

都市計画に関する基本的な方針（第四次都市計画マスタープラン）

板橋区都市づくりビジョン

改定骨子案

第 1 章 板橋区都市づくりビジョンの位置づけと役割・計画期間 2

1 板橋区都市づくりビジョンの位置づけ

2 計画の役割

3 計画期間

第 2 章 板橋区都市づくりビジョンがめざすこと 3

1 板橋区の都市計画マスタープランの進化

2 都市づくりの『ネクストステージ』

第 3 章 都市づくりの新たな潮流 4

第 4 章 板橋区の魅力・つよみ と 都市づくりの現状・課題 6

1 東京圏における板橋区

2 “生活の舞台”としての板橋区の魅力・つよみ

3 “ひとの活動”としての板橋区の魅力・つよみ

4 生活者としてのひとの動き（人口動向・将来動向）

5 板橋区における都市づくりの課題

第 5 章 将来都市ビジョンと都市づくりの方針 10

1 将来都市ビジョン（めざすまちの姿）の方向性

2 将来都市構造

3 都市づくりの方針

参考資料 12



令和 6 年 9 月
板 橋 区

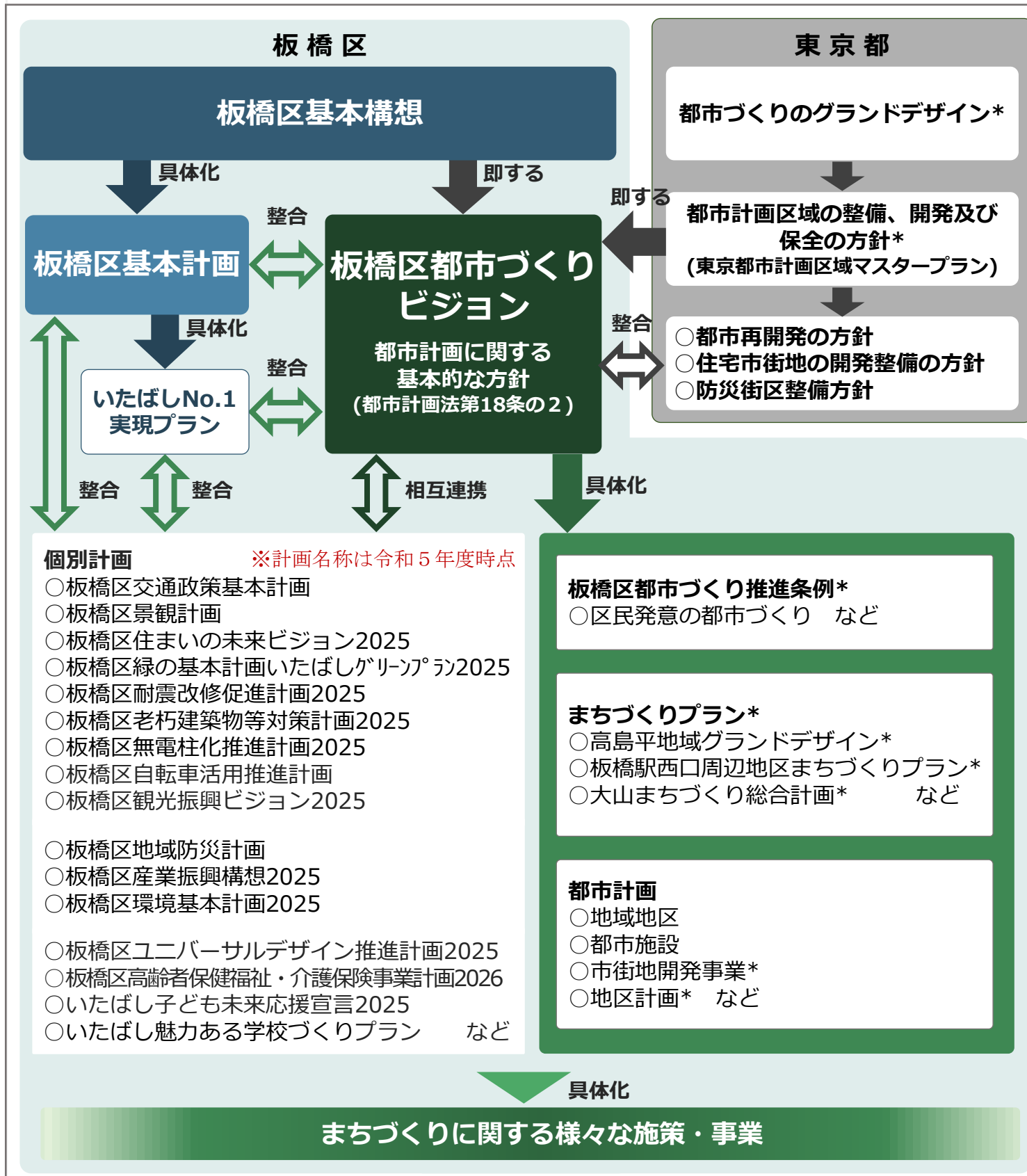
※章立ては、改定骨子の構成です。

計画本編では変更の可能性があります。

※本文中に「＊」のある単語は、p12～13に用語説明があります。

1 板橋区都市づくりビジョンの位置づけ

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。）は、東京都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東京都市計画区域マスタープラン）や板橋区基本構想に即した、**都市計画法第18条の2に定められた「区市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」**です。

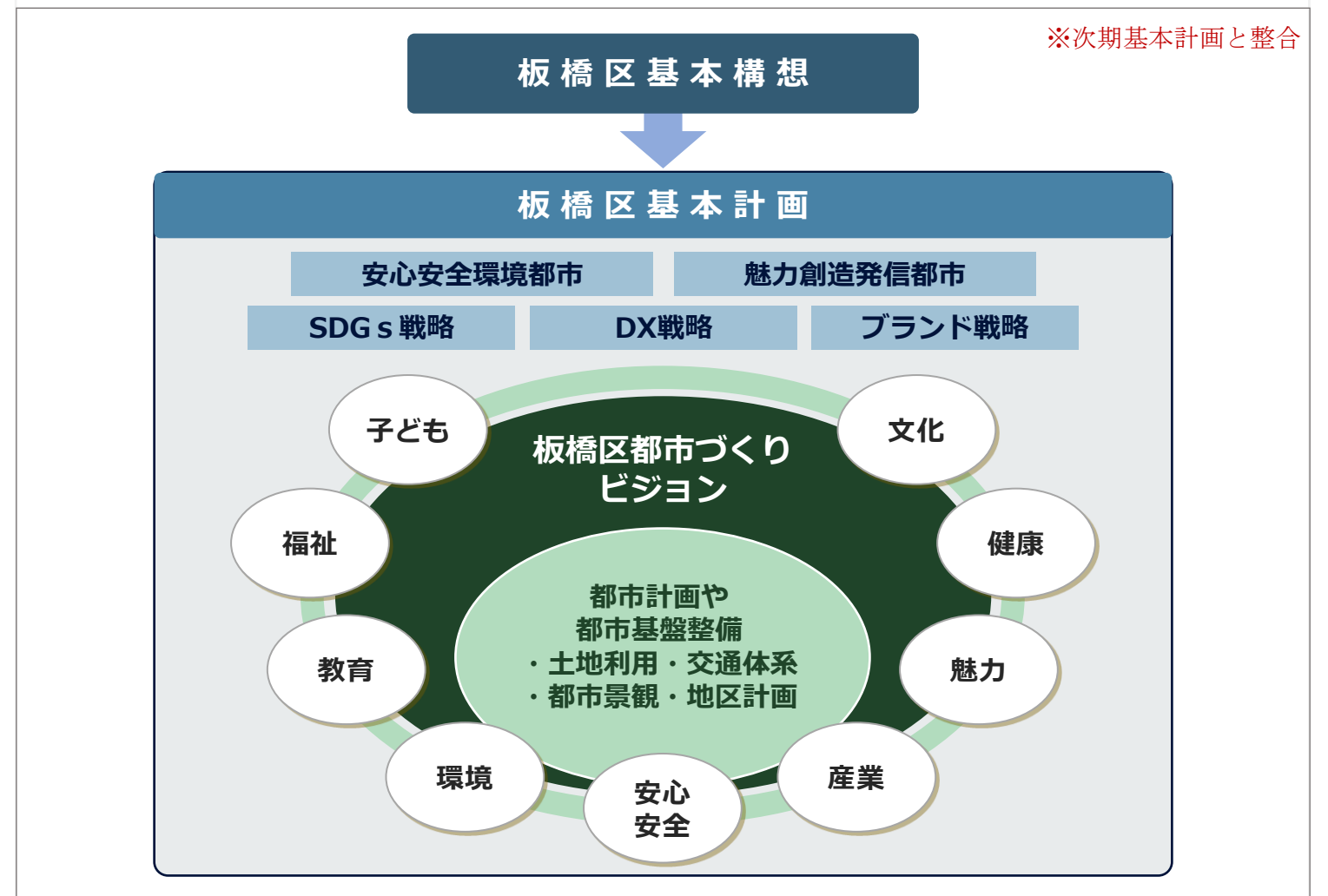


2 計画の役割

都市づくりビジョンは、板橋区基本構想に即し、中長期的な視点に立った板橋区の将来都市構造を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を示すものです。

東京都や区の個別計画などとも連携を図り、**防災や環境、産業など、施策を展開するにあたっての都市づくり分野のガイドラインとしての役割**を担うとともに、**多様な主体による協働のまちづくりを推進するための指針としての役割**を持っています。

また、人口減少社会の到来や、自然災害の激甚化、脱炭素社会*への移行、ポストコロナ時代など、板橋区を取り巻く状況が大きく変化し、都市の抱える課題がより複雑化する中、持続可能な都市づくりを進めるために、**従来のハード的な都市整備分野のみならず、社会的課題を含めた子育てや健康、福祉などのソフト的な施策との連携が重要**となっています。



3 計画期間

都市づくりビジョンは、第四次の都市計画マスタープランとして策定し、計画期間は、**令和8（2026）年度から「板橋区基本構想」改定まで**とします。

長期的には概ね20年後を見据えた、次世代に継承する魅力・価値を創造していきます。

1 板橋区の都市計画マスタープランの進化

板橋区では、平成元（1989）年に「まちづくりいたばし21（板橋区市街地整備方針*）」を策定して以降、時代の要請に応じて都市計画マスタープランの考え方を進化させながら、都市づくりを展開してきました。

ステージ 0	平成元（1989）年3月 まちづくりいたばし21 板橋区市街地整備方針	主要幹線道路整備に伴う沿道まちづくりと まちの防災性向上への取組の進展
ステージ 1	平成10（1998）年7月 いたばしタウンプランニング21 板橋区都市計画マスタープラン（第1次）	防災まちづくりのさらなる進展と 景観まちづくりのはじまり
ステージ 2	平成23（2011）年3月 板橋区都市計画マスタープラン （第2次）	コンパクトシティ*構想と エリア別まちづくり方針による都市誘導



平成30（2018）年3月

板橋区都市づくりビジョン
都市計画マスタープラン（第3次）

都市生活の質の向上をめざし、
駅を中心とした個性ある拠点形成と
ネットワーク型集積都市への転換

将来像 「東京で一番住みたくなるまち」として評価されるまち

▶ 拠点形成の中核となる事業推進／官民連携都市づくりの進展

- 板橋区都市づくり推進条例の制定
- ・区民発意による都市づくりの促進制度
 - ・大規模土地取引行為に係る事前届出制度

- まちづくりプランの策定

- ・高島平地域都市再生実施計画
- ・高島平地域交流核形成まちづくりプラン など

- 景観形成重点地区の指定

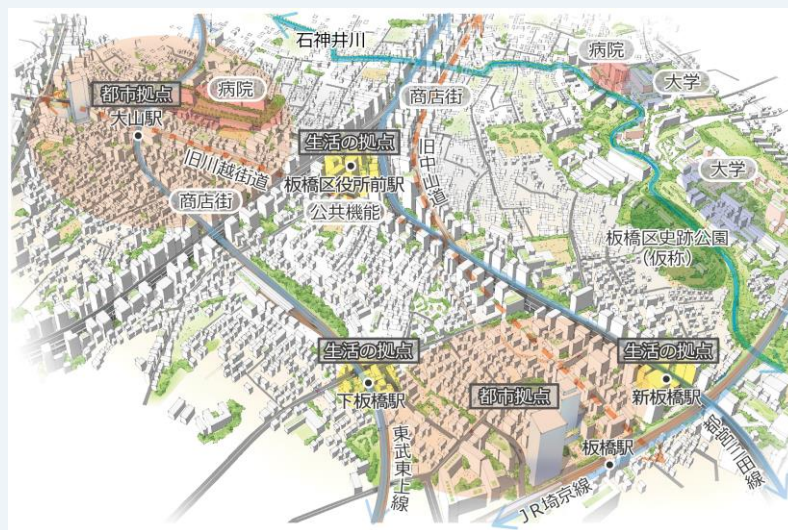
- ・板橋宿不動通り地区

- 特別工業地区*の見直し

- ・都市型産業育成地区

- 市街地再開発事業の推進

- ・上板橋駅南口駅前東地区
- ・上板橋駅南口駅前西地区
- ・大山町クロスポイント周辺地区
- ・板橋駅板橋口地区
- ・板橋駅西口地区
- ・大山町ピッコロ・スクエア周辺地区



ネットワーク型集積都市の市街地像（都市機能中枢域）

2 都市づくりの『ネクストステージ』

本計画においても、板橋区基本構想がめざす将来像を実現するため、都市づくり分野が貢献する将来都市ビジョンの方向性を示し、以下に示す3つの視点から板橋区の都市づくりを『ネクストステージ』へと進化・深度化させていきます。

都市づくりの新たな潮流
【第3章】

人口減少社会を見据え、活力を維持する“持続可能な都市”へ
“ひと中心”であることが、より一層重視される都市へ

板橋区の魅力・つよみと
都市づくりの現状・課題
【第4章】

“生活の舞台” “ひとの活動”としての板橋区の魅力・つよみ
板橋区の都市づくりの現状・課題

将来都市ビジョンと都市づくりの方針【第5章】

将来都市
ビジョン
の方向性

板橋区の都市づくりを『ネクストステージ』へ
―「東京で一番住みたくなるまち」のさらなる進化・深度化―

持続可能な未来を“ひと”と“みどり”とともにつなぐ都市づくり

選ばれるまちを実現する
ブランド形成

脱炭素に貢献する
都市の形成

安心安全でしなやかな
都市の形成

将来
都市構造

板橋区をつよみを発展させる「ネットワーク型集積都市」の実現

- 視点1 “持続可能な社会” “ひと中心の社会”を捉え、
区民の「都市生活の質」を向上させる
- 視点2 地域資源や公共資源を活用し、“生活の舞台”である
地域の「ポテンシャル」を最大限に発揮させる
- 視点3 多様なひとのくらしを豊かにする“ひとの活動”を磨き
板橋区の「ブランド価値」を輝かせる

将来都市ビジョンの実現のため、先導して都市づくりを展開するエリア

都市づくりの方針（分野別＋分野を超えた連携）

エリア別の都市づくりの方針
8エリアにおける都市づくりの展開

都市づくりの推進
都市づくり・マネジメント手法の確立

ネクストステージのさらにその先では、
『先導して都市づくりを展開するエリア』の都市づくりの効果を
板橋区全域に波及・展開

ステージ
3

※「*」は、p12～13に用語説明があります。

人口減少社会を見据え、活力を維持する“持続可能な都市”へ・・・

“ひと中心”であることが、より一層重視される都市へ・・・

選ばれるまちの形成

今後、人口がピークを迎え、減少傾向に転換していく社会では、様々なひとから**選ばれるまち**となるよう、**都市の魅力・つよみを活かすブランド戦略が重要**となります。

また、**限られた財源**で少子高齢化によるニーズ変化などに対応しつつ、**地域資源や公共空間、公共施設などを活かして定住や交流、地域活力の維持・増進、生活圏の魅力創造**を図り、より豊かな生活圏を形成していくことが求められます。

歩いてくらしやすい、愛着ある日常生活圏の魅力創造

■ウォーカブルなまち

道路や河川沿いの空間、公園・広場などの公共空間（官）や、オープンスペース（民）が連続して、「**居心地がよく、歩きたくなる空間**」を創出していくことが、まちの回遊性・滞留性とともに、にぎわい・活力創出のうえで重要になっています。

■駅周辺の地域特性を活かした魅力創造

鉄道駅間で連携・協調した都市機能*（福祉、子育て支援、買い物などの生活支援機能）の集積、相互補完を図ることで、**駅周辺の地域ごとの個性を活かした魅力創造**や、**沿線のまちとしての一体的なブランド価値創造**を展開することが期待されています。

■くらしの中でのウェルビーイング*

ライフスタイルに応じて、心身が健康で社会的にも満たされる都市が求められており、**くらしの中で健康を維持しながら幸福感を感じられる**ような豊かで多様な魅力ある都市空間・ネットワークづくり、魅力創造活動の展開、などが求められています。



出典：まちなかウォーカブル推進プログラム（国土交通省）

ポストコロナ時代の価値観の変化

■日常生活様式やワークスタイル、ひと・モノの移動スタイルの変化

コロナ禍を経て、テレワークの進展（自宅や自宅付近のコワーキングスペースの利用など）や、ネット販売市場の拡大など、オンラインでの仕事や買い物などが一般化しており、**都心と周辺区部、自宅と周辺のまちの関係性、ひと・モノの移動の仕方**にも変化が見られます。

また、ライフ・ワークスタイルの変化とともに、**自宅や職場付近の屋外空間の価値**が見直され、公園などの公共空間や民有地のオープンスペースなどにカフェの併設やイベント利用されるなどして、**心地よい居場所として多くのひとが活用し、滞留する**ようになってきています。

こうした空間で多様なひとが出会い、新たな活動を起こすことでまちの魅力創造につながっています。



仮イメージ

※「＊」は、p12～13に用語説明があります。

今後、人口減少に転換していく時代では、多様なひとが住み、働き、訪れ、滞在・活動する**魅力と活力のある、持続可能な社会**をめざしていくことが求められます。

また近年では、ひとが心地よく安心・安全に過ごし、その**回遊や滞留、活動が、まちの新たな文化や魅力を創造し、身近なまちへの愛着が深まる**ような「**人間中心**」のまちのあり方が求められています。

激甚災害・複合災害、気候変動への備え

首都直下地震の切迫性が指摘されているなか、近年では、全国的に大規模な風水害や土砂災害が頻発化・激甚化しており、**複合的な災害リスクへの備えや避難対策、事前復興**などの取り組みを進めていくことが求められています。また、気候変動により夏季に災害級の暑さが続いており、**暑熱対策も重要**とされています。

強化に向けて2040年代にめざす東京の姿 各危機に対し強化されている姿

- ・**激甚化する風水害**から都民を守る
- ・大地震でも「**倒れない・燃えない・助かる**」まちをつくる
- ・**噴火**が起きても都市活動を維持する
- ・災害時の**電力・通信・データ不安**を解消する
- ・**感染症**にも強いまちをつくる



出典：TOKYO強化RPROJECT upgrad I（東京都／令和5年12月）

脱炭素社会・カーボンニュートラル*の実現・グリーンインフラ*の取組

わが国では、2050年までにカーボンニュートラルをめざすことを宣言しており、「**まちづくりのグリーン化**」を総合的に進めることが求められています。また、都市・経済の成長から、自然豊かな良好な環境で健康にらせる社会が再評価され、**ひとと自然がよりよく関わることでできる緑と水の豊かな生活空間**の形成が重要となっています。そのため、生物多様性を考慮しつつ、緑や水辺などの自然環境を活かして、多様な主体の連携の下、**快適な都市環境の形成**や**地域活性化、防災・減災**などの社会的課題の解決につながる取組が求められています。



出典：グリーンインフラ実践ガイド（国土交通省／令和5年10月）

次世代技術の社会実装*に向けた様々な挑戦

■ Society5.0で実現する社会*を見越した都市機能・都市基盤*

現実空間における実証実験などを通じて、グリーンスローモビリティ（低速の電動車による移動サービス）や自動運転、ドローン配送などの新しい都市サービスの社会実装が進展しています。ICT*などの新技術によって、境目のない**シームレスな都市サービス**がくらしの利便性を向上させています。都市づくりにおいても、**新技術の社会実装に対応した都市機能・都市基盤の再編・整備**が求められています。

■スマートシティ*・デジタルトランスフォーメーション（DX）*

都市のスマート化（スマートシティ）の推進による、**エネルギーの効率的利用**や大規模災害に備えた**事前復興準備、柔軟な公共空間活用**などが期待されています。また、**社会課題解決や都市活動の効率化・最適化を進めるDX**の取組が進んでいます。

1 東京圏における板橋区

東京の都市構造にとって重要な地形、みどり、水の骨格軸

板橋区は東京都区部の北西部に位置し、地形は、武蔵野台地と荒川低地によって構成されています。その境目には、北区へと続く板橋崖線*（崖地）が連なり、みどりの骨格を形成しているほか、荒川・新河岸川・石神井川・白子川が周辺区市（練馬区・北区・和光市など）へと続く水辺の軸を形成しています。

様々な方面・地域を結びつける広域交通ネットワーク

主要なターミナル駅である池袋に近接しており、環状七号線より内側には、5つの鉄道駅（板橋駅・下板橋駅・大山駅・新板橋駅・板橋区役所前駅）が近距離に集まっています。

このエリアを扇の要として、JR埼京線、都営三田線、東武東上線が放射状の都市軸を形成しています。

また、区内には、環状六・七・八号線や、国道17号線（中山道）、国道254号線（川越街道）、首都高速5号線など、東京の大動脈となる道路が通っており、中央環状線や外環道へのアクセス性、物流の利便性も高くなっています。



図表：三環状道路ネットワーク図
出典：東京都ホームページ「三環状道路」（平成H30.6.2時点）

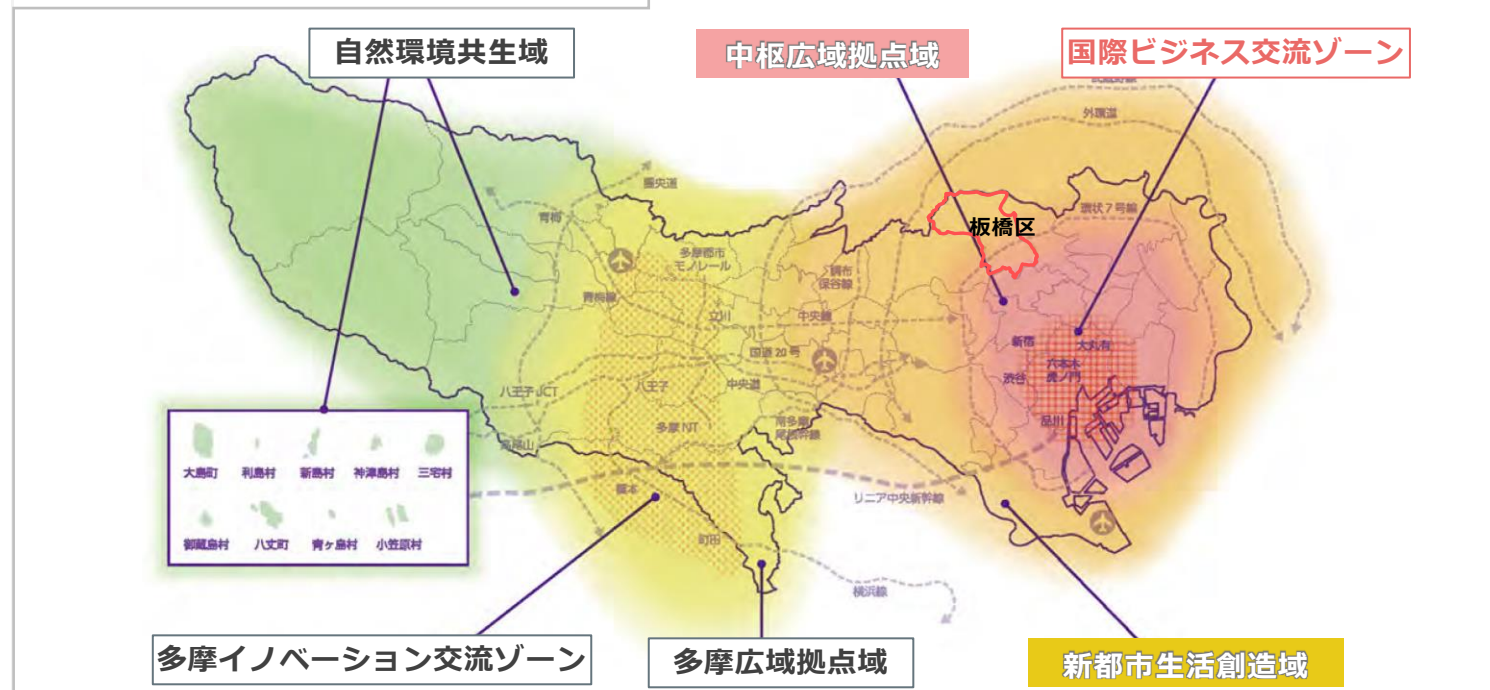
東京都都市づくりのグランドデザインでの板橋区の位置づけ

中枢広域拠点域 (環7南エリア)

高密度な道路・交通ネットワークを生かして、複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流により新たな価値を生み続けていく地域

新都市生活創造域 (上記以外の板橋区のエリア)

駅を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに、木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれたゆとりのある市街地が形成され、子供たちが伸びやかに育つことができる快適な住環境を再生・創出していく地域



図表：東京都の4つの地域区分と2つのゾーン

出典：都市づくりのグランドデザイン（東京都／平成29年9月）

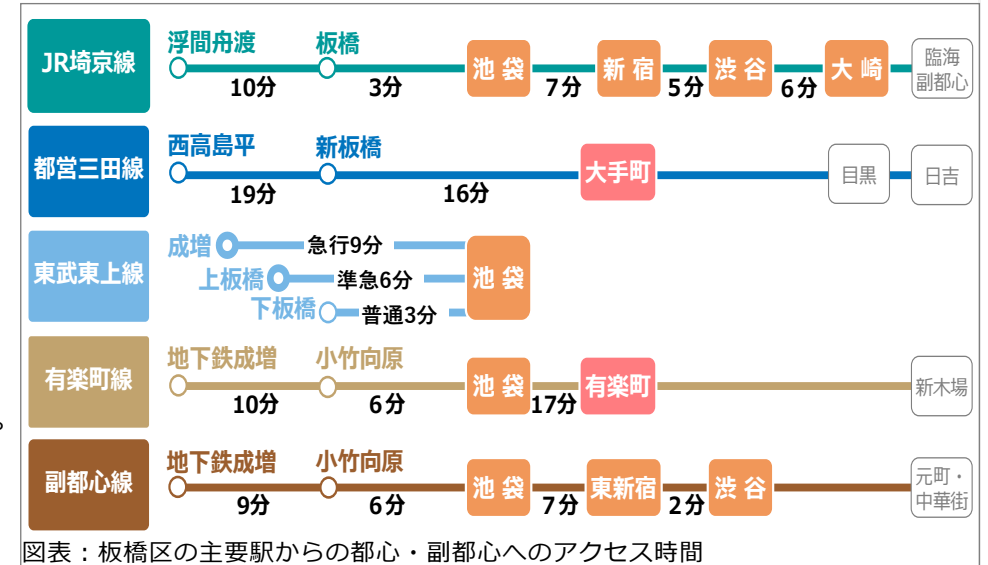
手頃感のある住宅と

都心へのアクセス性

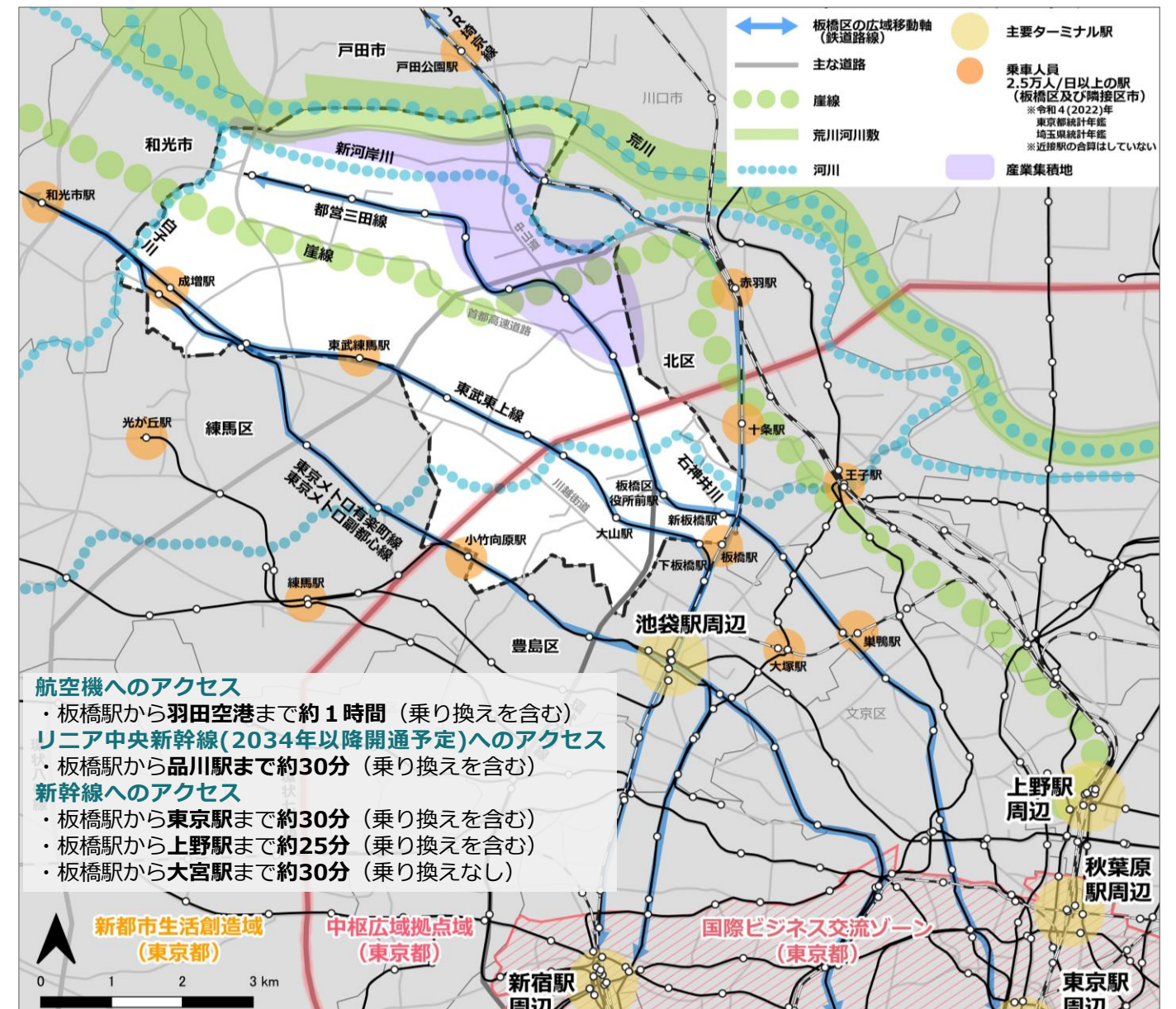
令和5年度都市づくりビジョンアンケートによると、板橋区を居住地として選んだ理由としては、東京都区部の西側では比較的地価水準が低く、不動産価格や家賃の手頃感があること、あわせて、都心や池袋・新宿方面へのアクセス性が良いことが多く挙げられている。

東京都区部有数の産業都市

板橋区においては、東京都区部の内陸部では唯一、工業専用地域を有しており、操業環境が良好なまとまった工業用地があり、東京都23区内で製造品出荷額が第3位で、光学・精密機器、印刷、鉄鋼、化学工業を中心としたものづくり企業の都内有数の集積地となっています。



図表：板橋区の主要駅からの都心・副都心へのアクセス時間



航空機へのアクセス

・板橋駅から羽田空港まで約1時間（乗り換えを含む）

リニア中央新幹線（2034年以降開通予定）へのアクセス

・板橋駅から品川駅まで約30分（乗り換えを含む）

新幹線へのアクセス

・板橋駅から東京駅まで約30分（乗り換えを含む）

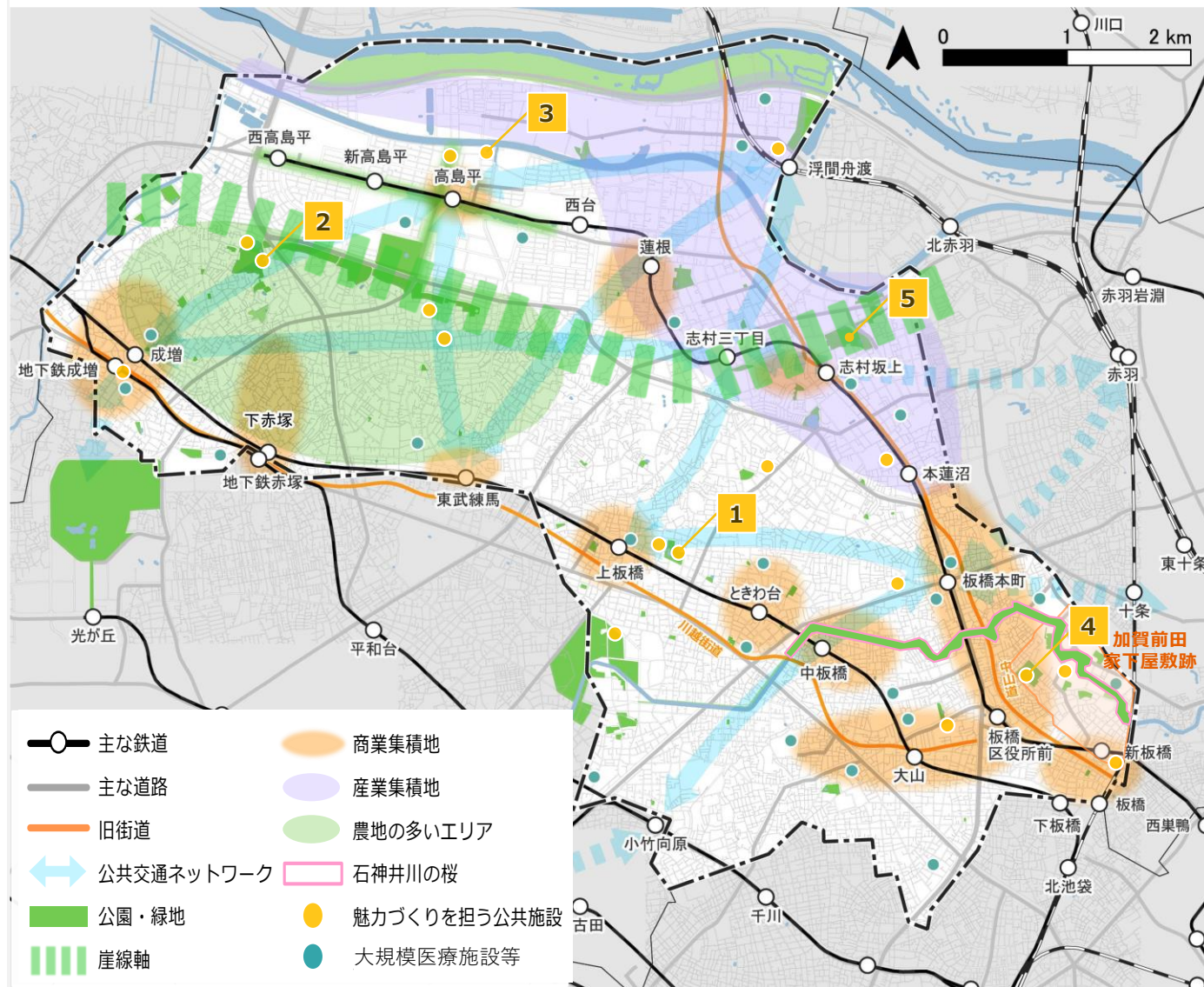
・板橋駅から上野駅まで約25分（乗り換えを含む）

・板橋駅から大宮駅まで約30分（乗り換えなし）

図表：板橋区と周辺区市、都心部とのネットワーク

2 “生活の舞台”としての板橋区の魅力・つよみ

板橋区に住んでよかった、住み続けたいと思ってもらえる満足度の高いまちを実現するためには、板橋区の持つ現状の魅力・つよみを認識し、それらを活かした板橋区独自のブランド価値を高めていく取り組みを進めていく必要があります。ひとの“生活の舞台”として、区には以下の都市空間の魅力・つよみがあります。



交通利便性の高い公共交通（鉄道・バス）

都営三田線や東武東上線、JR埼京線、東京メトロ有楽町・副都心線が運行しており、それぞれの路線間の距離は最大でも2.3kmであり、**区内のほとんどの地域は徒歩15分圏内に駅が立地**しています。
バス路線も充実しており、鉄道駅間のアクセス性が高いです。

個性豊かな商店街

江戸時代に整備された**中山道（板橋宿）**や**川越街道（上板橋宿）**の宿場町として繁栄し、鉄道整備などとともに、駅前や旧街道沿いを中心とした**商店街**が形成されており、生活の拠点となっています。



充実した医療施設

大規模医療施設が複数立地しており、**病床数も都内トップクラス**で区民の安心安全の拠点となっています。



江戸近郊の農村の面影を残す農業（農地）と近代以降の産業

江戸近郊の農村（赤塚・徳丸・志村）から今に残された**都市農地**が、暮らしにうるおいを与えています。
 また、加賀藩下屋敷における近代工業から発展した**ものづくり産業**（光学・印刷など）が区内有数の産業集積地の中核をなしています。



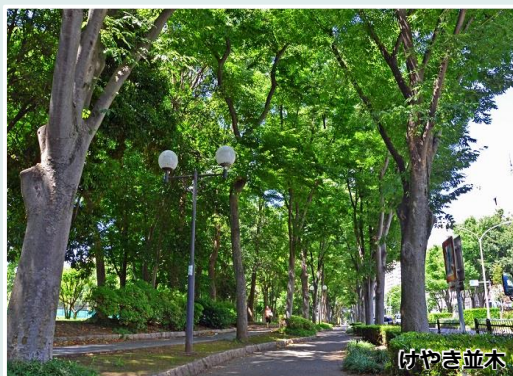
学べる・遊べる・体験できる公共施設

歴史・文化・スポーツ・アート・絵本・生物・自然など、多様な分野の体験を通じて**感性を醸成できる公共施設**が身近な生活圏に充実しています。



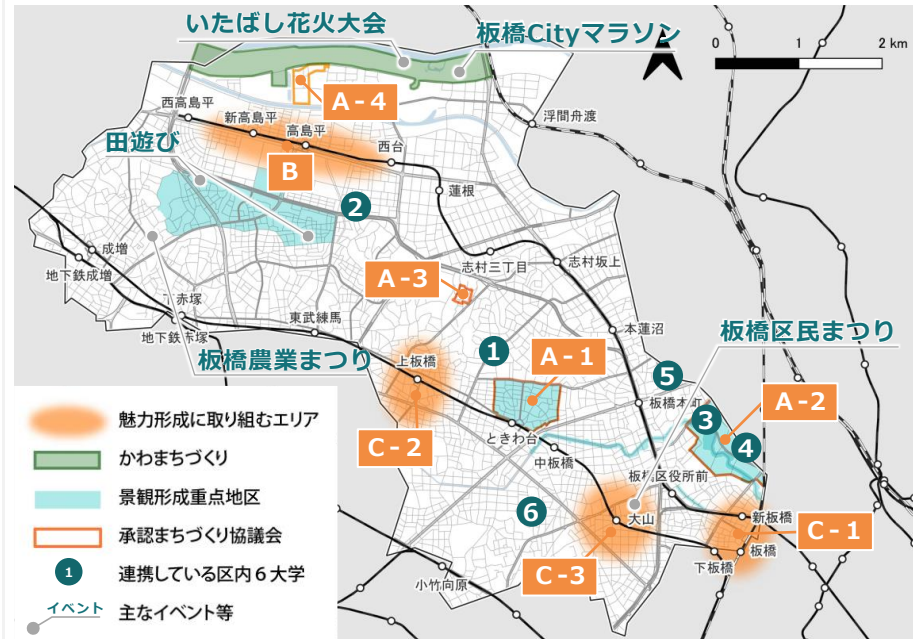
豊かな自然環境

崖線沿いの樹林地や**石神井川の桜並木**、街路樹を中心とした**緑道**を中心に**歴史的背景のある豊かな自然環境**が保全されています。崖線下の湧水や石神井川、荒川などの**豊富な水資源**を有しています。



3 “ひとの活動”としての板橋区の魅力・つよみ

板橋区は、区民、地域活動団体、事業者、大学・学生など、多様なひとが、様々なスタイルで以下のような都市の魅力を高める活動に取り組んでいます。また、地域の様々な資源や魅力を体験でき、くらしの豊かさやまちの活力を高めるコンテンツや、板橋区が先駆けとなっている取組も多彩にあります。区内で進展する都市づくりのさらなる推進や、地域の個性や特徴を際立たせるためには、多様な“ひとの活動”を“生活の舞台”に織り込み育んでいくことが必要です。



学生・若者が活躍 区内6大学と板橋区の連携

- ① 淑徳大学 ② 大東文化大学
- ③ 帝京大学
- ④ 東京家政大学・東京家政大学短期大学
- ⑤ 東洋大学 ⑥ 日本大学医学部



板橋区のブランドを形成しているイベント

板橋区の地域の資源や魅力を体験できる多彩なイベントが開催されています。いたばし花火大会、板橋区民まつり、板橋農業まつり、板橋Cityマラソンなど



板橋区の先駆的な取組

SDGs 未来都市*／絵本のまち板橋*（令和4(2022)年5月）
板橋区は「絵本のまち」を軸に、交流とにぎわい・子育てしやすい環境を創出することによって、若い世代の定住化促進と、いつまでも元気に活躍し、学びとみどり豊かな環境を創造しながら未来へ継承し続けるまちの実現をめざしています。



かわまちづくり

板橋区では、防災まちづくりの要素にプラスして、荒川河川敷の原風景の魅力を最大限に引き出し、交流人口の増加やにぎわいの創出につながる取組がはじまります。



板橋区の都市の魅力を高める活動団体

- A-1** ときわ台しゃれまち協議会
- A-2** 加賀まちづくり協議会
- A-3** 中台二丁目北地区まちづくり協議会
- A-4** 新河岸二丁目工業地域まちづくり協議会

- B** アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）*

駅前拠点の整備・連鎖的都市再生・公共用地再整備が進むなか、未来指向で多様な主体が将来ビジョンエリアを共有し、まちのリデザインを「民×学×公連携のプラットフォーム」で展開



自主的な都市づくりを行うまちづくり協議会*が、地区独自の都市形成を図るため、開発協議などに取り組んでいます。

（板橋区都市づくり推進条例に基づく「承認まちづくり協議会」）



- C-1** （仮称）板橋駅西口周辺まちなかプラットフォーム
未来をつくるアイデアを考えるワークショップが発展し、板橋駅西口の未来とにぎわいづくりを検討・実践

- C-2** かみいた南未来会議
上板橋駅南口の駅前空間について、みどり豊かで多様な世代が交流できるような駅周辺の将来像を検討

- C-3** 大山駅周辺のエリアマネジメント

板橋区らしい街並み・景観形成

板橋区景観計画*に基づき、地区の特性や資源を活かした板橋区らしい街並み・景観形成に取り組んでいます。



4 生活者としてのひとの動き（人口動向・将来動向）

(1) 東京圏の人口動向・将来動向

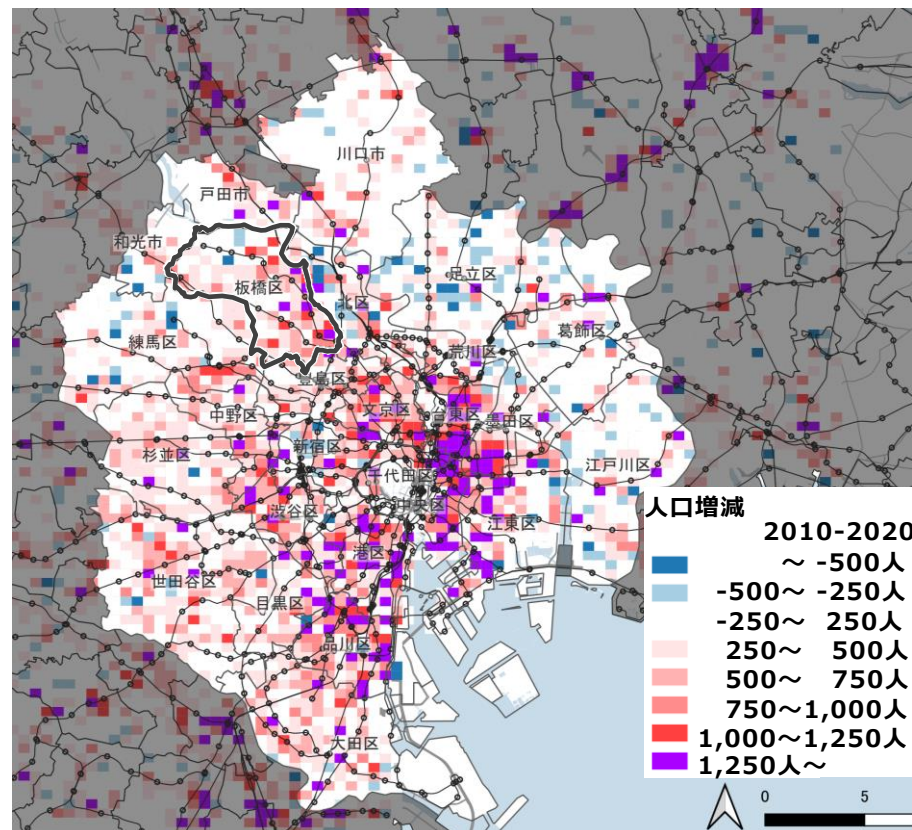
東京圏の人口増減
過去10年間（2010～2020年）

過去10年では、東京圏では、都心～江東区にかけての一帯や臨海部、南部などで大きな人口集中が見られました。

板橋区に近接する和光市、戸田市、川口市などでも鉄道沿線を中心に人口が増加しています。

東京都区部外縁の北東部では、多くが減少エリアとなっており、江戸川区や練馬区では、増加と減少のエリアがそれぞれ見られます。

板橋区は、区内の多くのエリアで人口が増加しています。特に、都営三田線沿線の都心寄りのエリアでは、より大きな人口の増加が見られます。



図表：過去10年(2010～2020年)の人口増加／国勢調査(500mメッシュ)より作成

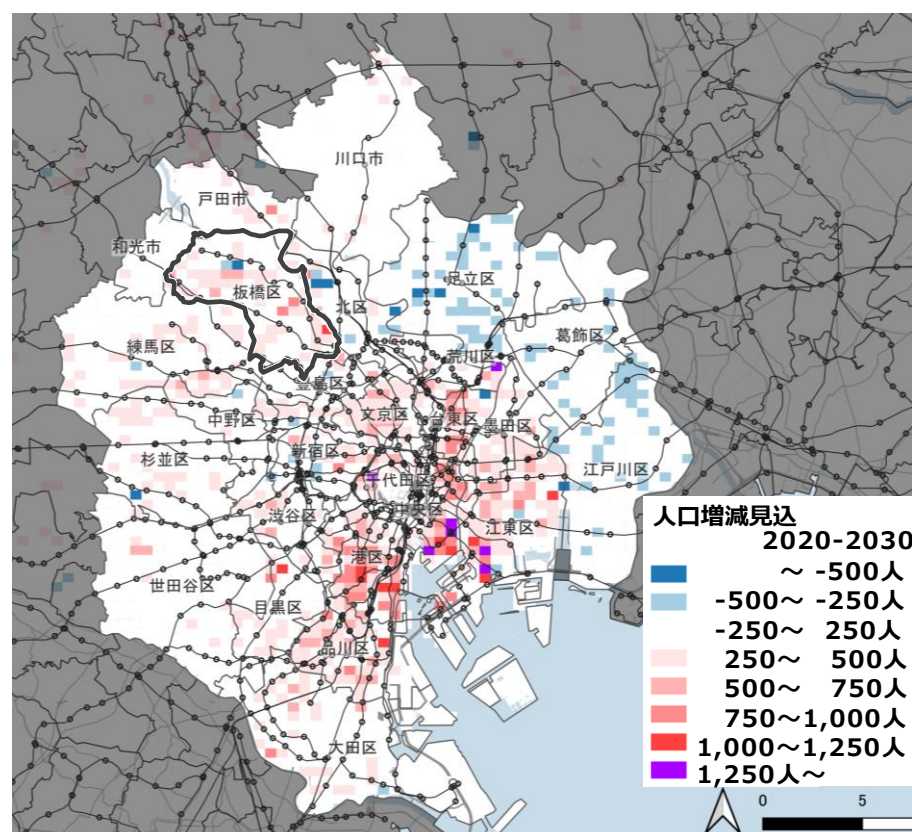
今後の東京圏の人口増減見込
今後10年間（2020～2030年）

今後10年間の推計では、埼玉県・千葉県では、人口増減が緩やかになっていく傾向にあります。

東京都区部では、全体として人口集中が緩やかになりますが、都心～臨海部では、人口増加傾向が続くものと考えられます。

一方で、東京都区部外縁の東部では、増加するエリアが見られなくなっていくと予測されます。

板橋区は、増加傾向は緩やかになりつつも、引き続き、都営三田線沿線の都心寄りのエリアを中心に、人口増加が見込まれ、高島平駅周辺で一部減少すると予測されます。



図表：将来の人口増加見込(2020～2030年)／国勢調査結果を基にした将来人口推計(500mメッシュ/国土数値情報)より作成

(2) 板橋区の人口動向・将来動向

板橋区の総人口はこれまでの推計を上回る勢いで増加しています。また、近年では、**外国人人口の増加傾向**もみられます。板橋区人口ビジョン（令和6（2024）年9月）では、令和22（2040）年に約60.7万人でピークを迎え、その後、減少に転じるものと予測されています。

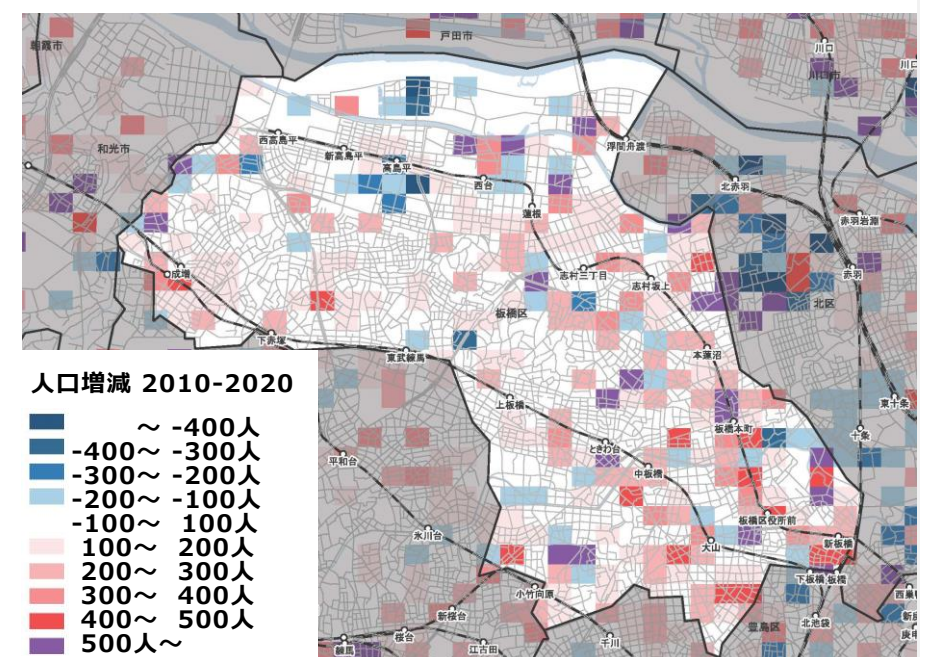
- 年少人口（0～14歳）：微増傾向で令和22（2040）年の約6.3万人がピーク
- 生産年齢人口（15～64歳）：微増傾向で令和12（2030）年の約40万人がピーク
- 老年人口（65歳～）：微増傾向が続き、令和32（2050）年で約17万人に到達

板橋区内の人口増減
過去10年間（2010～2020年）

過去10年では、JR板橋駅周辺や都営三田線沿線（新板橋駅～板橋本町駅）、加賀などにおいて増加が大きくなっています。

東武東上線沿線でも増加エリアが多く、都営三田線沿線（本蓮沼駅～西台駅）では、駅からやや離れたエリアでの増加が見られます。

板橋区全体としては、概ね増加傾向にある一方で、高島平駅周辺や新河岸二丁目付近では、減少が目立ちます。

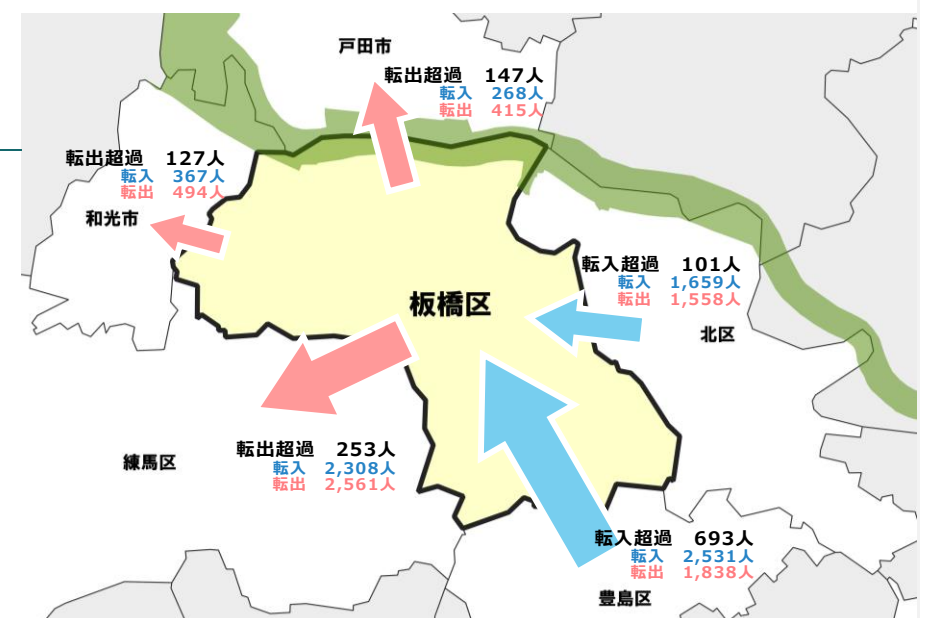


図表：過去10年(2010～2020年)の人口増加／国勢調査(250mメッシュ)より作成

(3) 移動人口

近隣区市では、豊島区、練馬区間の人口移動が多くなっており、豊島区、北区からは転入が超過、練馬区、和光市、戸田市へは転出が超過しています。

大学進学や就職を機に転入する**10～20歳代の若者層を中心に転入超過**の状況が続いており、**10歳未満、30歳代は転出超過**の状況となっており、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。



図表：板橋区と近隣区市との人口移動【転出・転入】/住民基本台帳人口(2023年)より作成

第4章 板橋区の魅力・つよみ と 都市づくりの現状・課題		p9/13
5 板橋区における都市づくりの課題		
板橋区における都市づくりの課題は、前計画から引き続く課題もありますが、下記に都市づくりをネクストステージへと進化・深度化させるための重点的な課題を分野別に整理しました。 あわせて、次世代の都市の魅力・価値を創造していく分野を超えた連携で、都市づくりをより効果的に展開するための課題を整理しています。		
(1) 重点的な都市づくりの課題		
▶ 土地利用	都市づくりの課題	
◆板橋区の都市の魅力・つよみや、各地域の個性を最大限効果的に発揮させるため、地域の拠点形成や、市街地環境の保全を図る土地利用誘導が必要です。 ◆大規模な敷地の土地利用転換に備え、地域特性に応じた次世代のニーズに応える都市機能、高質な都市空間の創出などの地域の課題解決に資する土地利用誘導が必要です。 ◆区の産業集積力の維持や、産業と生活が融合する土地利用誘導、産業分野の技術革新、産業構造の変換に伴う大規模工場跡地の土地利用転換の誘導に伴う対応が必要です。		
▶ 交通体系	都市づくりの課題	
◆防災・環境・医療・にぎわい等の多様な機能を支える道路交通ネットワークのさらなる強化に伴う都市計画道路*の整備が必要です。 ◆交通渋滞や地域分断、踏切事故の要因である踏切の解消が必要です。 ◆都市機能の集約により、公共交通や自転車・徒歩による都市環境に配慮した移動手段の推進や、都市空間の回遊性・滞留性を高めることが必要です。 ◆東武東上線と都営三田線をつなぐ東西方向の移動軸の形成とともに、公共交通の維持など、だれもが移動しやすい環境づくりを進めていくことが必要です。 ◆将来的に社会実装が見込まれる新たな交通システムに対応できる交通結節点（駅前広場など）や道路などの空間再編・充実を図り、シームレス（境目なく）な移動を実現していく必要があります。 ◆日常生活圏では、物品配送の拠点としても機能するような「移動・物流のハブ」となる身近な拠点の形成が必要です。		
▶ 自然環境	都市づくりの課題	
◆大規模な公園緑地や河川が平常時・災害時に多様な機能を発揮し、グリーンインフラの取組をより一層進めていくことが必要です。 ◆地域コミュニティの核となる魅力的な公園・緑地整備が必要です。 ◆道路・公園・広場などの公共空間や、民間開発による屋外・屋内の空間をつなげ、にぎわい・交流・文化を生み出しながら、災害時にも活用できる場所としてマネジメントしていくことが必要です。		
▶ 都市景観	都市づくりの課題	
◆まちのブランドを形成するため、地区ごとの特徴を活かした板橋区らしい街並み・景観の誘導を図ることが必要です。 ◆まちを構成する公共空間を創造的に活用する活動なども含め、豊かな文化が生まれ、その“風景”を継承するための景観誘導が必要です。		
▶ 住宅・住環境	都市づくりの課題	
◆世代のニーズや、ライフスタイル・ワークスタイルに合わせて、だれもが住み続けられる多様な住宅ストック形成が必要です。 ◆老朽化が進む集合住宅の管理や建替えの支援、建詰まりを抑制して独立住宅の居住環境を維持していくことが必要です。 ◆まちの魅力向上のため、空き家・空き室などの利活用・リノベーションを進め、身近な場所に様々な居場所をつくり、交流の場を創造していくことが必要です。		
▶ 安心・安全	都市づくりの課題	
◆大規模災害（地震、水害、土砂災害など）による被害を抑制し、発災後、早期に復旧するため、災害に強い都市基盤が必要です。 ◆従来の取組を継続・発展させ、災害に強い都市づくりの展開や、避難・救援から迅速な復旧・復興へとつなげるための復興事前準備*などが必要です。 ・防災ネットワーク／建築物の耐震化／ライフラインの耐震化／がけ・擁壁の安全性確保／無電柱化／建築物ストックの老朽化対策／空き家対策／細街路拡幅 など		
(2) 分野を超えた連携課題（検討イメージ）		
● グリーンインフラの推進（みどり・防災・環境・観光・健康など） 災害対応、地域防災／気候変動対応／にぎわい、交流／健康スポーツ、ウェルビーイング		
● 脱炭素や環境負荷を低減する都市づくり 都市機能の集約(駅まち空間の整備)／公共交通や自転車・徒歩による移動を促進／緑地の保全		
● 公共空間(公有地・公共施設)や既存都市基盤(道路・公園など)を活用した魅力創造 交流人口・関係人口の呼び込み、区内移動の活発化／ブランド形成、愛着形成		
● 歩きやすく、出かけたくなる環境形成・駅とまちの一体的な生活圏の創造		
● 産業活性化によるブランド確立（工業・商業・農業・観光など）		など
+ ひとの活動による多様な価値創造		

※「＊」は、p12～13に用語説明があります。

1 将来都市ビジョン（めざすまちの姿）の方向性

※次期基本構想・基本計画と整合

板橋区の都市づくりを『ネクストステージ』へ
—「東京で一番住みたくなるまち」のさらなる進化・深度化—

本計画は、板橋区基本構想がめざす将来像を実現していきます。都市づくり分野が貢献する方向性を示します。

持続可能な未来を“ひと”と“みどり”とともにつなぐ都市づくり

選ばれるまちを実現する
ブランド形成

脱炭素に貢献する
都市の形成

安心安全でしなやかな
都市の形成

2 将来都市構造

板橋区をつよみを発展させる「ネットワーク型集積都市」の実現

区をつよみである交通利便性の高さ、充実した医療・産業・商業などをより効果的に発展させ、駅を中心に都市機能を集積した個性ある拠点を形成し、それぞれの拠点を鉄道やバス路線、みどり空間で結び、ひとの回遊を生み出す「ネットワーク型集積都市」をめざします。

鉄道を軸に相互に連担する 拠点ネットワーク

利便性の高い鉄道を軸に「都市機能中枢域」を扇の要として、多様な都市機能をもつ拠点が近距離で連担し、都市生活の質を高め合う都市構造をめざします

都市機能中枢域 都市拠点 生活の拠点

みどりと水辺の回遊ネットワーク

大規模な公園・緑地や河川などを、平常時・災害時に機能（都市環境・地域活性化・防災減災）する「グリーンインフラ」として活用するとともに、まちなかにあるみどり空間をつなぐことで、回遊性を高める都市構造をめざします

みどりの拠点
みどりのつらなり
河川軸

地域交通結節点とまちのネットワーク

概ね徒歩15分の利用圏の鉄道駅を、バスや多様なモビリティなどでつなぎ、人が集える地域交通結節点（駅前広場など）を形成し、だれもがスムーズに移動でき、出かけたくなる都市構造をめざします

広域移動軸（鉄道路線） 鉄道
広域移動軸（バス路線） 鉄道立体化・踏切対策
広域移動軸（検討路線） エイトライナー
地域の交通結節点

強靱な道路ネットワーク

平時は、鉄道駅・公共施設・医療機関などへのアクセスや、産業、物流などの都市活動を支え、災害時にも途切れることなく機能する道路網が確立した都市構造をめざします



※検討中のイメージです。
今後、調査・分析の結果、
変更する可能性があります。

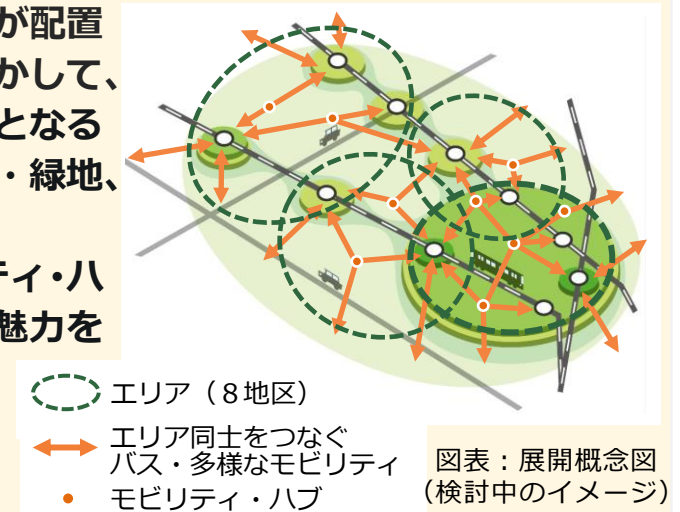
図表：将来都市構造図（検討中のイメージ）

3 都市づくりの展開

『ネットワーク型集積都市』での都市づくりの展開

エリア固有の“生活と回遊”の魅力を創造し、エリア同士をつなぐことで、魅力を拡大していく都市づくりの展開

概ね徒歩15分利用圏で鉄道駅が配置されている板橋区をつよみを活かして、駅周辺から徒歩圏内の交流拠点となる魅力ある公共施設や大規模公園・緑地、水辺の空間、商店街などを、ウォーカブルな空間やモビリティ・ハブ*でつなぎ、“生活と回遊”の魅力を創造する取組を展開します。



3つの視点から板橋区の都市づくりを『ネクストステージ』へと進化・深度化させていきます。

視点1 “持続可能な社会”“ひと中心の社会”を捉え、
区民の「都市生活の質」を向上させる

視点2 地域資源や公共資源を活用し、“生活の舞台”である
地域の「ポテンシャル」を最大限に発揮させる

視点3 多様なひとのくらしを豊かにする“ひとの活動”を磨き
板橋区の「ブランド価値」を輝かせる

▶ 都市づくりの展開イメージ

- 駅を中心とした都市再生を進め、**特色ある拠点形成**をめざす都市づくりの展開
- **災害に強く**、地域の**安心安全**を担う都市づくりの展開
- 質の高い**みどり空間をつなぎ**、**居心地よく歩きたくなる**都市づくりの展開
- **公共空間・公共施設を活用**することで、地域活性化を促す都市づくりの展開
- **交通ネットワークを強化**し、都市空間の回遊性・滞留性を高める都市づくりの展開
- 地域を活性化させる**ひとの活動を育む官民連携**の都市づくりの展開
- **次世代技術**の社会実装を視野に入れた都市づくりの展開

▶ 先導して都市づくりを展開するエリアの候補 ※駅名の順番は五十音順

- 板橋駅・板橋区役所前駅・大山駅・下板橋駅・新板橋駅 周辺エリア
- 大山駅・上板橋駅・ときわ台駅・中板橋駅 周辺エリア
- 新高島平駅・高島平駅・西台駅・西高島平駅 周辺エリア

※「*」は、p12～13に用語説明があります。

第5章

将来都市ビジョンと都市づくりの方針

p11/13

4都市づくりの方針

都市づくりの課題を踏まえ、将来都市ビジョンの方向性及び将来都市構造の実現に向けて、**土地利用、交通体系、自然環境、都市景観、住宅・住環境、安心・安全の6つの分野**により都市づくりの方針を示します。

また、**分野を超えた連携**により、ネクストステージへと進化・深度化した都市づくりを展開していきます。

土地利用

地域の特徴を活かした土地利用と開発誘導

基本的な考え方

・区内の多様な地域の特徴を活かしたまちの形成や、土地利用の形態が混在する地域のくらしを調和させるため、計画的な土地利用を誘導します。

・駅を中心とした特色ある拠点形成を図り、拠点間で連携・協調するための都市機能を誘導します。

・大規模土地利用転換に対し、公共需要の変化などの地域課題を解決し、周辺環境との調和に配慮した良好な土地利用の転換を推進します。

・都市の活力を生み出すため、都市機能の更新や新たな都市施設の整備に伴い、周辺のまちと調和した土地利用をめざし、まちづくりプランなどに基づき地域の特徴に応じて、適切に土地利用の転換を推進します。

都市づくりの方針

○区全体の土地利用の方針

○土地利用の方針に応じたきめ細かな土地利用の誘導

○地区のビジョン・目標などに沿った大規模土地利用転換や良好な土地利用の誘導

交通体系

ひととモノのスムーズな移動

基本的な考え方

・人中心の交通システムの構築をめざして、鉄道やバスなどの公共交通の利便性の向上、都市計画道路網の整備、地域交通結節点（駅前広場など）の整備、東武東上線の立体化などを見据えた交通の円滑化や安全性の向上を図ります。

・既存の公共交通を維持しつつ、次世代モビリティ*の社会実装にあわせて、多様な移動手段をシームレス（境目なく）に利用できる移動環境を充実させていきます。

・ウォーカブルな空間を整備し、移動と滞留の環境の充実を図ります。

都市づくりの方針

○総合的な交通政策の推進

・公共交通＋地域交通結節点（駅前広場など）、次世代移動サービス*＋身近な生活圏の移動ハブ

・道路ネットワーク（次世代モビリティへの対応）＋移動ネットワーク

・都市計画道路の整備の推進

○東武東上線の立体化とあわせた駅周辺・沿線の都市づくりの推進

○公共交通の利便性向上

○階層ごとの道路網の整備・再編

○安全で快適な移動と滞留の環境の充実

○物流・配送の拠点とネットワークの形成

▶分野を超えた連携テーマ（p 9の再掲）（例示・検討イメージ）

●グリーンインフラの推進（みどり・防災・環境・観光・健康など）

●脱炭素や環境負荷を低減する都市づくり

●公共空間(公有地・公共施設)や既存都市基盤(道路・公園など)を活用した魅力創造

●歩きやすく、出かけたくなる環境形成・駅とまちの一体的な生活圏の創造

●産業活性化によるブランド確立（工業・商業・農業・観光など）

+ひとの活動

による多様な

価値創造

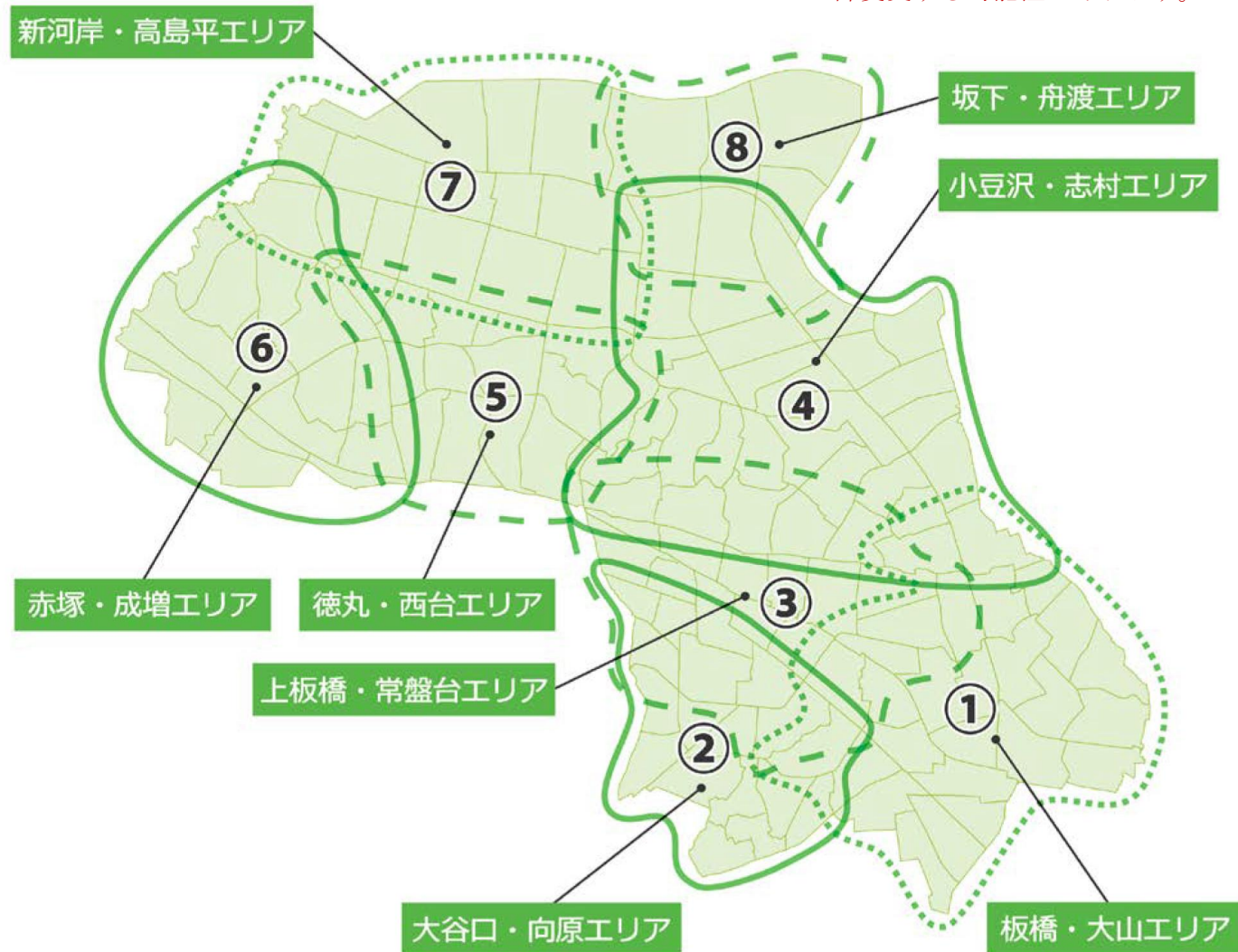
など

※「＊」は、p12～13に用語説明があります。

エリア別の都市づくりの方針

今後、8地区の各エリアの課題に対応し、地域固有の魅力・環境を創造する都市づくりの展開を示します。

※今後、調整・分析の結果、エリア区分を一部変更する可能性があります。



図表：現行計画の8エリア設定図（現行計画105ページ）

都市づくりの推進

今後、都市づくり・マネジメント手法を示します。

用語説明

ー あ ー

アーバンデザインセンター・アーバンデザインセンター高島平（UDCTak）

千葉県柏市に2006年に設立された「柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）」から始まった、民・学・公連携のまちづくりの仕組みです。特徴としては、明確なビジョンを持って活動すること、従来型のまちづくりの組織体の枠組みを超えた民・学・公のフラットな連携を志向すること、空間デザインに軸足を置き専門性を持つことがあげられます。

高島平においては、高島平地域グランドデザインの策定を受け、2016年11月にアーバンデザインセンター高島平（UDCTak）を設立しました。

板橋駅西口周辺地区まちづくりプラン

板橋駅西口周辺地区を板橋区の玄関としてふさわしく、より良いまちとするため、望ましいまちのあり方を定め、地区全体のまちづくりを推進するために策定された行政計画です。

板橋区景観計画

景観形成の基本的な方向性や景観法に基づく諸制度を活用した施策を示す、景観形成に関する総合的な計画です。

板橋区市街地整備方針（まちづくり・いたばし21）

平成元（1989）年に、区の市街地整備等の物的計画のマスタープランとして策定した計画です。

平成4（1992）年の都市計画法の改定以前に策定したものであるため、都市計画法第18条の2に基づく法定計画（都市計画マスタープラン）ではありません。

板橋区都市づくり推進条例

「板橋区都市づくりビジョン」の実現に寄与し、区民、事業者及び行政が各々の役割を持ち、協働の都市づくりを推進するため、令和2年10月23日に公布、令和3年4月1日から施行した条例です。

区民発意による都市づくりの促進制度や、大規模土地取引行為に係る事前届出制度などを規定しています。

ウェルビーイング（Well-being）

世界保健機関（WHO）の憲章で定義された「個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念」のことです。都市づくりにおいても、健康でくらしやすく、幸福感を感じられるまちを実現する概念として取り入れられています。

絵本のまち板橋

板橋区の友好都市であるイタリア・ボローニャ市との交流や、印刷産業が多く立地する特徴を活かし、板橋ならではのブランドとして、絵本文化（文化振興、産業振興、観光振興、教育活動など）を展開、発信している取り組みです。

大山まちづくり総合計画

大山駅周辺地区の「将来のまちの姿」を設定し、その実現に向けた都市づくりの取組を位置づけた行政計画です。

ー か ー

崖線

多摩川等の河川や東京湾の海の浸食作用でできた崖地の連なりです。崖線の緑は、自然の地形を残して存在する連続した緑であり、東京の緑の骨格となっています。

カーボンニュートラル

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることです。

グリーンインフラ

自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用する概念です。

ハード・ソフト両面において、自然環境が有する防災・減災、地域振興、環境などの多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組です。

コンパクトシティ

住居・医療・福祉・公共交通網・商業施設などの生活機能を都市の中心部に集約した都市構造のことです。

ー さ ー

市街地再開発事業

市街地再開発事業とは、都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした事業のことです。

次世代移動サービス

出発地から目的地までの移動のニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

次世代モビリティ

先進技術等を活用した新たな交通手段のことです。代表的な例として、超小型モビリティ（パーソナルモビリティとも言い、自動車よりコンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両）や、多目的モビリティ（グリーンスローモビリティ（電動により時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上の車両）等、地域住民・観光客の手軽な移動やブランディング等の多様な目的に資する車両）などが挙げられます。

用語説明

社会実装

研究開発によって得られた知識・技術・製品・サービスを、実社会で活用すること。

スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ICTなどの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市のことです。

生物多様性

生物多様性とは、自然生態系を構成する豊かな生物種の多様性とその遺伝子の多様性、そして地域ごとの様々な生態系の多様性も意味する包括的な概念です。そして、地球の生態系の中では生物の生死やエネルギーの流れ、水や物質の循環等の自然界の動きも視野に入れた考え方です。

ゼロカーボンシティ

2050年に二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることをめざす旨を首長自らが又は地方自治体として公表した地方自治体のことを指します。実質ゼロとは、二酸化炭素などの温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林などの吸収源による除去量との間の均衡を達成することをいいます。

－ た －

高島平地域グランドデザイン

高島平地域の人の活動を第一義に考える「都市再生の方向性」を示すもので、高島平地域全体の骨格となる「全体構想」と「旧高島第七小学校跡地を含む区有地の再整備基本計画」の章で構成されています。

脱炭素社会

脱炭素とは、二酸化炭素の排出量をゼロにすることです。二酸化炭素の排出量が、実質的にゼロになった社会が「脱炭素社会」と呼ばれます。

地区計画

地区のまちの将来像を共有し、実現するために、建築用途や建築高さ等の地区のまちづくりのルールを定めた計画のことです。

デジタルトランスフォーメーション（DX）

2004年にスウェーデンのウメオ大学のエリック・ストルターマン教授が提唱した「デジタル技術が全ての人々の生活を、あらゆる面でより良い方向に変化させる」というコンセプトのことです。

東京都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東京都市計画区域マスタープラン）

都道府県が広域的見地から定める都市計画の基本方針が都市計画区域マスタープランです。東京都において、平

成26年に、「東京の都市づくりビジョン（改定）」を踏まえ、政策誘導型の都市づくりを推進するため、社会経済情勢の変化や国の動き等を反映しつつ策定されました。

特別工業地区

特別用途地区のひとつであり、近隣に環境悪化をもたらすおそれのある工場等の立地が制限されます。第一種特別工業地区では、工業地域や工業専用地域内で環境悪化をもたらすおそれがある工場等、第二種特別工業地区では、準工業地域内で環境悪化をもたらすおそれがある工場等が制限されます。

都市機能

医療・福祉、商業施設、宿泊施設、交流、行政サービス等の都市生活を送る上で、都市が求められる機能のことです。

都市基盤

一般的に道路・街路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設などの生活・産業基盤や、学校、病院、公園などの公共施設のことをいいます。

都市計画道路

都市計画法に基づき都市施設として都市計画決定した道路のことです。

都市づくりのグランドデザイン

「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、平成29年に東京都が策定した、めざすべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画です。

－ は －

復興事前準備

国土交通省が作成した「復興まちづくりイメージトレーニングの手引き」によると、平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるように、復興に資するソフト的対策を事前に準備することを言います。

－ ま －

まちづくり協議会

区民・商店街、事業者による、地域の将来像や身近な都市づくりの課題解決に向けた取り組みを進める地域主体の組織です。

まちづくりプラン

行政やまちづくり協議会等の団体が描いた、地区単位のまちの将来像のことです。

モビリティ・ハブ

様々な交通サービスの接続・乗り換え拠点です。乗り換え機能だけでなく、人の交流の場や地域経済を発展させ

る役割が期待されています。

－ A －

ICT（アイ・シー・ティー）

情報通信技術（Information and Communication Technology）の略称で、情報・知識の共有に焦点を当てており、「人與人」「人とモノ」の情報の通信（伝達）が、IT（Information Technology）よりも強調されています。

SDGs（エスディー・ジーズ）

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の略称で、2015年の国連サミットで採択された2030年を年限とする国際目標のことです。

SDGs未来都市

内閣府がSDGsの達成に向けた取組を積極的に進める自治体を公募し、優れた提案を行った自治体を選定する制度です。板橋区は「絵本がつなぐ『ものづくり』と『文化』のまち～子育てのしやすさが定住を生む教育環境都市～」をテーマとして提案し、その取組が認められました。

Society5.0（ソサエティー5.0）で実現する社会

IoTで全ての人とモノがつながり、ロボットや自動走行車などの技術で可能性がひろがり、人工知能（AI）で必要な情報が必要な時に提供され、イノベーションで様々なニーズに対応できる社会のことです。