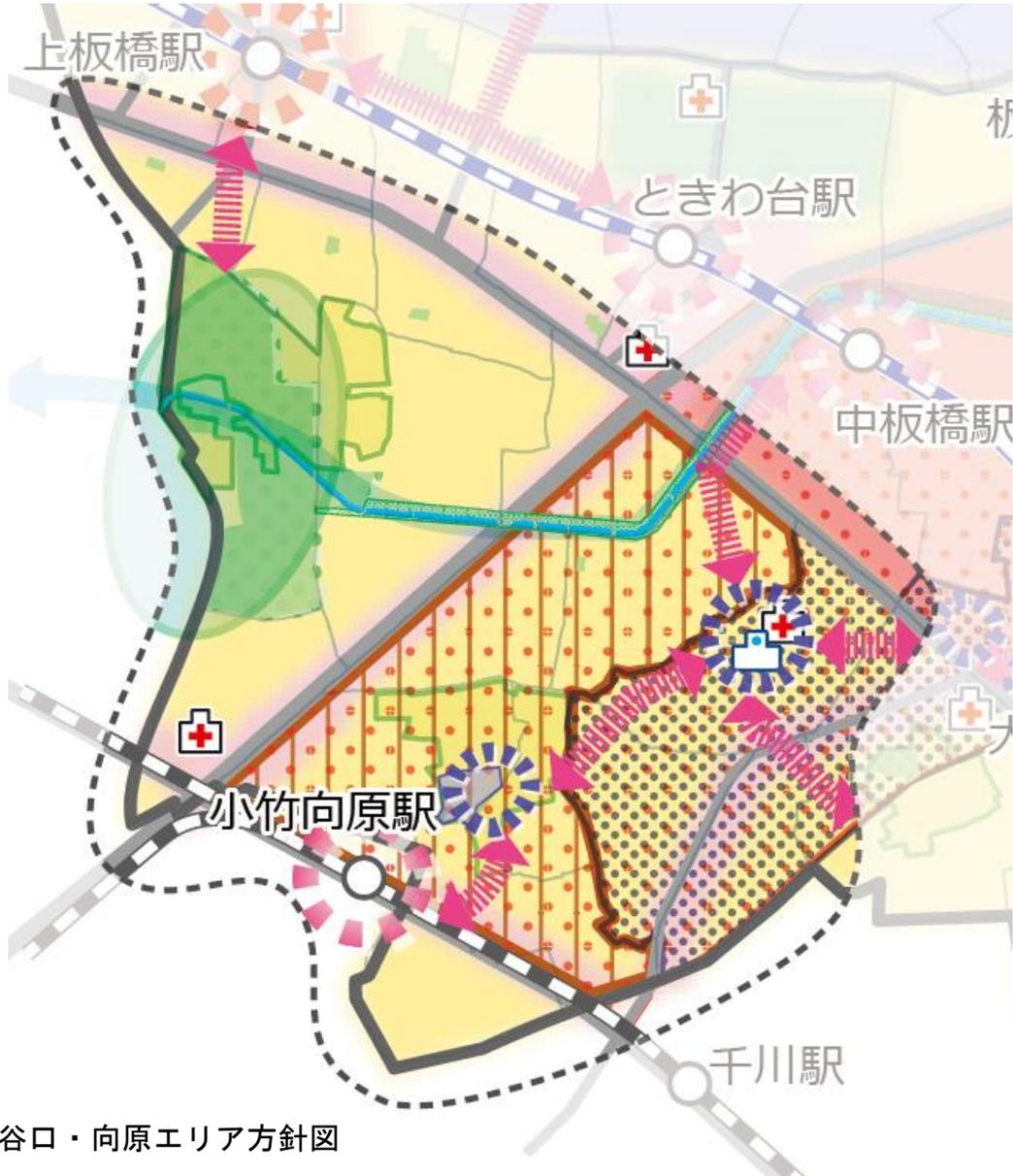
2) 大谷口・向原エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「多様な世代が住みたい、安心して住み続けられる、住商工が共生したまち」

②都市づくりの方向性

- ◇沿道地区計画に基づく、道路交通騒音の改善及び沿道の適切な土地利用の誘導
(川越街道 A 地区、環状 7 号線)
- ◇医療・介護拠点を核とした、安心の生活圏の形成(日本大学医学部附属板橋病院、
JKK 向原住宅周辺)
- ※歩いて楽しい、安心して住み続けられる日常生活圏域
- ◇健康づくりに取り組める環境づくり (JKK 向原住宅周辺)
- ◇防災都市づくりの推進 (JKK 向原住宅・城北中央公園)
※建物の耐震化+コミュニティを活用した災害弱者の避難支援
- ◇不燃化の促進 (放射 36 号線、環状 7 号線の内側)
※新たな防火規制区域の指定



図：大谷口・向原エリア方針図

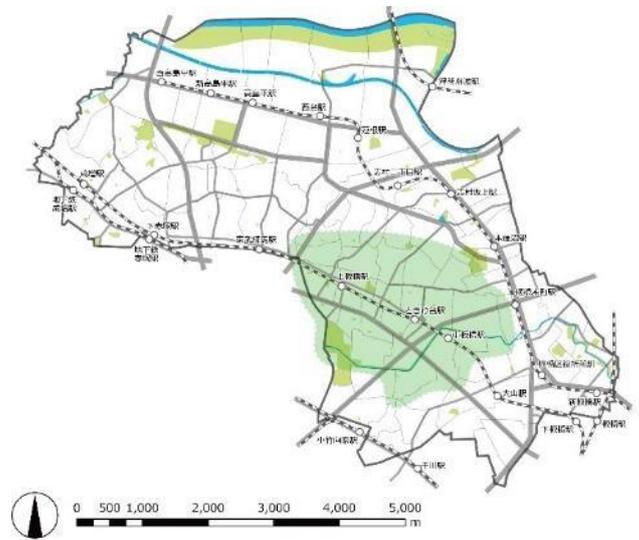
| 凡例 | |
|----------|-----------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | 一団地の住宅施設 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ⑤住商工共生ゾーン |
| | ⑦公園・緑地ゾーン |
| | 拠点 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 新たな防火規制区域（指定予定） |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画緑地 |
| | みどりの拠点 |
| | 河川・湖沼等 |
| | 河川軸 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |

3-3 上板橋・常盤台エリア

(1) 上板橋・常盤台エリアの現況

1) 居住者像

- ・人口は、6歳未満もしくは18歳未満の世帯員のいる世帯が区全体と比較して少ない、子どもが少ないまちでした。
しかし、近年、年少人口は平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけて約7.2%増加しています。
- ・高齢化率は23.9%と区内で2番目に高い水準となっていますが、老年人口の増加率は区内で最も低くなっています。



図：上板橋・常盤台エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・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たまちです。
- ・昭和初期に田園都市構想に基づく常盤台住宅が開発され、現在でも戸建住宅地として良好な環境が守られています。

3) 土地利用

- ・独立住宅、住商併用建物、住居併用工場の土地利用割合が区全体の水準と比較して高く、住・商・工が混在するまちです。
- ・中板橋駅、ときわ台駅、上板橋駅を中心に商店街が形成されており、住商併用建物の土地利用割合が高いまちです。
- ・大谷口北町や中板橋は、区全体の中では火災危険度の高い場所となっています。

4) 交通

- ・東武東上線がエリアの中心を通り、3つの駅があります。近年、中板橋駅の乗車人員は増加していますが、ときわ台駅、上板橋駅では乗車人員が減少傾向です。
- ・エリア内の一部に、公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。

(2) 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの展開方針

1) 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- エリア内にはときわ台駅以外に十分な駅前広場が整備されておらず、鉄道とバス等の乗り換えが不便となっております。

⇒ 上板橋駅南口周辺の都市づくり（駅前広場等の基盤整備、商業施設等の立地誘導）

- 東武東上線が連続立体化されていないため、踏切による道路渋滞や地域の分断が生じています。

⇒ 段階的な東武東上線の連続立体化による交通渋滞や地域の分断解消

- エリア内に良好な住宅地があり様々な景観の取り組みを進めていますが、なお敷地分割などによる住環境悪化が懸念されます。

⇒ 良好な住宅地の景観の維持・保全

- エリア内に木造住宅密集地域が残存し、災害の危険性が高く、道路が狭い地域があります。

⇒ 上板橋駅南口周辺の都市づくり

- 中板橋駅等の駅周辺では、一部に道路が狭い地域があります。

⇒ 中板橋駅周辺の商店街と石神井川の緑を活かした賑わいの維持・形成

- エリア内にバスが通行可能な道路がなく、公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。

⇒ バスが通行可能な道路の整備、公共交通利便性の向上



図：上板橋・常盤台エリア現況図

凡例

| | | | |
|--|--------------|--|----------------|
| | エリア区分 | | 避難場所 |
| | 区役所・支所・区民事務所 | | 防火規制区域 |
| | 地域センター | | 都市計画道路（完了） |
| | 公立小学校 | | 都市計画道路（概成） |
| | 公立中学校 | | 都市計画道路（未整備） |
| | 大学 | | 第四次事業化計画優先整備路線 |
| | 医療拠点 | | 都市計画公園（完了） |
| | 図書館 | | 都市計画公園（事業中） |
| | 市街地再開発事業 | | 都市計画公園（未着手） |
| | 沿道地区計画 | | 都市計画緑地 |
| | 景観形成重点地区 | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 街並み景観重点地区 | | 河川・湖沼等 |
| | 不燃化促進事業 | | |

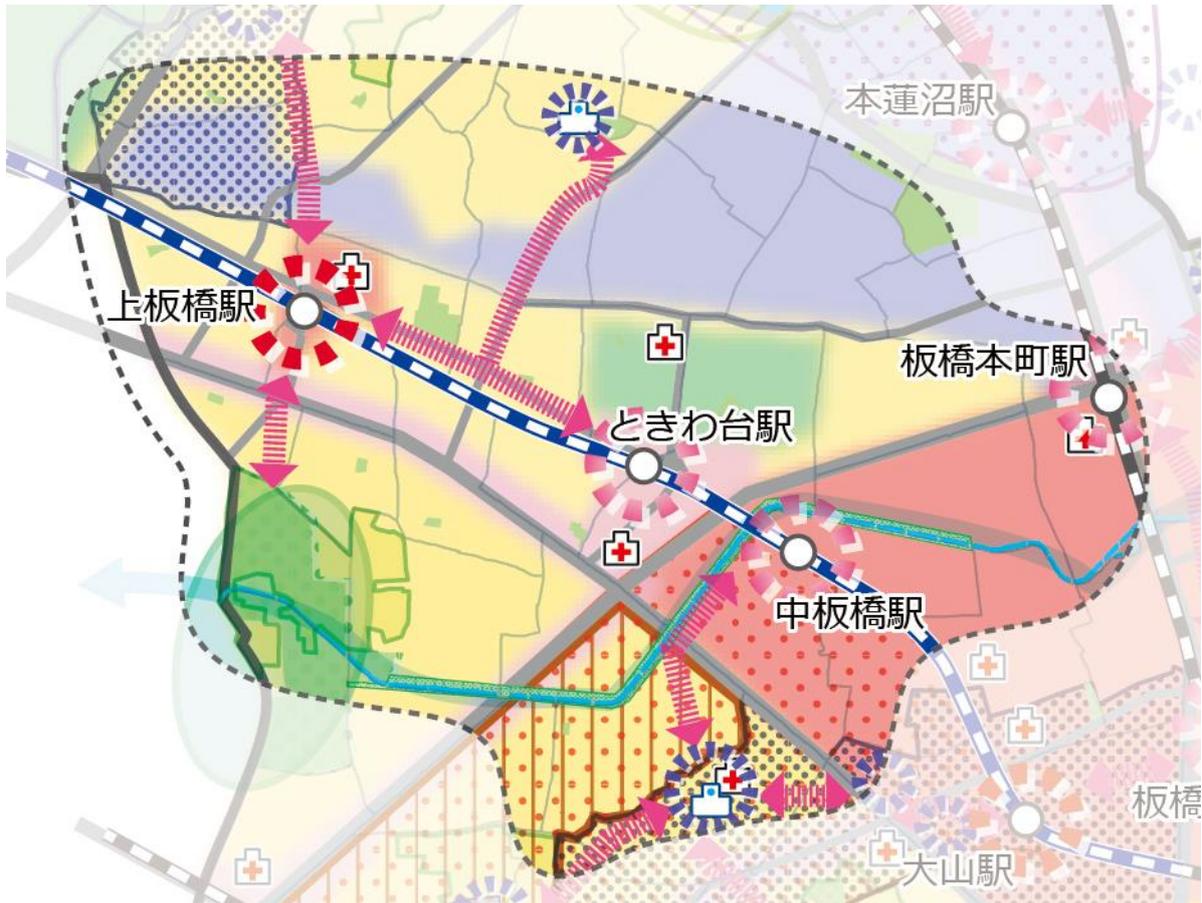
2) 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「多様な世代が安心して住み続けられる利便性の高いまち」

②都市づくりの方向性

- ◇市街地開発事業をはじめとする災害に強く、賑わいある拠点づくり（上板橋駅南口）
- ◇市街地開発事業に合わせた近隣する商店街及び新設道路における沿道まちづくり（上板橋駅南口）
- ◇低層住宅地を基本とした良好な街並み・景観の維持（常盤台）
- ◇上板橋南口の市街地開発事業を契機とした、駅と城北中央公園や周辺の文教施設とのネットワークの形成（上板橋駅南口～城北中央公園周辺）
- ◇段階的な東武東上線の連続立体化の促進（駅周辺の都市機能集積と併せた交通利便性向上）
- ◇沿道地区計画に基づく、道路交通騒音の改善及び沿道の適切な土地利用の誘導（川越街道A地区、環状7号線）
- ◇ときわ台駅と教育科学館や中央図書館、平和公園等を絡めた文化的な都市づくり（上板橋駅北口～ときわ台駅北口）
- ◇平成29年3月に策定予定の板橋区立中央図書館基本計画に基づく、中央図書館や平和公園、教育科学館が連携した取り組みの推進（平和公園周辺）
- ◇防災都市づくりの推進（木造住宅密集地域の残存する箇所）



図：上板橋・常盤台エリア方針図

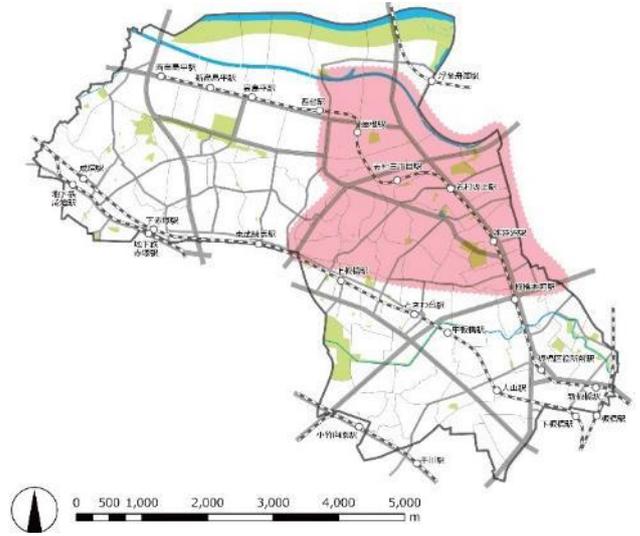
| 凡例 | |
|----------|-----------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ①都市機能集積ゾーン |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ④住工共存ゾーン |
| | ⑤住商工共生ゾーン |
| | ⑥低中層住環境保全・改善ゾーン |
| | ⑦公園・緑地ゾーン |
| | 拠点 都市拠点 |
| | 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 新たな防火規制区域(指定予定) |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画緑地 |
| | みどりの拠点 |
| | 河川・湖沼等 |
| | 河川軸 |
| | 鉄道(JR・私鉄・地下鉄) |
| | 鉄道立体化 |

3-4 小豆沢・志村エリア

(1) 小豆沢・志村エリアの現況

1) 居住者像

- ・平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけての人口増加率が約8.7%と高く、特に年少人口は11.6%、老年人口は35.5%増加しており、高齢化が進んでいますが、子どもも増えています。
- ・世帯構成は、単独世帯が区全体と比較して低く、夫婦と子ども世帯が占める割合が高い水準となっており、子どものいる家族が比較的多いまちです。



図：小豆沢・志村エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・昭和初期から軍需工場が拡張するとともに、下請の中小工場の立地も進みました。戦後は様々な業種の工場が急増し、工業集積地として繁栄してきました。特に光学をはじめとする精密機器や印刷関連業は、区の地場産業となりました。一方、戦後から近年にかけて、工場の宅地化が進み、現在の住・工が混在するまちへと変化してきました。

3) 土地利用

- ・専用工場や、住居併用工場の土地利用割合が、区全体の水準と比較して高い工業のまちです。
- ・他のエリアと比較して、専用商業施設の土地利用割合が高く、商店街だけでなく幹線道路等に大型の商業施設が立地しています。
- ・小豆沢公園や城北交通公園等の運動場・公園が立地し、スポーツ・興行施設の土地利用割合が高く、日常的に運動を行うことができます。

4) 交通

- ・都営三田線がエリアの中心を通り、5つの駅があります。近年、本蓮沼駅、志村坂上駅、志村三丁目駅、蓮根駅の乗車人員は増加していますが、西台駅のみ乗車人員が減少しています。
- ・エリア内の一部に公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。

(2) 小豆沢・志村エリアの都市づくりの展開方針

1) 小豆沢・志村エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- エリア内の準工業地域では、工場と住宅が混在しており、操業環境と住環境の共存が望まれます。

⇒工場と住宅の共存、操業環境の保全

- 小豆沢公園の再整備が行われています。

⇒公園、運動施設による健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備

- エリア内に木造住宅密集地域が残存し、災害の危険性が高い地域があります。

⇒木造住宅密集地域での主要生活道路の整備や、木造住宅の建替えの促進

- エリア内にバスが通行可能な道路がなく、公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。

⇒バスが通行可能な道路の整備、公共交通利便性の向上



図：小豆沢・志村エリア現況図

| 凡例 | |
|----|----------------|
| | エリア区分 |
| | 区役所・支所・区民事務所 |
| | 地域センター |
| | 公立小学校 |
| | 公立中学校 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | 図書館 |
| | 沿道地区計画 |
| | 地区計画 |
| | 不燃化促進事業 |
| | 避難場所 |
| | 防火規制区域 |
| | 都市計画道路（完了） |
| | 都市計画道路（概成） |
| | 都市計画道路（未整備） |
| | 第四次事業化計画優先整備路線 |
| | 都市計画公園（完了） |
| | 都市計画公園（未着手） |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 崖線 |
| | 河川・湖沼等 |

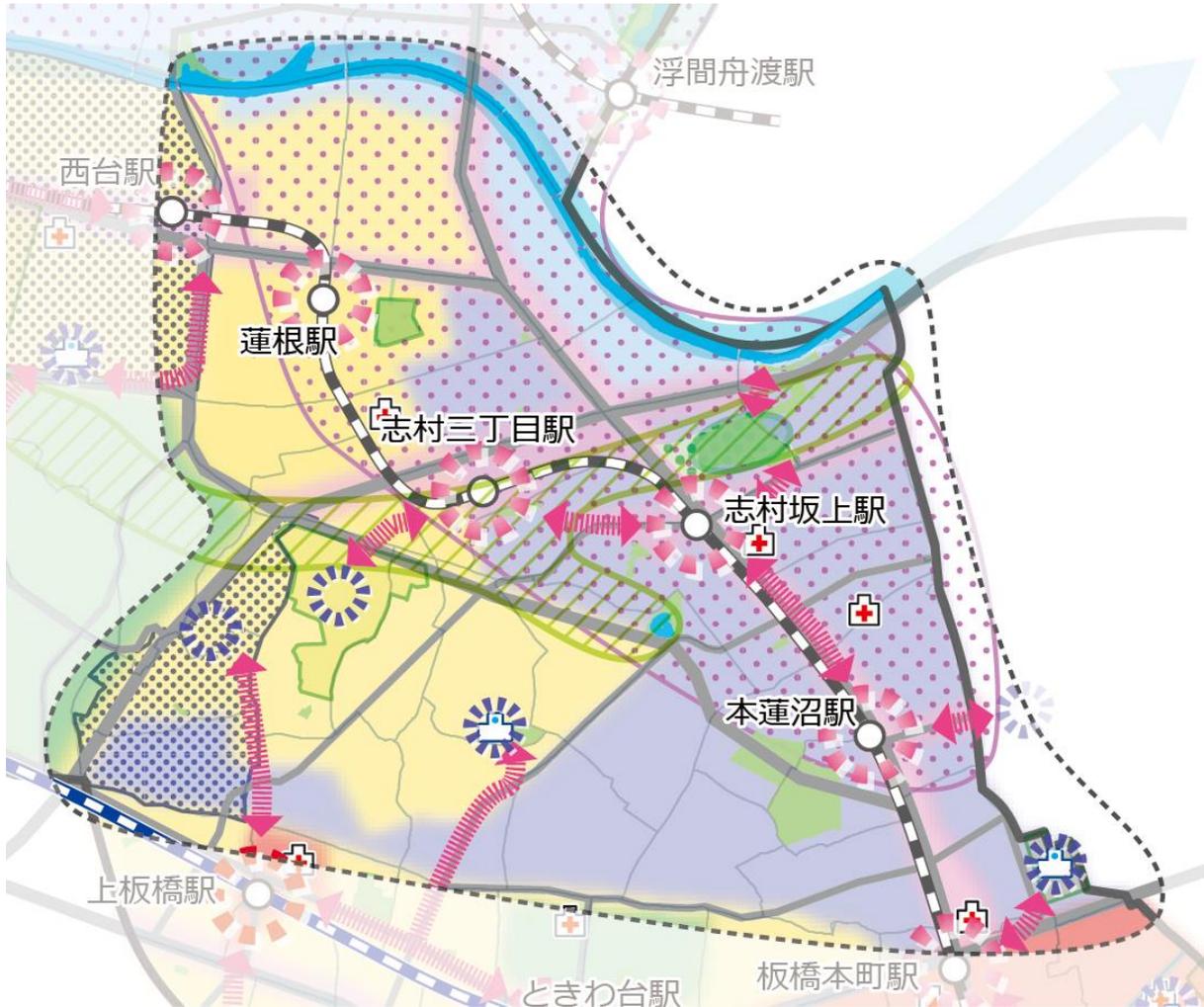
2) 小豆沢・志村エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「くらしと産業が共存し、気軽に運動ができる生活利便性の高いまち」

②都市づくりの方向性

- ◇交通結節点としての乗換え環境の充実（志村三丁目駅周辺）
- ◇点在して残る工場の集約等による操業環境の改善（志村）
- ◇工場からの適切な土地利用転換の誘導による利便性の高い市街地の形成（志村）
- ◇沿道地区計画に基づく、道路交通騒音の改善及び沿道の適切な土地利用の誘導（環状7号線、環状8号線）
- ◇健康づくり、スポーツに気軽に取り組み、緑に親しめる環境づくり（小豆沢公園、崖線）
- ◇交通結節点と多様な地域資源を活かした回遊性の向上とにぎわいの創出（小豆沢公園、船着き場、崖線、環状8号線周辺の商業施設等）
- ◇若木周辺地区の地区計画に基づく防災都市づくりの推進（若木・西台）



図：小豆沢・志村エリア方針図

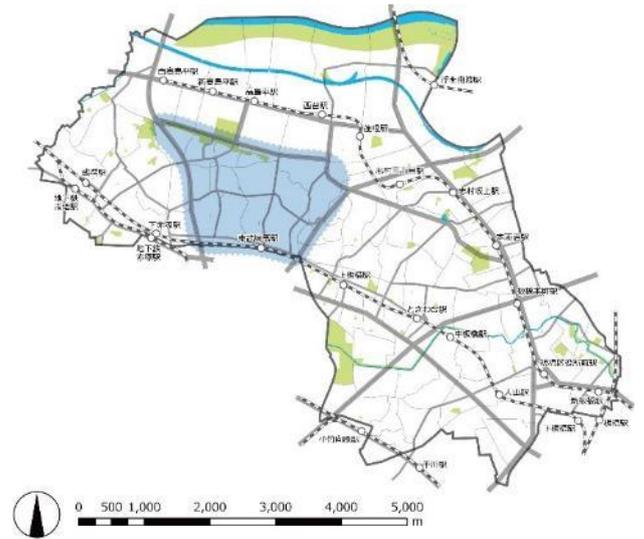
| 凡例 | |
|----------|----------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ③ものづくり産業集積ゾーン |
| | ④住工共存ゾーン |
| | ⑤住商工共生ゾーン |
| | ⑦公園・緑地ゾーン |
| | 拠点 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | 産業集積地 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | みどりの拠点 |
| | 崖線 |
| | 河川・湖沼等 |
| | 河川軸 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |

3-5 徳丸・西台エリア

(1) 徳丸・西台エリアの現況

1) 居住者像

- ・平成28年(2016年)時点で年少人口割合が13.4%と区内で最も高く、高齢化率が20.3%と区内で2番目に低く、若い世代の住むまちです。
- ・3世代世帯、6歳未満もしくは18歳未満の世帯員のいる世帯、夫婦と子ども世帯が区全体と比較して多く、子どもがいる世帯が多く住むまちです。



図：徳丸・西台エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・大正時代鉄道の開通により市街化が始まり、戦後の高度経済成長期に農地が減少し、宅地化が急激に進んだまちです。
- ・現在も区内で農地が最も残っており、赤塚諏訪神社、徳丸北野神社の田遊びなどの伝統行事が継承され、かつて農村であった頃の伝統・文化・風景が残されています。
- ・エリア北部には貴重な湧水と崖線の緑が残っており、うるおいのある景観が保たれています。

3) 土地利用

- ・商店街の他、駅前やときわ通り沿道に大型商業施設が立地し、専用商業施設の土地利用割合が区全体と比較して高くなっています。

4) 交通

- ・バス路線がエリア内をめぐり、バス停から300mの範囲内と東武練馬駅から500mの範囲内にほぼ全域が含まれています。
- ・東武練馬駅は、1日平均乗車人員が区内で板橋駅に次いで多い駅となっています。

(2) 徳丸・西台エリアの都市づくりの展開方針

1) 徳丸・西台エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- 東武東上線が連続立体化されていないため、踏切による道路渋滞や地域の分断が生じています。

⇒段階的な東武東上線の連続立体化による交通渋滞や地域の分断解消

- 農地や比較的大きい敷地を利用した、宅地開発が行われています。

⇒地区計画などによる良好な市街地形成

- エリア内に文化資源がありますが、区民満足度が低い傾向にあります。

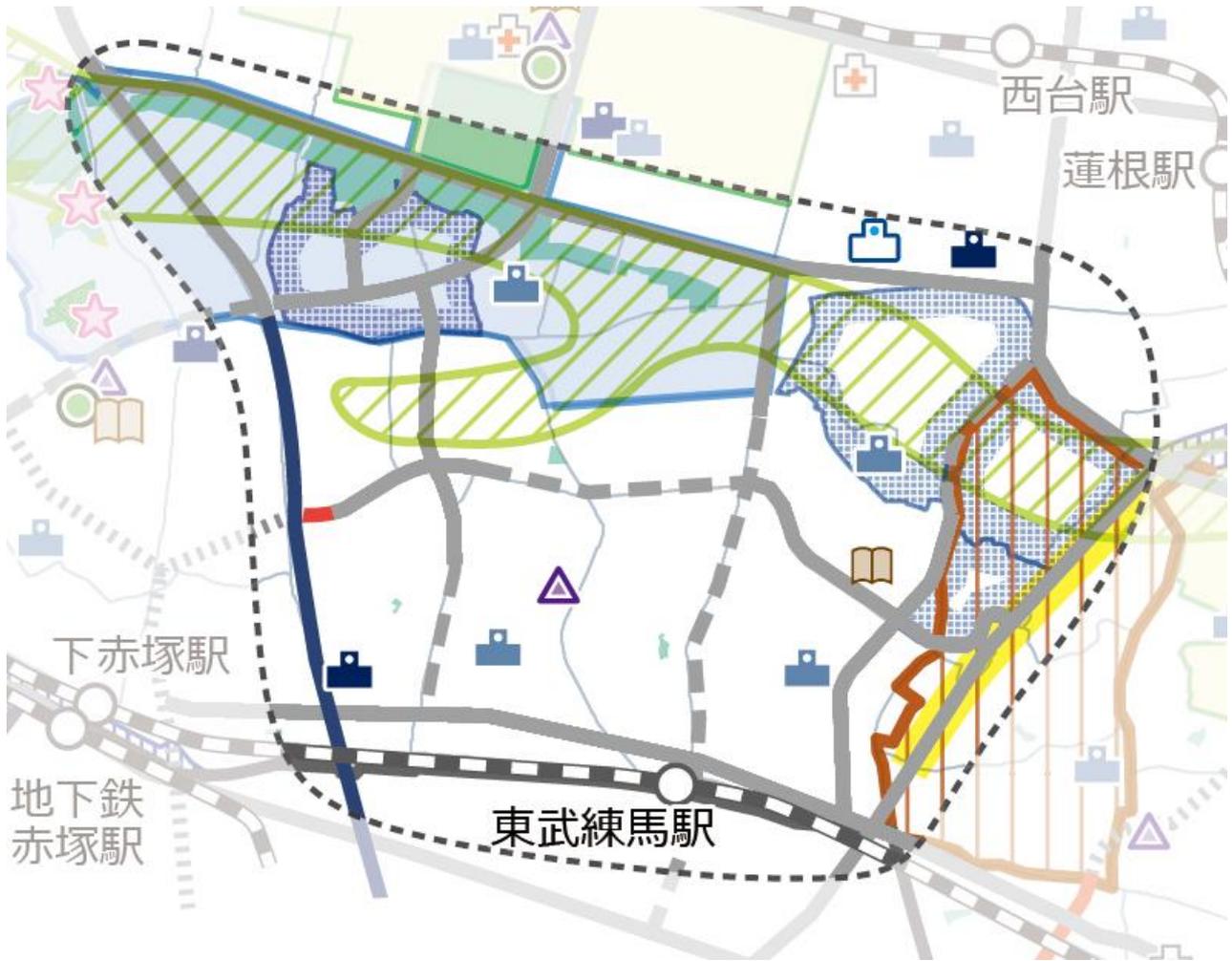
⇒農や伝統文化を楽しめる場づくり

- 区内では緑が比較的多いエリアですが、農地等の緑が減少しています。

⇒湧水、農地、崖線の緑等の保全・活用

- 東武練馬駅の乗降客数が多く駅周辺が混雑しています。

⇒東武練馬駅北口周辺の都市づくり



図：徳丸・西台エリア現況図

| 凡例 | |
|----|----------------|
| | エリア区分 |
| | 地域センター |
| | 公立小学校 |
| | 公立中学校 |
| | 大学 |
| | 図書館 |
| | 地区計画 |
| | 景観形成重点地区 |
| | 不燃化促進事業 |
| | 避難場所 |
| | 防火規制区域 |
| | 都市計画道路（完了） |
| | 都市計画道路（事業中） |
| | 都市計画道路（概成） |
| | 都市計画道路（未整備） |
| | 第四次事業化計画優先整備路線 |
| | 都市計画公園（完了） |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 崖線 |

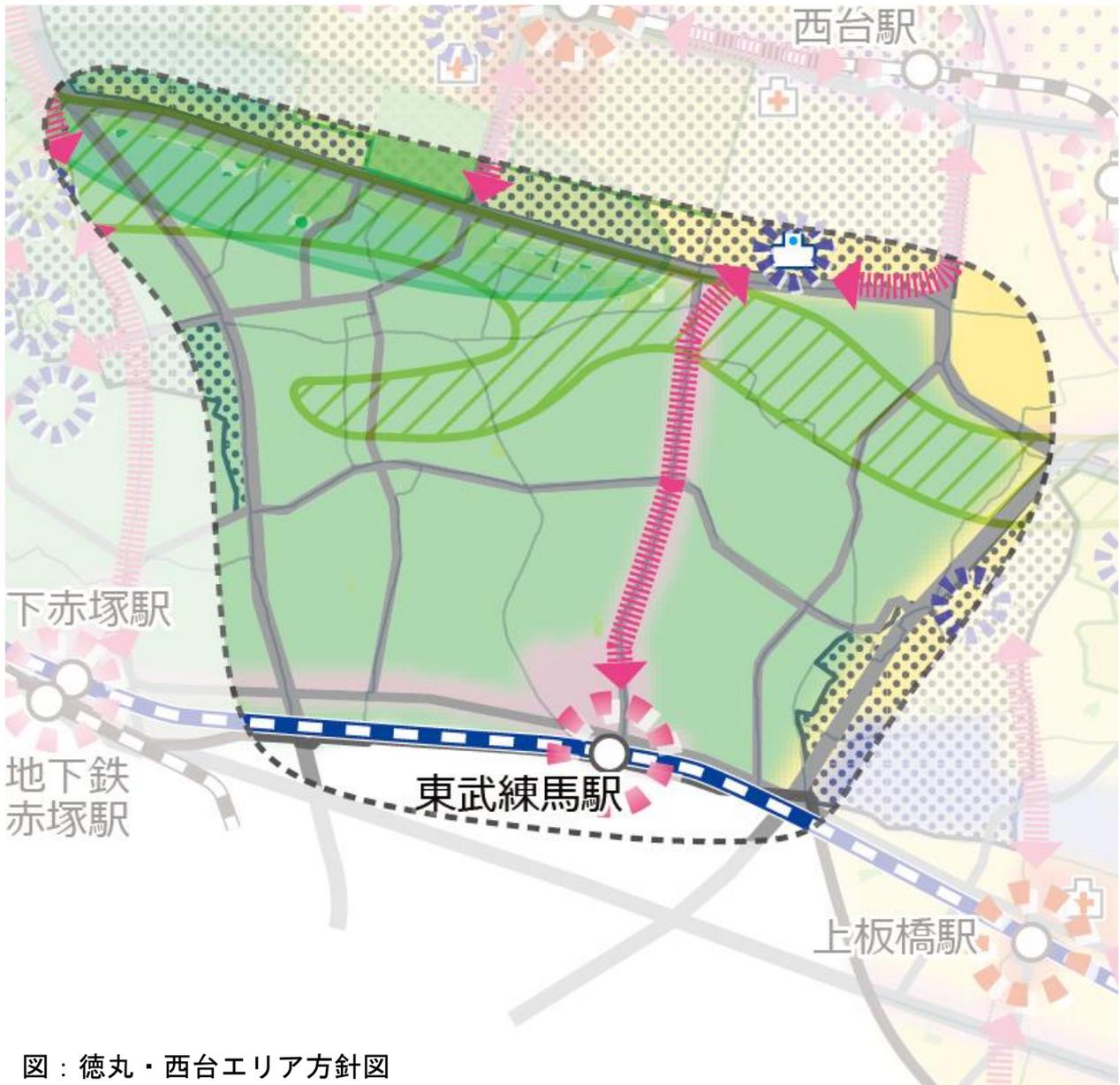
2) 徳丸・西台エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「豊かな自然・歴史・文化資源を活かした、魅力とうるおいのあるまち」

②都市づくりの方向性

- ◇都市農業や農村の伝統文化に触れられる都市づくり（徳丸）
- ◇崖線や農地等の緑を活かした良好な街並みの形成
- ◇交通結節点としての乗換え環境の充実（東武練馬駅周辺）



図：徳丸・西台エリア方針図

| 凡例 | |
|----------|-----------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ⑤住商工共生ゾーン |
| | ⑥低中層住環境保全・改善ゾーン |
| | ⑦公園・緑地ゾーン |
| | 拠点 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | みどりの拠点 |
| | 崖線 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 鉄道立体化 |

3-6 赤塚・成増エリア

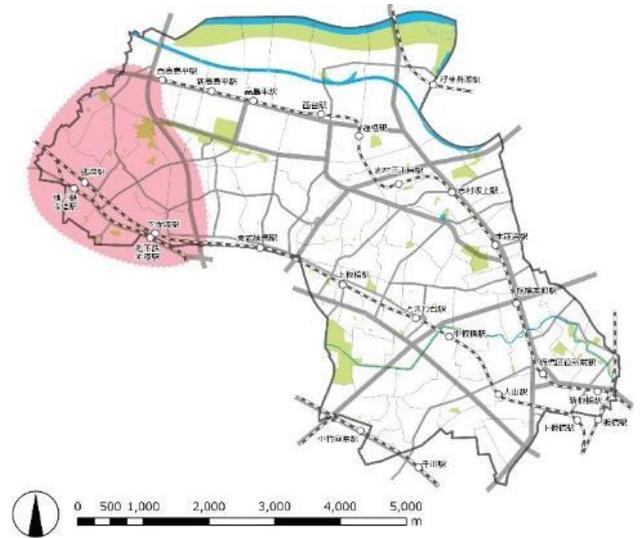
(1) 赤塚・成増エリアの現況

1) 居住者像

- ・高齢化率が区内で最も低く、生産年齢人口割合が区内で最も高い、若者が多く住んでいるまちです。

また、平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけての人口増加率をみると、生産年齢人口のみ区全体と比較して増加率が高いなど、若い世代が移り住むまちです。

- ・世帯構成をみると、区全体と比較して高齢者のいる世帯が少なく、子どものいる世帯が多い傾向にあります。



図：赤塚・成増エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・大正時代に鉄道が開通したこと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農地の減少と宅地化が急激に進んだまちです。
- ・赤塚城址や不動の滝、屋敷林や農地からなる武蔵野の原風景をとどめており、崖線と湧水のある、うるおいのある緑豊かなまちです。

3) 土地利用

- ・駅を中心に商店街、大規模商業施設等が集積し、近年には商業施設が新設されています。また、工業系土地利用の割合が区内で最も少ないまちです。
- ・成増駅には、複合施設や商業施設が集積し、駅から500mの範囲内には病院が3施設立地しており、区西部における生活の拠点となっています。

4) 交通

- ・成増駅へ接続するバス路線が19路線あり、バス停から300mの範囲内に病院、公共施設、商業施設等が立地しています。

しかし、成増四丁目、五丁目の中央部にはバス停から300m以上離れている地域があるなど、公共交通サービス水準が相対的に低い地域も残されています。

(2) 赤塚・成増エリアの都市づくりの展開方針

1) 赤塚・成増エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- 東武東上線が連続立体化されていないため、踏切による道路渋滞や地域の分断が生じています。

⇒段階的な東武東上線の連続立体化による交通渋滞や地域の分断解消

- 利便性の高い、にぎわいのある都市づくり

⇒成増駅周辺等における商業・文化機能の集約等

- 農地や比較的大きい敷地を利用した、宅地開発が行われています。

⇒地区計画などによる良好な市街地形成

- エリア内に文化資源がありますが、区民満足度が低い傾向にあります。

⇒農や伝統文化を楽しめる場づくり

- 区内では緑が比較的多いエリアですが、農地等の緑が減少しています。

⇒湧水、農地、崖線の緑等の保全

- 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、都市インフラの整備が進んでいない区域があります。

⇒地区計画などの多様な手法を活用した、都市づくりの推進

- エリア内に木造住宅密集地域が残存し、災害の危険性が高い地域があります。

⇒木造住宅密集地域での主要生活道路の整備や、木造住宅の建替えの促進

- エリア内には公共交通サービス水準が相対的に低い地域が残っており、改善が求められています。

⇒バスが通行可能な道路の整備



図：赤塚・成増エリア現況図

| 凡例 | |
|----|----------------|
| | エリア区分 |
| | 区役所・支所・区民事務所 |
| | 地域センター |
| | 公立小学校 |
| | 公立中学校 |
| | 医療拠点 |
| | 図書館 |
| | その他文化施設 |
| | 市街地再開発事業 |
| | 沿道地区計画 |
| | 地区計画 |
| | 景観形成重点地区 |
| | 避難場所 |
| | 都市計画道路（完了） |
| | 都市計画道路（事業中） |
| | 都市計画道路（概成） |
| | 都市計画道路（未整備） |
| | 第四次事業化計画優先整備路線 |
| | 都市計画公園（完了） |
| | 都市計画公園（事業中） |
| | 都市計画公園（未着手） |
| | 都市計画緑地 |
| | 一団地の住宅施設 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 崖線 |
| | 河川・湖沼等 |

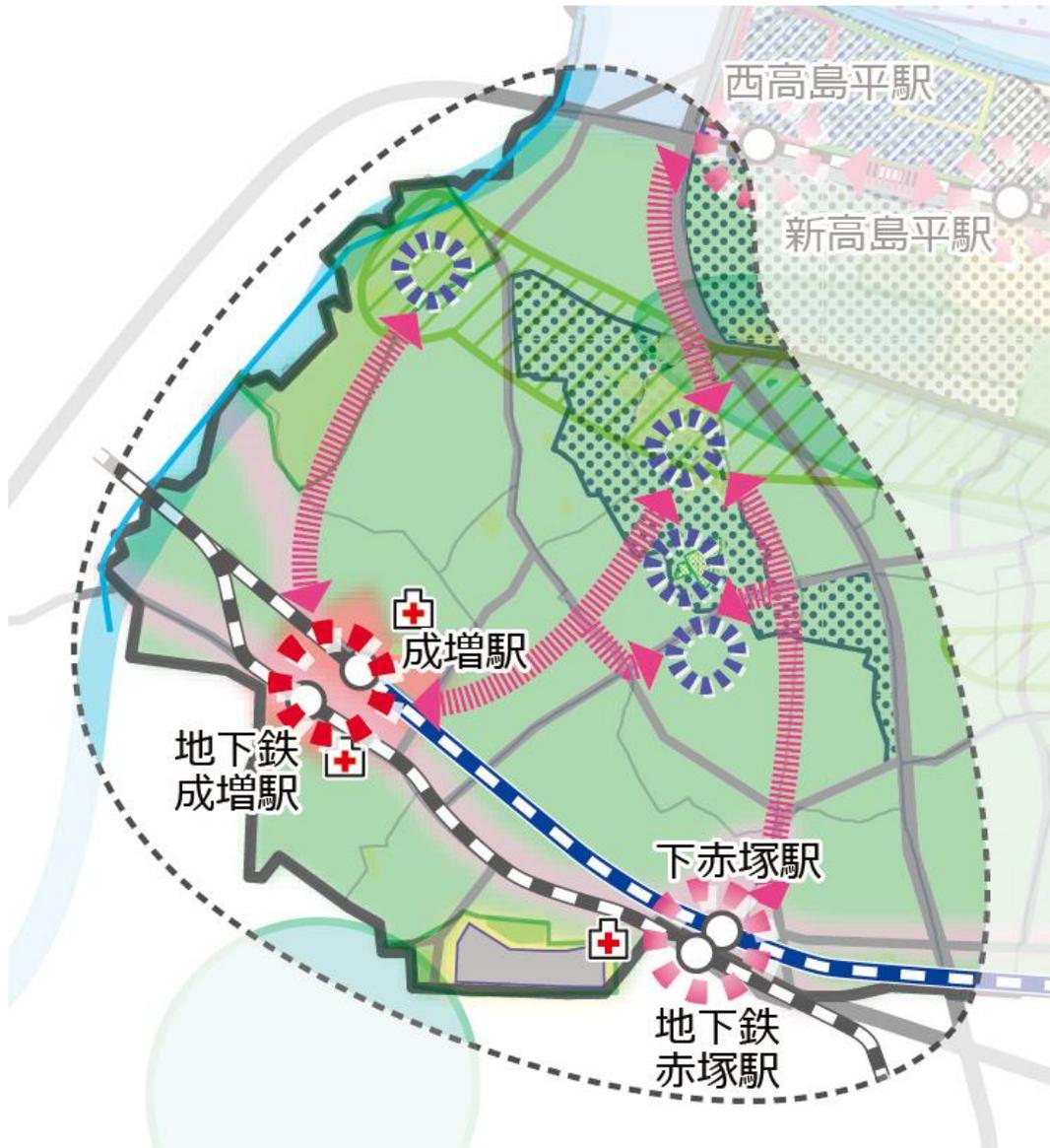
2) 赤塚・成増エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「豊かな自然・歴史・文化資源を活かしたうるおいのある、生活利便性の高いまち」

②都市づくりの方向性

- ◇観光・農業と一体化した都市づくり＋都市基盤整備（赤塚）
- ◇沿道地区計画に基づく、道路交通騒音の改善及び沿道の適切な土地利用の誘導（川越街道B地区）
- ◇崖線と多様な地域資源を活かした回遊性の向上（区立美術館・郷土資料館・水車公園・赤塚植物園等）
- ◇区民農園・農業公園・農業体験公園の整備（赤塚）



図：赤塚・成増エリア方針図

凡例

| | | | | |
|----------|-----------------|--|----|---------------|
| | エリア区分 | | 拠点 | 都市拠点 |
| | 一団地の住宅施設 | | | 生活の拠点 |
| | まちづくりを検討している地区 | | | エリア内拠点 |
| 【土地利用方針】 | | | | にぎわいの軸 |
| | ①都市機能集積ゾーン | | | 避難場所 |
| | ②生活利便性向上ゾーン | | | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | ⑤住商共生ゾーン | | | 都市計画道路 |
| | ⑥低中層住環境保全・改善ゾーン | | | 都市計画公園 |
| | ⑦公園・緑地ゾーン | | | 都市計画緑地 |
| | | | | みどりの拠点 |
| | | | | 崖線 |
| | | | | 河川・湖沼等 |
| | | | | 河川軸 |
| | | | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | | | | 鉄道立体化 |

3-7 新河岸・高島平エリア

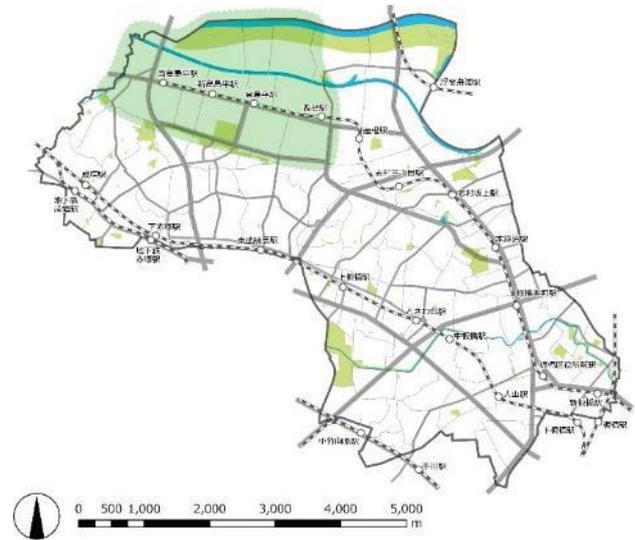
(1) 新河岸・高島平エリアの現況

1) 居住者像

- 人口は平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけての人口増加率が約0.7%と他のエリアと比較して著しく低く、生産年齢人口は約12%、年少人口は約3.4%減少しています。

一方で老年人口は約44.3%増加しており、高齢化率は約29.2%と区内で最も高い傾向にあります。

- 高齢者のいる世帯が多く、高齢者のみの世帯が約16.3%を占めています。



図：新河岸・高島平エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- 明治維新後、荒川流域の農地開発により水田が整備されました。しかし、昭和40年頃からの日本住宅公団による大規模な土地区画整理事業により、大規模集合住宅団地や戸建住宅地が整備され、農地が消滅しました。

また、住宅用地に占める集合住宅用地の比率が約64.9%と高い傾向にあります。

3) 土地利用

- 新河岸川沿いは準工業地域や工業地域に指定されており、供給処理施設、大規模工場が集積しています。
- 区の水と緑の骨格となる、荒川・新河岸川や高島平緑地等、うるおいのある緑豊かなまちです。
- 区立高島平温水プールや徳丸ヶ原野球場などのスポーツ施設や運動場が多く立地しています。

4) 交通

- 都営三田線がエリア中央の東西方向を走っていますが、近年全4駅の乗車人員が減少しています。
- エリア内の一部に公共交通サービス水準が相対的に低い地域があります。
- 新河岸川以南の大半の区域は、駅から500mの範囲内に含まれており、医師会病院、高島平中央病院等の病院や地域センター、区民事務所などのほぼ全域が、駅から500m(高島平地域は400m)の範囲内もしくはバス停から300mの範囲内にある、公共交通が便利なまちです。

(2) 新河岸・高島平エリアの都市づくりの展開方針

1) 新河岸・高島平エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- 高島平地域では高齢化の進行や、団地の老朽化等様々な問題が浮上しています。

⇒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

- エリア内の準工業地域・工業地域では、工場と住宅が混在しており、操業環境の悪化が懸念されます。

⇒工場と住宅の共存、操業環境の保全

- 荒川・新河岸川の間では、大規模工場が集積されています。

⇒新しい時代のニーズに対応した産業機能・物流機能の維持・更新

- エリア内では高島平地域などに大規模公園が整備されていることや、荒川河川敷に運動施設が整備されているなど、健康やスポーツを行う環境が整っていますが、より一層の環境整備が望まれます。

⇒健康づくり・スポーツの気軽に取り組める環境の整備（荒川河川敷等の整備）

- 新河岸三丁目や三園二丁目の一部においては、公共交通サービス水準が相対的に低い地域が残っており、改善が求められています。

⇒バスが通行可能な道路の整備



図：新河岸・高島平エリア現況図

| 凡例 | |
|----|---------------|
| | エリア区分 |
| | 区役所・支所・区民事務所 |
| | 地域センター |
| | 公立小学校 |
| | 公立中学校 |
| | 大学 |
| | 医療拠点 |
| | 図書館 |
| | その他文化施設 |
| | 地区計画 |
| | 景観形成重点地区 |
| | 避難場所 |
| | 都市計画道路（完了） |
| | 都市計画公園（完了） |
| | 都市計画緑地 |
| | 流通業務団地 |
| | トラックターミナル |
| | 市場 |
| | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | 崖線 |
| | 河川・湖沼等 |

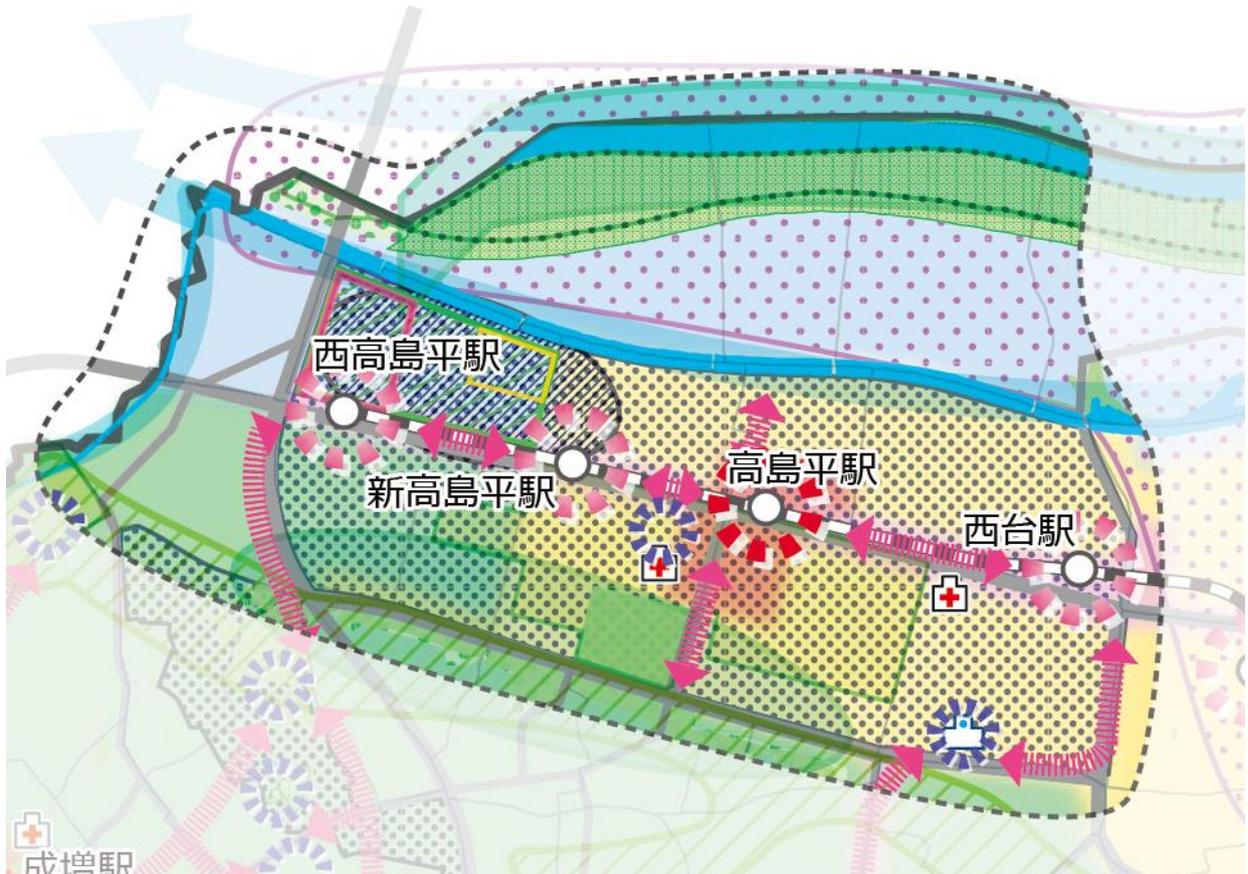
2) 新河岸・高島平エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「誰もが住みやすく働きやすい活力にあふれたまち」

②都市づくりの方向性

- ◇高島平地域グランドデザインに基づく、民・学・公が連携したアーバンデザインセンター高島平 (UDCTak) によるエリアマネジメントの推進、地域の内外から交流の促進や、にぎわいの核となる交流核 (高島平駅周辺)・生活核 (鉄道駅周辺) の整備
- ◇高島平駅周辺の整備と公共施設の再編による公共用地の有効活用、高島平二・三丁目の都市再生の推進による、商業・サービス機能と住環境の調和のとれた市街地の整備を推進 (高島平二・三丁目)
⇒スマートシティ、プロムナードの整備、駅前広場や歩行者・自転車利用ネットワークの整備、安心してらせる生活基盤の導入、環境負荷の低減や循環型エネルギーの導入、地域包括ケアシステムのモデルとして板橋区版 AIP の先行実施等
- ◇大規模な土地の有効活用・機能更新 (商業機能への転換等) 【可能性検討】
- ◇工場の操業環境と居住の調和 (新河岸)
- ◇水辺とスポーツに親しめる環境づくり (荒川河川敷)
- ◇流通業務団地の老朽化に伴う機能更新の検討 (高島平六丁目)



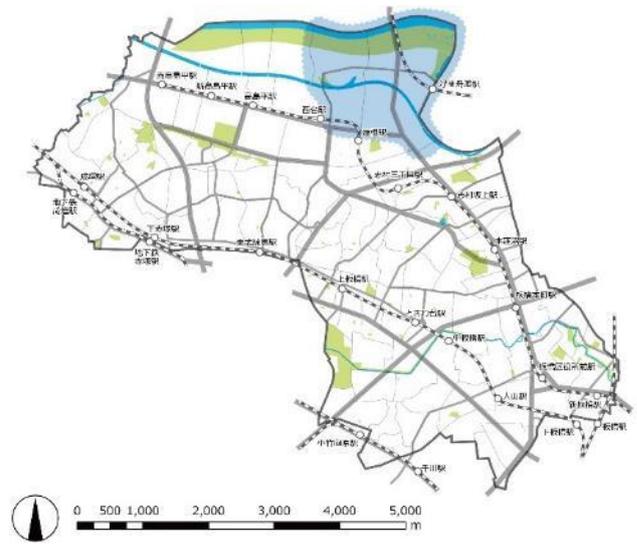
| 凡例 | |
|----------|-----------------|
| | エリア区分 |
| | 大学 |
| | 流通業務団地 |
| | トラックターミナル |
| | 市場 |
| | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
| | ①都市機能集積ゾーン |
| | ②生活利便性向上ゾーン |
| | ③ものづくり産業集積ゾーン |
| | ⑥低中層住環境保全・改善ゾーン |
| | ⑦公園・緑地ゾーン |
| | 拠点 都市拠点 |
| | 生活の拠点 |
| | エリア内拠点 |
| | 物流拠点 |
| | 産業集積地 |
| | にぎわいの軸 |
| | 避難場所 |
| | 都の防災推進計画の整備地域 |
| | 都市計画道路 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画緑地 |
| | みどりの拠点 |
| | 崖線 |
| | 荒川河川敷 |
| | 河川・湖沼等 |
| | 河川軸 |
| | 鉄道 (JR・私鉄・地下鉄) |

3-8 坂下・舟渡エリア

(1) 坂下・舟渡エリアの現況

1) 居住者像

- ・8つのエリアの中で、最も人口が少ないエリアです。
- ・区全体と比較して、年少人口、老年人口の割合がやや高く、人口は平成19年(2007年)から平成28年(2016年)にかけての人口増加率は約9.2%と区内で2番目に高い傾向にあります。
- ・特に老年人口の増加率が約50.6%と極めて高く、高齢化が顕著に進行しています。
- ・平均世帯人員は2.02人/世帯であり、子どものいる世帯が比較的多く住むまちです。



図：坂下・舟渡エリア位置図

2) まちの成り立ちと特徴

- ・生産工場や輸送施設と、その事務所建築物が多くを占める区内一の工業のまちです。

3) 土地利用

- ・新河岸川南側には住宅地が広がっており、住宅用地に占める集合住宅用地の比率が約71.8%と非常に高い傾向にあります。
- ・荒川や新河岸川、都立浮間公園など、水辺を身近に感じられる環境が形成されており、荒川河川敷等の公園・空地の面積割合が30%を超えています。

4) 交通

- ・ほぼ全域が、駅から500mの範囲内もしくはバス停から300mの範囲内に含まれる公共交通が便利なまちです。

(2) 坂下・舟渡エリアの都市づくりの展開方針

1) 坂下・舟渡エリアの都市づくりの主な課題とめざしたい方向性

- エリア内の準工業地域・工業地域では、工場と住宅が混在しており、操業環境の悪化が懸念されます。

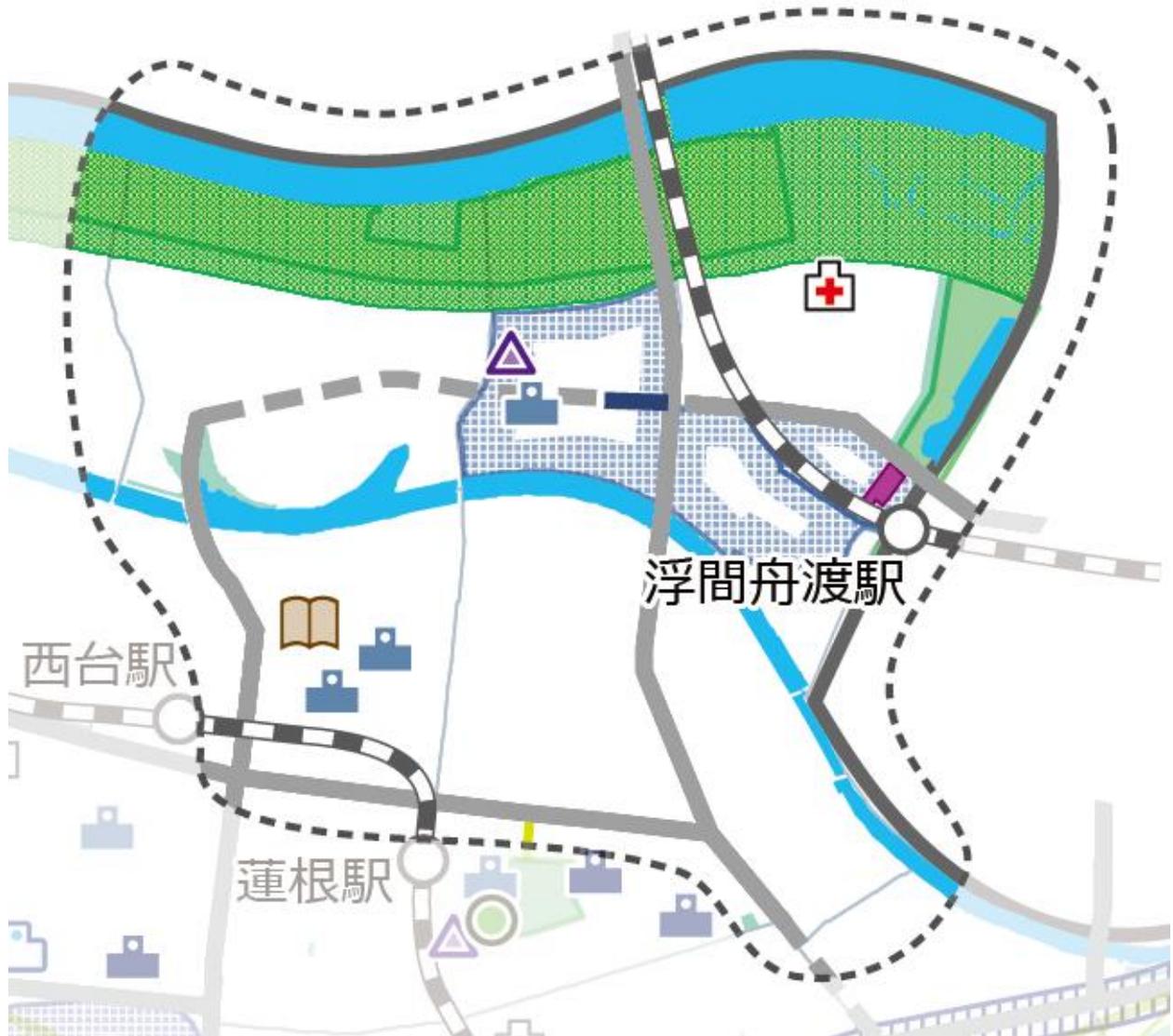
⇒ 工場と住宅の共存、操業環境の保全

- 荒川・新河岸川にはさまれた区域では、大規模工場が集積されています。

⇒ 新しい時代のニーズに対応した産業機能・物流機能の維持・更新

- エリア内では荒川河川敷に運動施設が整備されており、健康やスポーツを行う環境が整っていますが、より一層の環境整備が望まれます。

⇒ 健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備（荒川河川敷等の整備）



図：坂下・舟渡エリア現況図

| 凡例 | | | |
|----|----------|--|---------------|
| | エリア区分 | | 避難場所 |
| | 地域センター | | 都市計画道路（完了） |
| | 公立小学校 | | 都市計画道路（事業中） |
| | 医療拠点 | | 都市計画道路（概成） |
| | 図書館 | | 都市計画公園（完了） |
| | 市街地再開発事業 | | 都市計画公園（未着手） |
| | 地区計画 | | 都市計画緑地 |
| | | | 一団地の住宅施設 |
| | | | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |
| | | | 河川・湖沼等 |

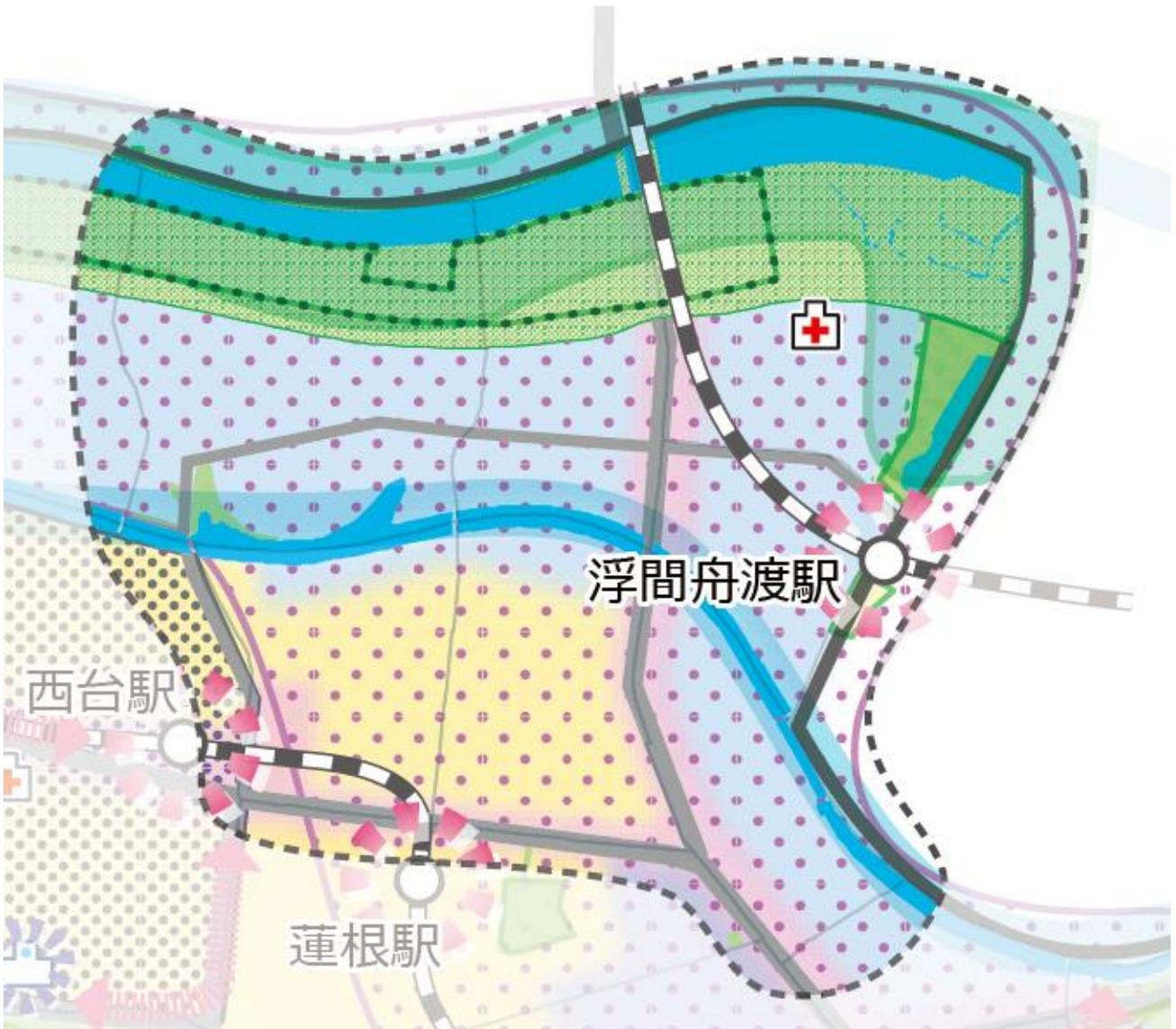
2) 坂下・舟渡エリアの都市づくりの目標と方向性

①都市づくりの目標

「くらしと産業が共存し、気軽に運動ができる活力のあるまち」

②都市づくりの方向性

- ◇工場の操業環境と居住の調和（舟渡）
- ◇産業集積強化のための都市基盤整備の検討（舟渡）
- ◇水辺とスポーツに親しめる環境づくり（荒川河川敷）



図：坂下・舟渡エリア方針図

| 凡例 | |
|---|----------------|
|  | エリア区分 |
|  | まちづくりを検討している地区 |
| 【土地利用方針】 | |
|  | ②生活利便性向上ゾーン |
|  | ③ものづくり産業集積ゾーン |
|  | ⑤住商工共生ゾーン |
|  | ⑦公園・緑地ゾーン |
|  | 拠点 生活の拠点 |
|  | 産業集積地 |
|  | にぎわいの軸 |
|  | 避難場所 |
|  | 都市計画道路 |
|  | 都市計画公園 |
|  | 都市計画緑地 |
|  | みどりの拠点 |
|  | 荒川河川敷 |
|  | 河川・湖沼等 |
|  | 河川軸 |
|  | 鉄道（JR・私鉄・地下鉄） |

第7章



都市づくりの推進に向けて

- 1 都市づくりの推進に向けた基本方針
- 2 協働による都市づくりの推進
- 3 施策・事業の計画的な推進

第7章 都市づくりの推進に向けて

1 都市づくりの推進に向けた基本方針

1-1 区民・事業者・区・大学等の協働の都市づくり

- ・「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちを実現するためには、行政のみならず、区民個人や町会・自治会等、事業者、大学等の研究機関（専門家）など多様な主体が、都市づくりビジョンの将来像を共有し、それぞれの役割を認識して取り組むことが重要です。
- ・区では、下記に示す役割分担に基づき、多様な主体が協働の都市づくりを進める体制を構築します。

1-2 都市づくりに大きく関わる事業者との協力の推進

- ・鉄道事業者、バス事業者、都市再生機構等の都市づくりに大きく関係する事業者と協力して都市づくりを推進するため、定期的に連絡調整を行う場を設けます。

区民、事業者、区、大学等の研究機関（専門家）の役割分担（イメージ）

【区民】

- ・都市づくりへの参画や提案を行い、地域の活力と魅力の向上を図る
- ・都市づくりビジョンの理解とその実現に向けた協力 等

【事業者】

- ・都市づくりへの参画や提案を行い、地域の活力と魅力の向上を図る
- ・開発事業等の民間事業者の取り組みにおける、都市づくりビジョン実現の協力と周辺住民等の関係者への周知、理解の促進 等

【区】

- ・都市づくりの推進に向けて必要な調査、計画の立案
- ・都市づくりビジョンの実現に向けた、庁内横断的な施策・事業を推進する体制づくり（人材育成、推進組織の設立等）
- ・区民や事業者等の都市づくりへの周知、支援（情報提供、コンサル派遣等）
- ・都市づくりビジョンの実現に向けた、国や都、近隣区、事業者（鉄道事業者等）との連携や協力要請 等

【大学等の研究機関（専門家）】

- ・中立的、専門的な視点に立った調査・研究、まちづくりプラン等の立案、取り組みの推進に関する多様な主体間の取り組みのコーディネート
- ・専門性を活かした、新たな産業の創出、にぎわいづくりへの支援 等

1-3 都市経営の視点に立った都市づくり

- ・ 少子高齢化の進行と生産年齢人口の減少が続き今後も大幅な税収増は見込めない限られた財源の中で、安定した持続可能な都市づくりを行うための都市経営を推進します。
- ・ 都市経営にあたっては、地域資源の強みを活かした施策の充実を図り、東武東上線の連続立体化などによる都市のイメージを高めるための戦略的な取り組みを集中的に行います。
- ・ 公共施設等の整備に関するマスタープランや板橋区橋りょう長寿命化計画等に基づき、老朽化した都市インフラを適切なコスト管理に基づく改修、改築など計画的な整備と将来需要を見通したコストの最適化に取り組みます。

コラム | 高島平地域グランドデザインでの取り組み

◎高島平地域グランドデザインでの取り組み

- ・ 高島平地域は、生産年齢人口の減少と急速な高齢化の進行や、公共施設をはじめとする建物や設備の老朽化などの様々な問題に対して、都市モデルの提案をしています。
- ・ 老朽化した区内施設の更新にあわせて、民間活力を活用しながら、機能の充実、集約、複合化を図り、交流核の整備、高島平駅周辺の公共用地の再整備を推進しています。
- ・ 高島平地域に、「民・学・公」連携の取り組みのイメージを具体化し、地域に開かれた議論や活動の場をつくるため、「アーバンデザインセンター高島平 (UDCTak)」を設立しました。



高島平プロムナードの基本方針
に関する勉強会
(ワークショップ)の様子



高島平プロムナード

2 協働による都市づくりの推進

多様化する区民の生活において、身近なまちの課題に取り組むためには、区民や事業者一人ひとりが身近な地区のまちづくりの担い手となって区民・事業者主体の取り組みを進めていくことが重要です。

区では、区民・事業者主体の協働による都市づくりを支援し、継続的な活動に結び付けるため、次のような取り組みを行います。

2-1 都市づくりの人材育成

- ・都市づくりに関する知識や、多様な主体との連携に基づく協働の都市づくりに対応できる区職員を育成します。
- ・都市づくり関連情報の提供や勉強会の開催等により、身近な地区のまちづくりのキーパーソンとなる人材の育成を図ります。
- ・学校教育において、都市づくりに関する情報提供や講師（区職員）派遣等を行い、教育現場における区の都市づくりを学ぶ機会を提供し、将来の都市づくりを担う子どもや若者を育成します。

2-2 都市づくりの企画・構想段階から区民等の参画や意向を反映

- ・都市づくりに関する区民・事業者の理解と協力を得るために、施策・事業の性格に応じて区民等の参加の機会を増やします。

2-3 区民や事業者の都市づくりへの支援

- ・区民や事業者による、都市づくりのきっかけから、都市づくりに関する情報について様々な機会を設けて提供し、区民や事業者との情報共有に努めます。
- ・都市づくりに関する区民・事業者が相互の意見交換を通じて主体性を高め、身近な地区単位の課題の共有及び都市づくりの実現に至る手法の検討等の取り組みを支援します。
- ・国や都の支援策と併せて、都市づくりに関する条例や要綱等に基づく区独自の支援策を検討します。

【支援方策（案）】

○都市づくり関連情報の発信

- ・都市計画制度や区の取り組み、まちづくり協議会等が行っている取り組み等を、区ホームページや広報いたばしを通じて情報発信を行います。

○出前講座（相談・勉強会）の開催

- ・区職員による出前講座を実施し、都市計画制度や区の取り組みについて説明・紹介等を行います。

○まちづくり協議会の設立支援

- ・身近な地区単位のまちづくりを検討するため、活動組織となるまちづくり協議会等の設立に向けた合意形成を支援します。
- ・身近な地区単位における活動組織を一本化するため、合意形成されたまちづくり協議会等の組織を認定します。

○身近な地区のまちづくり実現に向けた活動の支援

- ・認定したまちづくり協議会等の活動組織に対して、アンケート調査、まちづくりプランや地区のルール案の作成、まちづくりニュースやパンフレットの作成、コンサルタント派遣等の支援を行います。
- ・活動を行うための会議室の確保や、関連事業者との連絡調整、開催した協議会の議事録の作成等、まちづくり協議会の活動を支援します。
- ・認定したまちづくり協議会等が実施する活動費の助成を検討します。
 - ⇒まちづくりプランやまちづくりニュース、アンケート調査、その他関連資料等の経費（印刷費・郵送費）
 - ⇒勉強会、見学会、イベントの経費（会場費・機材使用料、講師謝礼等）
- ・地区計画などの既存の都市計画制度では対応できない取り組みについては、区民・事業者、区、大学等の研究機関（専門家）などが連携し、地域課題の解決や地域の価値を高めるための自主的なエリアマネジメントの促進を支援します。

○まちづくり協議会等へ関連情報等の提供

- ・新たな都市計画制度や、他の行政の事例等の身近な地区のまちづくり活動に必要な情報提供を行います。

コラム | 加賀まちづくり協議会の取り組み

加賀まちづくり協議会は、平成5年（1993年）に前身となる加賀まちづくり検討会が発足し、加賀のまちづくりについて活動してきました。平成14年（2002年）に加賀一・二丁目地区地区計画が決定した後も、加賀まちづくり協議会として様々な活動を続けています。

活動の取り組みとして、大規模開発時に、民間事業者と協議を行い貫通通路や広場の整備を促してきました。

また、景観まちづくりの提案を区に行い、区民提案型の景観形成重点地区の指定を行いました。



マンションの貫通通路



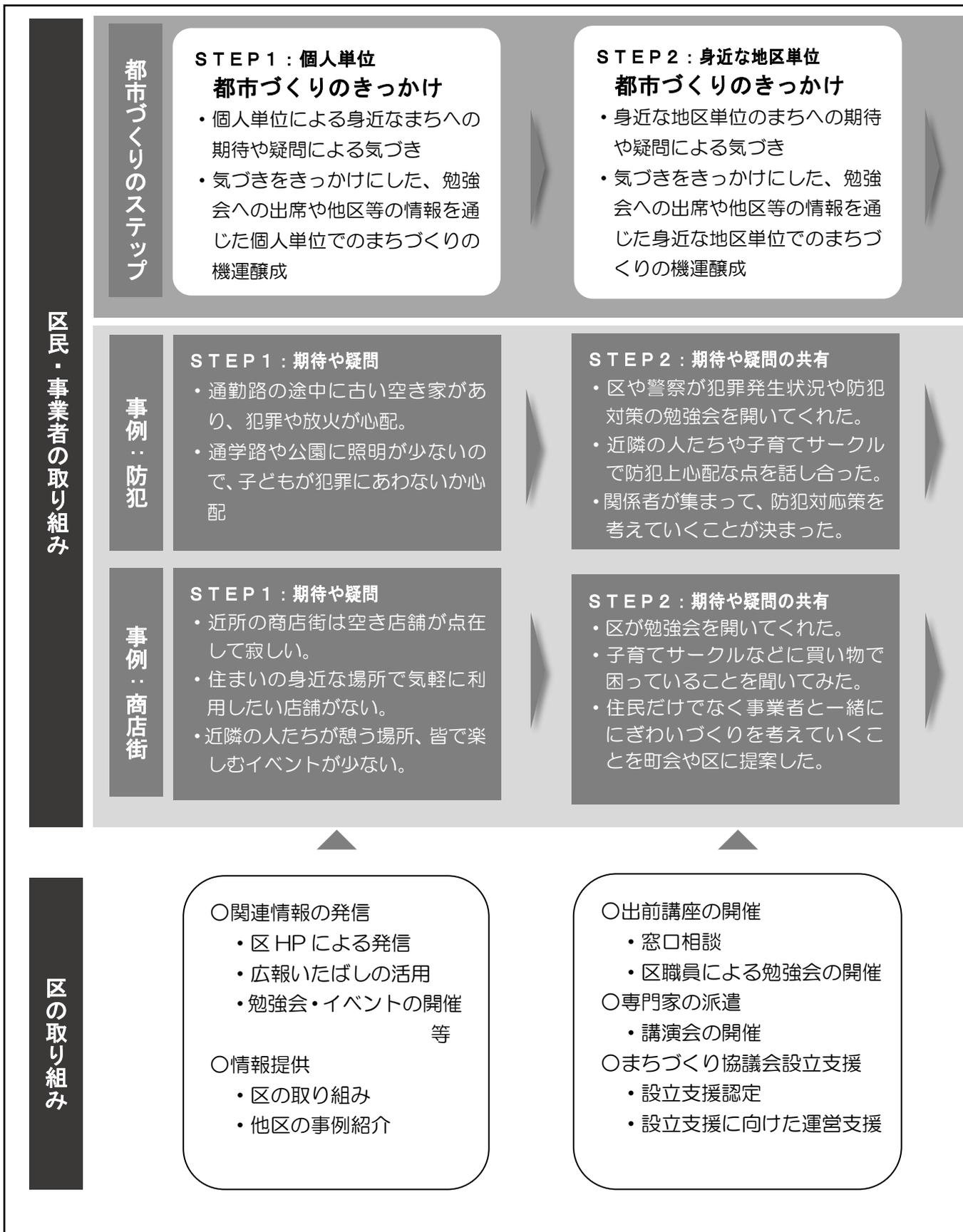
テナントモールのある貫通通路



マンション開発に伴う提供公園と防災倉庫

○区民が主体となった都市づくりのイメージ

区は、区民等が生活の中での小さな気づきをきっかけにした都市づくりへのつながりを期待し、区民が主体となり進められる都市づくりやテーマ別に進められる都市づくりのイメージをステップごとに示します。



**STEP 3 : 身近な地区単位
まちづくりプランの検討・共有化**

- 身近な地区の現状と課題の調査・共有化(まち歩き、勉強会)
- 身近な地区の将来像やその実現に向けた取り組み方針の検討
- 実現化手法の検討
- まちづくりプランの合意形成・共有化

**STEP 4 : 身近な地区単位
都市づくりの実践**

- 誘導型、事業型以外のまちづくりプランの実現に向けた取り組み
- 誘導型の取り組みと連携した事前協議の実施
- 事業型の取り組み 市街地開発事業
- 公共施設の活用

STEP 3 : 将来像の共有

- 区から派遣されたコンサルタントとまち歩きや勉強会を行い、近所の防犯上問題になる場所がはっきりした。
- 防犯カメラの設置が必要な場所や見回りルートを決めて安全に暮らせるまちについて意見交換し対応策としてとりまとめ、発表会を開催し、地域で共有した。

STEP 4 : 実現に向けた取り組み

- 区に空き家の所有者に対して管理の改善をしてもらうようお願いした。
- 防犯カメラや防犯灯を区の助成金を使って設置した。
- 近隣の人たちで見回りパトロールを交代で行っている。

STEP 3 : 将来像の共有

- 区から派遣されたコンサルタントと近隣住民アンケートや空き店舗の所有者にヒアリングを行い、地域で望まれるお店の種類や商店街が賑わうようなイベント、空き店舗の活用などについて意見交換し、今後の取り組みをとりまとめ、発表会を開催し、地域で共有した。

STEP 4 : 実現に向けた取り組み

- 1階への店舗の誘導やまちなみづくりのルールを提案し、地区計画が導入された。
- 区や商店街が連携して、住民が望むお店を空き店舗を活用して誘致している。
- 近隣の人たちが有志で空き店舗を使ってコミュニティカフェを運営している。

- まちづくり協議会の認定
 - まちづくり協議会の運営支援
 - コンサルタント派遣
 - まちづくりプランの作成
 - 合意形成支援
- 等

- まちづくりプランの実現に向けた活動の支援
- 都市計画提案制度の手続き
- まちづくりプランの実現に向けた取り組み
 - 誘導型の取り組み(開発行為の規制誘導等) 地区計画、景観形成重点地区 等
 - 事業型の取り組み 公共施設の整備 等
- 誘導型の取り組みと連携したまちづくり協議会との事前協議の位置づけ

○テーマ別に進められる都市づくりのステップイメージ

都市づくりのステップ

STEP 1：個人単位

都市づくりのきっかけ

- ・個人単位による身近なまちへの期待や疑問による気づき
- ・気づきをきっかけにした、勉強会への出席や他区等の情報を通じた一事業者単位でのまちづくりの機運醸成

STEP 2：身近な地区単位

都市づくりのきっかけ

- ・身近な地区単位のまちへの期待や疑問による気づき
- ・気づきをきっかけにした、勉強会への出席や他区等の情報を通じた身近な地区単位でのまちづくりの機運醸成

区民・事業者の取り組み

事例…工場（テーマ③）

STEP 1：期待や疑問

- ・工場や事業所が集積しており、操業に適した環境だと感じている。
- ・工場が撤退した後も工場が入るような継承維持を望む。
- ・工場跡地に規模の大きなマンションなどが建設されると、住環境や操業環境が悪化する恐れがある。

STEP 2：期待や疑問の共有

- ・区が勉強会を開いてくれて、住工共存している事例を紹介してくれた。
- ・近隣住民から今の環境であれば住み続けるが、今後、ひどい工場がでけると難しくなると意見を聞いた。
- ・事業者だけでなく近隣住民と一緒に地区の環境維持保全を考えていくことを区に提案した。

事例…景観（テーマ④）

STEP 1：期待や疑問

- ・石神井川沿いは春になると桜がきれい、桜の季節以外も誰もが歩いていて楽しい散歩道にならないだろうか。
- ・夜も明るいと安心して歩ける。
- ・石神井川を中心に地域交流が活発にならないだろうか。

STEP 2：期待や疑問の共有

- ・区に話を聞くと、この辺りは景観形成重点地区として指定され、良好な景観をつくる取り組みが進められていることがわかった。
- ・石神井川を中心として地域を盛り上げていくための石神井川の利活用を検討していくことを区に提案した。
- ・近隣の人からベンチ等の休憩スペースがあればとの声が多かった。

区の取り組み

○関連情報の発信

- ・区HPによる発信
- ・広報いたばしの活用
- ・勉強会・イベントの開催等

○情報提供

- ・区の取り組み
- ・他区の事例紹介

○出前講座の開催

- ・窓口相談
- ・区職員による勉強会の開催

○専門家の派遣

- ・講演会の開催

○まちづくり協議会設立支援

- ・設立支援認定
- ・設立支援に向けた運営支援

**STEP 3 : 身近な地区単位
まちづくりプランの検討・共有化**

- ・身近な地区の現状と課題の調査・共有化(まち歩き、勉強会)
- ・身近な地区の将来像やその実現に向けた取り組み方針の検討
- ・実現化手法の検討
- ・まちづくりプランの合意形成・共有化

**STEP 4 : 身近な地区単位
都市づくりの実践**

- ・誘導型、事業型以外のまちづくりプランの実現に向けた取り組み
- ・誘導型の取り組みと連携した事前協議の実施
- ・事業型の取り組み 市街地開発事業
- ・公共施設の活用

STEP 3 : 将来像の共有

- ・地域との親睦や交流の一環として工場見学を実施した。
- ・若手世代の事業者で集まり、相互に情報交換を行い、事業者同士のネットワークづくりに取り組んでいる。
- ・区から派遣されたコンサルタントと地域住民アンケートや事業者にヒアリングや意見交換し、今後の取り組みをとりまとめ、発表会を開催し、地域で共有した。

STEP 4 : 実現に向けた取り組み

- ・住工共存の基盤となる地域環境について、法的な担保をとるために地区計画の都市計画提案を行い、地区計画を定めた。
- ・新たな居住者や事業者に対し、地域の「住工共存」への思い等を事前に周知している。
- ・工場の敷地内で地域が交流できるイベントが定期的で開催されている。

STEP 3 : 将来像の共有

- ・石神井川を中心としたまちづくりを考えるため、同じ思いを持つ人たちとまちづくり協議会を立ち上げ、区に認定して貰った。
- ・区から派遣されたコンサルタントとまち歩きや近隣住民にアンケートを行った。
- ・まちづくり協議会で検討を進め、石神井川沿いの散歩道の整備方針を策定した。

STEP 4 : 実現に向けた取り組み

- ・石神井川沿いの散歩道の整備方針を区に提案し、ベンチを設置してもらった。
- ・石神井川沿いをLEDでライトアップし、イルミネーション等の演出を行った。
- ・地域ルールでフラワーポットを設置し、子どもの登下校時に水やり等と併せて、子供たちの見守り活動を行っている。

- まちづくり協議会の認定
 - まちづくり協議会の運営支援
 - コンサルタント派遣
 - ・まちづくりプランの作成
 - ・合意形成支援
- 等

- まちづくりプランの実現に向けた活動の支援
- 都市計画提案制度の手続き
- まちづくりプランの実現に向けた取り組み
 - ・誘導型の取り組み（開発行為の規制誘導等）
地区計画、景観形成重点地区 等
 - ・事業型の取り組み
公共施設の整備 等
- 誘導型の取り組みと連携したまちづくり協議会との事前協議の位置づけ

3 施策・事業の計画的な推進

3-1 庁内横断的な都市づくりビジョン関連施策・事業の連携

- ・ 庁内横断的な都市づくりの取り組みを効果的かつ円滑に進めるため、調査、計画立案、事業実施等の各段階において連絡調整会議等の協議・調整を図る場を設けます。

3-2 都市づくりの達成状況の評価や進行管理方式の確立

- ・ 都市づくりビジョンで位置づけた施策や事業については、6つのテーマ別に指標を設定し、施策指標を活用しながら都市生活の変化を確認し、望ましい都市生活の姿の達成状況の評価することにより、施策の見直し等を行います。
- ・ 区民に対して、6つのテーマごとに達成状況を伝えることで、都市生活の変化をわかりやすく伝えることができ、「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまちの実現につなげます。
- ・ 各テーマの指標の目標値は、計画期間とした板橋区基本構想見直しとなる平成 37 年（2025 年）頃に達成すべき目標を設定します。

(1) 6つの各テーマにおける指標設定

各テーマにおける指標については、以下のものが考えます。

共通テーマ 協働とマネジメントが進んだまち

- ・ 過去 1 年間の地域活動等への参加状況（高齢者）【施策指標※】
- ・ ユニバーサルデザインの取り組みが進んでいると思う区民の割合【施策指標※】
- ・ まちづくり協議会等の団体数
- ・ まちづくり協議会等に出席した人数
- ・ まちづくりプランに基づく、まちづくり協議会等による事業実施状況

テーマ① 駅を中心とした利便性の高いまち

- 都心、副都心方面への移動が便利なまち
 - ・ 電車やバスが便利に利用できると感じる区民の割合【施策指標※】
 - ・ 駅までのアクセス満足度
 - ・ 公共交通サービスのカバー率（駅 500m 圏及びバス停 300m 圏）
- 駅周辺に日常生活に必要な施設が充実し、多様な働く場のあるまち
 - ・ 駅〇〇圏内の子育て支援施設、公共施設、生活利便施設のカバー率
- 区民同士や区民と観光客、事業者等の多様な交流がうまれるまち
 - ・ 区民の商店街イベント事業への参加者延人数【施策指標※】
 - ・ 観光入込客数
- 区の顔、地域の顔となる街並み・景観が整ったまち
 - ・ 景観形成重点地区の目標数に対し指定した割合【施策指標※】
 - ・ 建築物等がまちなみに調和して美しいと感じられる
- 防犯対策が進み安心して買物、駅利用ができるまち
 - ・ 自転車駐輪場収容台数に対する放置自転車台数の割合【施策指標※】
 - ・ 駅〇〇圏内の犯罪認知件数

- 災害時の安全対策、帰宅困難者対策が進んだまち
 - ・帰宅困難者受け入れに関する協定締結事業所数

テーマ② ライフステージにあわせて住み続けられるまち

- 若者の定住が進み活気のあるまち
 - ・20歳代・30歳代の定住意向（区民意識意向調査【施策指標※】）
 - ・30歳代・40歳代の社会増減数⇒30歳代・40歳代の転出者数
- 子育て支援・教育（通学）環境が充実したまち
 - ・保育園の待機児童数【施策指標※】
 - ・出生率
 - ・あいキッズ利用者の満足度【施策指標※】
- ライフステージに応じた住替え（住まい）ができるまち
 - ・高齢者が入居しやすい賃貸住宅戸数【施策指標※】
 - ・賃貸住宅・分譲住宅の空き家率（住宅・土地統計調査）
- 歩いて楽しい、外出が楽しい環境があるまち
 - ・歩道整備率
 - ・公園・緑地の充足率（各公園の誘致圏域のカバー率）
- 子どもや高齢者の安心できる居場所があるまち
 - ・（仮称）生涯学習センター利用者数【施策指標※】
 - ・あいキッズ利用者の満足度【施策指標※】（再掲）
- 健康づくり、手軽にスポーツができる環境があるまち
 - ・週1回以上スポーツを行っている区民の割合（スポーツ実施率）【施策指標※】
- 地域包括ケアシステムが構築され安心して住めるまち
 - ・地域包括支援センター職員一人当たり65歳以上の高齢者数【施策指標※】
- 犯罪の少ない安心して過ごせるまち
 - ・刑法犯罪発生認知件数

テーマ③ 産業の力を活かして育てるまち

- 次世代を牽引する新たな産業が生まれるため、既存事業者の成長、新たな担い手の立地、事業者間の連携、産学公によるイノベーションの創出など多様なものづくり主体が高度に集積しているまち
 - ・区内産業の新規立地数
 - ・製造品出荷額等（工業統計調査）の23区中順位【施策指標※】
- 中小工場がまとまった操業環境の保全、居住環境と操業環境に配慮した土地利用の誘導など、住・工の共存・調和が図られているまち
 - ・事業所数
 - ・工場由来の公害苦情件数
- 事業見学やものづくり体験、近代化遺産、産業メッセ等の産業観光によるにぎわい・交流のあるまち
 - ・産業観光による入込客数

テーマ④ 地域の個性を活かした環境・文化を創造するまち

- 水と緑と生物とのふれあい、体験する機会が充実しているまち
 - ・公園・緑地の充足率（各公園の誘致圏域のカバー率）（再掲）
- 歴史の継承・芸術・文化の都市づくりが進んでいるまち
 - ・文化財を活用した事業への参加率【施策指標※】
 - ・過去1年の間に文化芸術にふれた区民の割合【施策指標※】
- 板橋固有の地域資源を活かした、地区の個性があらわれた街並み・景観
 - ・景観形成重点地区の目標数に対し指定した割合【施策指標※】（再掲）
 - ・建築物等がまちなみに調和して美しいと感じられる（再掲）
- 土とのふれあい、農・食を介した交流（都市農業）の場が充実したまち
 - ・区民農園用地面積【施策指標※】（再掲）
 - ・過去1年間に区内の農業にふれた（農業まつり参加、区内農産物消費、区民農園活用、収穫体験参加等）区民の割合【施策指標※】
- 観光客と交流のあるまち
 - ・観光入込客数

テーマ⑤ 甚大な災害にも強いまち

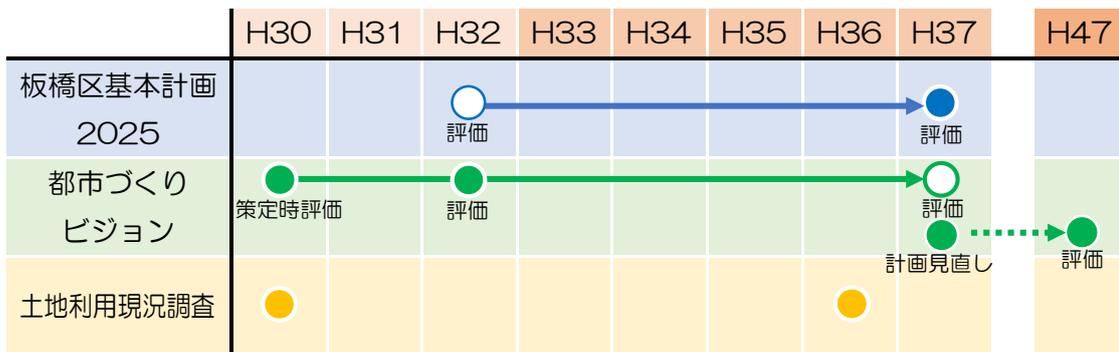
- 災害時の拠点・ネットワーク（避難所、避難経路、延焼遮断帯、緊急輸送道路）が整備されているまち
 - ・緊急輸送道路の不燃化率
- 災害に強い建物・都市基盤（減災）の整備が進んでいるまち
 - ・耐震化率・不燃化率【施策指標※】
- 災害対応力（避難、事業継続）が高いまち
 - ・BCP策定企業数
 - ・避難場所の認知割合
- 地域コミュニティと共助が実践され安心してくらせるまち
 - ・住民防災組織の防災訓練実施率【施策指標※】
- 事前復興（備えと訓練）に取り組んでいるまち
 - ・BCP策定企業数（再掲）

※「施策指標」とは、板橋区基本計画において設定している施策の進捗状況の把握や評価に適した施策ごとの成果指標です。

(2) 目標年度について

各テーマの目標値については、「板橋区基本計画 2025」において定められている施策指標が平成 37 年度(2025 年度)を目標年次に行っていることから、平成 37 年度(2025 年度)を目標として評価するとともに、計画見直しに併せて将来像として見据えている概ね 20 年後の平成 47 年(2035 年)頃の目標を新たに設定します。

また、土地利用現況調査等の都市計画に関する調査にあわせて、適時評価を行います。



図：都市づくりビジョンの評価スケジュール

3-3 都市づくりを評価する組織づくり

- ・都市づくりビジョンに設定した各テーマの指標を基に、都市づくりを評価し、推進するための庁内組織を設けます。
- ・評価結果に基づくPDCAサイクルを機能させ、施策の改善を図り、その取り組み内容は広く公表していきます。

参考資料



参考資料 追加予定

用語説明



用語説明 追加予定