

(仮称)「板橋区都市づくりビジョン」(改定案)について

第1章 板橋区の都市を知る/板橋区の魅力つよみ(本編p1~)

- 板橋区の地域の自然・歴史・文化やくらしの積み重ねを尊重しながら、都市の価値を捉え直し、総合的な視点で、地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」を進めていく。
- 「板橋都市デザイン」を実践するモデルを紹介する。



- 区を持つ現状の魅力・つよみを認識し、それらを活かした区独自のブランド価値を高めていく都市づくりを進めていく必要がある。

- ▶”くらしを支える舞台(都市空間)”としての板橋区の魅力・つよみ
- ▶”ひとが活躍する舞台(都市活動)”としての板橋区の魅力・つよみ
- ▶板橋区の都市に関する声



第2章 板橋区都市づくりビジョンの役割・改定背景(本編p19~)

- 「板橋区都市づくりビジョン」は、都市計画法第18条の2に基づく「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)」である。
- 次期「板橋区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)年度から概ね10年後を想定した「板橋区基本構想」改定までとする。**なお、計画策定にあたっては、概ね20年後の長期的な視点も見据えたものとする。

改定背景

- 人口減少社会を見据え、多様なひとが住み、活動する魅力と活力ある持続可能な社会をめざしていくことが求められる
- 激甚災害・複合災害、気候変動への備え
- 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推進
- ウォーカブルなまち
- くらしの中でのウェルビーイング
- ライフ・ワークスタイルの多様化、移動スタイルの変化
- 次世代技術の社会実装への対応

第3章 めざす都市の姿(本編p29~)

(1) 将来像(めざす姿)

- 本計画は、上位計画である「板橋区基本構想」がめざす将来像を実現していく。

板橋区基本構想 将来像 未来をひらく 緑と文化のかがやくまち “板橋”

- 板橋区基本計画では、区の施策を9つの分野により、戦略的に推進していくことから、本計画においても、都市づくり分野を中心として板橋区基本計画の8分野と連携していく。
- 将来像に掲げる『緑』を「都市空間」、『文化』を「都市活動」と捉え、生活の舞台となる都市空間整備と、ひとのちからを活かした都市活動の取組みを、効果的に連携させ、かがやくまち“板橋”の実現に貢献していく。

(2) 3つの都市像

- 3つの都市像を見据えた都市づくりを推進することで、将来像の実現に貢献する。



(3) 地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」(以下、都市デザインと同義)

- 将来像の実現をめざし、予測困難な時代において持続可能な区政を実現するため、多様な主体との連携強化や、社会潮流の変化の見極め、進化するデジタル技術の活用を見据える必要がある。効果の全区的な最大化を図るため、板橋区の「都市デザイン」を定義する。

地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」

道路、鉄道、公園、広場、河川などの生活の舞台となる『都市空間』全体と、くらし、働き、学び、楽しみ、憩うなどのひとが織りなす『都市活動』の営みを、総合的・統一的に捉え、区で育まれてきた自然・歴史・文化などの地域固有の個性や魅力・つよみを最大限に活かしていくことで、“板橋らしい風景”づくりをめざすトータルデザインの考え方



都市空間：生活の舞台となる自然物・人工物などの物的要素により構成される都市基盤や環境
都市活動：都市空間において展開される人々の生活・活動

(4) 将来都市構造・土地利用の方針

- 区のつよみである交通利便性、充実した医療・産業・商業などを『都市空間』と『都市活動』の効果的な連携により、さらに発展させることで、鉄道を中心に都市機能が集積した個性ある拠点形成する。
- それぞれの拠点を、鉄道だけでなく、バス路線やモビリティ、ウォーカブルな空間など身近な生活圏を結び、ひとの回遊を生み出していくことで、「ネットワーク型集積都市」を形成する。

- 強靱な道路ネットワーク
- 地域交通結節点とモビリティのネットワーク
- 鉄道を軸に相互に連担する拠点ネットワーク
- みどりと水の回遊ネットワーク
- 地域の特徴を活かした土地利用誘導



図表：土地利用方針図(検討中のイメージ)

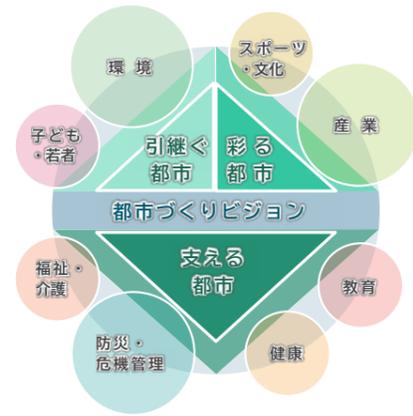


図表：将来都市構造図(検討中のイメージ)

第4章 分野別の都市づくり方針（本編p45～）

(1) 分野別の都市づくりの基本的な考え方

- 将来像・3つの都市像の実現に向け、「板橋都市デザイン」に取り組むため、5つの分野別都市づくり方針を示す。
- 3つの都市像を見据えた5つの分野ごとの都市空間がされたまちの姿と、その都市空間を活用した都市活動を示すことで、多様な主体との連携強化を図り、将来像の実現を図る。
- 区基本計画の産業分野、環境分野、防災・危機管理分野をはじめとする9つの分野と連携し、生活の舞台となる都市空間整備と、ひとのちからを活かした都市活動の取組を推進する。



板橋区基本計画の分野と3つの都市像の関係図

| 分野別都市づくり方針 | 3つの都市像を見据えた都市空間が整備されたまちの姿 | | |
|------------|--|--|---|
| | 引継ぐ都市 | 彩る都市 | 支える都市 |
| 都市デザイン | ◆進化するデジタル技術による都市づくりの政策と実践 都市づくり×DX | ◆板橋固有の資源や文化を活かしたブランドの創造と発信 地域資源×プロモーション | ◆公共施設を核とした身近な生活圏の交流と活動 公共施設×価値創造 |
| グリーンインフラ | ◆板橋固有の自然を次世代へ引継ぐまち 子ども 若者 産業 環境 | ◆四季折々に彩られるみどりの舞台で楽しむまち スポーツ 文化 産業 環境 | ◆気候変動にも対応するみどりと支え合うまち 健康 環境 |
| 道路・交通 | ◆身近な交通環境が未来をひらくエコなまち 環境 都市づくり | ◆ひと中心で、少し先まで巡り歩きたくなるまち スポーツ 文化 産業 都市づくり | ◆安全で誰もが安心して出かけたいまち 子ども 若者 教育 健康 都市づくり |
| 住環境・暮らし | ◆新しく多様なライフスタイルが叶うまち 子ども 若者 環境 | ◆発展する文化・産業と共に輝くまち 教育 スポーツ 文化 産業 | ◆くらしの居場所を地域で守るまち 子ども 若者 教育 健康 福祉 介護 産業 都市づくり |
| 安心安全 | ◆予測し備える準備が非常時に生きるまち 防災 都市危機管理 都市づくり | ◆日常のつながりが災害時の絆になるまち 教育 防災 危機管理 | ◆強靱な都市基盤が支え共に助け合うまち 福祉 防災 都市危機管理 都市づくり |

第5章 エリア別の都市づくり方針（本編p97～）

(1) エリア別の都市づくりの基本的な考え方

- 各エリアの特徴から、多様な価値・魅力を創造し、各エリアの課題に対応したきめ細やかな都市づくりを実現するための方針を定める。
- 隣接するエリアや、隣接自治体での条件や連携を踏まえた総合的・統一的な取組が重要である。
- 8つのエリア区分は、地域活動やコミュニティのまとまりを基本とし、幹線道路などの都市構造、土地利用のゾーン、鉄道駅の利用圏などを考慮している。



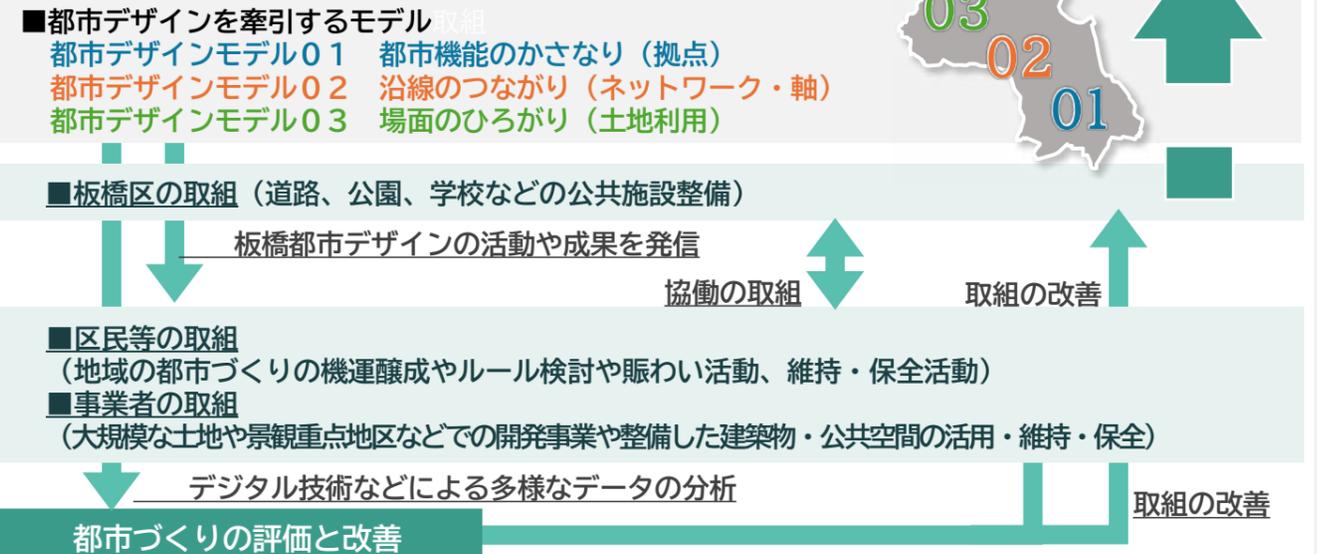
図表：エリア設定図

第6章 都市デザインの推進に向けて（本編p195～）

(1) 協働の都市づくりに向けた基本方針

- 区・区民等・事業者が『板橋都市デザイン』を共通認識として、協働の都市づくりに取り組むことで、将来像・3つの都市像の実現を図る。
- 『板橋都市デザイン』推進のため、すでに区や地域で進められている取組や活動をモデルに定め、更に充実させるとともに、今後の都市づくりに全区的に波及させていく。
- 区が公共施設の整備などで、先導的に取り組むことで、民間事業者だけでなく、区民や国、東京都などへ『板橋都市デザイン』の理解を促し、浸透させることをめざす。

地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」を先導



改定スケジュール

- 計画案の各段階において、庁内検討部会、都市計画審議会、区議会、パブリックコメント・住民説明会等で広く意見を伺いながら進めていく。

| | 庁内検討部会 (課長級) | 都市づくりビジョン 改定部会 | 庁議 (経営戦略会議) | 区議会 (都市建設委員会) | 都市計画 審議会 | 策定 工程 |
|-------|-----------------|--------------------|----------------|------------------|-------------------|----------|
| 令和5年度 | ●11月30日 | | ●1月23日 | ●2月19日 | ◇3月26日 | 改定方針 |
| 令和6年度 | ●7月18日 | ●5月27、31日 ●8月6日 | ●9月3日 | ●9月26日 | | 骨子案 |
| | ●12月6日 | ●12月20日 ●3月7日 | ●1月14日 | ●2月17日 | ◇11月12日 ◇1月27日 | 素案 |
| 令和7年度 | 4月 | | | | | 案 |
| | 5月 | | ●5月27日 | | | |
| | 6月 | | | | | |
| | 7月 | ●7月8日 | ●7月15日 | | | |
| | 8月 | | | | | |
| | 9月 | | | | | |
| | 10月 | | | ●10月21日 | | |
| 11月 | | | | ●11月6日 | | |
| 12月 | ●(12月上旬) | | | | | 最終案 |
| 1月 | | ●(1月上旬) | ●(1月中旬) | | | |
| 2月 | | | | ●(2月下旬頃) | | |
| 3月 | | | | | ◇(3月下旬頃) | 策定 |

(仮称)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 第四次都市計画マスタープラン (改定案)

令和7年11月
板 橋 区

はじめに



区長挨拶がはいます

令和 年 月

板橋区長

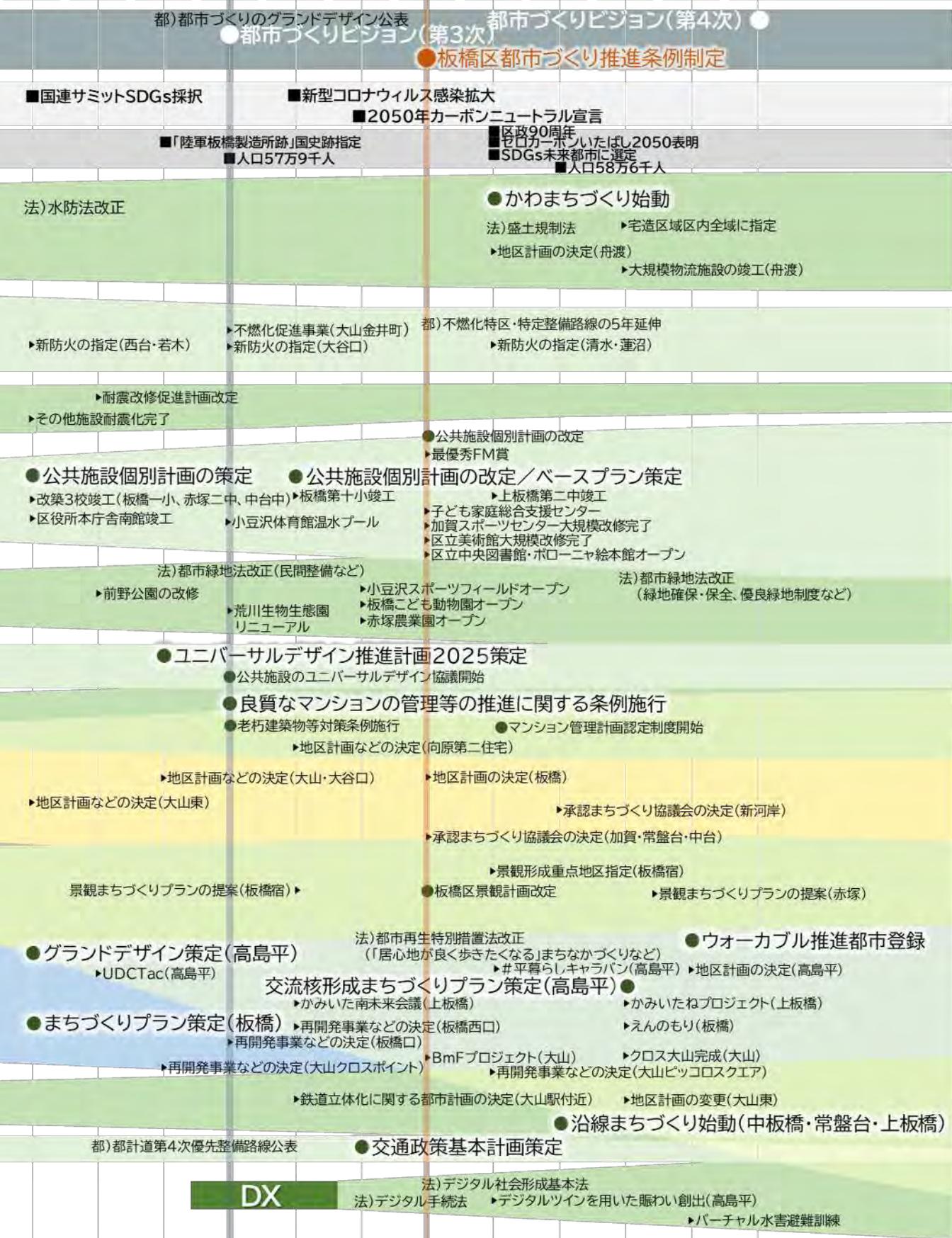
坂本 健

板橋区の都市づくりのあゆみ



~2004 ~H16 2005 H17 2006 H18 2007 H19 2008 H20 2009 H21 2010 H22 2011 H23 2012 H24 2013 H25 2014 H26

2015 H27 2016 H28 2017 H29 2018 H30 2019 R1 2020 R2 2021 R3 2022 R4 2023 R5 2024 R6 2025 R7 2026~ R8~



2015 H27 2016 H28 2017 H29 2018 H30 2019 R1 2020 R2 2021 R3 2022 R4 2023 R5 2024 R6 2025 R7 2026~ R8~

● 板橋区の政策 ▶ 具体的な取組成果 法) 法律の動き 都) 東京都の取組 ■ 社会的な動きや板橋区の動き

目次

- 第1章 板橋区の都市を知る … 001
- 第2章 板橋区都市づくりビジョンの役割・改定背景 … 019
 - 1 板橋区都市づくりビジョンの位置づけ … 021
 - 1-1 計画の位置づけ
 - 1-2 東京都の計画における区の位置づけ
 - 2 計画の役割 … 024
 - 3 計画期間 … 024
 - 4 改定に影響を及ぼす都市づくりの新たな潮流・変化 … 025
 - 4-1 人口動態
 - 4-2 都市づくりの新たな潮流
- 第3章 めざす都市の姿… 029
 - 1 将来像（めざす都市の姿）・3つの都市像 … 031
 - 1-1 将来像（めざす都市の姿）
 - 1-2 3つの都市像
 - 1-3 地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」
 - 1-4 都市づくりビジョンの構成
 - 2 将来都市構造・土地利用の方針 … 037
 - 2-1 将来都市構造の基本的な考え方
 - 2-2 土地利用の基本的な考え方
- 第4章 分野別都市づくりの方針 … 045
 - 1 分野別都市づくりの基本的な考え方 … 047
 - 2 分野別都市づくりの方針 … 050
 - 2-1 板橋都市デザインによる板橋らしい風景づくり（都市デザイン分野）
 - 2-2 みどりと水辺に彩られひとの活力をつなぐ都市空間（グリーンインフラ分野）
 - 2-3 出かけたくなる移動環境・ネットワークを形成する都市空間（道路・交通分野）
 - 2-4 愛着と誇りを感じ、くらし続けたい都市空間（住環境・くらし分野）
 - 2-5 災害・環境変化に対応する強靱な都市空間（安心・安全分野）

| | | |
|-----|----------------------------|-----|
| 第5章 | エリア別都市づくりの方針… | 097 |
| 1 | エリア別都市づくりの基本的な考え方… | 99 |
| 1-1 | 基本的な考え方 | |
| 1-2 | エリア区分の考え方 | |
| 1-3 | エリア別都市づくりの展開 | |
| 2 | エリア別都市づくりの方針… | 102 |
| 2-1 | 板橋・大山エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-2 | 大谷口・向原エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-3 | 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-4 | 徳丸・西台エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-5 | 赤塚・成増エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-6 | 新河岸・高島平エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-7 | 坂下・舟渡エリアの都市づくりの方針 | |
| 2-8 | 小豆沢・志村エリアの都市づくりの方針 | |
| 第6章 | 都市デザインの推進に向けて… | 195 |
| 1 | 協働の都市づくりの基本的な考え方… | 197 |
| 1-1 | 協働の都市づくりと役割 | |
| 1-2 | 板橋都市デザインの推進方策 | |
| 2 | 板橋都市デザインを牽引するモデル… | 199 |
| 2-1 | 都市デザインモデル01／都市機能のかさなり | |
| 2-2 | 都市デザインモデル02／沿線のつながり | |
| 2-3 | 都市デザインモデル03／場面のひろがり | |
| 3 | 協働の都市づくりの推進に向けた基本方針… | 206 |
| 3-1 | 板橋区の取組 | |
| 3-2 | 区民等の取組と協働の推進（都市づくり行動のイメージ） | |
| 3-3 | 事業者の取組と協働の推進（都市づくり行動のイメージ） | |
| 4 | 都市づくりの評価と改善… | 211 |

第1章

シンボル掲載予定

板橋区の都市を知る

板橋区の都市デザイン

板橋区は、「都市デザイン」の考え方で、区の魅力・つよみである“暮らしを支える舞台”と“ひとが活躍する舞台”を最大限に活かした都市づくりを進めていきます。

■ 暮らしを支える舞台

区には、荒川や崖線などの豊かな自然、街道や鉄道で発展した歴史、商店街や工場、農業などの暮らしの中で培われた文化が息づいています。

また、鉄道駅から徒歩15分（1.2km）の円を描くと、板橋区のほぼ全域が覆われ、交通や生活の利便性が高い特色があります。

“暮らしを支える舞台”として、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「都市空間」の魅力・つよみがあります。

■ ひとが活躍する舞台

区には、区民、地域活動団体、事業者、大学・学生など、多様なひとが、様々なスタイルで都市の魅力を高める活動に取り組んでいます。

また、区内には地域の様々な資源や魅力を体験でき、暮らしの豊かさやまちの活力を高めるコンテンツや、区が先駆けとなっている取組も多彩にあります。

“ひとが活躍する舞台”として、地域の個性や特徴が際立ち、区内で進展する都市づくりのさらなる推進により、新たな「都市活動」が多様に生まれ、広がっています。

■地域の価値を最大化する板橋都市デザイン

板橋区の都市づくりは、「都市空間」を整備するだけでなく、「都市活動」も含め総合的な視点で捉え、地域固有の魅力やつよみ、次世代技術を最大限に活かし、区民・事業者・区が協働で、地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」を進めます。

■都市デザインモデルが実践する舞台づくり

総合的な視点で、「板橋都市デザイン」を実践する3つの「都市デザインモデル」を次のページで紹介します。

この3つのモデルでは、地域の自然・歴史・文化やくらしの積み重ねを尊重しながら、都市の価値を捉え直し、総合的な視点で都市づくりに取り組んでいます。

都市デザインモデルの詳細については、第6章に記載しています。

都市デザインモデル

- 01 鉄道駅、駅前広場、公園、施設などの拠点機能が重なり、人々が集まる都市デザインモデル
- ◻ 02 鉄道、道路、河川、緑道などの空間の連続性や人々の移動による、つながりや流れが生まれる都市デザインモデル
- ◼ 03 住宅、商業、工業、農業などの土地の使われ方による、地域のまとまりやコミュニティが交わる都市デザインモデル

MODEL 01

板橋区の都市

都市機能のかさなり

中板橋駅

板橋交通公園

大山ピッコロ・スクエア周辺・
クロスポイント周辺地区再開発

大山駅

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

板橋区役所前駅

下板橋駅

新板橋駅

板橋駅西口地区・板橋口地区再開発
板橋駅前広場整備

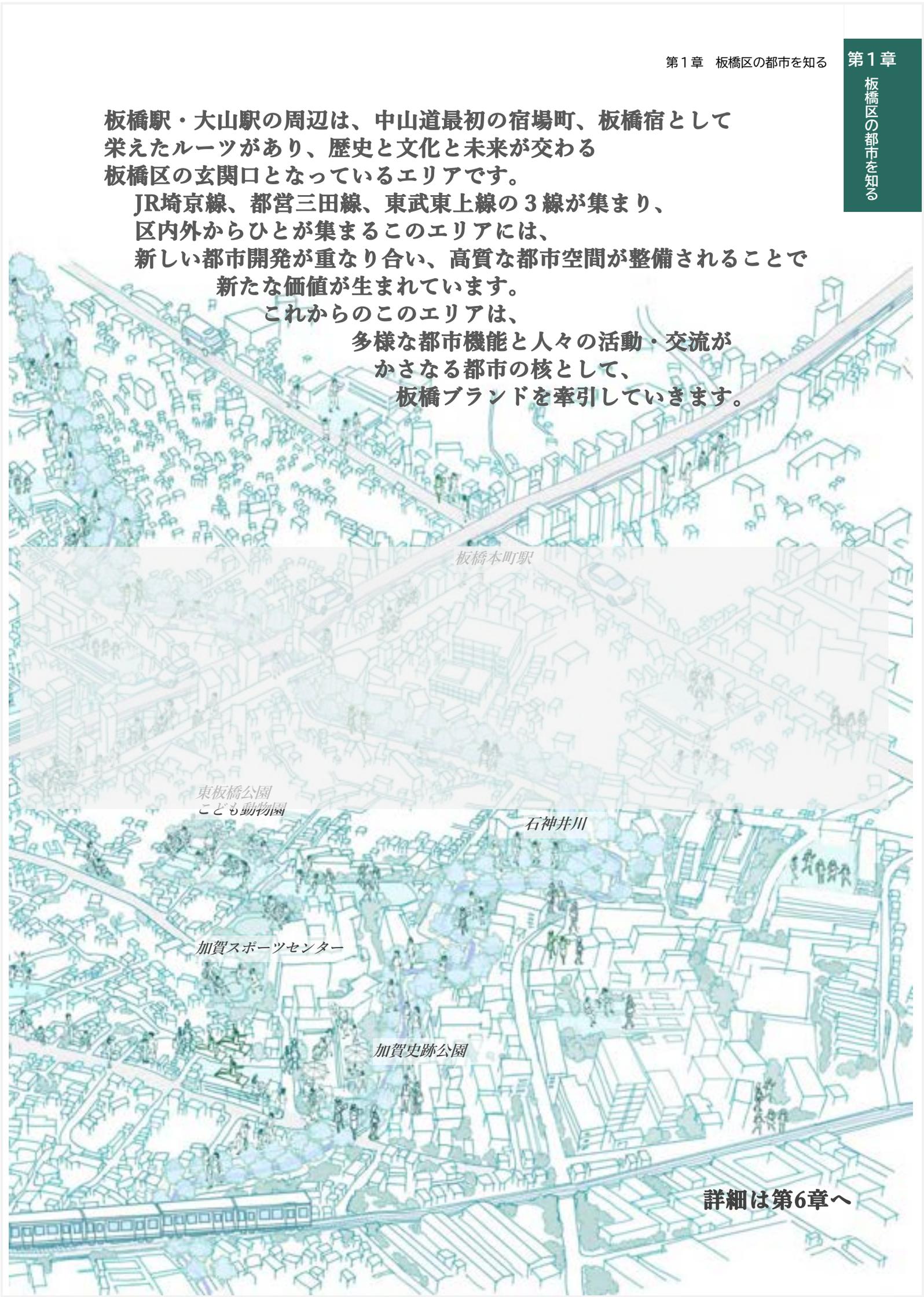
板橋駅



板橋駅・大山駅の周辺は、中山道最初の宿場町、板橋宿として栄えたルーツがあり、歴史と文化と未来が交わる板橋区の玄関口となっているエリアです。

JR埼京線、都営三田線、東武東上線の3線が集まり、区内外からひとが集まるこのエリアには、新しい都市開発が重なり合い、高質な都市空間が整備されることで新たな価値が生まれています。

これからのこのエリアは、
多様な都市機能と人々の活動・交流が
かさなる都市の核として、
板橋ブランドを牽引していきます。



板橋本町駅

東板橋公園
こども動物園

石神井川

加賀スポーツセンター

加賀史跡公園

詳細は第6章へ

02

MODEL

板橋区の都市

沿線のつながり

大山駅

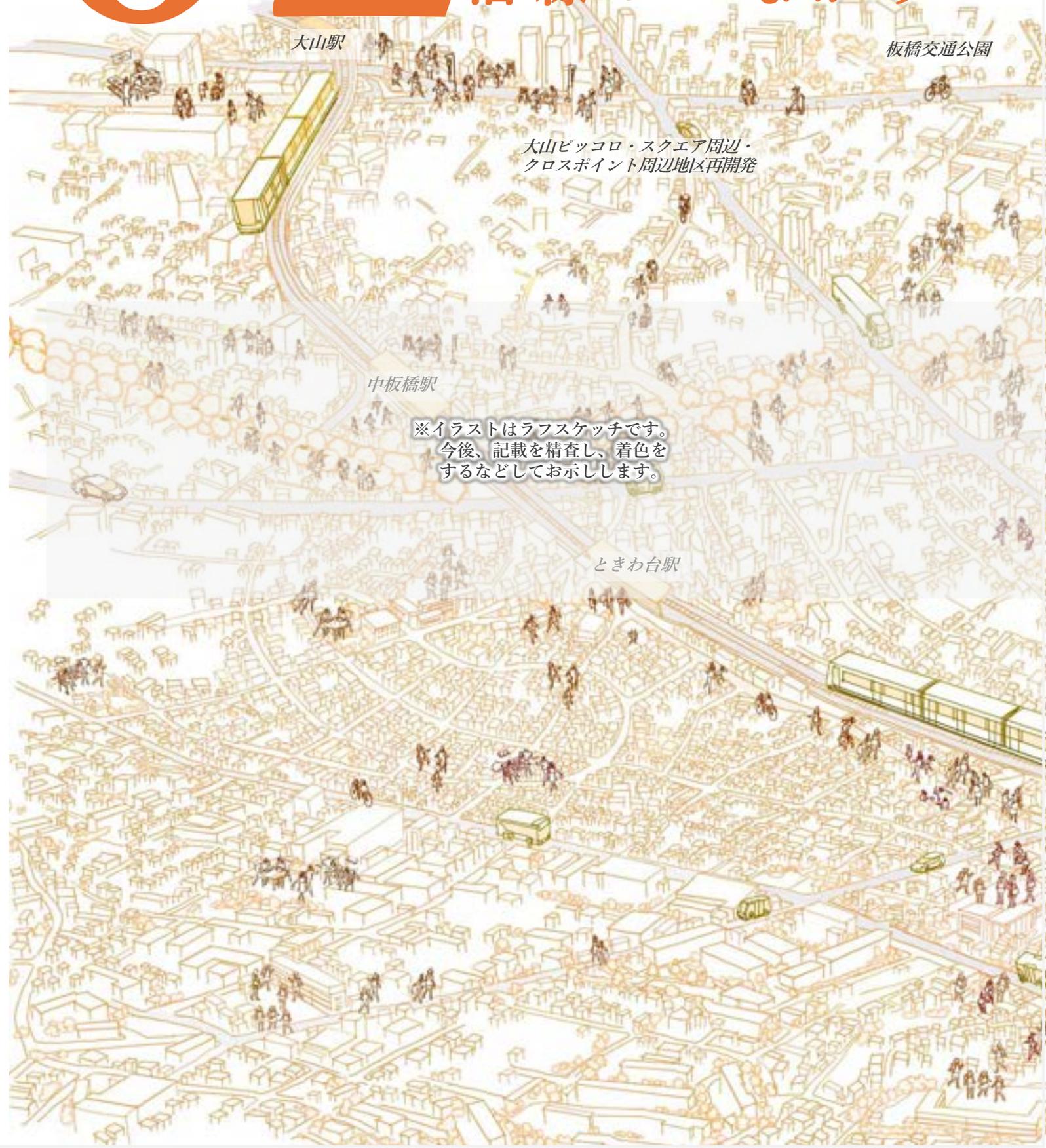
板橋交通公園

大山ピッコロ・スクエア周辺・
クロスポイント周辺地区再開発

中板橋駅

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

ときわ台駅



上板橋駅・ときわ台駅・中板橋駅・大山駅の東武東上線沿線は、かつては川越街道の街道筋として、宿場町が形成され、古くからの名残や屋敷林、商店街のにぎわいなどによって板橋らしい風景を育んでいます。

都市基盤の更新が進められているこのエリアでは、これまで継承されてきたみどりやにぎわいの軸が、沿線一体をゆるやかにつなぐことで、未来につながる公園都市が形づくられていきます。



詳細は第6章へ

MODEL 03

板橋区の都市 場面のひろがり

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

新高島平駅

西高島平駅

区立美術館

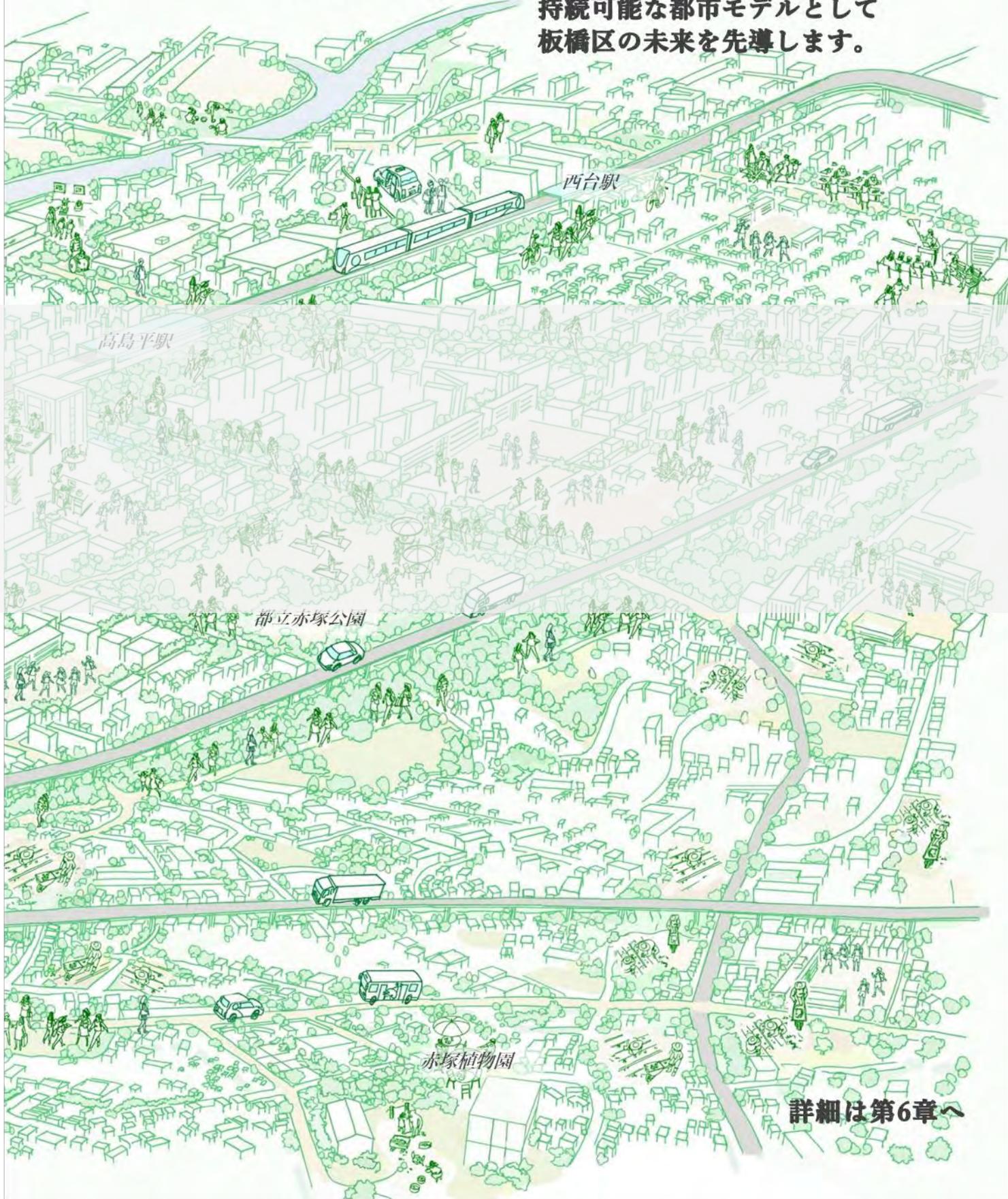
都立赤塚公園



約50年前、当時は最先端のまちとして東洋一の団地と
憧れられた「高島平」。いまも多くのひとに愛されています。

団地の再整備や荒川の豊かな自然を活かした
かわまちづくりが進められているこのエリアには、
次の50年を見据えて、あらゆる世代がつながり、
混ざり合い、荒川や崖線のみどりを結ぶ、

持続可能な都市モデルとして
板橋区の未来を先導します。



詳細は第6章へ

板橋区の都市を知る

板橋区の位置

東京23区のうち北西部に位置し、東経139度37分から同44分、北緯35度43分から同48分の間にあります。

板橋区の面積

面積は32.22平方キロメートルで、23区中9番目です。（令和6年全国都道府県市区町村別面積調）

板橋区の地形

平均海拔30メートル前後の武蔵野台地と、荒川の沖積低地で形成されており、おおむね北部が低地、南部が高台となっています。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。

板橋区の世帯・人口

（令和7（2024）年10月時点）

 世帯数 **340,233** 世帯

 人口 **583,618** 人

板橋区の木・花・鳥



「ケヤキ」



「ヒリソウ」



「ハクセキレイ」

板橋区的地質

武蔵野台地は数万年前、古い荒川や多摩川などが流れるはんらん原でした。武蔵野（成増）礫層の砂利は当時の川が積み残した川砂利です。その後、川の流れはこのはんらん原を掘り下げ、今の荒川や多摩川に、とり残された部分に富士山などの火山灰（関東ローム層）がたい積し、現在の台地をつくりました。また礫層の下の地層から貝化石が見つかりますが、これは15万年前の東京層のもので、この層がかつて海の底であったことを物語っています。

板橋区の歴史

江戸期には、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くられました。また、北部（赤塚・徳丸・志村）は農村地として発展しました。

明治9年（1876年）に加賀藩下屋敷に軍施設が新設され、板橋の近代工業が始まりました。

明治18年（1885年）には品川～赤羽間の鉄道（現 埼京線）が開通し、大正3年（1914年）には東上鉄道（現 東武東上線）が開通、昭和4年（1929年）には市電（都電）が開通する等、鉄道の開業とともにまち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、荒川低地の水田稲作や武蔵野台地の畑作等近郊農村が形成されました。戦後、駅前や旧街道沿いを中心に商店街が形成されました。

その後、環状第7号線等の幹線道路や首都高速道路、都営三田線等の交通網が整備され、まちが拡大しました。また、工場地の拡大により、舟渡等は23区有数の工場集積地に発展するとともに、人口増加に対応した住宅供給が求められ、高島平に大規模な住宅地が形成される等の農村地の都市化が進みました。

板橋区の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、環状第6・7・8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。

ぐらしを支える舞台としての板橋区の魅力・つよみ



高島平のけやき並木



区立板橋こども動物園



区立中央図書館

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など、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。

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。

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。



石神井川の桜並木



板橋宿



新河岸川沿い産業集積地

交通利便性の高い公共交通

JR埼京線、東武東上線、都営三田線、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分圏内に鉄道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。

充実した医療施設

区内には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。

江戸から残る農業と近代以降の産業

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、暮らしにうら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。

びとが活躍する舞台としての板橋区の魅力・つよみ



いたばし花火大会



板橋農業まつり



板橋区民まつり

板橋の魅力を感じられる多彩なイベント

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。

SDGs 未来都市* / 絵本のまち板橋*

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。

板橋区ゼロカーボンシティ*

脱炭素社会の実現に向けて取組を進めるため、各種事業を展開し、区役所から排出されるCO2を区が率先して削減していくことで、区民及び事業者のCO2削減の機運を醸成します。



かわまちづくりイメージ図



▲ **荒川河川敷の魅力を最大限に引き出すかわまちづくり**
 荒川河川敷では、防災まちづくりの要素をプラスしつつ、新たな利用者の増加やにぎわい、魅力の創出に向けて、かわまちづくりに取り組んでいます。

▲ **若者が活躍する地域活動**

板橋区と6大学が一体となって、教育・学術研究の発展及び活力ある地域社会の形成のための連携事業に取り組んでいます。

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

▲ **板橋区の都市づくりを考える活動団体**

自主的な都市づくりを行うまちづくり協議会などが、地域独自の都市形成を図るため、多様な活動をしています。

- ときわ台しゃれまち協議会
- アーバンデザインセンター高島平 (UDCTak) *
- 加賀まちづくり協議会
- (仮称)板橋駅西口周辺まちなかプラットフォーム
- 中台二丁目北地区まちづくり協議会
- かみいた南未来会議
- 新河岸二丁目工業地域まちづくり協議会
- 大山駅周辺のエリアマネジメント

板橋区の都市に関する声

桜並木も多いし環境的にとても素敵なおとろがも多いのも満足しています。

(徳丸、30歳代)
【徳丸・西台エリア】

商店街がある地域に住んでいます。活気があってとても良いと思います。商店街の取り組み、一生懸命でローカルで好感が持てます。板橋らしいと思います。

(大山東、50歳代)
【板橋・大山エリア】

地域の盆踊りに行きましたが、楽しかったです。また子供や近くの友人を連れて行けそうなイベントがあったら行きたいです。

(桜川、30歳代)
【大谷口・向原エリア】

ファミリーでも単身でも住みやすいです。

(志村、30歳代)
【小豆沢・志村エリア】

緑が多いところが魅力的です。

(西台、30歳代)
【新河岸・高島平エリア】

絵本のまちを象徴する中央図書館は老若男女対象の施設として素晴らしいです。こんな施設が増えると地域コミュニティに繋がると思います。

(小茂根、20歳未満)
【大谷口・向原エリア】

緑の多い公園がたくさんあって、児童館なども充実していて、子育てするのにとても良い環境です。

(徳丸、30歳代)
【徳丸・西台エリア】

板橋区は肩肘張らずに暮らせる居心地の良い区です。

(徳丸、50歳代)
【徳丸・西台エリア】

鉄道だけではなくバス移動も充実しているのが魅力です。

(小豆沢、30歳代)
【小豆沢・志村エリア】

緑道があることや普段の生活にほしいものが揃っていることがうれしいです。

(高島平、30歳代)
【新河岸・高島平エリア】

バランスの良いまちづくりが出来ていると思います。無理に発展させるのではなく、今ある資源を活かして安心して暮らせることや、歴史や自然を学べる街をアピールするのがよいと思います。

(仲宿、30歳代) 【板橋・大山エリア】

板橋区は緑や商店街も多く、都心へのアクセスも良い住みやすい区と感じています。歩いていると空がよく見えて、高いビル群がない心地良さはそのまま残してほしいです。区立の科学館、美術館、動物園があることも魅力です。

(加賀、30歳代) 【板橋・大山エリア】

出典：「令和5年度 都市づくりビジョンに関するアンケート」



淑徳大学
人文学部 歴史学科の
学生との意見交換
2025.7.31

まちの中にどんな機能がほしい？

- ✓ 屋内型ワーキングスペース
- ✓ レジャー・スポーツ施設
- ✓ おしゃれなカフェ
- ✓ 広い公園（魅力的なイベント）



大東文化大学
社会学部 社会学科の
学生との意見交換
2025.6.5

どんなまちに住みたい？

- ✓ 景観の良いまち
- ✓ イベントができる場所があるまち
- ✓ 歩きやすいまち
- ✓ 落ち着いていて治安が良いまち

帝京大学 医学部 アンケート実施
2025.5.27~7.18
回答件数：90件／区内在住：22件

| | | |
|---|--------------|----|
| ■ | 住んでみたい | 63 |
| ■ | 条件が合えば住んでみたい | 14 |
| ■ | あまり住みたくない | 7 |
| ■ | 住みたくない | 6 |



東京家政大学
家政学部 造形表現学科
学生との意見交換
2025.7.1

まちのなかにどんな機能がほしい？

- ✓ 屋内型ワーキングスペース
- ✓ 複数人で使える場所
- ✓ 温泉があれば良いかも

東洋大学 国際学部 国際地域学科
まちあるき 2025.5.22
意見交換 2025.6.19

まちのなかにどんな機能がほしい？

- ✓ きれいなトイレが整備されるとウォークアブルになる
- ✓ 街灯少なく感じる場所もあり十分な街灯の整備が必要
- ✓ イベントができる空間と持続的なイベント
- ✓ 荒川河川沿いの休憩場所と街灯、治安向上

板橋区のまちのイメージは？

- ✓ 商店街が多く暮らしに便利
- ✓ 駅前にはぎわいを感じられる
- ✓ みどりが多く、管理は課題

日本大学 医学部
との意見交換
2025.6.13

どんなまちに住みたい？

- ✓ 統一感のある街並み
- ✓ 歩きやすい広い道路
- ✓ ショッピングモールがある
- ✓ 電柱がない



各エリアの都市づくり方針は第5章へ

子ども会議での意見など掲載予定

第2章

シンボル掲載予定

板橋区都市づくりビジョンの役割・ 改定背景

- 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
- 4 改定に影響を及ぼす都市づくりの新たな潮流

2

板橋区都市づくりビジョンの役割・改定背景

板橋区の魅力・つよみを最大限に活かし、 新たな潮流・変化を捉えた都市づくりの展開に向けて

板橋区都市づくり ビジョンの位置づけ

- ▶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）」

計画の役割

- ▶持続可能な都市づくりを進めるため、都市整備分野のみならず、社会課題を含めた子育てや健康、福祉などのソフト的な政策分野との連携を示す総合的な都市づくり方針

計画期間

- ▶令和8（2026）年度から概ね10年後を想定した「板橋区基本構想」改定まで

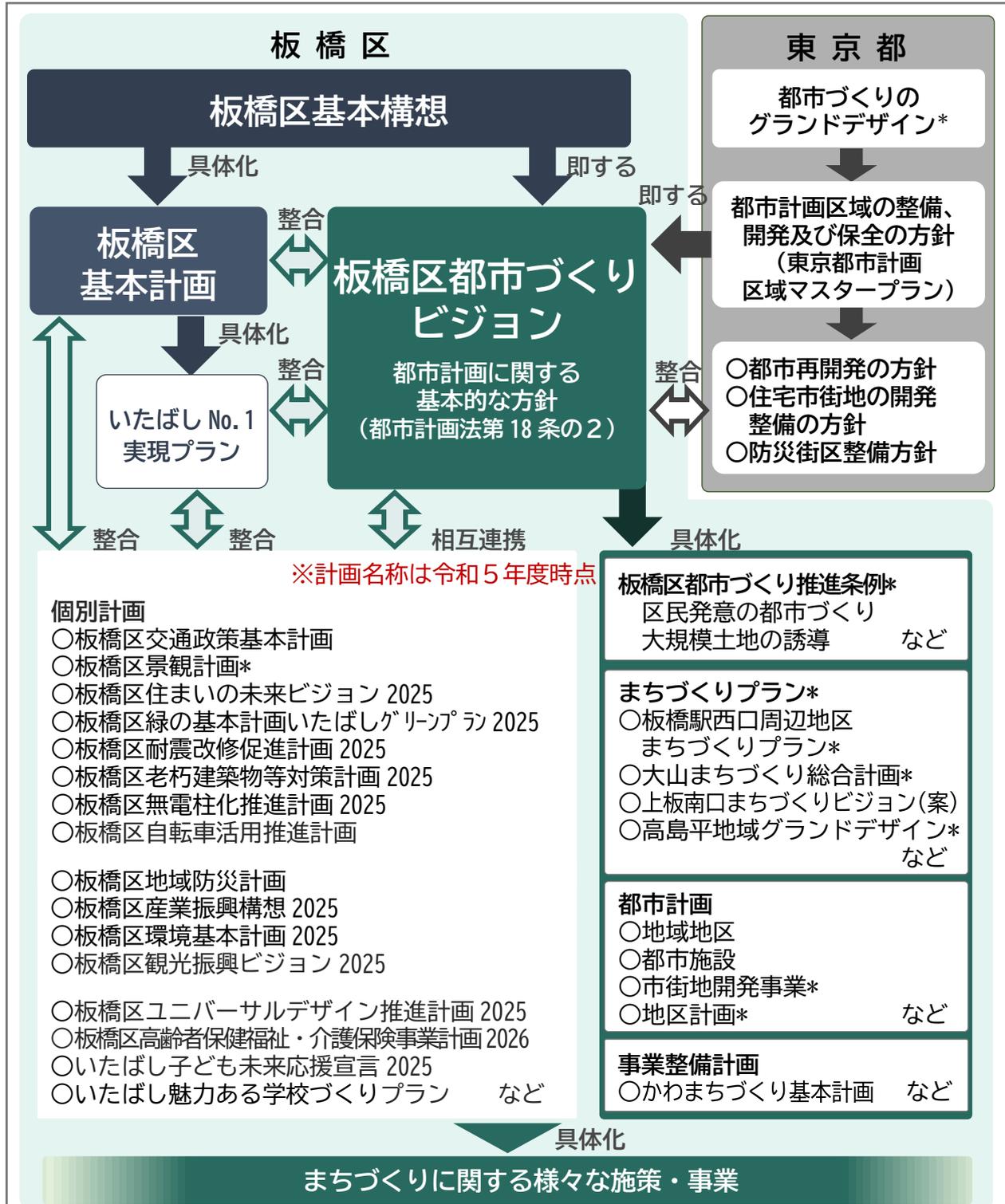
改定に影響を及ぼす 都市づくりの 新たな潮流

- ▶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、都市づくりの新たな潮流・変化を捉える

1 板橋区都市づくりビジョンの位置づけ

1-1 計画の位置づけ

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。



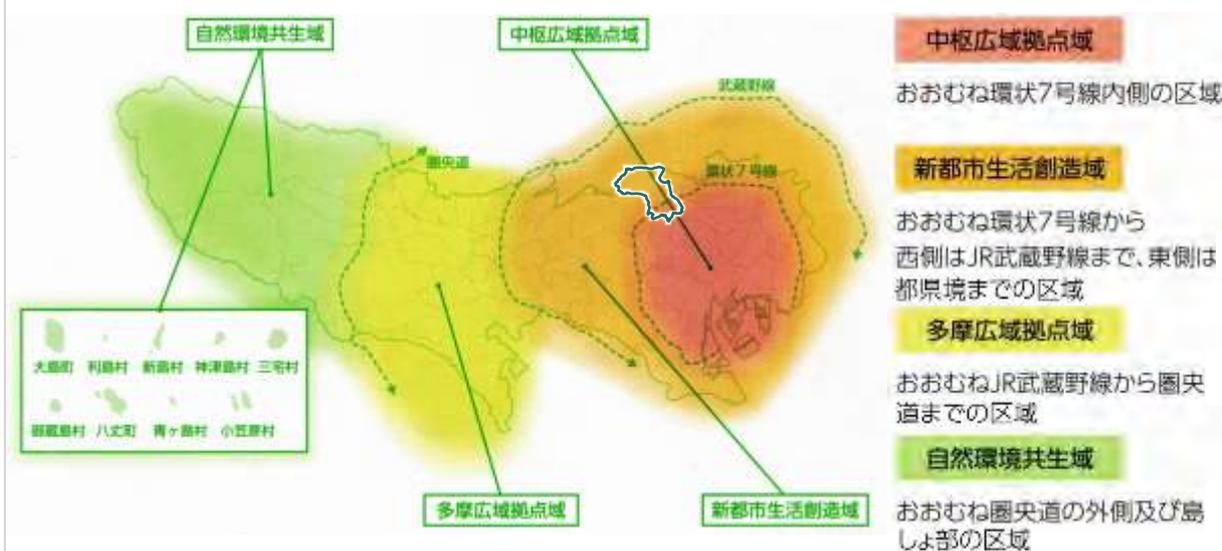
図表：計画体系

1-2 東京都の計画における区の位置づけ

▶ 都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月改定）

平成29（2017）年9月に策定された、都市づくりのグランドデザインでは、『活力とゆとりのある高度成熟都市～東京の未来を創ろう～』を都市づくりの目標として掲げており、環状第7号線の内側は中枢広域拠点域、環状第7号線の外側は新都市生活創造域に位置づけられています。また、中枢広域拠点域の北部の拠点に板橋、大山が、新都市生活創造域の北西部・西部の拠点として、浮間・舟渡・新河岸、高島平、常盤台、成増・赤塚が個別の拠点や地域として位置づけられており、将来像の一端が示されています。

【新たな地域区分】 区部中心部と臨海部の一体的な発展を見据えた新たな4つの地域区分



出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月）

「中枢広域拠点域」の位置づけ



中枢広域拠点域は、高密度な道路・交通ネットワークを活かした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って、新たな価値を生み続けるとともに、地域の多様な個性が発揮され、相互に刺激しあうことで東京の魅力が相乗的に向上させていく地域になります。



出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月）

「新都市生活創造域」の位置づけ

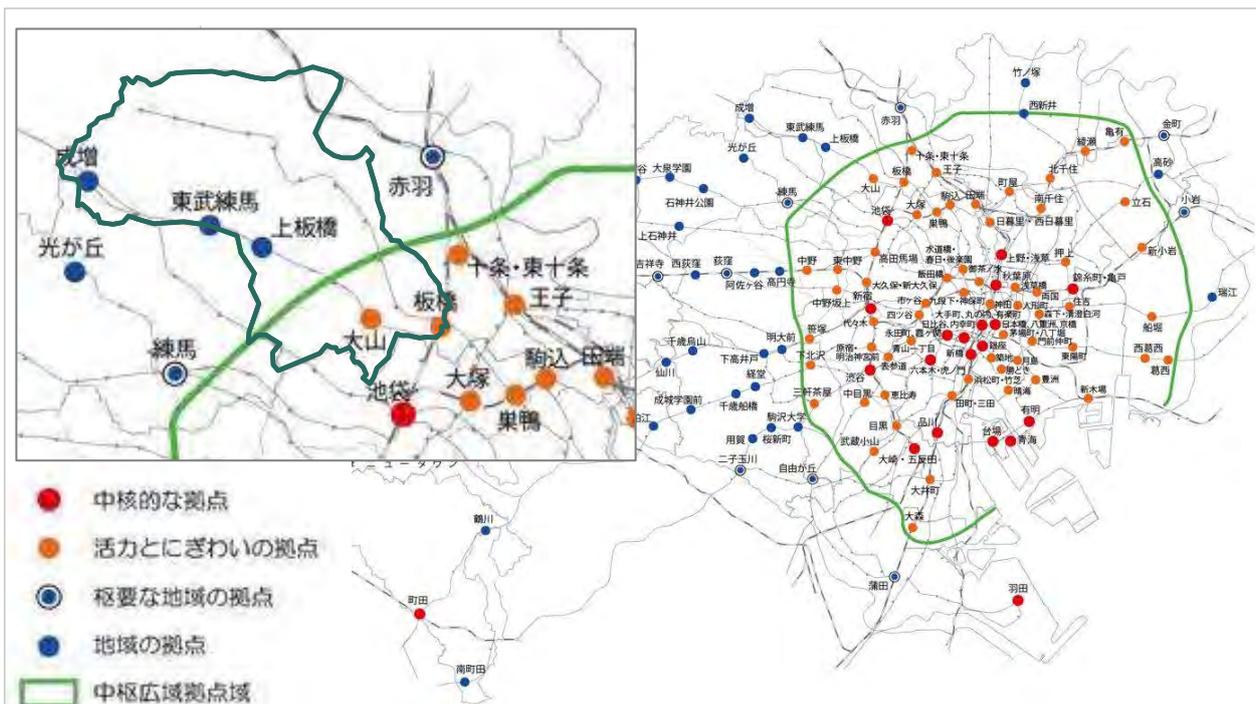
新都市生活創造域は、駅を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに、緑と水に囲まれたゆとりある市街地が形成され、子どもたちがのびやかに育つことができる快適な住環境の再生・創出をめざす地域になります。



出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月）

東京都市計画 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）（令和3（2021）年3月改定）

令和3（2021）年に改定された東京都市計画区域マスタープランでは、東京都がめざすべき将来像として、世界から選択される都市の実現に向けた東京の都市構造を掲げています。東京都における区の位置づけとして、活力とにぎわいの拠点到板橋、大山が、地域の拠点到上板橋、東武練馬、成増が、生活の中心地に浮間・舟渡・新河岸、高島平、西台・赤塚、常盤台、本蓮沼・志村坂上・志村三丁目がそれぞれ位置づけられています。



出典：東京都市計画区域マスタープラン（令和3（2021）年3月）

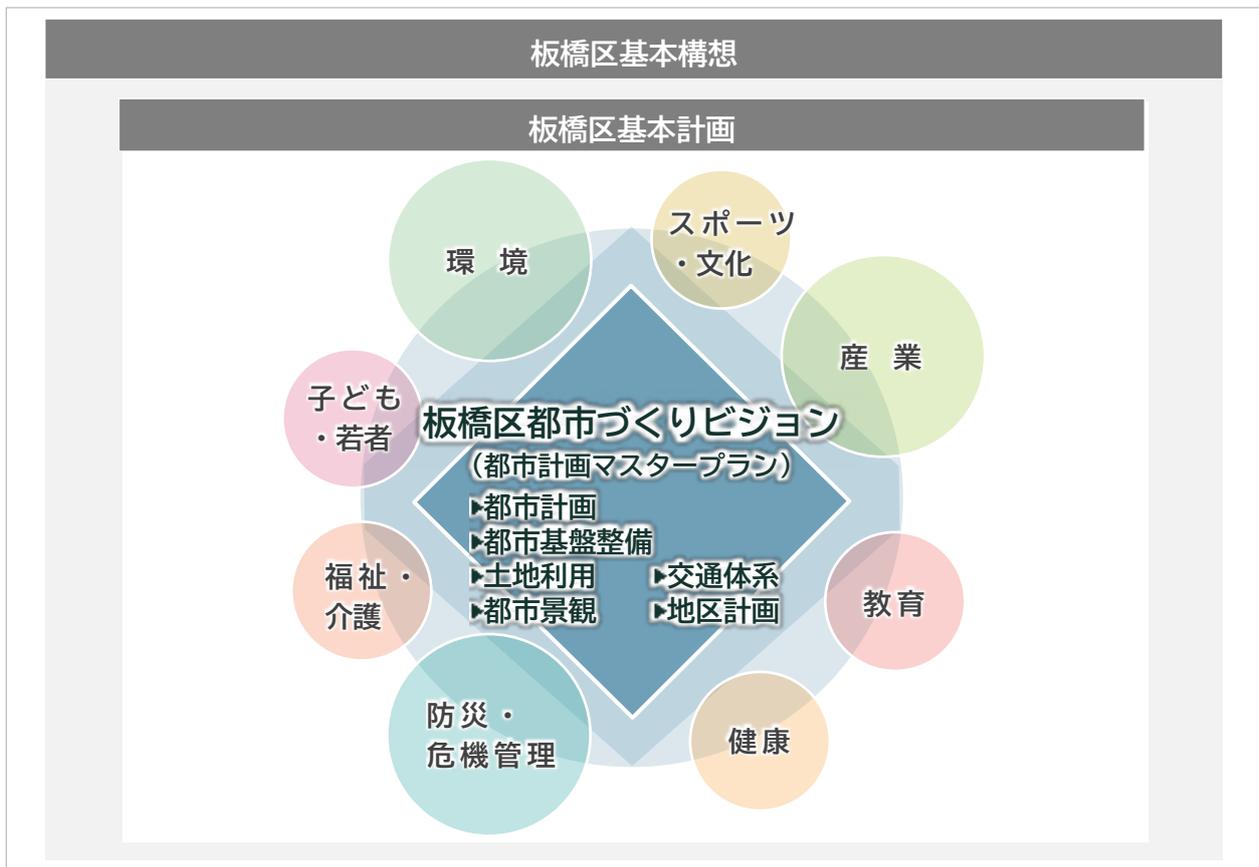
2 計画の役割

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、防災や環境、産業をはじめとする区の個別計画などと連携を図り、施策を展開するための都市づくりの方針を示す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。

そのため、板橋区では、都市計画マスタープランに示される都市計画分野の方針に加え、ソフト的な政策分野との連携を含めた総合的な都市づくり方針を示す計画として、「都市づくりビジョン」を策定しています。



板橋区基本計画と都市づくりビジョン

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)年度から概ね10年後を想定した「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、次世代に継承する魅力・価値を創造していきます。

4 改定に影響を及ぼす都市づくりの新たな潮流・変化

4-1 人口動態

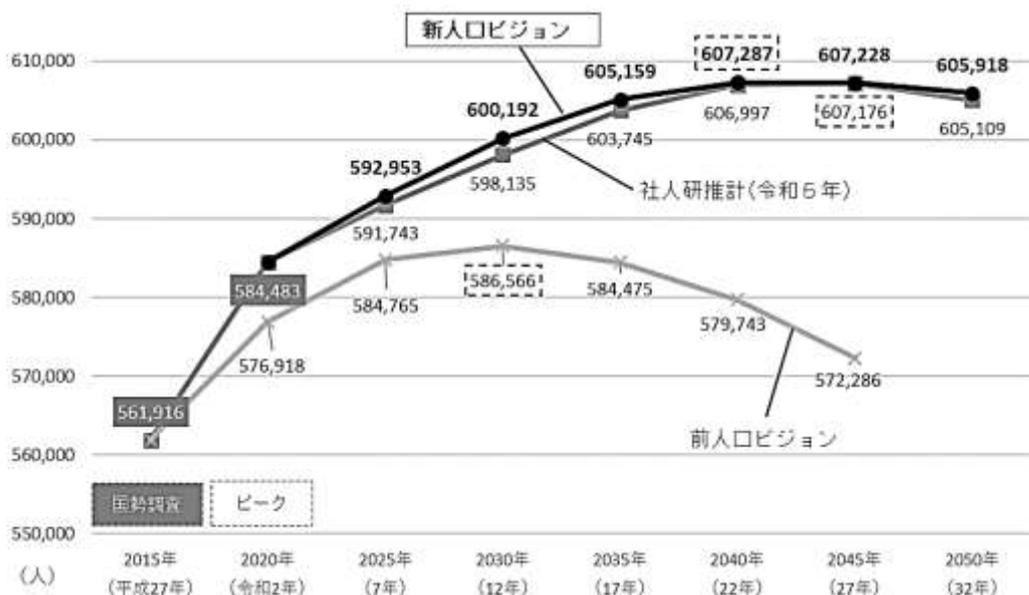
板橋区人口ビジョン（令和6（2024）年9月）では、令和22（2040）年に約60.7万人でピークを迎え、その後、減少に転じるものと予測されています。

今後、人口減少に転換していく時代では、多様な人々が住み、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、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生活圏の魅力を創造していくことで、定住や交流、地域活力の維持・増進を図り、より豊かな生活圏を形成していくことが求められます。

▶ 板橋区の人口動向・将来動向

- 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



出展：板橋区人口ビジョン(2025～2050年)人口の長期的見通しの比較

▶ 転出入の傾向

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。



図表：板橋区と近隣区市との人口移動【転出・転入】/住民基本台帳人口令和5（2023）年より作成

4-2 都市づくりの新たな潮流

▶ 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中、近年では、全国的に大規模な風水害や土砂災害が頻発・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、事前復興などの取組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は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。



出典：国土交通省ウェブサイト

▶ 脱炭素社会・カーボンニュートラル*の実現

令和 32 (2050) 年カーボンニュートラルをめざし、脱炭素化に向けた温室効果ガスの削減等の取組みの1つとして「まちづくりのグリーン化*」が求められています。



出典：国土交通白書 2022

▶ グリーンインフラ*の推進

都市・経済の成長から、自然豊かで良好な環境の中、健康にさ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の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）

▶ ウォークブル*なまち

まちの回遊性・滞留性向上やにぎわい・活力創出のため、道路や河川沿いの空間、公園・広場などの公共空間が連続し、居心地がよく、歩きたくなる空間の創出が重要になっています。



出典：国土交通省ウェブサイト

▶ 暮らしの中でのウェルビーイング*

暮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により、心身が健康で社会的にも満たされる都市が求められています。

▶ ライフ・ワークスタイルの多様化、ひと・モノの移動スタイルの変化

コロナ禍を経て、自宅やコワーキングスペース*でのテレワークの進展やネット販売市場が拡大し、都心と周辺区部の関係性、自宅と周辺のまちの関係性、ひと・モノの移動スタイルに変化がみられます。

ライフ・ワークスタイルの変化により、自宅や職場付近の屋外空間の価値が見直され、身近な生活圏における心地よい居場所づくりが求められています。

▶ Society5.0 で実現する社会*を見越した都市機能・都市基盤*

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。

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*配送などの新たな都市サービスの社会実証が進展しています。

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。



出典：第5期国土交通省技術基本計画



出典：経済産業省ウェブサイト

▶ 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の取組が求められています。



出典：スマートシティ官民連携ポータルサイト



出典：まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション
実現ビジョン(ver1.0)（国土交通省）

ページ調整

第3章

シンボル掲載予定

めざす都市の姿

- 1 将来像（めざす都市の姿）・3つの都市像
- 2 将来都市構造・土地利用の方針

3 めざす都市の姿

予測困難な時代において、 持続可能な都市を実現するため地域の価値を最大化する

将来像（めざす都市の姿）

・ 3つの都市像

- 上位計画である「板橋区基本構想」の将来像を掲げる
- その将来像を踏まえた「3つの都市像」を設定
- 予測困難な時代において持続可能な区政を実現し、都市づくりにおいて効果の全区的な最大化を図るため、板橋区の『都市デザイン』を定義する

将来都市構造・土地利用の方針

- 将来像・3つの都市像の実現に向け、都市の骨格である将来都市構造を示す
- 将来都市構造を基本として、ゾーン区分に応じた計画的な土地利用を誘導する

1 将来像（めざす都市の姿）・3つの都市像

1-1 将来像（めざす都市の姿）

本計画では、上位計画である「板橋区基本構想」の将来像をめざす都市の姿として実現していきます。

板橋区基本構想 将来像

未来をひらく 緑と文化のかがやくまち “板橋”

板橋区基本構想の将来像に掲げる『緑』を『都市空間』、『文化』を『都市活動』と捉え、生活の舞台となる都市空間の整備とひとのちからを活かした都市活動の取組を効果的に連携させ、『かがやくまち “板橋”』の実現に貢献していきます。

また、板橋区基本計画では、板橋区の施策を9つの分野により、戦略的に推進していくことから、本計画においても、都市づくりの分野を中心として板橋区基本計画の8分野と連携していきます。

現在改定中の基本計画の概要記載

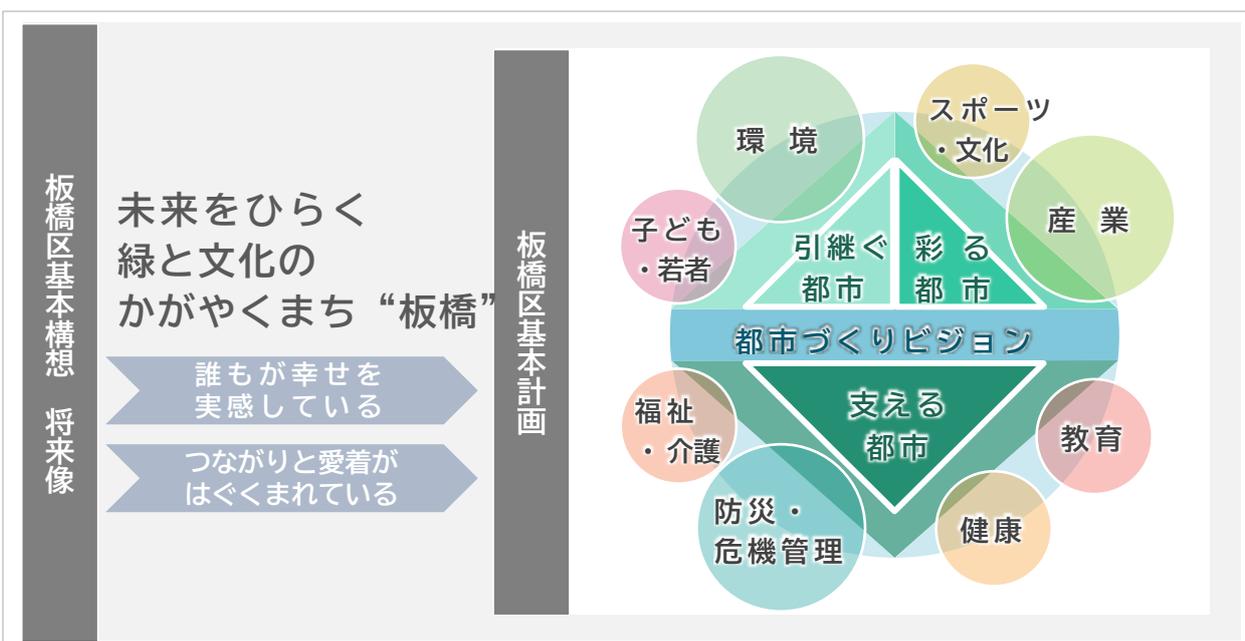
図表：〇〇〇

1-2 3つの都市像

板橋区基本構想の将来像を踏まえ、めざすべき「3つの都市像」を設定します。

あらゆる都市活動を『支える』安心安全な都市の姿を都市像の主軸とし、未来に『引継ぐ』環境にやさしく身近な生活圏を豊かにする都市の姿や、地域を『彩る』資源を活かしたブランドを創造する都市の姿を見据え、都市づくりに取り組みます。

| | |
|-------------------|--|
| 引継ぐ 都市 | 環境にやさしく 豊かな生活圏の形成 |
| | <p>環境負荷の低減と貴重なみどりを保全するとともに、身近な生活圏に快適で魅力的な空間や活動があふれることで、だれもがこころの豊かさを感じることができるまちを次世代へ引き継ぎます。 デジタル技術が進化した未来社会の姿を共有しながら、まちやひとにうるおいとやすらぎをもたらし、幸福を感じられる都市を形成します。</p> |
| 彩る 都市 | 愛着が生まれるブランド・活力の創造 |
| | <p>育くまれてきた板橋の自然・歴史・文化的な特色を活かした都市空間が、くらす、働く、学ぶ、楽しむ、憩うなどの様々な都市活動を行う舞台として、くらしに活力と彩りを与えます。 魅力輝く板橋固有の都市の発展により、まちへの愛着を形成し、住みたくなる、住み続けたくなる、また住みたくなる都市を創造します。</p> |
| 支える 都市 | 安心安全でしなやかな都市の実現 |
| | <p>日々のくらしを安心して過ごせ、災害時には人々の生命と財産を守る強靱な都市を形成するとともに、活発な地域交流により、だれもが健やかにくらし、共に支え合えるまちが育まれます。 安全性を高めた市街地の災害予防や減災対策を進めるとともに、多様な主体との自助・共助の強化により、迅速に復旧・復興し、最小限の被害で災害を乗り越える持続可能な都市を実現します。</p> |



図表：板橋区基本構想・基本計画と都市づくりビジョンの関係

1-3 地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」

板橋区基本構想の将来像をめざし、予測困難な時代において持続可能な区政を実現するため、多様な主体との連携強化や、社会潮流の変化の見極め、進化するデジタル技術の活用を見据える必要があります。都市づくりにおいて、これらの効果の全区的な最大化を図るため、板橋区の『都市デザイン』の定義を以下に示します。

地域の価値を最大化する「板橋都市デザイン」

個々の建物だけでなく、道路、鉄道、公園、広場、河川などの生活の舞台となる『都市空間』全体と、くらし、働き、学び、楽しみ、憩うなどのひとが織りなす『都市活動』の営みを、総合的・統一的に捉え、板橋区で育まれてきた自然・歴史・文化などの地域固有の個性や魅力・つよみを最大限に活かしていくことで、“板橋らしい風景”づくりをめざすトータルデザインの考え方



都市空間：生活の舞台となる自然物・人工物などの物的要素により構成される都市基盤や環境

都市活動：都市空間において展開される人々の生活・活動

◆都市デザインモデルについて

『板橋都市デザイン』を实践する3つの都市デザインモデルを「第6章 都市デザインの推進に向けて」において、『板橋都市デザイン』の实践と、先導的な役割を担う取組みとして紹介しています。



1-4 都市づくりビジョンの構成

板橋区の魅力・つよみを最大限に活かしながら、都市づくりの新たな潮流・変化をとらえ、将来像の実現をめざしていきます。

めざすべき3つの都市像を設定し、その実現に向けた「板橋都市デザイン」の考え方により、「将来都市構造」「土地利用方針」「分野別都市づくりの方針」「エリア別都市づくりの方針」を



示し、板橋区基本構想の将来像の実現をめざします。

第5章 エリア別都市づくりの方針



板橋・大山

大谷口・向原

上板橋・常盤台

徳丸・西台

赤塚・成増

新河岸・高島平

坂下・舟渡

小豆沢・志村

第6章 都市デザインの推進

都市機能のかさなり



沿線のつながり



場面のひろがり



都市デザインを牽引するモデル

板橋区・区民・事業者
による協働の
都市づくり

都市づくりの
評価と改善

将来像の実現

イラスト作成中

■3つの都市像を見据えた都市空間が整備されたまちの姿
板橋都市デザインの考え方をもち、組織横断的な連携による推進

■エリア別の都市デザイン
エリアの特徴（自然・歴史・文化）や資源を保全し、最大限に活かした都市づくりを推進

■都市デザインの推進方策
すで実践している取組を「都市デザインモデル」として充実・波及させることで、全区的な協働の都市づくりを推進

ページ調整

2 将来都市構造・土地利用の方針

将来像・3つの都市像の実現に向け、板橋区の都市の骨格である「将来都市構造」をネットワーク・軸・拠点の方針を示します。また、地域ごとの土地利用の方向性を示す「土地利用」について、地域それぞれの成り立ちや街並みの特徴などを踏まえて、ゾーンごとに方針を示します。

「将来都市構造」と「土地利用」は、相互に関連し、板橋区の都市を構成していることから、将来都市構造を基礎に、区外の拠点などを広域的に捉えながら、適切な土地利用による都市づくりを展開していきます。

2-1 将来都市構造の基本的な考え方

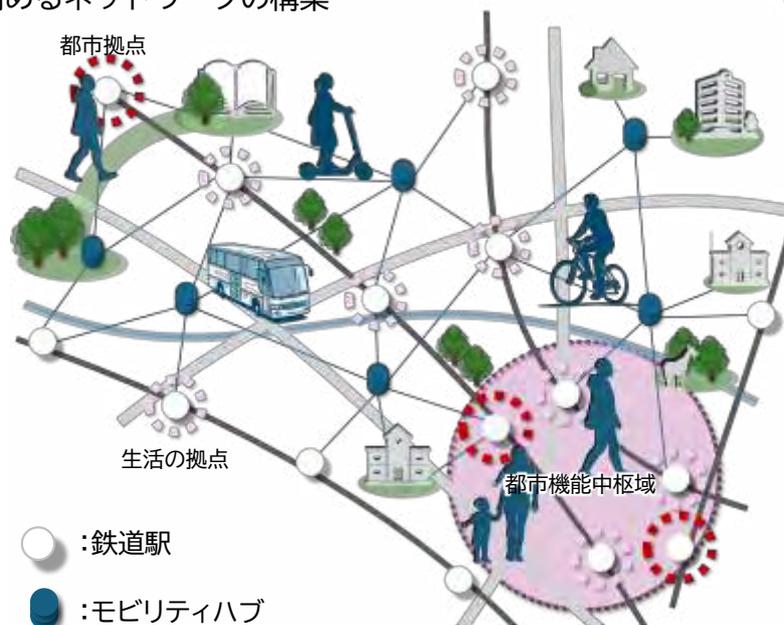
前計画で進めてきた、「ネットワーク型集積都市」の考え方を継承した将来都市構造をめざします。「板橋都市デザイン」を踏まえ、身近な生活圏の回遊性を高める新たな考え方を取り入れながら、さらなる発展をめざします。

板橋区がめざす「ネットワーク型集積都市」

板橋区のと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『都市空間』と『都市活動』の効果的な連携により、それらをさらに発展させることで、鉄道駅を中心に都市機能が集積した個性ある拠点を形成します。それぞれの拠点を、鉄道だけでなく、バス路線や進化・多様化するモビリティ、ウォーカブルな空間で結び、人々の回遊を生み出していくことで、「ネットワーク型集積都市」が形成されます。

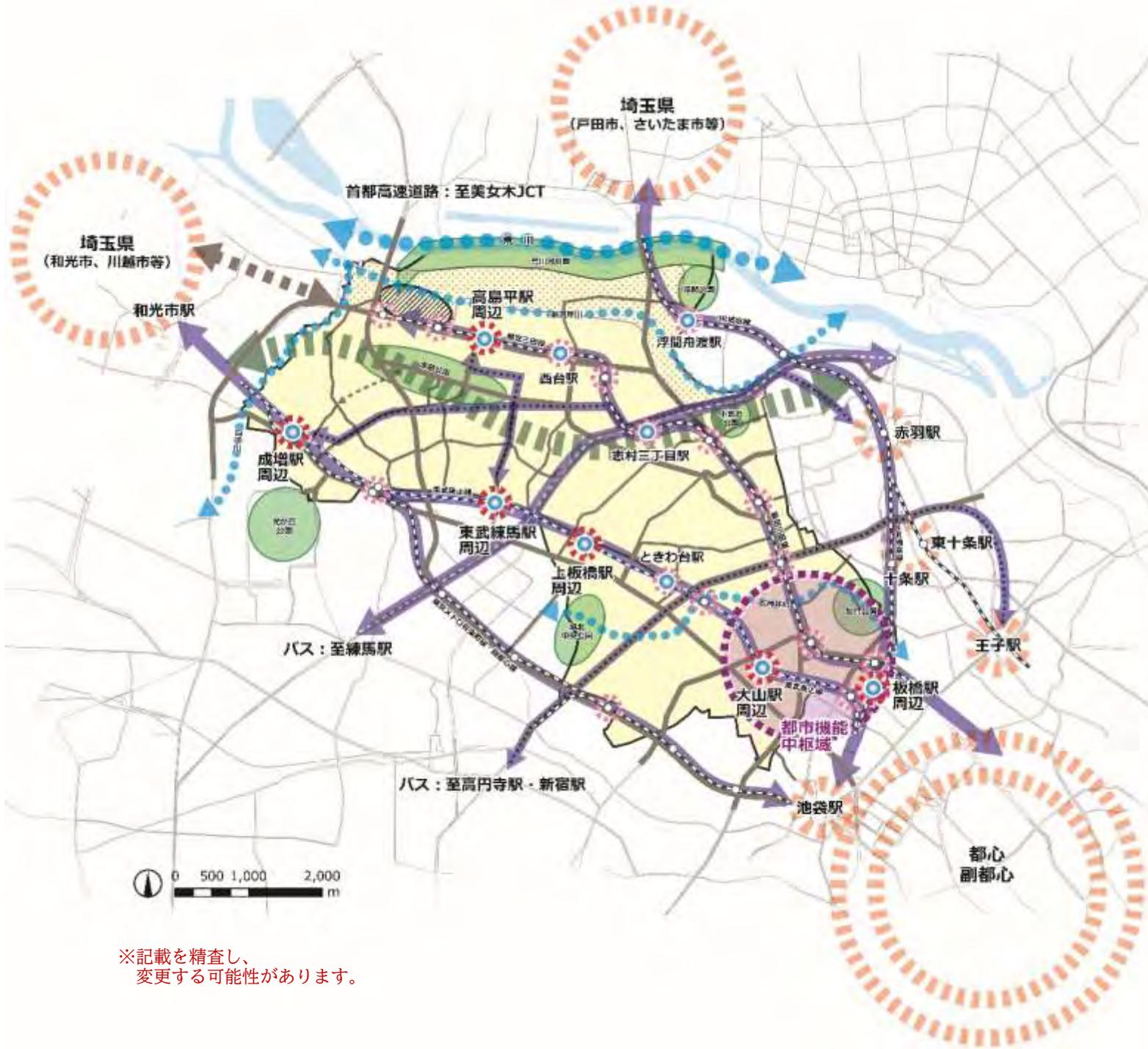
■身近な生活圏の回遊性を高めるネットワークの構築

- ▶ 板橋区のとよみを効果的に発展させ、個性ある拠点を形成する
- ▶ 拠点を鉄道やバス路線に加えて、ウォーカブルな空間で結び、身近な生活圏の回遊を生み出す
- ▶ カーシェアやシェアサイクルなどの貸出拠点となるモビリティハブ*により、誰もが円滑な移動や乗り換えができる



生活圏のネットワークイメージ

将来都市構造 『ネットワーク型集積都市』



※記載を精査し、変更する可能性があります。

■ 軸

- 都市骨格軸 (道路)
- 広域移動軸 (鉄道・バス)
- 産線軸
- 河川軸

- 鉄道 (JR・私鉄・地下鉄)
- 鉄道立体化・踏切対策
- エイトライナー
- バス路線

産業集積地 (都市型産業育成・更新ゾーン)

■ 拠点

- 都市機能中枢域
- 都市拠点
- 生活の拠点
- 地域交通結節点
- みどりの拠点
- 物流拠点 (流通業務団地)

▶ ネットワークの方針

1) 強靭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をめざします。



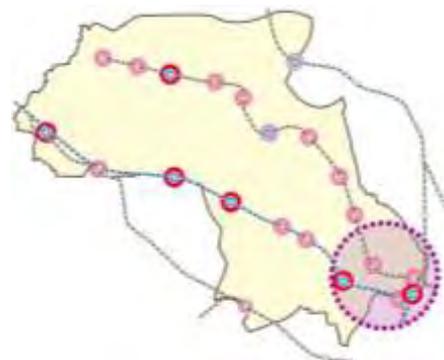
2) 地域交通結節点とモビリティのネットワーク

概ね徒歩15分圏内で配置されている鉄道駅と身近な生活圏が、地域交通結節点（駅前広場など）やモビリティハブによってつながり、だれもがシームレスに移動でき、出かけたくなる都市構造をめざします。



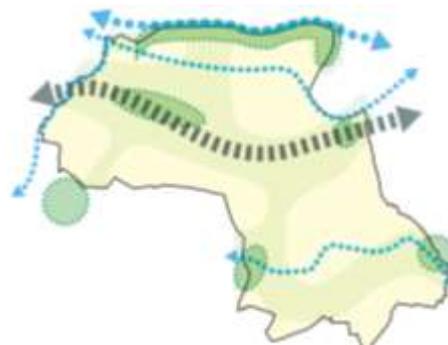
3) 鉄道を軸に相互に連担する拠点ネットワーク

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同士が、居心地よく歩きたくなる空間で連担し、相互で都市機能を補完しながら都市生活の質や回遊性を高め合う都市構造をめざします。



4) みどりと水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、みどりの拠点やまちなかにあるみどりがつながることで、回遊性を高める都市構造をめざします。



➤ 軸の方針

1) 都市骨格軸

- ▶都市の骨格を担う道路については、広域的な交通アクセスとして、都市間や地域間の人やモノの移動を支えるだけでなく、防災・生活環境・物流・医療などの多様な機能を支えるための基盤として整備を進めます。
- ▶災害時において、避難所や医療機関などが継続した機能が維持できるように、道路基盤の強靱化を推進します。
- ▶板橋区のみならず、城北地域の物流を担う西北部流通業務団地*（高島平六丁目）を含む産業集積地（都市型産業育成・更新ゾーン）に接続する幹線道路のネットワーク強化を進めます。
- ▶埼玉県の和光市方面との連携を強化するため、都県境を越えた道路網の拡充をめざします。

2) 広域移動軸

- ◆ 鉄道路線
 - ▶区内外を連絡する JR 埼京線、都営三田線、東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線、西武有楽町線を鉄道の広域移動軸とします。
 - ▶鉄道の広域移動軸は、各鉄道駅周辺の個性を活かして形成される拠点同士を結びます。
 - ▶沿線の都市づくりを行うことで、東武東上線の立体化を促進するとともに、総合的な都市基盤整備を行います。
 - ▶環状方向の新しい公共交通であるエイトライナー構想*を捉えて、区内の東西交通の利便性向上を図ります。
- ◆ バス路線
 - ▶区内外の主要な駅を結ぶ本数が多いバス路線を「広域移動軸」とします。
 - ▶鉄道駅のみならず公共施設や病院などを結ぶバス路線を維持し、生活利便性・交通利便性の高い都市をめざします。
 - ▶新たな広幅員の道路や駅前広場の整備にあわせたバス路線の誘致・再編により、放射状の鉄道網に接続する新たな広域移動軸の構築をめざします。

3) 崖線軸

- ▶樹林地の保全や緑化の推進により、多様なみどりの線的・面的なつらなりを確保することで、生物多様性の保全・再生や地下水などの水循環の維持をめざします。

4) 河川軸

- ▶荒川や新河岸川、石神井川、白子川では、うるおいを感じる河川空間の環境とともに、河川敷や桜並木、水辺の散歩道など、水辺の連続的な景観や多くの人に親しまれる象徴的な風景を守り、回遊の軸を形成します。

➤ 拠点の方針

1) 都市機能中枢域

- ▶多様な都市機能を持つ拠点が近接した、板橋駅周辺から大山駅周辺にかけての一体の大きなまとまりを「都市機能中枢域」とします。
- ▶複数の拠点駅や商店街、観光・交流の拠点、公園、大学、行政機能、大学病院などの多様な機能が立地する特徴を活かし、商店街や石神井川などを軸とした回遊性の向上を図ることで、居心地よく、歩きたくなる、板橋区の顔となる魅力的なまちを形成します。
- ▶都市機能中枢域内の生活の拠点では、それぞれの地域課題の解決とともに、都市の魅力を際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの多様な都市機能の集積、交通結節機能の向上、質の高いオープンスペース整備などによる安全な歩行・滞留空間の創出のため、周辺環境に配慮した適切な高度利用や土地利用の誘導により拠点を形成します。

2) 都市拠点

- ▶地域の活動と交流の中心となる地域交通結節機能や商業・業務・文化・交流・生活支援などの高度な都市機能の集積をめざす、板橋駅、大山駅、上板橋駅、高島平駅、東武練馬駅、成増駅周辺を「都市拠点」とします。
- ▶それぞれの地域の個性にあわせ、都市機能の集積による生活利便性の向上、駅前広場整備などによる地域交通結節機能の強化、質の高いオープンスペース整備などによる安全な歩行・滞留空間の創出のため、適切な高度利用や土地利用の誘導により、個性を活かしたウォークアブルで魅力ある拠点を形成します。

3) 生活の拠点

- ▶都市拠点以外の鉄道駅周辺を、生活利便施設の集積をめざす「生活の拠点」とします。
- ▶各駅周辺の特徴に応じて、必要な商業環境や生活利便性の向上や交流・滞留機能などの充実を図るため、地域の個性にあわせた土地利用を誘導し、日常生活を充実させる拠点を形成します。

4) 地域交通結節点

- ▶駅前広場が整備されている（整備予定を含む）もしくは、公共交通の乗り換えなど交通の要所である駅として、板橋駅、浮間舟渡駅、大山駅、上板橋駅、志村三丁目駅、高島平駅、東武練馬駅、ときわ台駅、成増駅、西台駅を「地域交通結節点」とします。
- ▶地域交通結節点では、地域の移動を円滑にするため鉄道とバスなどと多様なモビリティの乗換え利便性の向上を図ります。

5) みどりの拠点

- ▶健康づくりやレクリエーションの中心となる荒川河川敷、加賀周辺、区立小豆沢公園、都立赤塚公園、都立浮間公園、都立城北中央公園、都立光が丘公園をみどりの拠点とします。
- ▶豊かなみどりとともに、区民の健康づくりやレクリエーションの場、憩いの場、防災機能などのグリーンインフラとしての多様な機能を活かした拠点を形成します。

6) 物流拠点

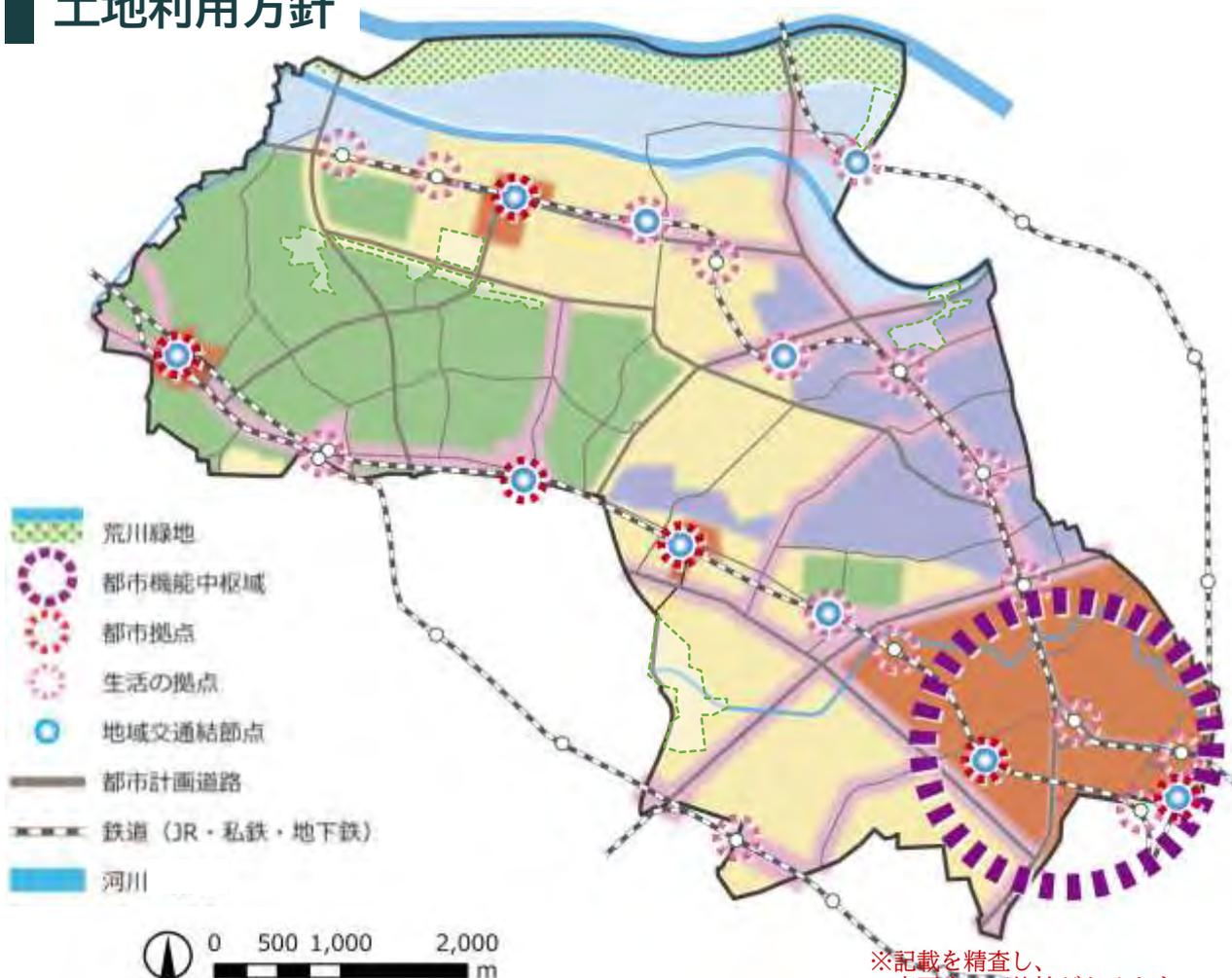
- ▶大規模災害時の物資輸送などの要請に応えられる西北部流通業務団地（高島平六丁目）を「物流拠点」とします。
- ▶周辺の物流施設の集約・高度化・物流の効率化により、産業の活性化や環境負荷の低減を図りながら、都市基盤の強化を図ります。

2-2 土地利用の基本的な考え方

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暮らしを調和させるため、将来都市構造を基本として、ゾーン区分に応じた計画的な土地利用を誘導します。

- ▶ 適切に用途地域*・特別用途地区*・高度地区*・地区計画などの都市計画制度を活用し、良好な環境の維持・向上、大規模開発の規制誘導、産業活力の維持・育成を図ります。
- ▶ 鉄道駅を中心とした特色ある拠点形成を図るため、都市機能中枢域や都市拠点、生活の拠点などを核として、都市機能を誘導します。
- ▶ 木造住宅密集地域の改善や細街路の拡幅整備など、道路基盤が整っていない市街地環境の改善を推進します。
- ▶ 大規模な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の都市機能の更新や新たな都市施設の整備を契機としたまちづくりプランなどに基づき、地域の特徴を活かし周辺のまちと調和した土地利用を適切に誘導します。

土地利用方針



▶ 土地利用の方針

| ゾーンの名称 | 土地利用の方針 |
|----------------|---|
| 都市機能集積ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 中高層建築物を主体として、都市機能の更新を図り、都市の魅力を実際立させる商業・業務・文化・交流・生活支援などの多様な都市機能を集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。 |
| 生活利便性向上ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。 ▶ 上記以外の道路沿道やその周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能を充実し、生活利便性の高いまちを形成します。 |
| 都市型産業育成・更新ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市型産業の利点を活かし、ものづくり産業集積の維持・向上を図るため工業系用途以外の立地規制とともに、中層建築物を主体に、時代のニーズに対応した産業機能への転換・更新、物流の効率化の誘導などにより、働きやすい産業活力にあふれたまちを形成します。 ▶ 住宅規制がされている地域では、中高層建築物を主体に、さらなる産業活力を醸成するまちを形成します。 |
| 産業と住宅の共存ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市型産業に配慮しつつ、中層・中高層建築物を主体に、良好な住環境の維持・創出を図り、くらしと産業が調和した働きやすく住みやすいまちを形成します。 |
| 多様なくらしが共生するゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 多様な土地利用が共存する地域特性を活かしつつ、中層建築物を主体に、住宅を中心としてくらしに密接した店舗や工場などが共生し、彩りのある多様なくらしができるまちを形成します。 ▶ 隣接するゾーンの街並みとの調和により、良好な市街地環境を誘導します。 |
| 閑静な住宅地保全ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 崖線周辺や伝統ある住宅地の良好な住環境を保全し、みどり豊かでゆとりある低層建築物を主体としたまちを形成します。 |
| みどりの拠点となる荒川河川敷 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 荒川河川敷の魅力及び機能向上を図るため、広大な河川空間と豊富なみどりを活かした、にぎわい創出につながる水辺空間を形成します。 |
| みどりの拠点となる公園 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 健康づくり、交流、防災などの多様な機能を持つ自然環境の保全・活用を行います。 |

2-3 立地適正化計画の検討

「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」に基づく、立地適正化計画*については、国や東京都、近隣区などの動向を踏まえ、多角的な視点から検討を進めます。

ページ調整

第4章

シンボル掲載予定

分野別都市づくりの方針

- 1 分野別都市づくりの基本的な考え方
- 2 分野別都市づくりの方針

4 分野別都市づくりの方針

「板橋都市デザイン」で取り組む 5つの分野別都市づくり方針

分野別都市づくりの 基本的な考え方

- ▶ 「都市デザイン」を軸に、5つの分野で都市空間整備の方針を構成する
- ▶ 3つの都市像を見据えた5つの分野ごとの都市空間が整備されたまちの姿を示すことで、多様な主体との連携強化を図る
- ▶ 板橋区基本計画の9分野との関係性を示すことで、組織横断的な連携を図る

分野別都市づくりの 方針

- ▶ 都市デザインを軸とした5つの分野別都市づくり方針
 - ▶ 都市デザイン分野
：板橋都市デザインによる板橋らしい風景づくり
 - ▶ グリーンインフラ分野
：みどりと水辺に彩られひとの活力をつなぐ都市空間
 - ▶ 道路・交通分野
：出かけたくなる移動環境・ネットワークを形成する都市空間
 - ▶ 住環境・暮らし分野
：愛着と誇りを感じくらし続けたくなる都市空間
 - ▶ 安心安全分野
：災害・環境変化に対応する強靱な都市空間

1 分野別都市づくりの基本的な考え方

将来像・3つの都市像の実現に向け、「板橋都市デザイン」に取り組むため、5つの分野別都市づくり方針を示します。

「都市デザイン」を軸に、「グリーンインフラ」「道路・交通」「住環境・暮らし」「安心安全」の5つの分野で都市空間整備の方針を構成するとともに、「引継ぐ都市」「彩る都市」「支える都市」の3つの都市像に合わせて、都市空間が整備されたまちの姿を示しています。

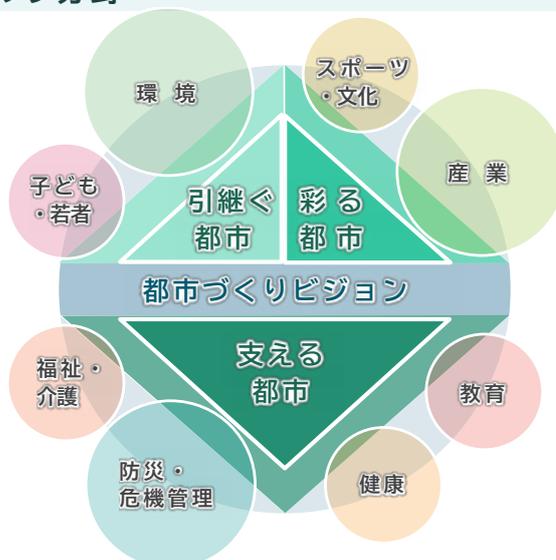
3つの都市像を見据えた5つの分野ごとの都市空間が整備されたまちの姿と、その都市空間を活用した都市活動を示すことで、都市づくりを進める多様な主体との連携強化を図り、将来像の実現を図ります。



分野別都市づくりの方針と板橋区基本計画の9分野

将来像・3つの都市像を実現するためには、組織横断的な連携が重要となります。

板橋区基本計画では、区施策を9つの分野により、戦略的に推進していくことから、本計画の基本となる都市づくり分野を中心として、産業分野、環境分野、防災・危機管理分野をはじめとする8つの分野と連携し、生活の舞台となる都市空間整備と、ひとのちからを活かした都市活動の取組を推進していきます。



板橋区基本計画の分野と3つの都市像の関係図

以下に、分野別都市づくり方針と3つの都市像の関係を示します。

分野別都市づくり方針

都市デザイン

板橋都市デザイン
による板橋らしい
風景づくり

P50

- 1 板橋らしい風景づくり
- 2 板橋らしい都市空間の整備
- 3 板橋らしい都市活動の舞台づくり
- 4 都市空間づくりに向けた開発誘導

グリーンインフラ

みどりと水辺に彩られ
ひとの活力をつなぐ
都市空間

P58

- 1 グリーンインフラの効果と
グレーインフラの融合
- 2 板橋を形成するみどり・水辺の継承
- 3 生物多様性と持続的な循環の維持
- 4 公共空間とつながる良質な緑地空間の
確保

道路・交通

出かけたくなる移動環境
・ネットワークを形成する
都市空間

P66

- 1 ひとが主役の交通環境の構築
- 2 都市活動・産業を支える道路網の形成
- 3 鉄道路線を軸とした沿線都市づくりの
推進
- 4 人とモノの移動環境の維持・充実

住環境・くらし

愛着と誇りを感じ、
くらし続けたいくなる
都市空間

P78

- 1 くらしの安心を守る住環境づくり
- 2 生活を支える働く環境づくり
- 3 多様なくらしに対応した住環境づくり
- 4 脱炭素による未来を守る建物づくり

安心安全

災害・環境変化に
対応する強靱な
都市空間

P86

- 1 震災・火災リスクへの対応
- 2 水害・土砂災害リスクへの対応
- 3 防災拠点による地域の防災力向上
- 4 大規模災害などに備えた強靱な
都市づくりと復興事前準備の推進

板橋区
基本計画の9分野

子ども
若者

教育

健康

福祉
介護

スポーツ
文化

産業

環境

防災
危機管理

都市
づくり

3つの都市像を見据えた 都市空間が整備されたまちの姿

| 引継ぐ都市 | 彩る都市 | 支える都市 |
|--|--|--|
| <p>▶ 進化するデジタル技術による都市づくりの政策と実践</p> <p>都市づくり×DX</p> <p>P51</p> | <p>▶ 板橋固有の資源や文化を活かしたブランドの創造と発信</p> <p>地域資源×プロモーション</p> <p>P51</p> | <p>▶ 公共施設を核とした身近な生活圏の交流と活動</p> <p>公共施設×価値創造</p> <p>P51</p> |
| <p>▶ 板橋固有の自然を次世代へ引継ぐまち</p> <p>➢ 自然環境の体験・学び ➢ スマート農業*</p> <p>子ども若者 産業 環境 P59</p> | <p>▶ 四季折々に彩られるみどりの舞台で楽しむまち</p> <p>➢ 公園、河川敷などでの交流創出 ➢ 農業体験などの魅力啓発</p> <p>スポーツ文化 産業 環境 P59</p> | <p>▶ 気候変動にも対応するみどりと支え合うまち</p> <p>➢ みどりを守るパークマネジメント ➢ みどりを通じた地域交流</p> <p>健康 環境 P59</p> |
| <p>▶ 身近な交通環境が未来をひらくエコなまち</p> <p>➢ 自家用車に頼らない移動手段 ➢ AIカメラなどで安心な移動</p> <p>環境 都市づくり P67</p> | <p>▶ ひと中心で、少し先まで巡り歩きたくなるまち</p> <p>➢ 道路活用によるにぎわい創出 ➢ 歩行環境の魅力向上</p> <p>スポーツ文化 産業 都市づくり P67</p> | <p>▶ 安全で誰もが安心して出かけたくなるまち</p> <p>➢ 回遊できる緑道で健康づくり ➢ 交通ルールやマナーの啓発</p> <p>子ども若者 教育 健康 都市づくり P67</p> |
| <p>▶ 新しく多様なライフスタイルが叶うまち</p> <p>➢ デジタル技術によるくらしの充実 ➢ エネルギー管理などの脱炭素行動</p> <p>子ども若者 環境 P79</p> | <p>▶ 発展する文化・産業と共に輝くまち</p> <p>➢ 教育・研究機関との連携 ➢ 産業の新たな価値創造 ➢ 文化的イベントの促進</p> <p>教育 スポーツ文化 産業 P79</p> | <p>▶ くらしの居場所を地域で守るまち</p> <p>➢ 地域活動による見守り充実 ➢ ボランティア活動の活性化</p> <p>子ども若者 教育 福祉介護 健康 産業 都市づくり P79</p> |
| <p>▶ 予測し備える準備が非常時に生きるまち</p> <p>➢ 災害シミュレーション ➢ SNSなどによる防犯・防災発信</p> <p>防災危機管理 都市づくり P87</p> | <p>▶ 日常のつながりが災害時の絆になるまち</p> <p>➢ 防災イベントとにぎわい創出 ➢ 災害に備えた企業・団体連携</p> <p>教育 防災危機管理 P87</p> | <p>▶ 強靱な都市基盤が支え共に助け合うまち</p> <p>➢ 地域での防災訓練 ➢ 防災対策マニュアルなどの作成</p> <p>福祉介護 防災危機管理 都市づくり P87</p> |

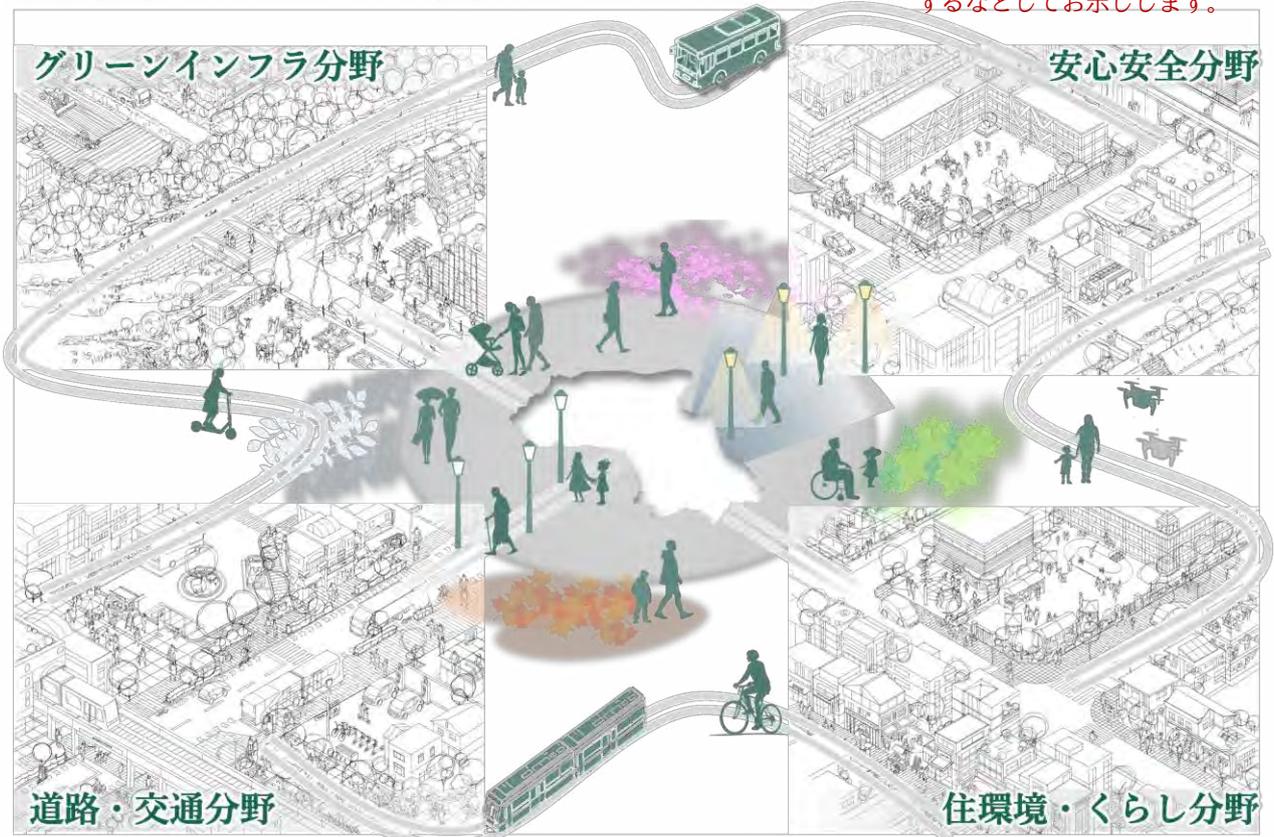
➢ : 都市空間を活用した都市活動

2 分野別都市づくりの方針

2-1 都市デザイン

板橋都市デザインによる板橋らしい風景づくり

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。



各分野を総合的に捉えながら、都市の成り立ちのなかで育まれてきた地域固有の街並み、自然・歴史・文化などの地域固有の資源を活かし、特色ある公共施設整備や公有地活用を契機とした魅力創造・向上をめざします。

四季や時間経過、様々な場面を想定し、『都市空間』と『都市活動』を効果的に連携させ、“板橋らしい風景”を描き、守り、活かしながら、官民が連携する方針を示します。

都市デザイン分野の都市空間整備の方針

| | |
|--------------------------|--|
| 1 板橋らしい風景づくり | ①『都市空間』と『都市活動』のトータルデザイン ②自然・歴史・文化資源をシンボルとした都市デザイン ③未来をひらく創造的な都市デザイン ④先導的な取組モデルの波及 |
| 2 板橋らしい都市空間の整備 | ①高質な公共空間のデザイン ②公共施設の更新・複合化・多機能化などを契機とした生活圏の魅力創造 ③地域課題の解決や魅力創造に資する公有地の有効活用 |
| 3 板橋らしい都市活動の舞台づくり | ①公共空間の活用と持続的なエリアマネジメント ②地域主体の都市づくり活動の推進 |
| 4 都市空間づくりに向けた開発誘導 | ①地域の魅力創造・課題解決に資する土地利用転換・建築開発の誘導規制 ②景観計画に基づく適正な誘導 ③地域の特性に合わせた街並み・環境形成の検討 |

引継ぐ
都市

◆進化するデジタル技術による都市づくりの政策と実践



※イラストはイメージです。
今後、記載を精査してお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶先進的な都市づくりの取組が生まれ、複雑多様化するニーズに対応した公共空間や施設が創出されています。
- ▶公共施設は、将来的な行政需要への対応や区政課題の解決・魅力創造のために有効に活用されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶3D都市モデルによる建物・空間情報、AIカメラやセンサーによる人流データなど、地域課題やニーズの変化を捉えた情報を可視化することによる、計画や事業への活用・更新

彩る
都市

◆板橋固有の資源や文化を活かしたブランドの創造と発信



※イラストはイメージです。
今後、記載を精査してお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶自然・歴史・文化資源と、板橋の魅力プロモーションが調和し、高め合い、質の高い都市空間が形成され、新たな魅力が生まれています。
- ▶多くのひとが利用する公共施設は、地域の魅力・ブランド価値を育てるシンボルとして先導的な役割を担う整備がされています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶地域資源を掛け合わせた新たな魅力創造、食や商店街を通じたにぎわいづくり、絵本のまちなど子育て世帯に選ばれる魅力向上などの、板橋ブランドの発信や都市交流

支える
都市

◆公共施設を核とした身近な生活圏の交流と活動



※イラストはイメージです。
今後、記載を精査してお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶公共施設は、日常のくらしの中心として機能し、地域交流の核となるとともに、災害発生時の地域の防災拠点として機能を維持する整備がされています。
- ▶公共施設とのつながりや景観に配慮された植栽、広場が連続した建築物が並び、地域に開かれた憩いの空間が生まれています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

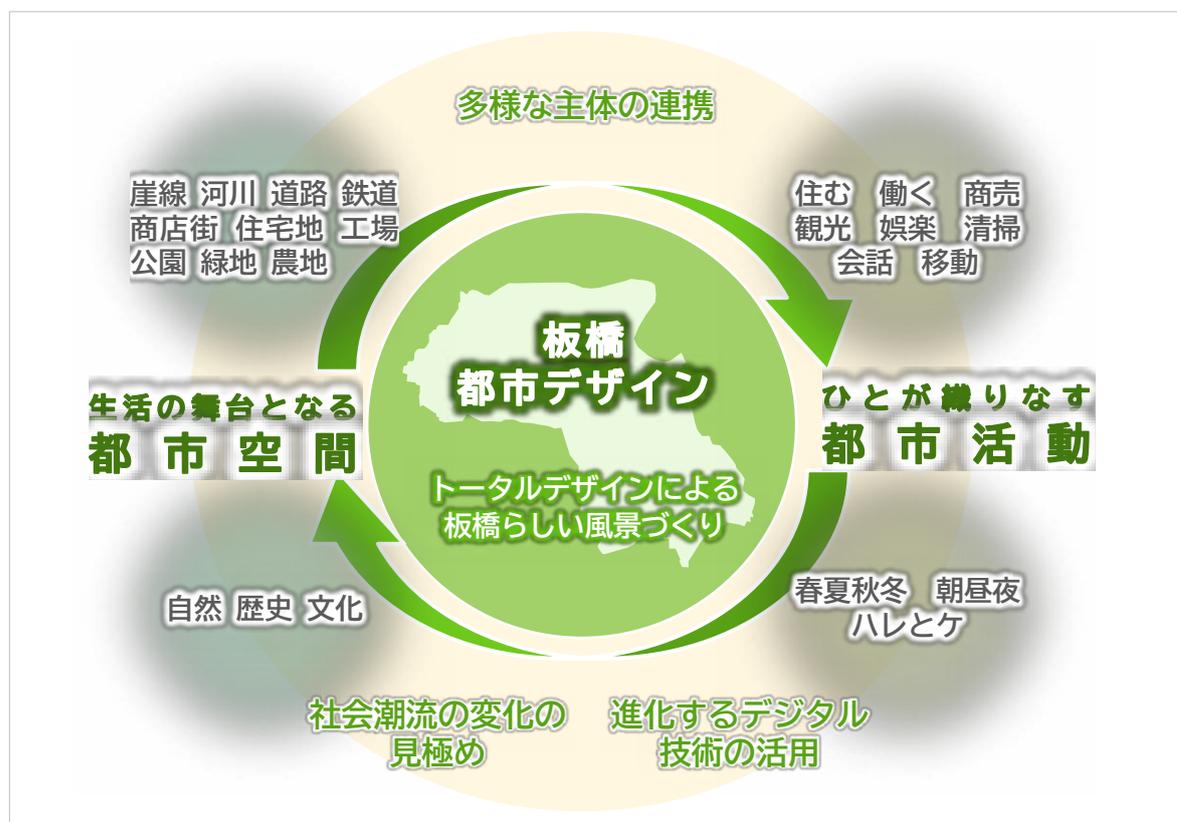
- ▶公共施設や公共空間を活用した、安心安全な子どもの居場所や、世代を超えた交流の場づくり
- ▶地域の特性を活かした新しい時代の特色ある学校での防災・地域連携・環境配慮・生涯学習などの効果的な連携
- ▶地域が主体となって地域課題を考え、活動するエリアマネジメントによる、公共空間の活用や管理

都市デザイン分野の都市づくり方針

1 板橋らしい風景づくり

①『都市空間』と『都市活動』のトータルデザイン

- ▶板橋区の「都市空間」は、自然・歴史・文化が積み重なり、形づくられています。崖線・河川・道路・鉄道・商店街・住宅地・公園・緑地・農地・工場・空地など、建築物・工作物だけでなく、誰もが利用できる民地も含めた公共空間を地域資源の基本として、地域で育まれた自然・歴史・文化と新たに創出される土地利用が織りなす「都市空間」の魅力を一層感じられるようにしていきます。
- ▶「都市空間」は、四季や時間の経過の中で、平日と休日、日常と非日常、平常時と非常時など、様々な表情に変化します。季節を感じる彩り豊かな都市空間や夜間でも安全で魅力的な都市空間など様々な場面で、人々が心地よく過ごし、交流が広がり、文化が息づく「都市活動」が活性化する「都市空間」を形成し、暮らしを豊かにしていきます。
- ▶社会潮流の変化を見極め、デジタル技術の活用も取り込みながら、多様な「都市活動」が「都市空間」で重なりあい、板橋区の社会・経済・環境面での質的価値を高め、安心安全で地域への愛着と誇りを感じる板橋らしい風景を総合的に描いていきます。



図表：〇〇〇

都市空間： 生活の舞台となる自然物・人工物などの物的要素により構成される都市基盤や環境

都市活動： 都市空間において展開される人々の生活・活動

公共施設： 行政が設ける図書館、学校、社会福祉施設、公園、道路などの施設

公共空間： 公共施設に限らず、オープンスペースなどの民有地においても公共的な機能を持った空間を含め、誰もが利用できる公開された空間

②自然・歴史・文化資源をシンボルとした都市デザイン

- ▶崖線や地形の高低差がつくる坂道、荒川河川敷の眺望、桜やけやきの並木、宿場町の名残、社寺境内と参道、固有の歴史・文化が育んできた板橋十景など、自然・歴史・文化的な風情や情景を都市づくりの重要な要素として守り、活用します。
- ▶地域のランドマークとなっている象徴的な建築物や樹木・農地・樹林地などを地域資源として、都市づくりに活用していきます。

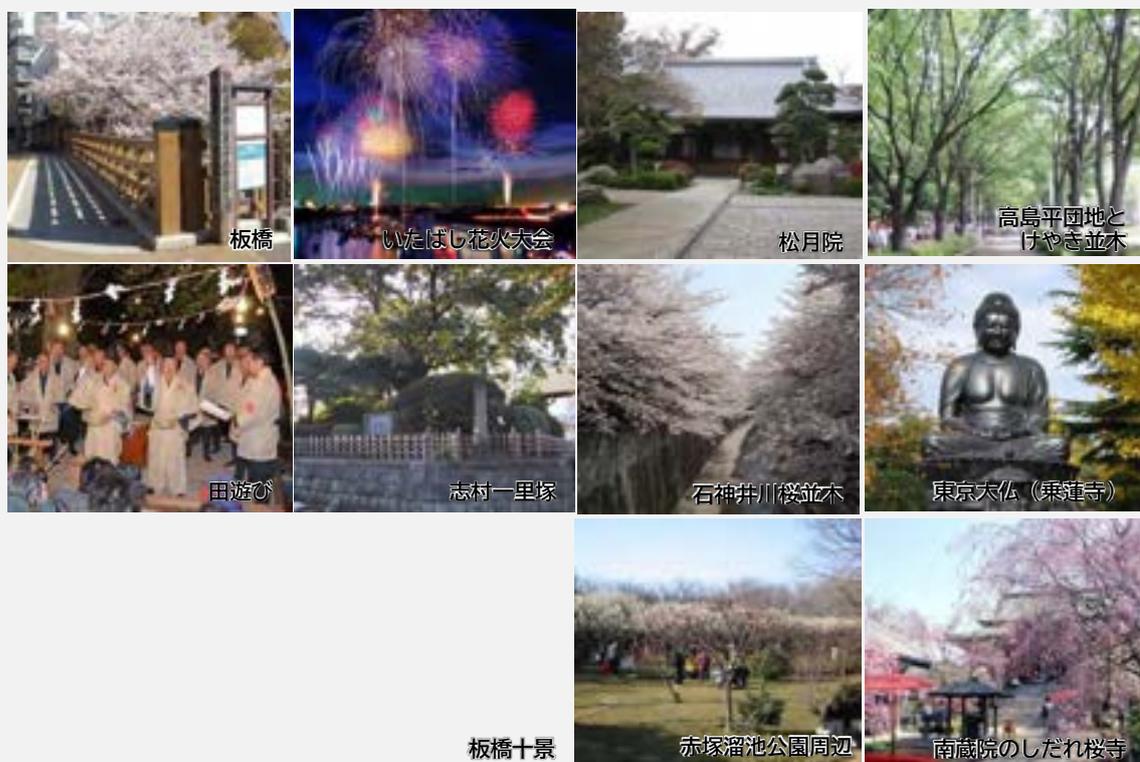
③未来をひらく創造的な都市デザイン

- ▶「絵本のまち」板橋をはじめとして、板橋区の魅力を表現するブランド形成を推進するため、板橋区の自然・歴史・文化の地域資源と調和し、高め合う質の高い都市空間の創出を推進し、創造的な都市活動による板橋ブランドの発展をめざします。
- ▶新たな拠点整備に伴い創出された象徴的な建築物や公共空間、その空間を利用して生まれた都市活動などが、板橋区の新文化として根差す取組の発展を推進します。

④先導的な取組モデルの波及

- ▶板橋区で取り組んでいる都市デザインを意識した街並み形成（デザインガイドライン）や公共施設の整備・維持、公共空間の管理・運営（エリアマネジメント）、大規模な民間開発、地域のまちづくり活動、社会実験などの先進的な取組をモデルとして、全区的な都市づくりへ波及させていきます。

（仮）板橋を特徴づける要素について紹介する図などがはあります。



図表：〇〇〇

2 板橋らしい都市空間の整備

①公共施設の高質な空間デザイン

- ▶地域の主要な道路・公園・広場・河川（橋りょう含む）や多くの人が利用する公共建築物とその敷地などは、地域の魅力・ブランド価値を育てるシンボルとして先導的役割を担うよう構想・計画し、区民が親しみと愛着、誇りを感じられる整備や再整備を進めます。
- ▶公共施設は、公共施設整備景観ガイドラインなどに基づく質の高いデザインにより整備を進めます。特に景観形成上重要な役割を果たす道路・公園・河川などは、板橋区景観計画における景観重要公共施設として位置づけ、その保全と活用に取り組みます。

②公共施設の更新・複合化・多機能化などを契機とした生活圏の魅力創造

- ▶公共施設の整備においては、多世代・多文化共生、子育て支援、高齢者福祉への対応、新たな文化創造、コミュニティ活性化など、多様化するニーズに対応し、日常のくらしの中心として機能し、多くの人に親しまれるように、適正配置・複合化・多機能化を進めます。
- ▶公共施設の整備などに際しては、ユニバーサルデザインや環境配慮に対応し、長く愛される施設づくりを進めます。また、災害発生時の備蓄・自立エネルギーによる運営など、地域の防災拠点として機能を維持することで、周辺住民の避難行動を支えられるよう構想・計画し、整備を進めます。

③地域課題の解決や魅力創造に資する公有地の有効活用

- ▶板橋区における将来需要を見通して公共施設の適正配置・整備を進めることで生じる跡地（公有地）については、将来的な行政需要への対応や区政課題の解決・魅力創造のために有効に活用していきます。
- ▶区有財産として保有する必要がある公有地については、暫定的な利用や貸付を行いながら、将来的には地域の都市づくりや地域活性化、区民の安全な暮らし、良好な環境形成に資するよう活用していきます。



図表：〇〇〇

3 板橋らしい都市活動の舞台づくり

①公共空間の活用と持続的なエリアマネジメント

- ▶公園やオープンスペース、道路空間などの公共空間を柔軟に活用し、地域の歴史や文化を尊重する創造的なイベントや地域活動を通じて、多様な主体が関わり合い、新たな交流やにぎわい、愛着を生み出す居場所の創出を促進します。
- ▶商店街や大規模な建築物、公共空間などにおいては、商店街灯や建築物のエントランスの窓明かり、イルミネーションなどの照明によって、多くの人々が楽しむ街並みづくりを促進します。
- ▶地域の特性に合わせたエリアの価値や魅力を高めるため、施設運営やイベントなどによる資金確保を通じて、公共空間の活用や維持・保全を行いながら、地域に新しいコミュニティと文化を根付かせていく持続的な地域主体のエリアマネジメント活動を促進し、公民が連携した公共空間の活用を推進します。

②地域主体の都市づくり活動の推進

- ▶地域が主体となって、身近な地域課題の解決や地域の将来像を検討できるよう、実現に向けた活動を支援します。
- ▶板橋区都市づくり推進条例に基づくまちづくり協議会（届出・登録・承認）の段階に応じて、地域の将来像や地区計画などの都市計画の検討手法、まちづくり憲章や地区ガイドラインの検討や実践を支援します。

（仮）地域主体の都市づくり活動について紹介する図などがはあります。



図表：〇〇〇

4 都市空間づくりに向けた開発誘導

①地域の魅力創造・課題解決に資する土地利用転換・建築開発の誘導規制

- ▶大規模土地の取引動向や再整備、国や東京都などの土地活用を早期に察知し、人口増加による過大な公共需要の発生や工場などの操業環境の悪化を予防するとともに、地域の都市づくりの方向性（構想・計画など）にそって、地域課題の解決や周辺環境との調和、都市の活力向上、歴史や文化の継承、良質な緑地や広場などのオープンスペース確保などの質の高い都市空間の創造に資する誘導をしていくため、板橋区都市づくり推進条例に基づく制度の充実・強化を図ります。
- ▶大規模な土地利用転換や建築・開発に対し、都市開発諸制度の効果的な活用や板橋区大規模建築物等指導要綱や板橋区緑化に関する条例に基づく緑化指導などの民間誘導制度の充実を図ります。

（仮）土地利用転換・建築開発の誘導規制について紹介する図などがはあります。

都市づくり推進条例／大規模建築物指導要綱



図表：〇〇〇

②景観計画に基づく適正な誘導

- ▶板橋区景観計画に基づく景観形成の基準・指針に即した、板橋区景観条例に基づく届出・事前協議（一般地域・景観形成重点地区）を効果的に行っていくことで、崖線・河川・道路・鉄道・商店街・住宅地・公園・緑地・農地・工場など、地域それぞれの景観要素が息づく街並みと調和した建築物・工作物などの形態・意匠などを誘導していきます。
- ▶板橋区景観計画（一般地域・景観形成重点地区）及び板橋区屋外広告物景観ガイドラインに基づく景観形成の基準・指針に即して、地域の街並みに調和した屋外広告物の設置を誘導していきます。
- ▶建築物の誘導と連動して街並み全体の魅力を高めていくため、幹線道路沿道や鉄道駅周辺、商店街、工場地などの街並みに相応しい表示や形質を誘導します。
- ▶板橋区の中でも、良好な景観形成を進めるうえで重要な地区や開発の進捗、地域の機運の高まりなどにあわせて、景観形成重点地区を指定し、地区独自の届出対象行為・規模や景観形成の方針、景観形成基準などのルールを定めて、地区ごとの特性を活かした景観形成を進めていきます。

（仮）景観計画による街並み誘導について紹介する図などがはあります。

図表：〇〇〇

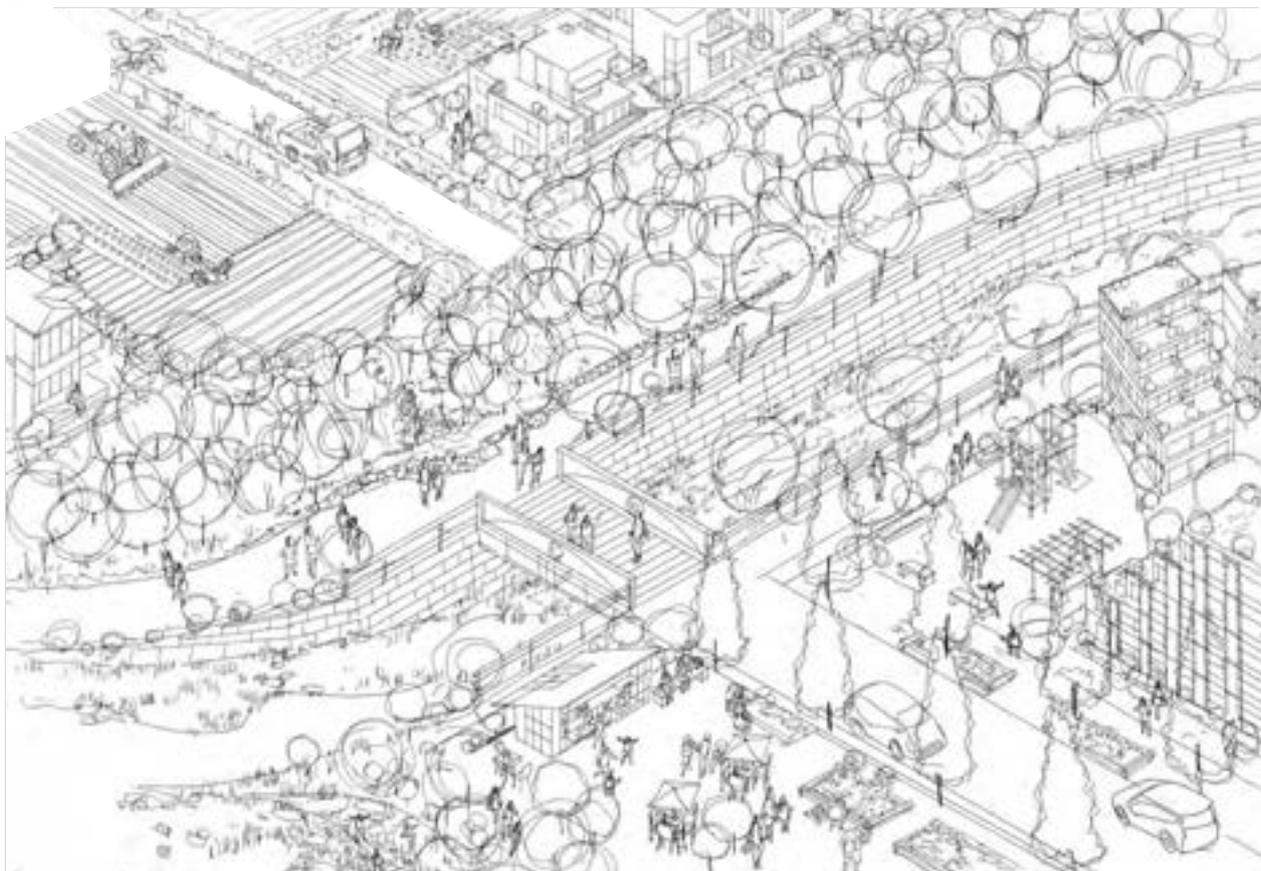
③地域の特性に合わせた街並み・環境形成の検討

- ▶戸建住宅を主体としたエリアや集合住宅を主体としたエリア、多様な用途が共存するエリアなどの特性を踏まえて、建築協定*や地区計画などの都市計画の手法の活用について、関係権利者の合意形成を進めながら、地域の街並み・環境に沿った建築物の用途、高さ、敷地面積などのルールを検討します。
- ▶大規模な住宅団地や集合住宅が集積するエリアでは、地域特性を踏まえ、駅周辺への自動車流入の防止や地域に貢献する空間の創出などを図るために、駐車場の集約化や隔地駐車場の活用などの駐車場地域ルールを検討します。

2-2 グリーンインフラ

みどりと水辺に彩られひとの活力をつなぐ都市空間

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。



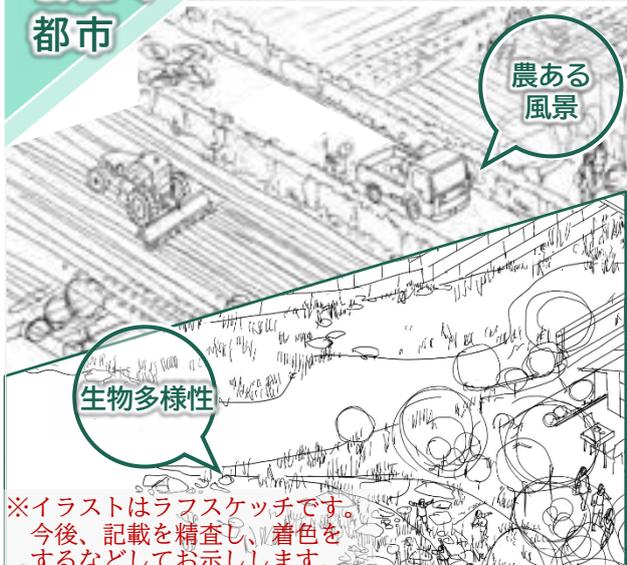
板橋らしい歴史と文化を大切に、みどりを守り、育てていくとともに、気候変動対策や地域の魅力・活力を高めていくため、崖線の緑や河川空間などのみどりの骨格を保全し、道路、公園などの公共空間のみどりとつながる民間開発の誘導な居心地がよく歩きたくなる空間を充実させ、みどりの持つグリーンインフラとしての多様な機能を最大限活用する方針を示します。

グリーンインフラ分野の都市空間整備の方針

| | |
|----------------------------------|--|
| 1 グリーンインフラとグレーインフラの融合 | |
| 2 板橋を形成するみどり ・水辺の継承 | ①みどり・水の骨格の維持・形成・更新 ②板橋らしさを感じさせる身近なみどりの保全・創出 ③「農のある風景」の保全・継承 |
| 3 生物多様性と持続的な 循環の維持 | ①生物の生息空間のネットワーク形成 ②地下水・湧水の保全、雨水の有効利用などの水循環機能の維持 |
| 4 公共空間とつながる 良質な緑地空間の確保 | ①多様なひとの感性を育む魅力ある公園・緑地の整備 ②みどりのつながりが、まちなかに広がる空間創出の誘導 ③板橋区の街並みと調和させるみどり創出の誘導 |

引継ぐ
都市

◆板橋固有の自然を次世代へ引継ぐまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

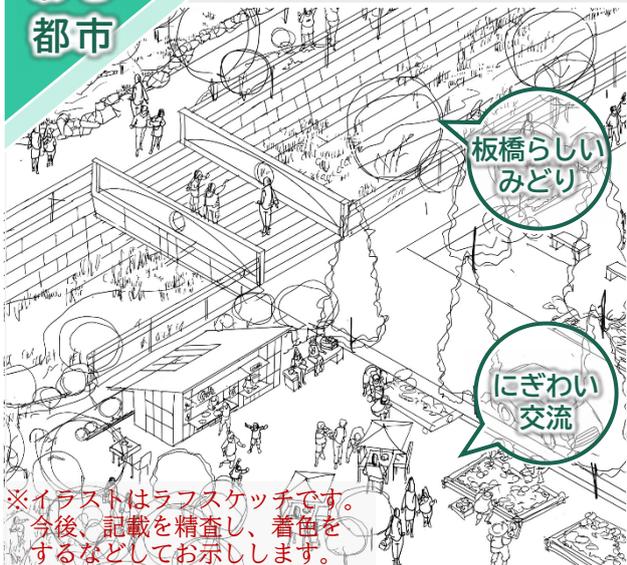
- ▶崖線の樹林地や河川空間の自然環境が保全され、多様な生物が生息するエコロジカルネットワークが形成されています。
- ▶生産緑地*や区民農園などの農地が保全され、活用されることで、農のある風景が広がっています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶環境保全や生物多様性、自然環境の体験と学び
- ▶次世代技術を活かしたスマート農業など、都市農業*の成長と新たな価値の創出

彩る
都市

◆四季折々に彩られるみどりの舞台で楽しむまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

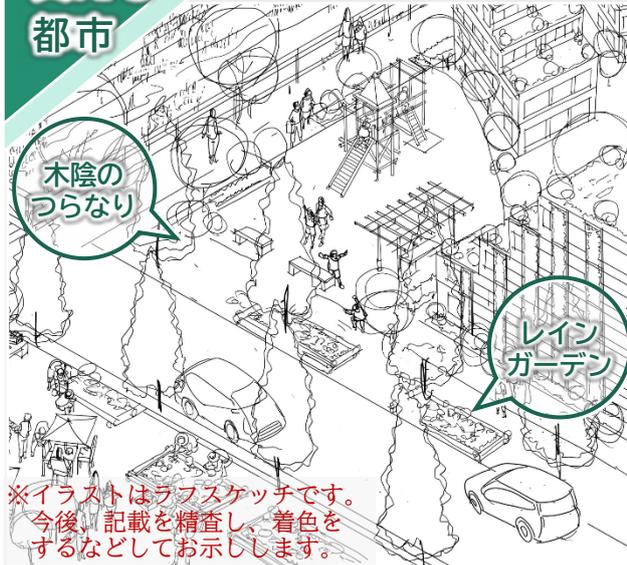
- ▶四季折々に表情を変える公園や緑地、農地、河川敷などの板橋らしいみどりや水辺が保全・創出されています。
- ▶魅力ある公園や緑地などが官民連携により、地域の自然・歴史・文化を取り込み活用しやすく整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶季節に合わせた公園や緑地、河川空間の魅力を活かしたイベントや地域の祭りなどの賑わい交流の創出
- ▶農業まつりや農業体験、区内産野菜の地産地消など、農業の魅力啓発と保全

支える
都市

◆気候変動にも対応するみどりと支え合うまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶道路の街路樹や公園の高木、民有地接道部の緑化などの木陰により、酷暑の日差しをしのぐ、みどりがつらなる公共空間が整備されています。
- ▶レインガーデンなど、豪雨にも対応する緑化空間が整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶公園や緑地などの多様な機能(都市環境、地域活性化、防災・減災)を活用し続けるため、パークマネジメント*による地域住民・団体などと連携した継続的で適切な管理運営
- ▶区民農園やコミュニティガーデン*など農や花のふれあいを通じた地域コミュニティの醸成

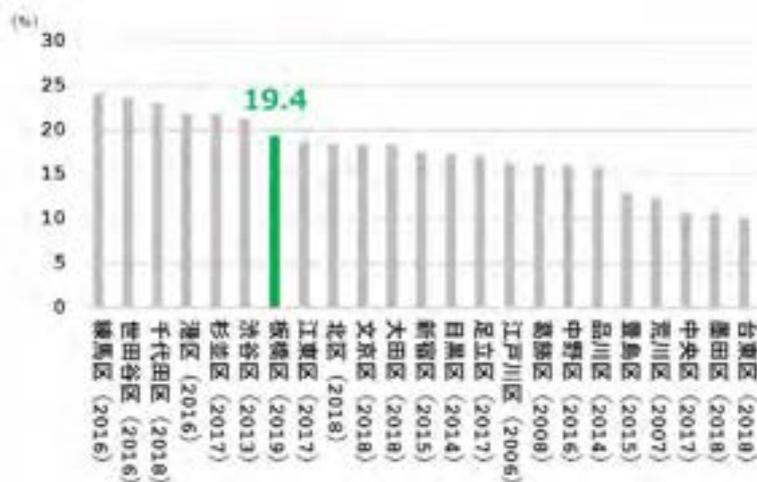
(1) 特徴と現状・都市づくりの課題／グリーンインフラ分野

1) 特徴と現状

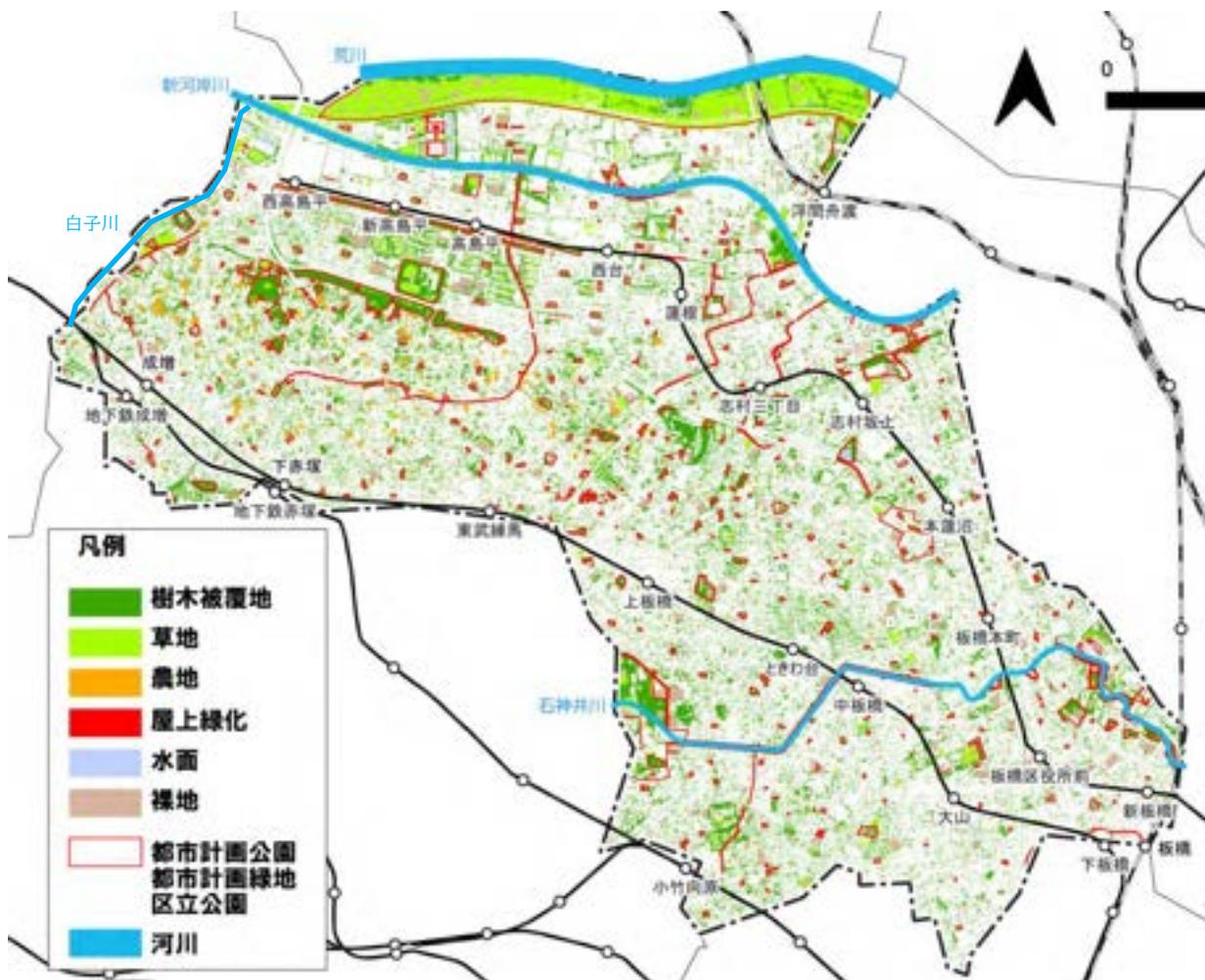
①自然環境のみどり

豊かな自然や地形

低地と台地の地形にそって、崖線の豊かな緑と湧水による自然環境が形成されています。荒川では自然に触れあえる広大な河川敷があり、区民の活動の場となっています。また、区内を流れる新河岸川、石神井川、白子川では、治水対策とともに、自然環境を守る取組がされています。



特別区の緑被率の比較
引用：板橋区緑地・樹木実態調査 (R1)



②公園や農地のみどり

魅力的な公園や緑地

区内には、大小合わせて約400の都市公園や遊び場、緑地広場があり、魅力的で特色ある公園施設が多くあります。

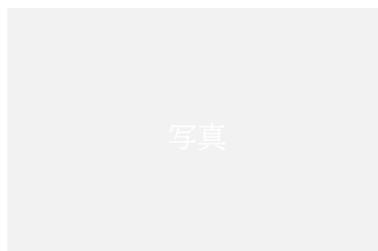
「みんなでつくる、人をつなぐ公園」をめざしたパークマネジメントを行っています。



特別区の都市公園数の比較
(出典：東京都公園調書 R6)



写真



写真



写真

都市農業を身近に感じる

「農のある風景」

農が身近に感じられる生産緑地*や区民農園などの都市農業*が区内に広がっています。

また、赤塚植物園にある農業園では、農に子どもたちが親しみ、触れ合うことができます。



赤塚植物園 農業園

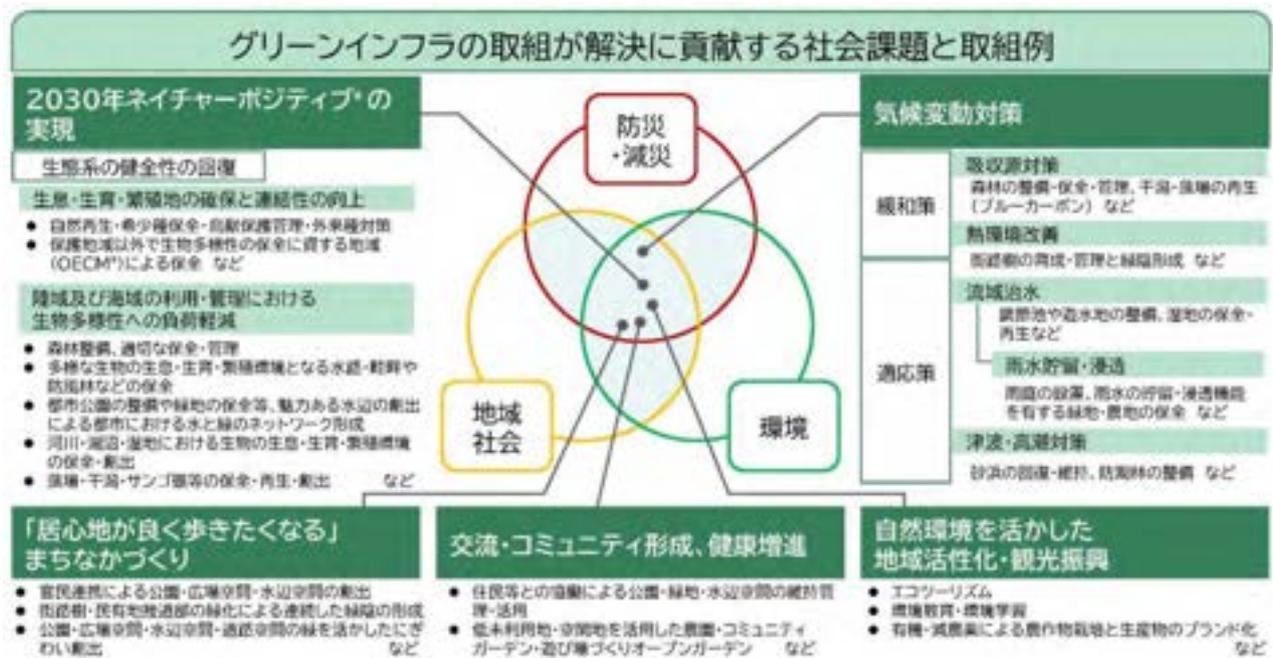
2) 都市づくりの課題

- 大規模な公園緑地や河川が平常時・災害時に発揮する多様な機能を活かすため、自然環境を守り、維持し、グリーンインフラの取組をより一層進めていく必要があります。
- 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みどり空間をつなげ、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必要があります。

(2) グリーンインフラ分野の都市づくり方針

1 グリーンインフラとグレーインフラの融合

- ▶ 自然環境が有する脱炭素や生物多様性への効果だけでなく、遮熱や雨水流出抑制などの気候変動対策、延焼遮断帯形成などの防災・減災、居心地の良い空間の創出や健康づくりなどの地域活性化といった多様な機能を活用し、社会課題の解決を図り、持続可能で魅力ある都市づくりを展開していきます。
- ▶ 従来の道路や橋りょうなどのハードとしての人工構造物（グレーインフラ）と、グリーンインフラの双方の特性を理解し、組み合わせることで、持続可能な質の高い緑化空間の充実を図ります。



出典：グリーンインフラ実践ガイド（国土交通省 R5）

2 板橋を形成するみどり・水辺の継承

① みどり・水の骨格の維持・形成・更新

- ▶ 板橋の地形が形づくる板橋崖線や緑道、街路樹、荒川河川敷などのみどりのつらなりや、荒川や新河岸川、石神井川、白子川の河川空間などの水の軸をみどり・水の骨格として維持・形成・更新を図ります。
- ▶ 荒川の広大な河川空間と豊富なみどりを活かした「かわまちづくり」を進め、にぎわい創出と防災機能の充実を図り、荒川河川敷の魅力向上及び機能向上を推進します。
- ▶ 石神井川沿いの桜並木の維持・管理・更新など、居心地よく魅力的な河川空間の創出に取り組みます。
- ▶ 区有地の樹木更新に合わせた植樹や伐採された木材の活用など、樹木の維持・保全だけでなく循環型社会の取組をめざします。

②板橋らしさを感じさせる身近なみどりの保全・創出

- ▶江戸近郊農村の名残を残す屋敷林や寺社仏閣のみどりをはじめ、板橋十景など、地域の歴史や特徴のシンボルとなっている貴重なみどりの資源を次世代に継承していきます。（保存樹木制度*や特別緑地保全地区制度*の活用、保存樹木*や景観重要樹木*の指定など）。
- ▶板橋区の在来種である樹木を使用するなど、四季折々に表情を変える風景や風情を感じられ身近な暮らしで感動を得られるみどりや、地域の自然的・文化的資源、地形などが醸し出す風情を感じられる板橋らしいみどりの保全、質の向上を図ります。
- ▶公園や緑地、道路空間などの樹木や街路樹による遮熱効果や火災の延焼遮断効果など、防災・減災などへ効果的にみどりを活用します。

③「農のある風景」の保全・継承

- ▶板橋区の「農のある風景」を守るため、生産緑地地区制度などを活用して、農地を保全していきます。
- ▶農業園*、農業体験学校*の整備を行い、農地を活用しながら保全・継承していく拠点づくりを進めます。

3 生物多様性と持続的な循環の維持

①生物の生息空間のネットワーク形成

- ▶多様な生き物の生息地となっている板橋崖線沿いの樹林地や荒川河川敷、大規模な公園などのまとまったみどりの空間や、それらの間をつないで生物の移動空間となるみどりを保全・創出し、「エコロジカルネットワーク*（生物の生息空間のネットワーク）」の形成を図ります。

②地下水・湧水の保全、雨水の有効利用などの水循環機能の維持

- ▶自然環境を育んでいる地下水や湧水の保全のため、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を行います。
- ▶雨水貯留タンクや雨水浸透施設の設置を促進し、雨水の有効利用を推進するとともに、地下水や湧水を保全します。
- ▶雨水浸透や地下水涵養のため、雨水浸透ますの設置や透水性舗装の導入、レインガーデン（雨水浸透型緑地帯・雨庭）の普及などを進めます。

（仮）生物多様性について紹介する図などがはあります。

図表：〇〇〇

4 公共空間とつながる良質な緑地空間の確保

①多様なひとの感性を育む魅力ある公園・緑地の整備

- ▶くらしにうらおいを与え、多様な人々にとって快適で心地よく過ごせる居場所となり、様々な交流や学び、健康づくり、コミュニティ活動の拠点となる魅力ある公園の整備やリニューアルを進めます。
- ▶公園・緑地の整備にあたっては、地域の歴史的な背景や特色などを活かすことで、地域の愛着を育むとともに、地域価値の向上につなげます。板橋区史跡公園（仮称）は、中山道板橋宿や加賀藩下屋敷が置かれていた周辺エリアの歴史文化との連携を意識しながら、我が国の産業の近代化、「工都・板橋」の工業の先駆けとなった産業遺構や建造物を保存し、歴史的価値や空間を活かして、国史跡・都市計画公園としての整備を進めます。

②みどりのつながりが、まちなかに広がる空間創出の誘導

- ▶官民で連携・協調し、道路、公園・緑地、プロムナードなどの公共空間や、民間開発・公共施設整備などによって創出される建築物周囲の空地、建築物の低層部の空間などが連続した一体のオープンスペースとなるよう誘導していきます。
- ▶大規模な土地の土地利用転換や再整備などによる開発にあっては、気候変動対策・生物多様性の確保・ウェルビーイングの向上などの「質」と緑地の「量」を従前よりも高めた、良質な緑地を確保するよう誘導します。

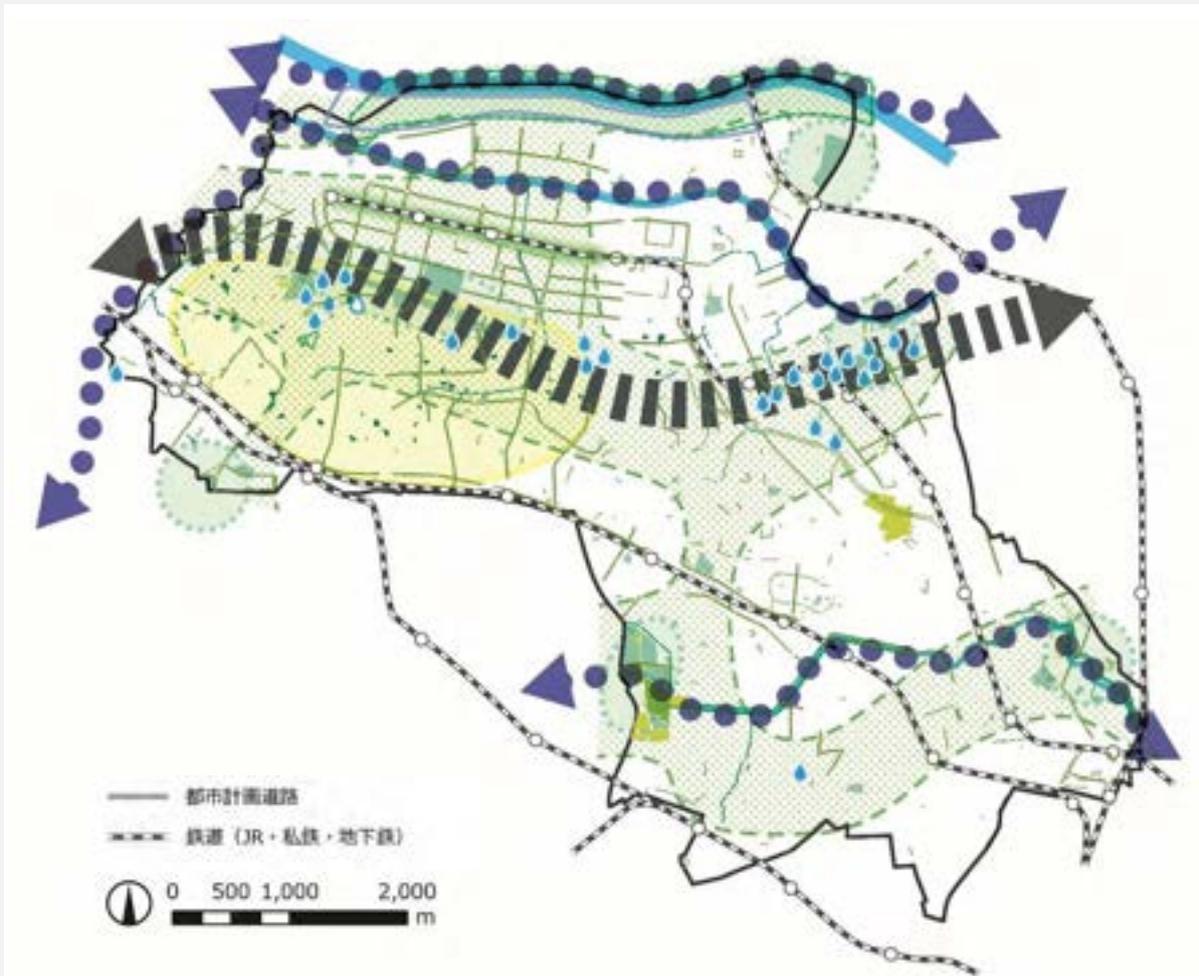
③板橋区の街並みと調和させるみどり創出の誘導

- ▶板橋区緑化に関する条例に基づく緑化指導などにより、建築敷地や建築物の緑化、接道部・屋上・壁面の緑化を進めるとともに、新たなオープンスペースやみどりを創出する際には、周辺の商店街や住宅地、公共空間などの街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮するよう誘導します。

（仮）優良緑地確保計画認定制度について紹介する図などがはあります。

図表：〇〇〇

グリーンインフラ 方針図



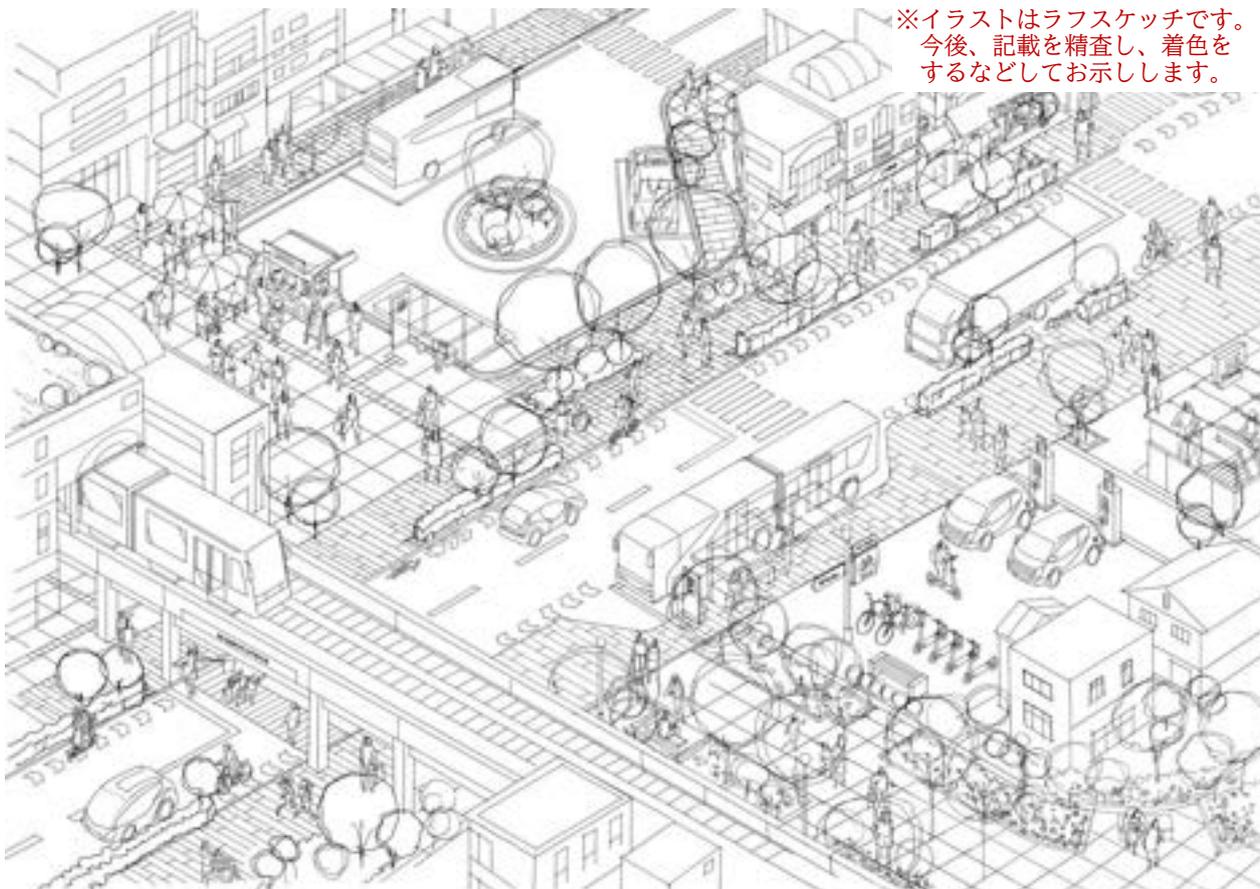
※記載を精査し、
変更する可能性があります。

要素図



2-3 道路・交通

出かけたくなる移動環境・ネットワークを形成する都市空間



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

次世代技術を活用した環境負荷の少ない交通手段の発展や、居心地がよく、歩きたくなる歩行空間の実現、誰もが健康的で安心して移動できる交通環境の構築を見据えた都市空間の形成をめざします。

主要な道路や公共交通の結節点である鉄道駅などの公共空間では、みどり豊かな街路樹や植栽帯などの環境整備を進め、多様なモビリティへの対応を見据えた、駅まち一体の高質な空間整備や移動環境の充実を図るとともに、都市活動・産業を支える道路網・物流ネットワークの構築を進め、円滑で安全な道路・交通の方針を示します。

道路・交通分野の都市空間整備の方針

| | |
|--|---|
| <p>1 ひとが主役の 交通環境の構築</p> | <p>①次世代技術の導入を見据えた総合的な交通政策の推進 ②モビリティの進化・多様化に対応した道路空間の再構築 ③交通結節点や周辺施設の一体となる「駅まち空間」の推進 ④身近な生活圏における移動環境の充実 ⑤誰もが居心地がよく、歩きやすい歩行・滞留空間の充実</p> |
| <p>2 都市活動・産業を 支える道路網の形成</p> | <p>①道路ネットワークの形成と階層別の整備・維持管理</p> |
| <p>3 鉄道路線を軸とした 沿線都市づくりの推進</p> | <p>①東武東上線の立体化と沿線の都市基盤整備の推進 ②鉄道沿線の都市づくりの推進</p> |
| <p>4 人とモノの 移動環境の維持・充実</p> | <p>①鉄道交通などの利便性の向上 ②バス交通の利便性の向上 ③効率的な物流ネットワークの形成と物流の効率化</p> |

引継ぐ
都市

◆身近な交通環境が未来をひらくエコなまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

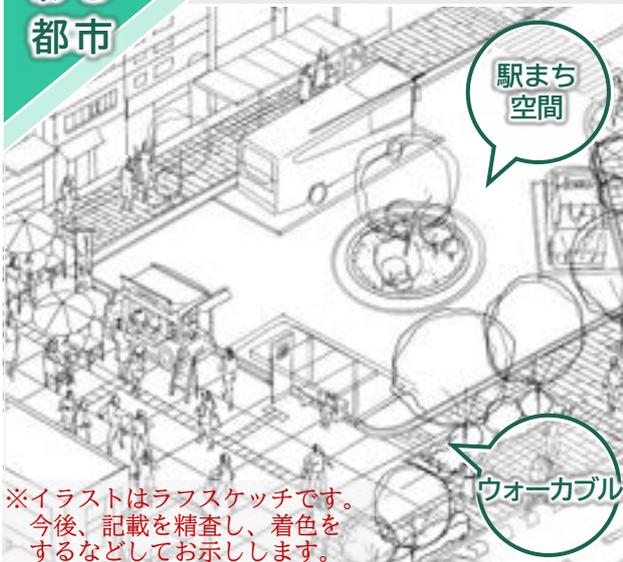
- ▶多様な移動手段で、円滑に移動ができ、次世代モビリティ*も見据えた道路・鉄道空間が整備されています。
- ▶駅前広場や住宅地に、誰もが移動や乗り換えができる交通拠点が整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶環境配慮のため、自家用車に過度に頼らない多様な移動手段の活用(公共交通機関・自転車・徒歩・カーシェアリングなど)
- ▶AIカメラやセンサー機器によるモビリティや交通環境との連携
- ▶センサー機器などにより、通学路の見守りなどの安心安全に貢献

彩る
都市

◆ひと中心で、少し先まで巡り歩きたくなるまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

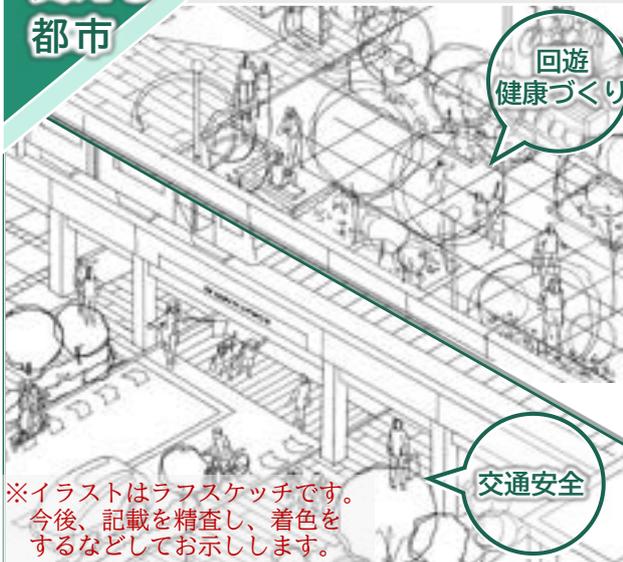
- ▶駅や道路、広場、周辺施設が連続的な空間を形成し、板橋らしい魅力を生み出しています。
- ▶歩きたくなる居心地の良い歩行空間や活用しやすい駅前広場が整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶民地や道路などの公共空間を活用したカフェや物販などのサービス、ベンチやテーブルなどの日常の滞在が心地よく、交流が楽しい活動の充実
- ▶駅前のオープンスペースや歩行空間などを活用したキッチンカーやイベントなどのにぎわい創出
- ▶商店街の店先や季節を感じる植栽など、少し先まで歩いてみたくなる歩行環境の魅力向上

支える
都市

◆安全で誰もが安心して出かけたくなるまち



※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査し、着色をするなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶道路や都市インフラなどが、整備・維持され、安全で円滑な移動環境が守られています。
- ▶街路樹や滞留空間、休憩スペースなどがあり、誰もが歩きやすく、出かけたくなる環境が整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶都市を回遊できる歩道や緑道で、散歩やウォーキングなどの健康づくりを、楽しみながら行える環境の充実
- ▶様々なモビリティの安全利用や、交差点などの事故を防ぐ交通ルールやマナー啓発
- ▶音声やピクトグラム、誘導ブロックなど誰もが安心して、目的地まで円滑に移動できる環境づくり

(1) 特徴と現状・都市づくりの課題／道路・交通分野

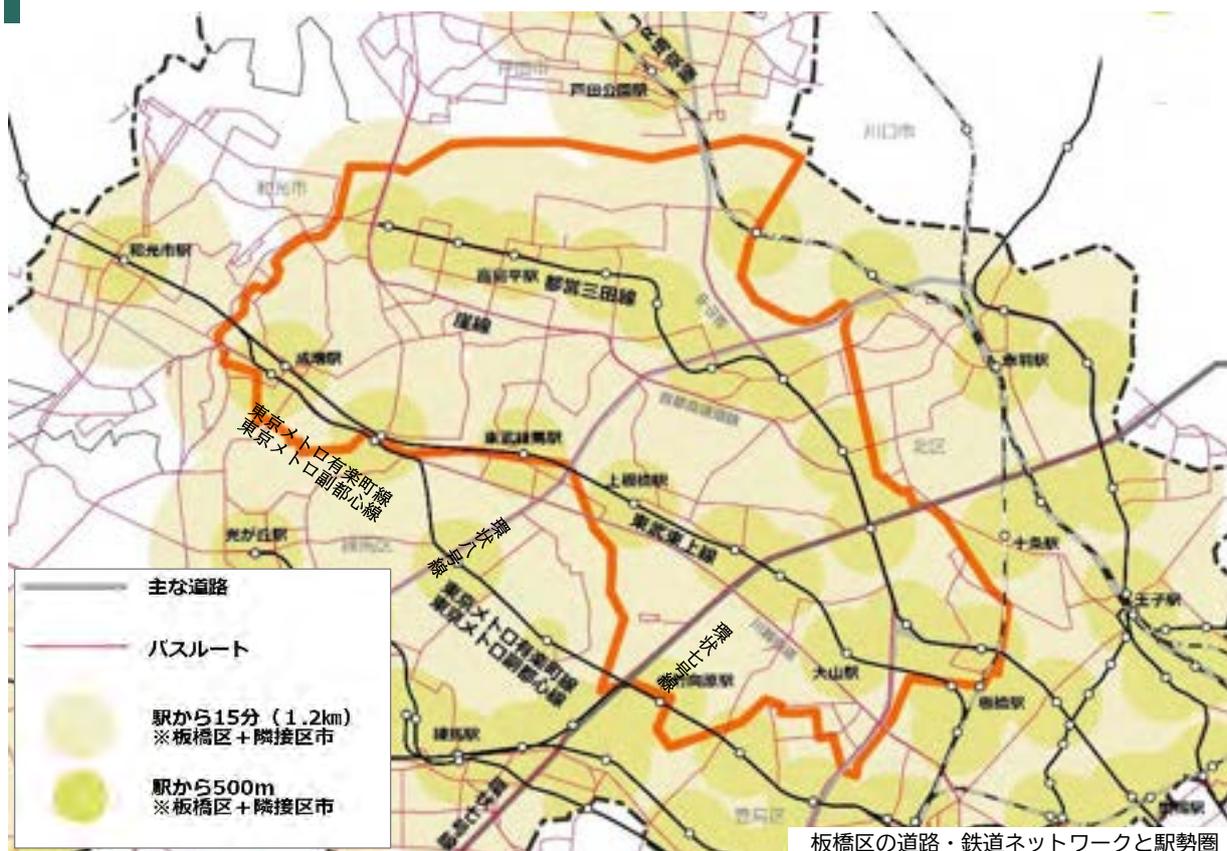
1) 特徴と現状

① 地域交通ネットワーク

概ね徒歩 15 分の駅配置と鉄道をつなぐバス路線網

区内から JR 埼京線や東武東上線、都営三田線、東京メトロ有楽町線・副都心線、西武有楽町線内の各駅へは、概ね徒歩 15 分で行くことができます。

鉄道間を結ぶ形で網目のように張り巡らされた便利なバスネットワークが構築され、地域交通を支えています。



板橋区の道路・鉄道ネットワークと駅勢圏

交通便利性の高い道路網

区内の土地の約 2 割を道路が占めています。

国道や都道といった主要な幹線道路を結ぶ生活に身近な道路が整備されており、自動車や自転車、歩行者などの道路ネットワークが形成されています。



特別区の道路率の比較 (出典：東京都土地利用現況 2021 年)

多くの人が集まる鉄道駅

区内では、主に24か所の鉄道駅へアクセスでき、多くの人々が利用しています。

板橋駅・浮間舟渡駅・ときわ台駅・成増駅・西台駅には、駅前広場が整備され、交通の拠点であり、にぎわいや憩いの空間になっています。

(上板橋駅・大山駅整備予定)

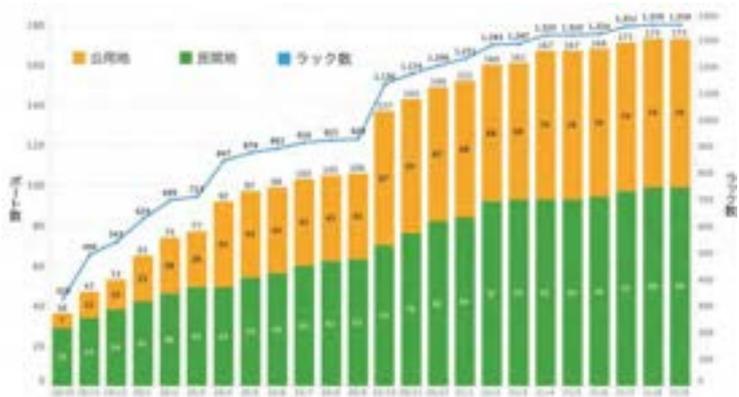
3線が乗り入れる小竹向原駅は、多くの人々が利用する交通利便性の高い駅ですが、区内の地下の鉄道駅には駅前広場は整備されていません。



駅別乗車人員の増減(2017年から2022年)
(出典:東京都統計年鑑)

シェアサイクルで自由な移動

シェアサイクルは、環境にやさしく、交通結節点から目的地へ自由に移動することができます。板橋区内には、令和7年現在で500箇所近くのシェアサイクルポートが設置されており、公共交通が不足する地域などで特に利用されています。



区内ポート・ラック設置数推移 (OpenStreetMap提供)
引用:板橋区自転車活用推進計画

2) 都市づくりの課題

- ◆防災・環境・産業・医療・にぎわいなど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が必要です。
- ◆区内36箇所の半数ほどの踏切が、ピーク時1時間あたり40分以上遮断する開かずの踏切であり、交通渋滞や地域分断、踏切事故の要因になるため、解消が必要です。
- ◆環境配慮が重要であることから、公共交通や自転車・徒歩などの移動手段を推進するため、都市空間の回遊性・滞留性を高める必要があります。
- ◆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、荒川河川敷などの地域資源へのアクセス、公共交通の維持など、だれもが移動しやすい環境づくりが必要です。
- ◆将来的に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、物品配送が近年大きく増加しており、「移動・物流のハブ」となる身近な拠点の形成が必要です。

(2) 道路・交通分野の都市づくり方針

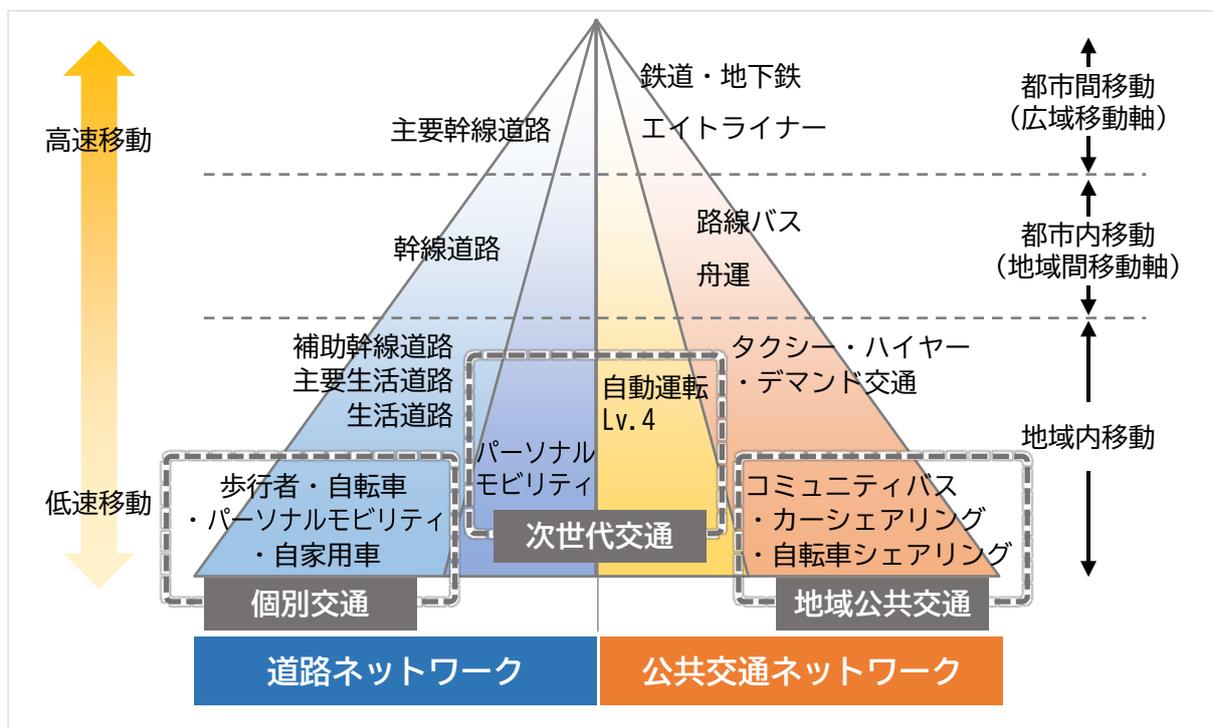
1 ひとが主役の交通環境の構築

①次世代技術の導入を見据えた総合的な交通政策の推進

- ▶だれもが安心・安全・快適に移動し、目的地にアクセスできる社会を見据えて、道路網、鉄道網、バス路線網を階層別の交通体系で整理し、公共交通網の利便性を向上させ、ウォーカーブルな空間づくりを推進し、持続可能な交通環境を構築します。
- ▶鉄道・バスなどの公共交通を中心としながら、モビリティの多様化、シェアリングの普及、自動運転技術などの進展を見据えて、人々の移動や乗降環境、流入車両を適正に、より高度にマネジメントしていく交通施策を推進します。

②モビリティの進化・多様化に対応した道路空間の再構築

- ▶自転車による移動の快適性や歩行者の安全性を確保するため、自転車走行空間の整備や適正な自転車駐車場の配置を進めます。
- ▶新たなモビリティの通行空間については、社会的受容性に配慮し、実現における課題や有効性を試行検証しながら、渋滞対策やパーソナルモビリティの設置スペースの確保など、道路空間の再構築や道路沿道の協力を求めながら、実装段階へ移行します。

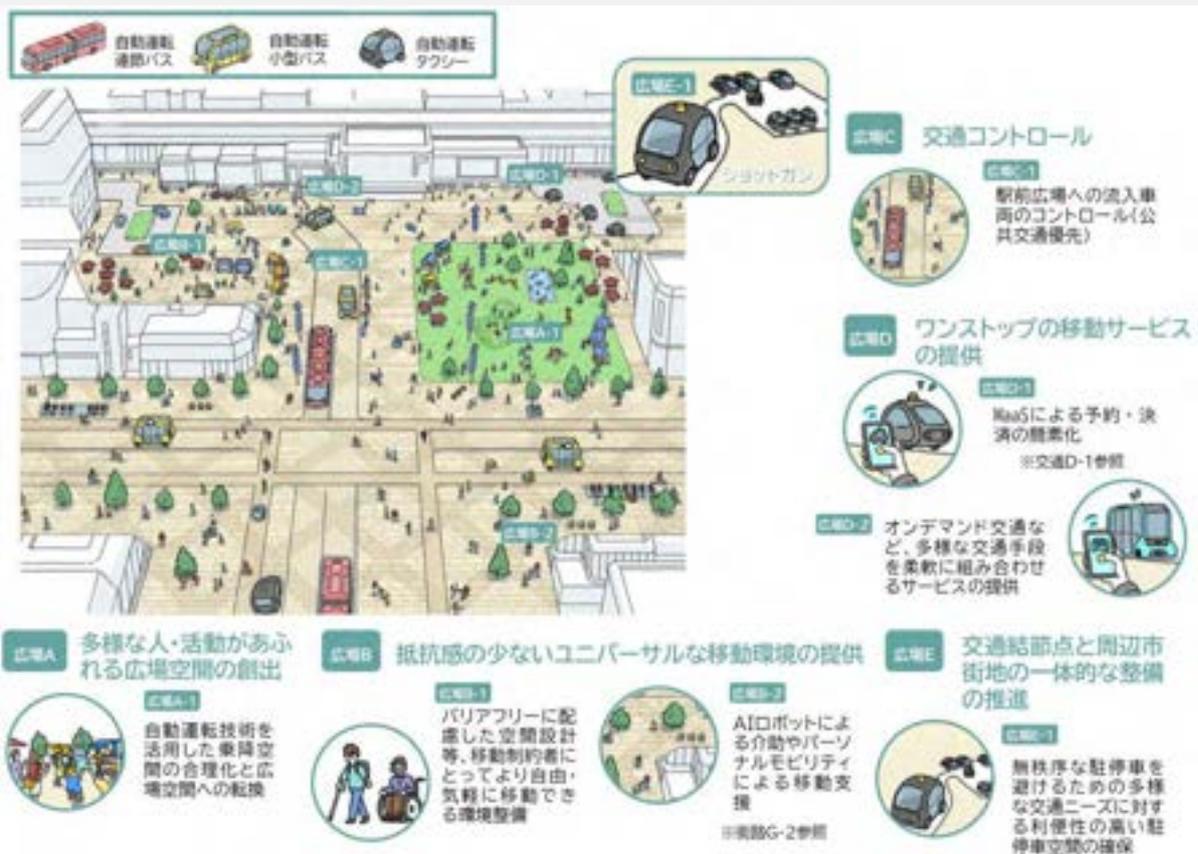


階層別の交通体系イメージ

③交通結節点や周辺施設と一体となる「駅まち空間」の推進

- ▶多くの人が行き交う交通結節点での交流やにぎわいを都市へと広げていくため、鉄道駅と都市が一体となってつながり、様々な都市活動や地域生活を支える機能を有する「駅まち空間」としてデザイン・整備を進めます。
- ▶ポストコロナ時代における公共空間のあり方として、歩行者の過密の回避、居心地の良い滞留などのニーズに対応するため、ひとの動きの変化にあわせてオープンスペースの創出・利用が最適化できるよう、建築物の開発の誘導を図ります。
- ▶駅前の交通結節点は多くの人が集い、滞留し、行き交う交流の場として、公共交通機関とのバランスを踏まえ、駅前広場などの整備や再編を図ります。
- ▶地域交通結節点（駅前広場など）では、将来の自動運転や次世代モビリティの導入の可能性を見据えながら、鉄道・バスなどと多様なモビリティの乗換えのための交通結節点の機能・空間の充実を図ります。

■国土交通省が、まちづくりと連携して自動運転技術をどのように活用していくか、そのための目指すべき政策の方向性や取り組むべき施策に関する考え方を、自動運転の実証実験などに取り組む自治体関係者などの参考となるよう作成したポイント集。



都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（国土交通省、2025年5月）
▷望ましい都市交通、都市交通施設のあり方（駅前広場の場合）

④身近な生活圏における移動環境の充実

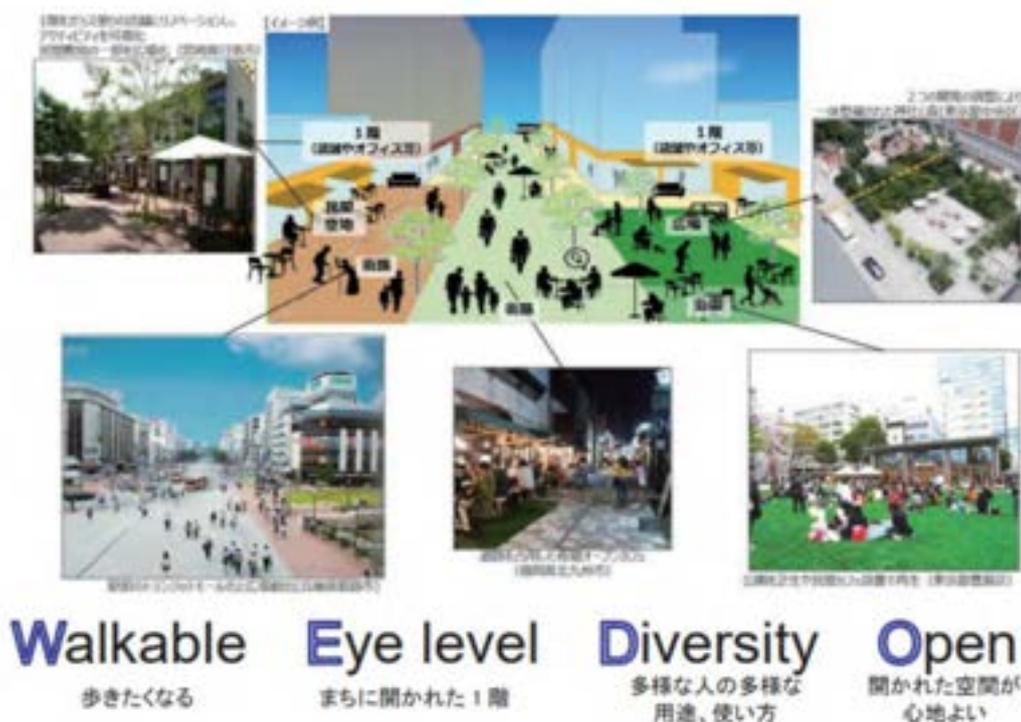
- ▶地域の駐車場などの空間を柔軟に活用するなど、身近な場所に多様なモビリティのシェアリングなどがしやすく、配送サービスなどが円滑に展開できる身近な拠点（モビリティハブ）の形成をめざします。

⑤誰もが居心地がよく、歩きやすい歩行・滞留空間の充実

- ▶回遊の主動線となる道路の維持・更新にあわせて、無電柱化*を推進し、歩行者空間や休憩スペース、バス待ち空間を確保するなど、車いすやベビーカー、歩行支援のモビリティなどが使いやすく、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の充実を図り、誰もが歩きやすい環境形成をめざします。
- ▶多くの人が行き交う滞留空間においては、植栽・街路樹などにより、うるおいを感じられる心地よい空間創出を整備・誘導します。
- ▶外国人観光客、高齢者、障がい者など、すべての人にわかりやすいように、鉄道事業者やバス事業者などと連携して、板橋区屋外案内標識デザインガイドラインなどに基づき、ユニバーサルデザインに配慮した屋外サイン*の整備を進めます。

■板橋区は、令和7年4月に、国土交通省が募集している「ウォークブル推進都市」への登録を行いました。

車中心からひと中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として区市町村や民間事業者などが実施する、道路・公園・広場などの整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりとして推進していきます。



ストリートデザインガイドライン - 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書（国土交通省、2021年4月）

2 都市活動・産業を支える道路網の形成

①道路ネットワークの形成と階層別の整備・維持管理

- ▶「東京における都市計画道路の整備方針」に基づき、防災・生活環境・物流・医療・都市づくりの維持・発展に向けて、都市計画道路の整備を推進します。
- ▶新たなモビリティや自動運転の社会実装においては、地区全体の地域特性を踏まえた路線の機能分担を整理したうえで、交通ネットワークの形成のあり方を検討し、必要となる道路空間の再整備を進めます。
- ▶歩行者、自転車、自動車にとって、それぞれがより安全で快適な道路空間となるよう、区内外を結ぶ広域的な主要幹線道路から、日常生活に密接につながる生活道路に至るまで、それぞれの役割に応じた道路網の階層別による整備を進めます。

■主要幹線道路・幹線道路（都市計画道路）

東京都の道路網を形成する主要幹線道路や区内の道路網の骨格となる幹線道路については、渋滞の緩和、緊急輸送道路、延焼遮断機能などの防災性の向上、物流ネットワークの形成などの多様な視点から、整備すべき路線・区間を検討し、重点的に整備を促進します。

■補助幹線道路・区画街路（都市計画道路）

駅や病院などの主要な生活施設を結ぶ補助幹線道路や区画街路などについては、医療ネットワークの形成や防災性の向上、住宅地への通過交通の進入抑制やバス路線の新設誘致などの視点から、整備すべき路線・区間を選定し、重点的に整備を進めることや新たな路線を位置づけていきます。

■主要生活道路（区道）

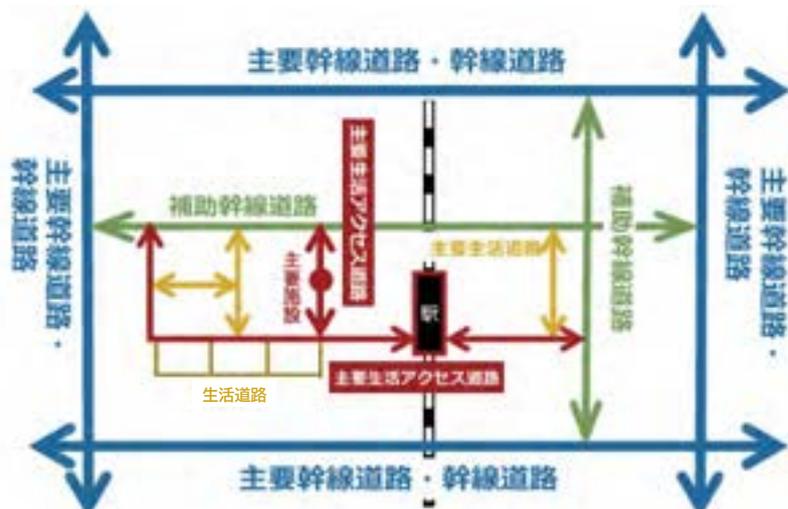
日常生活に身近な歩行経路となる主要生活道路については、防災性の向上、安全な歩行者空間の確保、バス運行が可能な道路幅員の確保などの視点から、防災生活道路や地区計画の地区施設に位置づけるなどにより必要な路線を選定し、整備手法を検討します。

▶主要生活アクセス道路

「主要生活道路」のうち、地域内の拠点や駅へのアクセスなどの向上に資する道路

■生活道路（区道・区有通路・私道など）

道路幅員が狭く、歩道の設置が困難な生活道路については、歩行者の安全確保の視点から、面的整備や建替え時による細街路*の拡幅を推進するとともに、通過する自動車の交通量や速度を抑制させる安全対策、歩行者優先の安全な道路空間の確保など交通事故防止のための整備を進めます。



- ▶路面の破損や平坦性の低下、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。
- ▶生活を支える都市インフラの安心安全を図るため、上下水道やガスなどの埋設管や、電線などのライフラインに関しては、管理者へ計画的な点検・補修について働きかけます。
- ▶橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、維持管理費用の低減や安全性を確保するため、計画的に橋りょうの補修・点検を行います。
- ▶夜間に安心して主要な生活道路などを通行できるよう、景観や環境に配慮した街灯の適切な維持管理を行うとともに、商店街の街灯などのLED照明の更新を促進します。

3 鉄道路線を軸とした沿線都市づくりの推進

①東武東上線の立体化と沿線の都市基盤整備の推進

- ▶踏切による交通渋滞の解消や交通安全性の向上を図るとともに、鉄道による地域の分断を解消し、一体的な都市づくりを促進するため、東武東上線区内全線の立体化をめざします。
- ▶大山駅付近（事業認可区間）の連続立体交差事業にあわせて、鉄道駅周辺の安全性の向上や側道及び駅前広場の整備を進め、回遊性のある歩行空間を確保します。
- ▶中板橋駅・ときわ台駅・上板橋駅区間においては、地域住民が主体となる沿線の都市づくりを推進し、地域課題や地域特性を踏まえた都市づくりのあり方について検討を進めていきます。
- ▶ときわ台駅・上板橋駅付近においては、地域分断の解消や踏切遮断が原因の交通渋滞の解消をめざし、東京都をはじめとする関係機関とも協議しながら、ときわ台駅から上板橋駅付近の立体化を沿線の道路整備（補助第86号線、補助第244号線など）とともに促進します。
- ▶中板橋駅付近では、周辺の立体化の進捗状況を見極めながら関係機関と協議を行い、立体化を促進するための検討を図ります。
- ▶区内全線の立体化の実現には長期間を要するため、区として長期的な視点で立体化をめざしつつも、東京都の策定した「踏切対策基本方針*」において立体化の検討対象に位置づけられた区間以外では、当面の安全対策として個別の踏切対策についても検討を進めていきます。

②鉄道沿線の都市づくりの推進（JR埼京線、都営三田線、東京メトロ有楽町線・副都心線、西武有楽町線ほか）

- ▶鉄道の利用促進や利便増進に向けて、端末交通となりうるバス、自転車、徒歩、次世代モビリティの導入などを考慮し、鉄道駅周辺の安全性の向上や駅前広場の整備などによる交通結節機能の強化を図ります。
- ▶駅前広場が整備されていない駅周辺においては、交通結節点の整備検討を行うとともに、通行やアクセスのための従来の歩行空間に加え、歩行者の滞留やにぎわい・交流空間の創出を図ります。

4 人とモノの移動環境の維持・充実

①鉄道交通などの利便性の向上

- ▶区部周辺部の環状公共交通の実現をめざし、交通政策審議会の答申において位置づけられたエイトライナー構想を関連区と連携して推進します。
- ▶すべての人が利用しやすい鉄道駅をめざし、必要に応じてエレベーターやホームドアなどの設置を鉄道事業者に働きかけます。

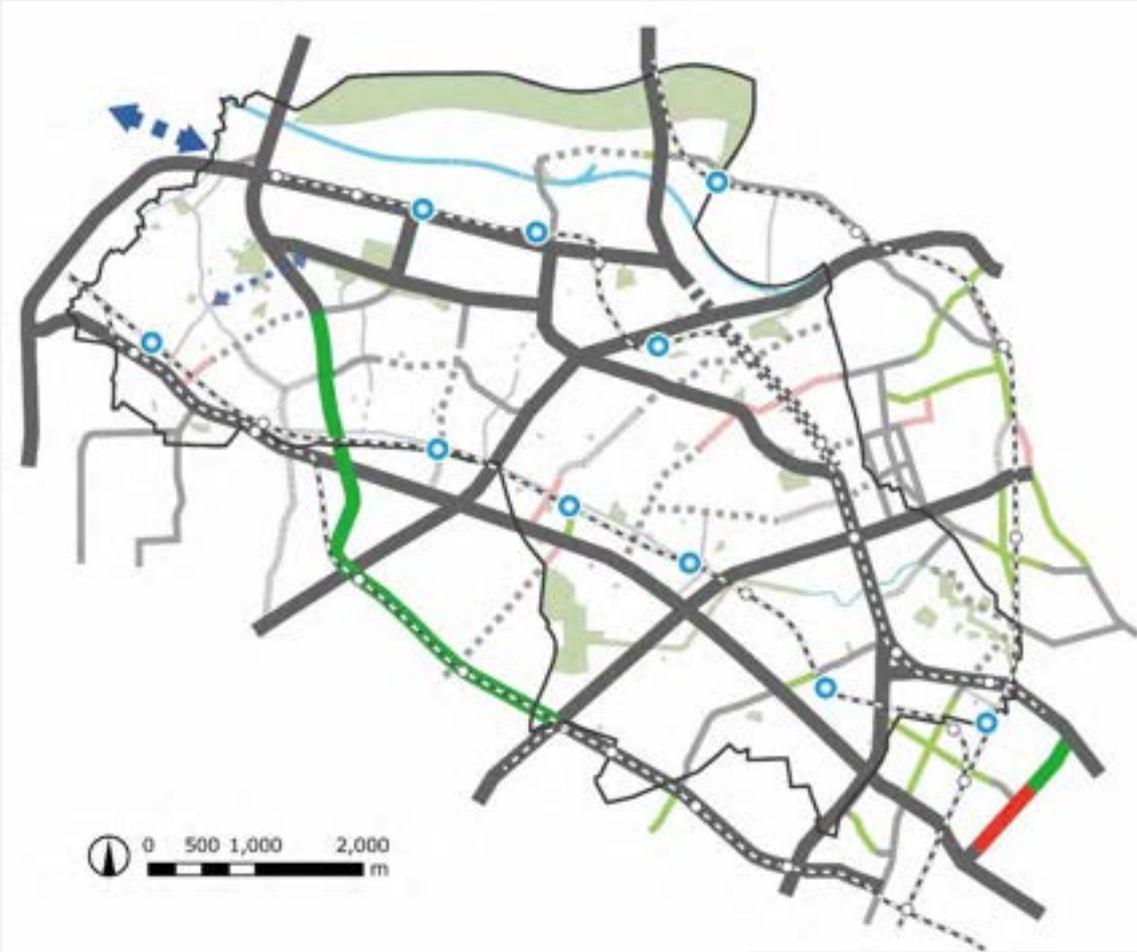
②バス交通の利便性の向上

- ▶駅前広場や道路の整備状況に応じて、公共交通の利用促進や利便増進とあわせて、バス路線網の充実を図るため、バス事業者に働きかけます。
- ▶コミュニティバスなどを運行しつつ、公共交通サービス水準の相対的に低い地域*における交通環境の改善や高齢者の足となる身近な公共交通の充実のため、バス事業者が路線の維持・充実を働きかけます。
- ▶バス利用時の環境改善のため、バス停の屋根やベンチ、運行情報配信などの案内システムの充実をバス事業者に働きかけます。
- ▶駅前広場やバス停留所の整備をバス事業者と連携して行い、バス利用環境の安全性や利便性の向上を図ります。

③効率的な物流ネットワークの形成と物流の効率化

- ▶安全に商店街を利用するため、物流事業者や商店街などと連携し、空き店舗を活用した荷捌き空間の確保や共同配送の実施など、自主的な物流の効率化を促進します。
- ▶市街地再開発事業やマンション建設などの大規模開発にあわせて、敷地内の荷捌き空間の設置・マネジメントの実施を促進し、配送車の路上駐車解消を図ります。
- ▶物流拠点と道路網、地域の身近な生活圏の移動・配送の拠点（モビリティハブ）をつなぎ、情報通信技術（ICT）などの新技術を取り入れた効率的な物流ネットワークを形成します。

都市計画道路ネットワーク 方針図



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

要素図

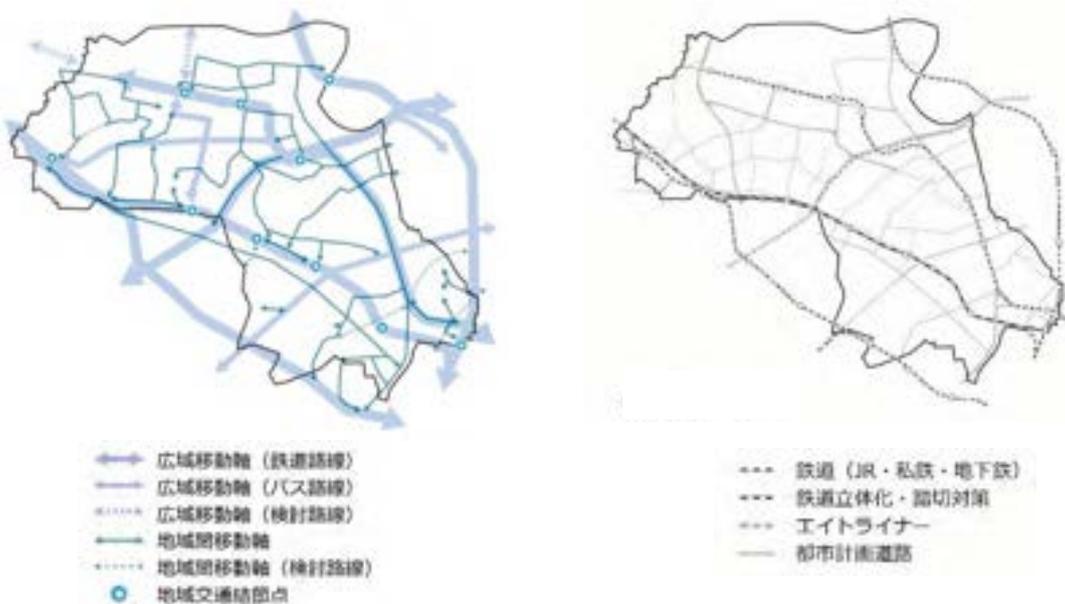


公共交通ネットワーク 方針図



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

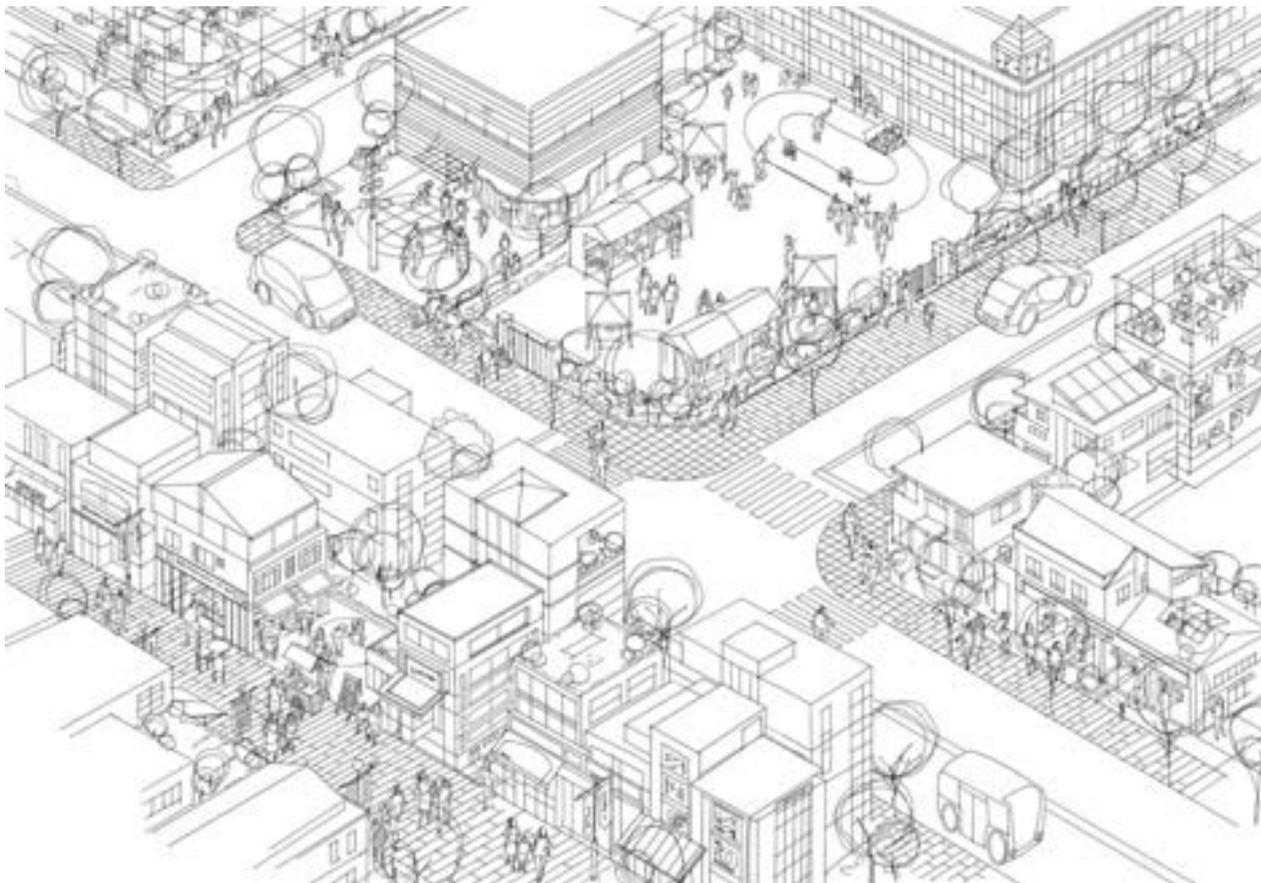
要素図



2-4 住環境・暮らし

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

愛着と誇りを感じ、暮らし続けたくなる都市空間



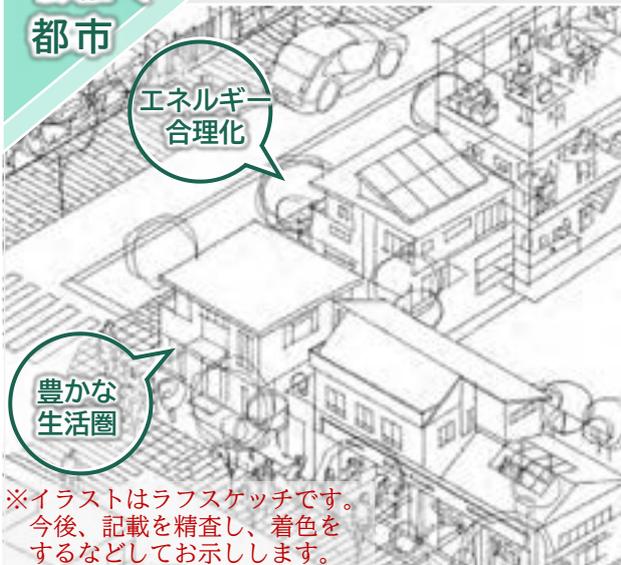
安心して子育てや日常生活などを送ることができ、多様な文化交流活動が育まれ、住み続けたいくなる住環境や、多様な産業分野が連携し、新たな価値を生み出し、地域に活気が続く産業環境を見据えた都市空間の形成をめざします。

環境に配慮した多様な住宅ストックの形成による様々なライフスタイルへの対応や、暮らしに必要な工業・商業・農業などの充実により、板橋区内での定住や住み替え、産業発展を促進する住環境・暮らしの方針を示します。

| 住環境・暮らし分野の都市空間整備の方針 | |
|-------------------------|---|
| 1 暮らしの安心を守る 住環境づくり | ①地域特性に応じた良好な街並み・住環境の保全・誘導 ②地域特性に応じた暮らしを支える環境整備 |
| 2 生活を支える 働く環境づくり | ①生活を支える身近な商業・業務環境の維持・充実 ②社会を支える工業の操業環境の維持・充実 ③都市型農業による営農環境の維持・充実 ④文化芸術を育む交流空間の充実 |
| 3 多様な暮らしに対応した 住環境づくり | ①地域特性に応じた良好な住宅ストックの形成 ②子育て世帯・若年世帯が住みたくなる住宅・住環境の充実 ③マンションの適正管理と耐震化・建替えの支援 ④空き家・空き室などの利活用の促進 |
| 4 脱炭素による未来を 守る建物づくり | ①エネルギーの合理化・再生可能エネルギーへの転換 ②資源の適正利用 |

引継ぐ
都市

◆新しく多様なライフスタイルが叶うまち



エネルギー
合理化

豊かな
生活圏

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶様々なライフステージ、ライフスタイルに対応する住宅が供給されています。
- ▶多様な店舗や医療機関、子育て施設など、豊かな日常生活が送れる環境が整っています。
- ▶エネルギーの合理化、再生可能エネルギーへの転換など、環境に配慮した建物が脱炭素に貢献しています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶デジタル技術の発展による、多様なくらし方、働き方、教育・医療・福祉サービスの充実
- ▶HEMS/BEMS*などによるエネルギーの管理や電気・ガスの使用削減、省エネ家電の導入、緑のカーテン設置などの脱炭素行動

彩る
都市

◆発展する文化・産業と共に輝くまち



文化的
イベント

産業
発展

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶くらしを育んできた商業・工業・農業をさらに発展させる都市基盤が整えられています。
- ▶建物のリノベーションなどの利活用により、地域の課題解決や魅力創造が促進されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶産業分野の企業や、教育機関、研究機関と連携し、歴史や文化を保全し、学び、交流する人材育成、生涯学習の場づくり
- ▶商業・工業・農業の成長と新たな価値創造に向けた健康分野や次世代技術分野などとの連携
- ▶公共空間やリノベーション空間を効果的に活用した地域固有の祭礼や商店街・企業などと連携した文化的イベント促進

支える
都市

◆くらしの居場所を地域で守るまち



多世代
交流の場

地域
コミュニティ

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶防災性や環境性能が高い良質な住宅が供給されるとともに、適正に維持管理がされています。
- ▶商業・工業・農業などの産業と住宅が共存した環境で、地域を支えています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶公園や児童館(CAP's)、地域、商店街、企業など多様な主体の連携により、子どもや若者をはじめとする多世代交流の場や居場所づくり、見守りなどの福祉活動の充実
- ▶個人や団体、企業などによる多様なボランティア活動や地域貢献活動を通じた社会参加や地域コミュニティの活性化

(1) 特徴と現状・都市づくりの課題／住環境・くらし分野

1) 特徴と現状

①多様なくらし

ライフスタイルや需要の変化により、単身世帯の増加が顕著

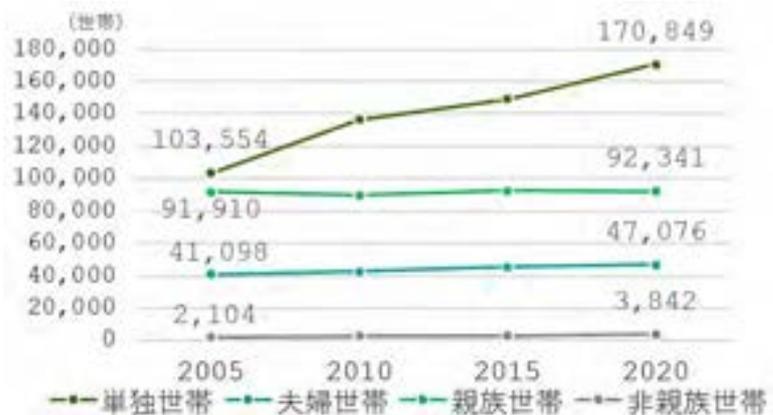
コロナ禍を経て、働き方や生活様式が多様になり、住まいやくらしに求めるサービスや機能が変化しています。

屋外空間の活用が見直され、デジタルトランスフォーメーション（DX）によって、くらしが効率化され、これまでの生活が大きく変わってきています。

区内の居住世帯のうち、単身世帯の数が15年で大きく増加しています。夫婦世帯や、親族世帯は横ばいになっており、交通利便性が高く、生活しやすい環境が、単身者に選ばれやすいといえます。

| 新型コロナウイルス拡大前後の行動の変化（回答者数 1,427人） | |
|----------------------------------|-------|
| 人混みに行きづらい | 39.7% |
| 変わりがない | 28.7% |
| 近隣の店舗利用の増加 | 25.1% |
| 宅配利用の増加 | 23.5% |
| テレワークの増加 | 21.9% |
| 公園利用・散歩の増加 | 19.6% |

2023年都市づくりビジョンアンケート結果



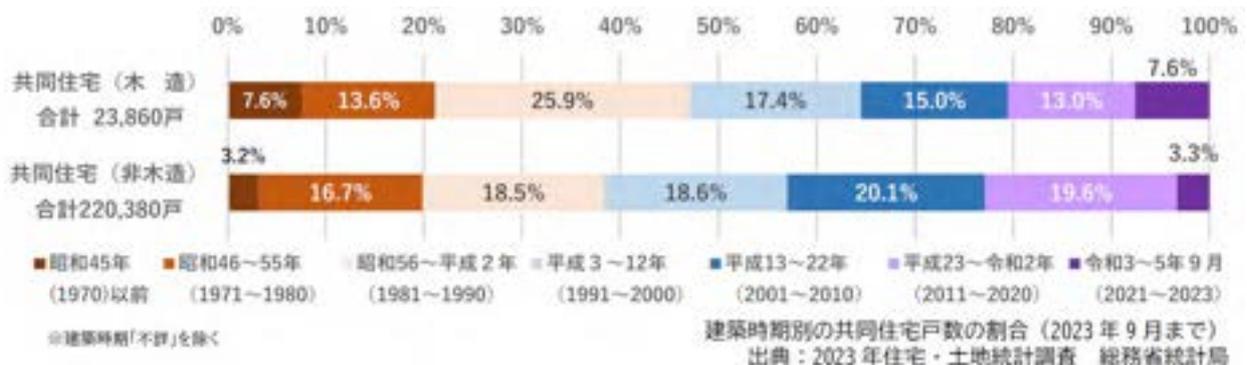
板橋区の各世帯数の推移（2005年から2020年）
出典：国勢調査

②住宅の管理・設備

マンションの適正な維持管理を推進

（いたばし適正管理推進マンション認定制度）

板橋区は、管理組合が主体となってマンション内で意思決定を取りやすい体制を整備し、適切な建物の維持管理を行うなど、板橋区マンション条例を遵守し、適正管理を推進するマンションを認定することで、マンションの管理適正化を促進しています。



建築時期別の共同住宅戸数の割合（2023年9月まで）
出典：2023年住宅・土地統計調査 総務省統計局

老朽化した危険な空き家解消

空き家率は近年増加傾向にあります。総戸数が増えていることから、老朽化した空き家や危険な建物の発生予防に取り組んでいます。

| 平成30年(2018年)調査結果 | | | | 令和5年(2023年)調査結果 | | | | | |
|------------------|-----|---------|---------|-----------------|----|------|---------|---------|---------|
| 順位 | 区 | 住宅総数(戸) | 空き家数(戸) | 空き家率(%) | 順位 | 区 | 住宅総数(戸) | 空き家数(戸) | 空き家率(%) |
| 1 | 豊島区 | 206,360 | 27,350 | 13.25 | 1 | 豊島区 | 213,800 | 29,810 | 13.94 |
| 2 | 港区 | 160,440 | 19,850 | 12.37 | 2 | 港区 | 177,980 | 24,360 | 13.69 |
| 3 | 中央区 | 105,540 | 19,850 | 11.85 | 3 | 荒川区 | 131,160 | 16,920 | 12.90 |
| 4 | 荒川区 | 119,010 | 14,070 | 11.82 | 4 | 千代田区 | 42,210 | 5,300 | 12.56 |
| 5 | 葛飾区 | 237,010 | 28,020 | 11.82 | 5 | 中野区 | 236,250 | 28,620 | 12.11 |
| 6 | 新宿区 | 244,780 | 27,920 | 11.41 | 6 | 北区 | 213,930 | 25,460 | 11.90 |
| 7 | 大田区 | 427,580 | 48,450 | 11.33 | 7 | 葛飾区 | 249,950 | 29,420 | 11.77 |
| 8 | 中野区 | 229,060 | 25,820 | 11.27 | 8 | 墨田区 | 174,530 | 20,500 | 11.75 |
| 9 | 足立区 | 356,080 | 39,660 | 11.14 | 9 | 板橋区 | 363,490 | 42,490 | 11.69 |
| 10 | 板橋区 | 336,280 | 36,640 | 10.90 | 10 | 渋谷区 | 174,970 | 19,670 | 11.24 |

2018年・2023年住宅・土地統計調査 総務省統計局

脱炭素に向けた設備の普及

東京都では、再生可能エネルギーの利用拡大を推進しています。環境に配慮した省エネルギー設備として、太陽光パネルや断熱性能の高い窓ガラスなどの住宅設備の普及が促進されています。

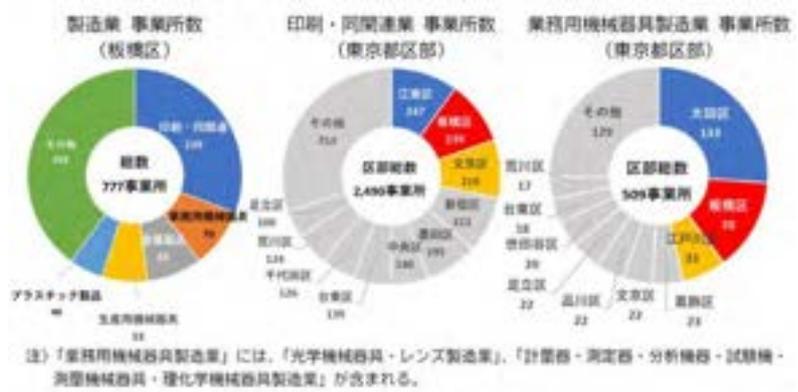
| 板橋区の太陽光パネル設置住宅数(2023年) | | | |
|------------------------|---------|-------------|------|
| | 総数 | 太陽光パネル設置住宅数 | 割合 |
| 戸建て | 60,530 | 1,980 | 3.3% |
| 共同住宅 | 253,460 | 1,450 | 0.6% |

2023年住宅・土地統計調査 総務省統計局

③産業振興

板橋区が誇る産業の歴史

都内有数の工業集積地であり、光学・精密機器産業、印刷・同関連業、食料品製造業、鉄鋼業、化学工業を中心に、ものづくり企業が集積し、区内全域に広がる商業や都内で貴重な農地を保有しているなど、多様な産業が共存しています。



(2023年「経済構造実態調査製造業事業所調査(地域別統計表データ)参考表 総務省、経済産業省)

2) 都市づくりの課題

- ◆世代のニーズやライフスタイル・ワークスタイルにあわせて、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。

(2) 住環境・くらし分野の都市づくり方針

1 くらしの安心を守る住環境づくり

①地域特性に応じた良好な街並み・住環境の保全・誘導

- ▶住宅の不燃化や、住宅及び付帯するブロック塀などの耐震化、水害対策など災害に強い住まいづくりを促進するとともに、老朽空き家対策、無電柱化や細街路の拡幅を推進することで、安心して住み続けられる住環境の整備を進めます。
- ▶良好な住環境の形成のため、地域資源を活かした景観形成や住宅への緑化を推進し、愛着と誇りを育む住環境の整備を促進します。

②地域特性に応じたくらしを支える環境整備

- ▶地域特性に応じた環境づくりを推進するため、地区計画などの開発誘導手法を活用し、地域住民と協力して土地利用の誘導や良好な住環境・くらしの保全・向上を図ります。
- ▶住みたくなる、住み続けたい住環境づくりを促進するため、身近なくらしを支える商店街や生活利便施設、医療福祉施設、教育施設、コワーキングスペースなどの充実で利便性を高めるとともに、地域資源を活かした都市活動により地域の魅力を高めます。
- ▶産業と住宅が共存する地域では、産業の操業環境に配慮しつつ、良好な街並みと住環境の維持を推進するとともに、土地利用転換の機を捉え、新たな土地利用を検討します。
- ▶大規模な住宅団地の更新においては、良好な住環境や豊かな公共空間を継承しつつ、駐車場の集約化など土地利用の効率化を図ることで多様な世代の多様なくらしや働き方ができるように、にぎわい、ウェルフェア（健康福祉）、スマートエネルギー、防災などの機能や都市基盤の整備をあわせて誘導し、再生をめざします。

(仮) くらしの安心を守る住環境について紹介する図などがはいています。

2 生活を支える働く環境づくり

①生活を支える身近な商業・業務環境の維持・充実

- ▶食料品や日用品などの生活必需品を扱う商業や日常を支えるサービス、事務所などの働く人々や利用者が集い、にぎわいを形成することから、地区計画制度を活用し、商店街や駅前通りに面する建築物の低層用途を商業系用途に誘導します。
- ▶駅前施設や商店街などの多くの人々が往来する地域では、歩行空間や駐輪スペース、荷捌き場所の確保などを誘導します。

②社会を支える工業の操業環境の維持・充実

- ▶工業系用途地域では、工業系用途以外の土地利用を規制するなど、新たなものづくり産業が進出しやすく、従業員が働きやすい操業環境に配慮した土地利用を誘導します。
- ▶工業専用地域を中心とする大型車両が往来する工場や物流施設周辺での円滑な交通ネットワーク形成のための調査検討を進めます。

③都市型農業による営農環境の維持・充実

- ▶農地の集積する地区では「農のある風景」を守るため、生産緑地地区の指定を促進するとともに、営農の状況に応じて区民農園などとして農地としての機能の保全を推進します。
- ▶特別緑地保全地区制度や市民緑地制度などを組み合わせ、樹林や寺社などの緑と一体となった農的空間の保全を進めます。また、必要に応じて、田園住居地域*や農の風景育成地区*などの指定について検討を図ります。

④文化芸術を育む交流空間の充実

- ▶「絵本のまち板橋」のブランド力を高めるため、文化芸術活動における創作・発表・交流を支える公共空間の創出や土地利用の誘導を図ります。

(仮) 生活を支える働く環境づくりについて紹介する図などがはあります。

3 多様なくらしに対応した住環境づくり**①地域特性に応じた良好な住宅ストックの形成**

- ▶多様な世代の定住や区内の住替えを促進させるため、地域の特性やワークスタイル・ライフスタイルに応じた住戸形態や機能が付帯した住宅、長期にわたって使用可能な長寿命の住宅など、地域の付加価値を向上させる住宅の供給を誘導します。
- ▶ユニバーサルデザインに配慮した建築物の供給の促進やリフォーム（断熱改修やバリアフリー対策など）の支援を行います。
- ▶区営住宅などでは、長寿命化計画に基づき適切な修繕や改善を行います。また、区立高齢者住宅の借上契約が期間満了を迎えることにあわせて、計画的に区営住宅の建替事業を実施し、集約による再編を進めます。
- ▶都営住宅や公的住宅の建替にあわせて、地域特性に合わせた地域課題への対応や、良好な居住環境への取組を東京都や東京都住宅供給公社へ要望していきます。

②子育て世帯・若年世帯が住みたくなる住宅・住環境の充実

- ▶近居・隣居を叶える住宅や、子育て世帯向けの住戸面積・住居形態など子育てしやすい住宅の供給を誘導します。
- ▶日常生活に必要な商業施設、子育て支援施設、教育施設などが集積する拠点の形成だけでなく、地域の自然・歴史・文化を活かし、居心地のよく歩きたくなる歩行空間や公園・河川などのみどり空間の整備により、子育て環境の充実を進めます。
- ▶就職や結婚などライフステージの変化に対応して若者が新生活を始めやすく、一人暮らし、二人暮らしでも、住みやすい住環境や地域コミュニティの形成を図るとともに、区外へ転居しても、また板橋区に住みたいと思える愛着を育む環境づくりをめざします。

③マンションの適正管理と耐震化・建替えの支援

- ▶「東京都板橋区良質なマンションの管理等の推進に関する条例」に基づき、安全で良質な住宅ストックが維持できるよう、マンションの規模や立地、ニーズに応じた支援を通じて、管理組合によるマンションの自主的かつ適正な管理を促進し、長寿命化を図ります。
- ▶地域の防災性向上や魅力向上のため、防災性を高めたマンションや地域防災の取組を推進するとともに、老朽化し、長寿命化が困難なマンションについては、必要に応じて建替えを支援します。

④空き家・空き室などの利活用の促進

- ▶空き家・空き室の定期的な維持管理のための情報発信や専門家への相談、除却支援などに取り組みます。
- ▶住宅地における若い世代のライフスタイルにあわせて空き家・空き室のリノベーションや魅力ある飲食店やシェアスペース、ワークスペース、コミュニティスペースなどとしてのコンバージョンなど、地域の課題解決や魅力創造に資する利活用を促進します。

(仮) マンション認定制度について紹介する図などがはいています。

4 脱炭素による未来を守る建物づくり

①エネルギーの合理化・再生可能エネルギーへの転換

- ▶ゼロカーボンいたばしの実現に向けて、建築物の断熱化や太陽光発電などの自然エネルギー・再生可能エネルギーの利用、省エネルギーシステムの活用などを推進し、環境に配慮した持続可能な都市づくりをめざします。
- ▶屋上緑化、壁面緑化などの効率的なみどりの創出や保全により、未来につなげる環境づくりを推進します。

②資源の適正利用

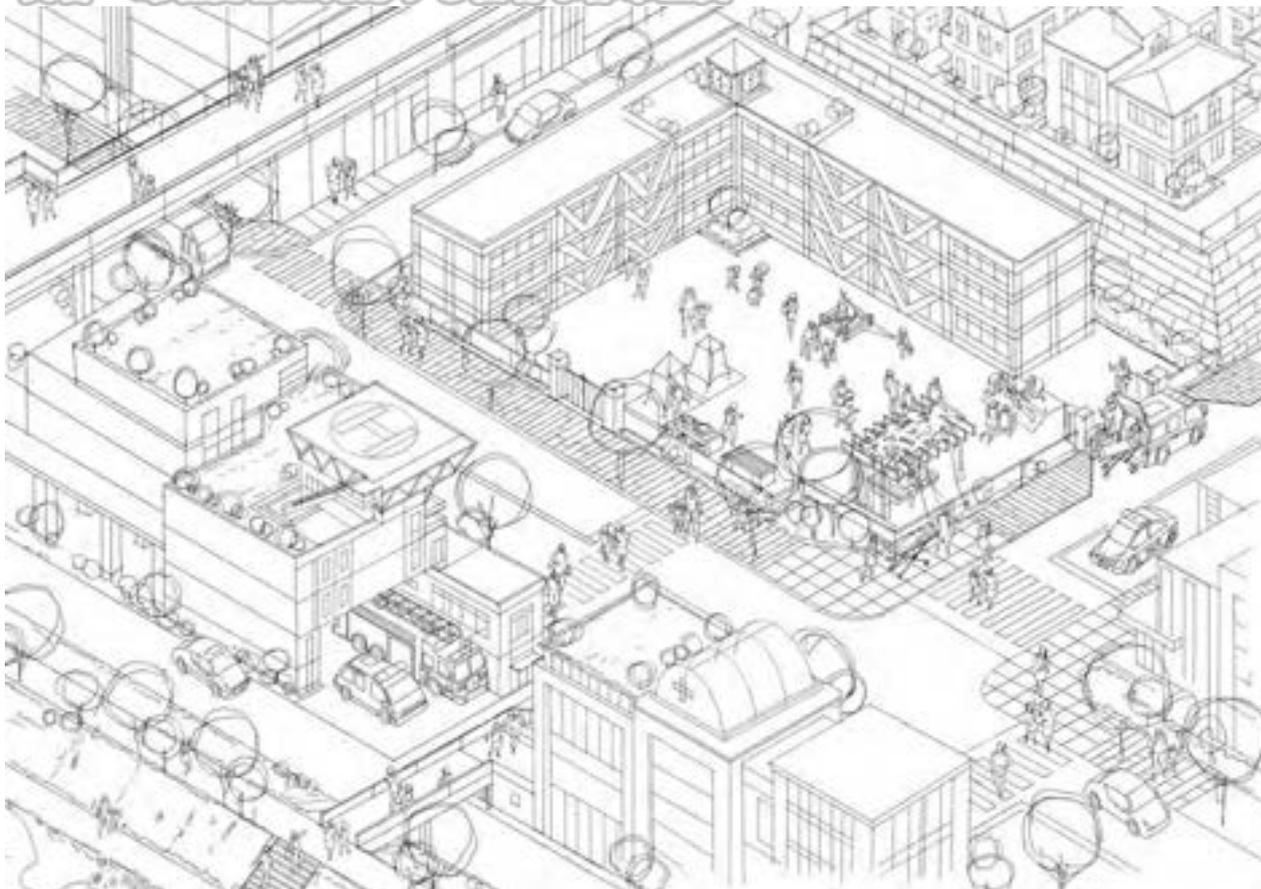
- ▶再生資材の利用や建設廃棄物の再利用や雨水利用の設備導入など促進するとともに、適切な管理により建築物の長寿命化を促進し、循環型の社会の実現をめざします。
- ▶一定規模の敷地内での雨水浸透ますの設置や透水性舗装の導入、レインガーデンの設置など、水循環に貢献する施設計画を促進します。

(仮) 脱炭素による未来を守る建物づくりについて紹介する図などがはいています。

2-5 安心・安全

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色を
するなどしてお示しします。

災害・環境変化に対応する強靱な都市空間



首都直下地震や火災延焼、荒川の決壊などによる大規模水害、集中豪雨などによる土砂災害や内水氾濫、複合的な災害発生リスクなどを想定して、適正な土地利用・宅地造成・住宅との立地誘導・規制を図りつつ、災害に強い都市づくりや防災性の高い生活圏の整備を進めます。

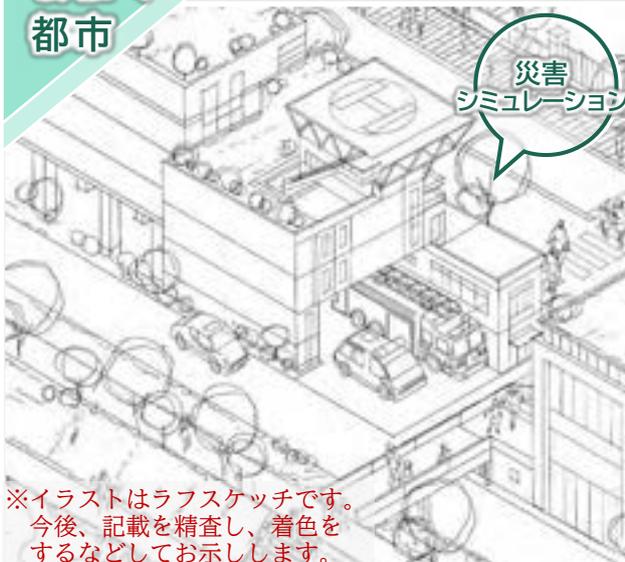
また、区民や地域コミュニティ、企業・団体との自助・共助の取組を進め、都市の中核機能や防災拠点における様々な事業の継続性確保や、避難空間の確保などの対策を進めながら、迅速に復旧復興し、最小限の被害で乗り越える強靱な都市をつくる方針を示します。

安心・安全分野の都市空間整備の方針

| | |
|--|---|
| 1 震災・火災リスクへの対応 | ①震災・火災に強い都市の骨格形成 ②木造住宅密集地域の改善 ③細街路の改善 ④延焼遮断帯の形成や避難場所・避難路の確保 |
| 2 水害・土砂災害リスクへの対応 | ①大規模水害を想定した対策の推進 ②内水氾濫を想定した対策の推進 ③土砂災害を想定した対策の推進 |
| 3 防災拠点による地域の防災力向上 | ①地域連携による防災対策 ②防災拠点となる公共施設などの整備 ③防災拠点機能を有する大規模建築物の誘導 |
| 4 大規模災害などに備えた強靱な都市づくりと復興事前準備の推進 | ①複合災害のリスク対策の推進 ②災害時における業務の継続・早期復旧 ③大規模災害から復興した“あるべき姿”の検討と復興事前準備 |

引継ぐ
都市

◆予測し備える準備が非常時に生きるまち



災害
シミュレーション

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

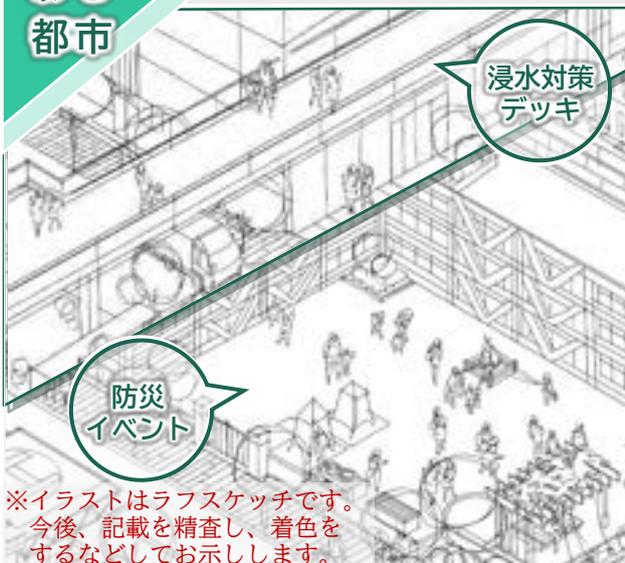
- ▶大規模災害に備えて、建築物の不燃化や耐震化、浸水対策がされています。
- ▶大規模マンションでは、防災備蓄倉庫や非常用電源が確保されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶3D都市モデルを活用した災害シミュレーションなどを活用し、燃え広がる様子や浸水状況などを視覚的にわかりやすく伝えることで防災意識を向上
- ▶災害情報や災害時の避難行動などの防犯・防災対策情報を SNS などの多様な手段で発信
- ▶防犯カメラの設置や防犯パトロール、地域コミュニティの見守りや清掃活動など、犯罪抑止活動の充実

彩る
都市

◆日常のつながりが災害時の絆になるまち



浸水対策
デッキ

防災
イベント

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶河川敷や大規模土地では、災害時の避難や物資輸送が可能な空間が整備されています。
- ▶水害時の緊急退避が可能で、日常利用にも利便性が高い連絡デッキが整備されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶地域、企業、学校などが連携し、防災訓練や防災啓発活動と合わせたにぎわいの創出
- ▶災害時に備えた、退避場所や一時滞在施設、物資輸送など、企業や団体との連携調整による地域防災の強化
- ▶自治体間での連携協定による災害時の救援や平時の地域交流

支える
都市

◆強靱な都市基盤が支え共に助け合うまち



安全な
都市基盤

防災訓練

※イラストはラフスケッチです。
今後、記載を精査し、着色
するなどしてお示しします。

◆都市空間の未来

- ▶避難所や物資輸送経路では、道路やがけ・擁壁などの安全性が高められ、周辺の建築物の不燃化・耐震化と合わせ、災害に強い都市基盤が形成されています。
- ▶細街路が拡幅され、見通しが良く日常の安全が確保されるとともに、非常時の避難経路や緊急車両の進入路が確保されています。

◆都市空間を活用した都市活動の未来

- ▶自治会などのコミュニティによる防災訓練や要配慮者の把握、日常の地域交流などによる災害時に助け合える関係づくり
- ▶地域が主体となり、防災の課題や共助の流れ、組織体制など、地域の特性を踏まえた防災対策マニュアルや防災マップの作成

(1) 特徴と現状、都市づくりの課題／安心・安全分野

1) 特徴と現状

①都市基盤・都市構造

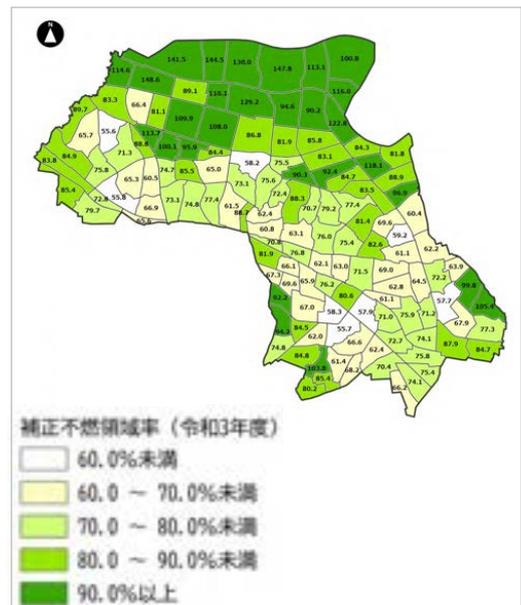
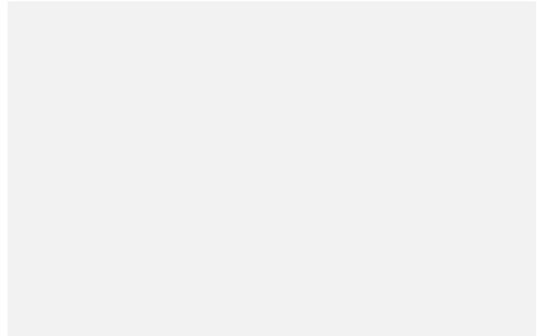
都内に誇る医療環境が充実

東京都健康長寿医療センターをはじめ、大学病院などの災害時に重要な拠点となる大規模病院が多く立地し、病床数は23区で1位となっており、安心できる環境が整っています。

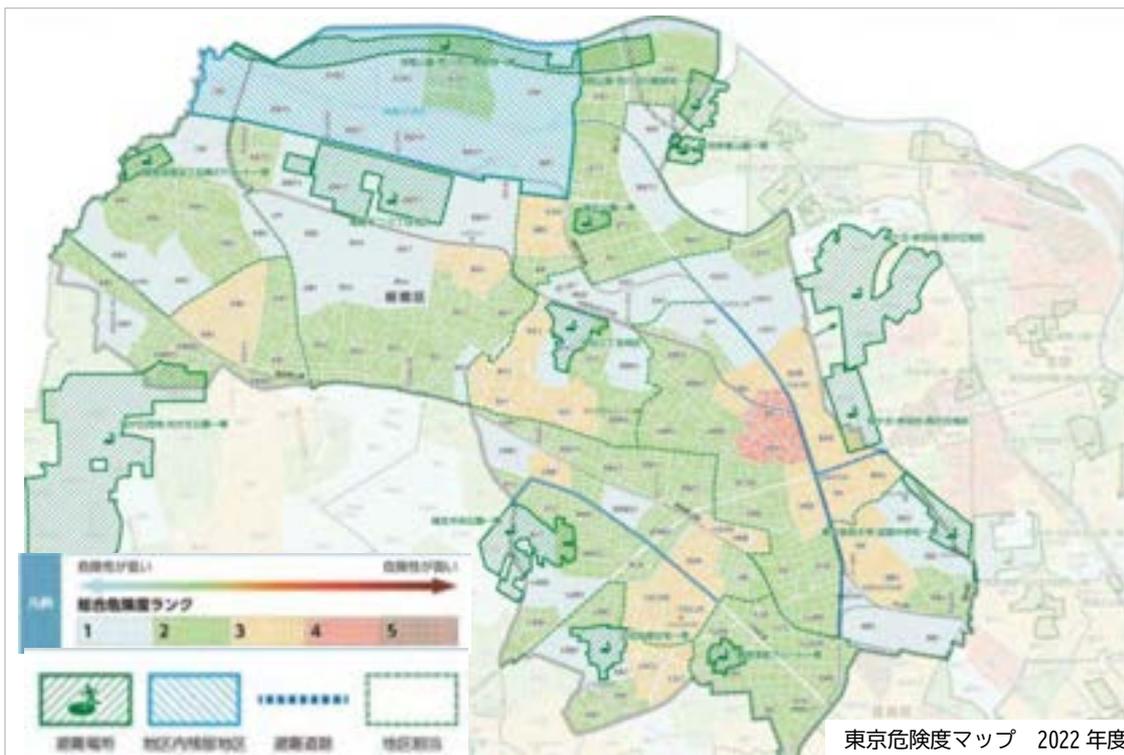
地震や火災の危険度が比較的低い地域が増加

東京都では、建物倒壊の危険性、火災の発生による延焼の危険性などを調査し、町丁目ごとに、総合危険度を示しています。

板橋区では、多くの町丁目が5段階中で総合危険度1～2の比較的低危険度が低い地域ですが、泉町と宮本町では、総合危険度が4となっています。また、70%を超えると市街地の延焼による消失が抑えられるとされる補正不燃領域率*の高い地域が、区北部では多く広がっています。



町丁目別補正不燃領域率（2021年東京都土地利用現況調査より推計）

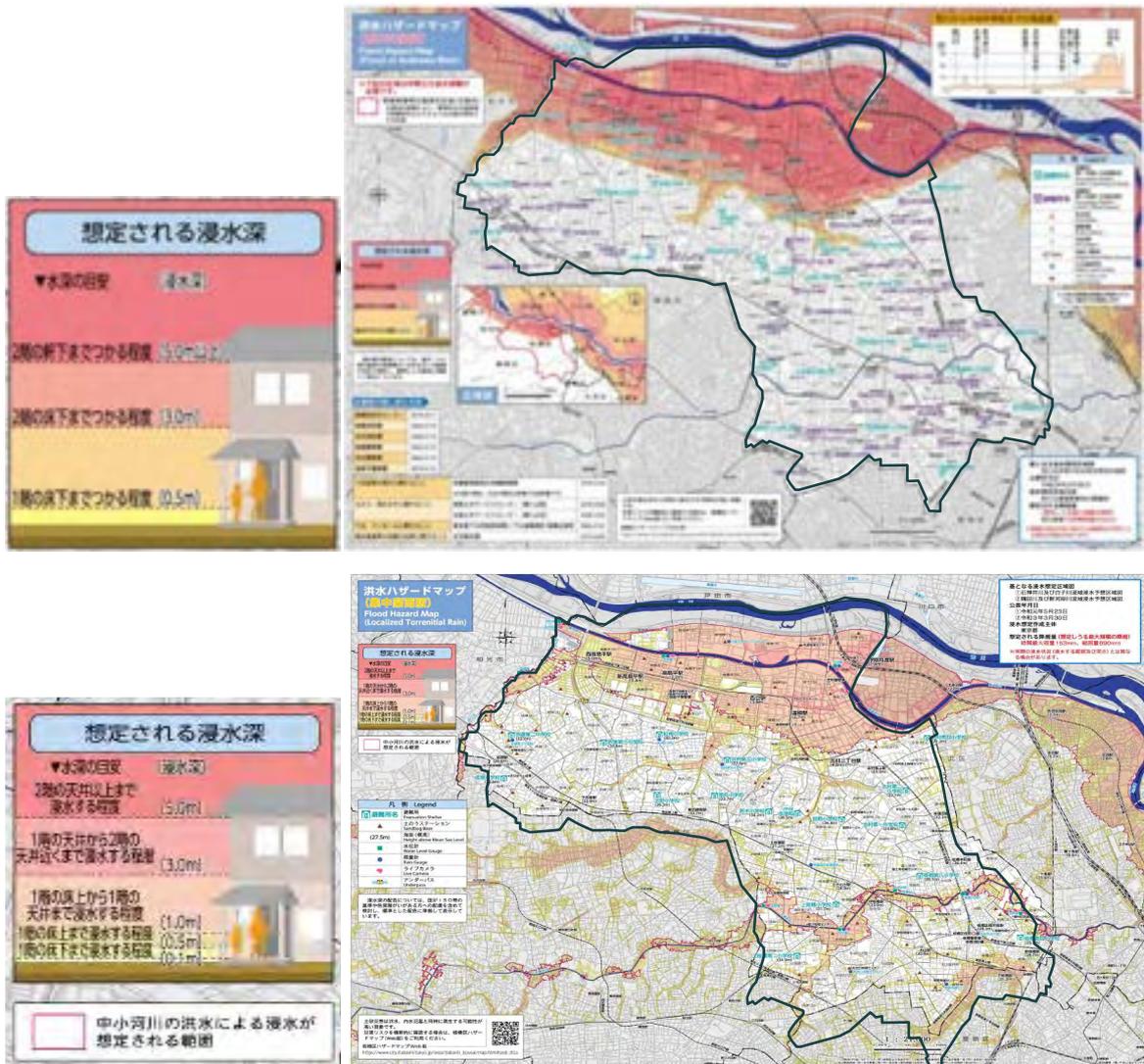


②水害対策

水害・土砂災害の想定

板橋区では、荒川氾濫や集中豪雨による浸水深や浸水継続時間の想定、土砂災害などのハザードマップを作成しています。

荒川氾濫では、10～200年で起こりうる浸水範囲を多段階で想定しており、5m以上の浸水や2週間以上の浸水継続時間が想定されています。また、集中豪雨により、下水処理能力を超えてしまう内水氾濫が想定されています。



2) 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。
- ◆見通しのよい歩行空間の確保や緊急車両の進入など、日常生活での事故や犯罪を防ぎ、安心できる生活環境が必要です。

(2) 安心・安全分野の都市づくり方針

1 震災・火災リスクへの対応

①震災・火災に強い都市の骨格形成

- ▶防災・環境・医療・にぎわいなどの多様な機能を支える都市計画道路は、災害時における緊急物資輸送や迅速な救援・救護活動などを支える重要なインフラとして、強靱な都市の骨格を形成するよう整備を進めます。
- ▶大規模地震発生時における倒壊被害を軽減するため、耐震化率の低い建築物の耐震化、避難や物資輸送における主要な道路の無電柱化や細街路の拡幅、歩きやすく避難しやすい道路整備、ライフラインの耐震化などにより、地震災害に強い都市基盤の整備を推進します。

特定緊急輸送道路

(仮) 震災・火災に強い都市の骨格形成について紹介する図などがはいています。

②木造住宅密集地域の改善

- ▶震災や火災時の危険性が高い木造住宅密集地域*の改善に向けては、地域特性に応じて、道路などの基盤整備や建築物の不燃化などの災害に強い都市づくりを推進します。
- ▶細街路の拡幅や行き止まり道路の解消、地区計画や防火規制などにより、老朽木造住宅や老朽マンションの建替え、空き家の解消の促進による居住環境の改善とともに、防災性の向上を図ります。

(仮) 木造住宅密集地域の解消について紹介する図などがはいています。

③細街路の改善

- ▶震災や火災時の避難経路、緊急車両の進入路、消防活動の場となる道路空間の確保のため、無電柱化の推進や、細街路拡幅整備事業による道路拡幅を進め、居住環境の改善と防災性の向上を図ります。

(仮) 細街路の改善について紹介する図などがはあります。

④延焼遮断帯の形成や避難場所・避難路の確保

- ▶都市計画道路や避難路、特定緊急輸送道路*などにおける円滑な救援・救助活動、避難などを可能にするため、沿道の不燃化・耐震化の促進や、街路樹などの整備により、延焼遮断帯を形成します。
- ▶大規模災害時の避難場所として、公園・緑地・農地の活用や、オープンスペースの確保により、安全な避難誘導を図ります。また、隣接自治体などと連携しながら、避難場所に指定されている公共施設や、その周辺における不燃化・耐震化を促進します。

(仮) 延焼遮断帯や避難場所や避難路の確保について紹介する図などがはあります。

2 水害・土砂災害リスクへの対応

①大規模水害を想定した対策の推進

- ▶水害の激甚化・頻発化などを踏まえ、荒川や新河岸川、石神井川などの治水対策（氾濫防止に向けた調整池の整備や護岸整備など）について、関係団体と協働して進め、河川整備と一体的な高台整備など、浸水リスクの低減に向けた都市基盤づくりを図ります。
- ▶大規模な建築物が連担する区域においては、避難や物資輸送などが可能な連絡デッキ整備を促進し、デッキの接続を面的に広げることで、被災した機能を補い合うなど、浸水区域内外をつなぐ避難ネットワークを形成します。
- ▶地盤より標高の高い盛土構造の鉄道・高架道路などを浸水エリアからの避難ルートとして使用することができるよう、関係機関などへ働きかけていきます。
- ▶「多段階の浸水想定」における、床上以上の浸水の発生頻度を想定した土地利用や建築物の建て方、住まい方の工夫を共有していきます。

- ▶浸水発生時にも施設機能を継続できるように、電機室や機械室、備蓄倉庫などの上層階設置や開口部からの流入防止対策などの促進を図ります。

(仮) 大規模水害を想定した対策の推進について紹介する図などがはあります。

②内水氾濫を想定した対策の推進

- ▶集中豪雨などによる、下水の処理能力を超えた内水反乱の浸水被害防止や軽減を図るために、一定規模の敷地内での雨水流出抑制施設の設置や排水ますの適正管理、止水板の設置助成、土のうステーションの活用などを推進します。
- ▶戸建住宅などについては、浸水リスクを軽減するため、敷地のかさ上げや、1階の高床化、防水塀の設置、建築物自体の防水化などの水害に強い住宅づくり、水害リスクを踏まえた住宅の立地誘導を図ります。
- ▶地下室や半地下建物は、豪雨時に道路から建物内に流れ込む可能性があるため、ポンプ施設の設置や土のう、止水板などによる対策の普及を図ります。
- ▶浸水履歴のある土地やその周辺、坂下・窪地などの浸水するおそれのある土地では、半地下建物や地下室の設置の危険性について周知を図ります。

(仮) 内水氾濫を想定した対策の推進について紹介する図などがはあります。

③土砂災害を想定した対策の推進

- ▶令和6（2024）年7月に、宅地造成等に関する工事について規制を行う宅地造成等工事規制区域*を区内全域に指定しています。宅地などにおける安全性の確保のため、土地の造成やがけ・擁壁に関する指導・助言を行います。
- ▶土砂災害警戒区域などでは、ハザードマップや防災マップを活用したりリスクの周知や警戒避難体制の整備などとともに、被害想定や避難手段などの災害情報発信を行い、災害発生時の迅速な避難誘導につなげます。

（仮）土砂災害を想定した対策の推進について紹介する図などがはあります。

3 防災拠点による地域の防災力向上

①地域連携による防災対策

- ▶大規模災害時では、自助・共助による備えや行動が重要であり、地区別防災対策マニュアルなどを活用し、地域と行政、民間企業などが連携し、防災拠点機能の整備や避難対策などに取り組むことにより、地域全体の防災力を向上させていきます。

②防災拠点となる公共施設などの整備

- ▶災害時の拠点になる公共施設やライフライン施設などは、耐震性や浸水対策、継続的な電源の確保やオープンスペースの確保などを各施設管理者が図り、震災や水害などの災害に強い防災拠点の整備を推進します。
- ▶病院・高齢者施設などの避難行動要支援者を受け入れる施設など、災害時においても機能継続が求められる重要な施設においては、災害時の機能継続対策を進めます。

③防災拠点機能を有する大規模建築物の誘導

- ▶防災機能が求められる大規模建築物において、避難用の広場、帰宅困難者などを受け入れるために必要となるスペースや防災備蓄倉庫、救援活動や物資受け入れスペースなどの確保を図るとともに、災害時の機能継続対策を誘導します。
- ▶災害時の防災拠点と同様の役割を想定した大規模建築物の都市機能・空間などの整備にあたり、平常時には、にぎわい・活力のための都市活動が可能な空間活用を促進します。
- ▶浸水想定区域内の大規模建築物においては、浸水しないフロア計画や浸水対策の誘導を図ります。

4 大規模災害などに備えた強靱な都市づくりと復興事前準備の推進

①複合災害のリスク対策の推進

- ▶地震・水害・土砂災害・感染症拡大などの災害が立て続けに発生することで、被害の拡大や災害対応が困難になる複合災害に対して、様々なシナリオを想定する必要があります。
- ▶図上シミュレーションや3D都市モデルなどの活用により、災害発生時における住民の避難行動を事前予測することで問題点の把握を図ります。
- ▶地区防災計画の策定支援を行うなど、地域防災力の向上をめざします。
- ▶行政、通信、エネルギー、交通などの重要インフラサービスを災害時に安全かつ持続的に提供できるよう、自然災害やサイバー攻撃などの対策強化をめざします。

②災害時における業務の継続・早期復旧

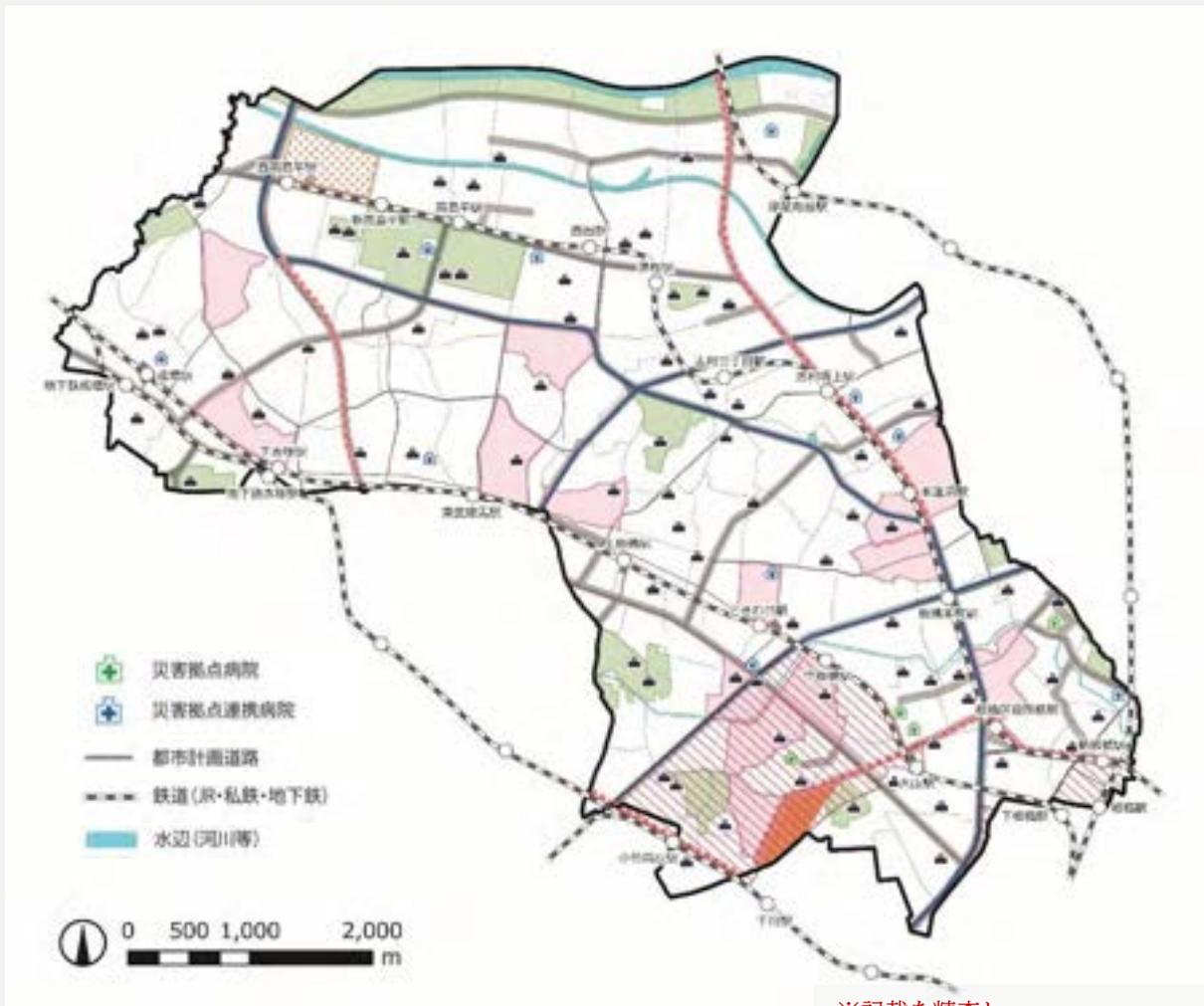
- ▶大規模災害発生時などによる損害を最小限にとどめつつ、事業の継続あるいは早期復旧を可能とするための業務継続計画（BCP）作成を推進します。また、事業者に対し、災害時協定や情報を滞らせないための準備、中断した場合でも優先業務を実施していくための事業者相互の自助・共助の協力体制を促進していきます。
- ▶被災時に優先して復旧すべき箇所や予めハード対策を講じておくべき箇所などを検討し、発災直後から行動できるようにしていくための事業継続計画（BCM）の作成を推進します。

③大規模災害から復興した“あるべき姿”の検討と復興事前準備

- ▶平時から基礎的な情報を収集・整理し、区民と連携し、被災後の都市のあるべき姿や、適切な復興手法をあらかじめ検討し、復興に備える都市づくりに取り組みます。
- ▶都市復興マニュアルなどに基づき、発災後に迅速な復興活動に展開するため、職員の机上訓練を進めます。

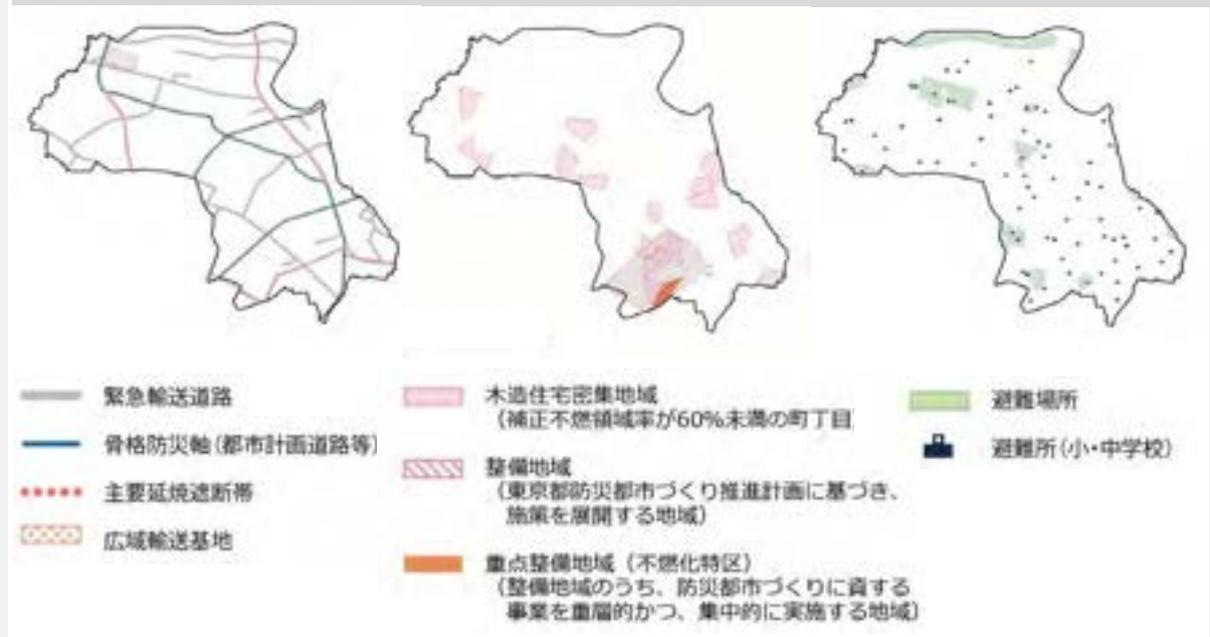
（仮）大規模災害などに備えた強靱な都市づくりと復興事前準備の推進について紹介する図などがはあります。

安心・安全（震災・火災） 方針図



※記載を精査し、変更する可能性があります。

要素図



安心・安全（水害・土砂災害） 方針図



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

要素図



第5章

シンボル掲載予定

エリア別都市づくりの方針

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

5 エリア別都市づくりの方針

エリアの特徴から多様な価値・魅力を創造する 8つのエリア別都市づくりの方針

エリア別都市づくりの 基本的な考え方

- ▶各エリアの方針だけでなく、隣接するエリアや、隣接自治体との連携を意識した「都市デザイン」を進める
- ▶重点的な都市づくりを推進する地区を「都市づくり推進地区」として位置づける

エリア別都市づくりの 方針

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

1 エリア別都市づくりの基本的な考え方

1-1 基本的な考え方

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

地域資源や、道路、鉄道、河川などの都市軸、駅を中心とした拠点などの都市機能などは、エリアを超えてつながり、広い範囲に影響を与えることから、各エリアの方針だけでなく、隣接するエリア、隣接自治体との連携を意識した「都市デザイン」による都市づくりが重要です。

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

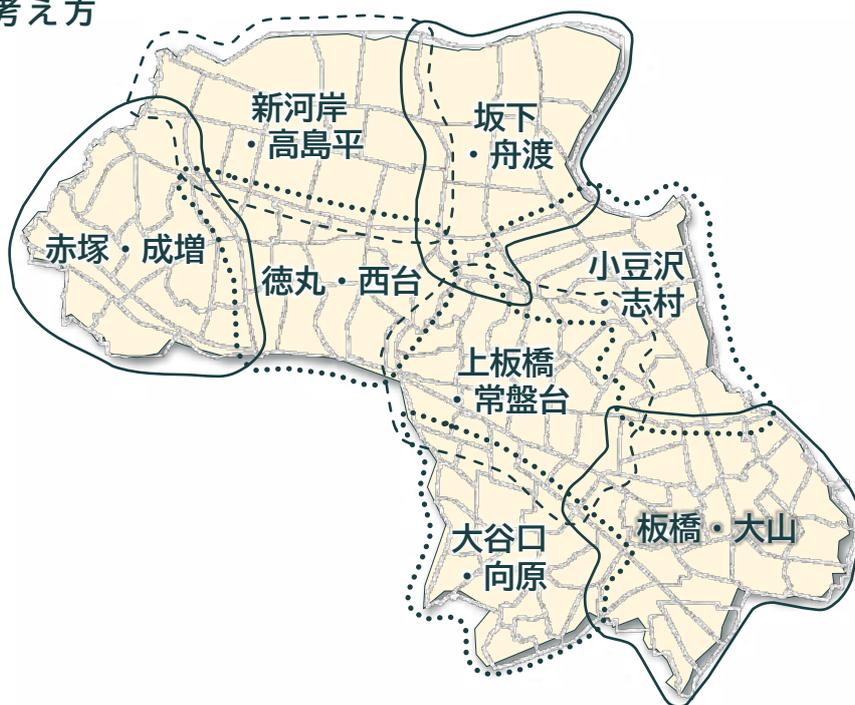


※記載を精査し、変更する可能性があります。

-  都市拠点及び隣接自治体の拠点
-  区に隣接したエリアで実施されている隣接自治体のまちづくり
-  駅から15分圏（1.2Km圏）
-  隣接自治体と利用圏域を共有している主な鉄道駅

1-2 エリア区分の考え方

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



【図表●】 エリア区分図

| エリア区分 | 町丁目 | 鉄道駅 | 掲載ページ |
|---------|--|--------------------------------------|-------|
| 板橋・大山 | 板橋一～四丁目、加賀一・二丁目、大山東町、大山金井町、熊野町、稲荷台、仲宿、氷川町、栄町、大山町、中板橋、仲町、弥生町、本町、大和町、双葉町、中丸町、南町、大山西町、富士見町、幸町 | 板橋駅、新板橋駅、板橋区役所前駅、板橋本町駅、下板橋駅、大山駅、中板橋駅 | p 102 |
| 大谷口・向原 | 大谷口上町、大谷口北町、大谷口一・二丁目、向原一～三丁目、小茂根一～五丁目、東山町、東新町二丁目、桜川一～三丁目 | 小竹向原駅 | p 117 |
| 上板橋・常盤台 | 常盤台一～四丁目、南常盤台一・二丁目、上板橋一～三丁目、東新町一丁目、前野町一～六丁目、中台一～三丁目、若木一～三丁目 | 上板橋駅、ときわ台駅 | p 127 |
| 徳丸・西台 | 西台一～四丁目、四葉一・二丁目、大門、徳丸一～八丁目 | 東武練馬駅 | p 139 |
| 赤塚・成増 | 三園一丁目、赤塚一～八丁目、赤塚新町一～三丁目、成増一～五丁目 | 地下鉄赤塚駅、地下鉄成増駅、下赤塚駅、成増駅 | p 149 |
| 新河岸・高島平 | 高島平一～九丁目、新河岸一～三丁目、三園二丁目 | 西台駅、高島平駅、新高島平駅、西高島平駅 | p 160 |
| 坂下・舟渡 | 東坂下二丁目、坂下二・三丁目、蓮根一～三丁目、舟渡一～四丁目、相生町 | 浮間舟渡駅、蓮根駅 | p 173 |
| 小豆沢・志村 | 清水町、蓮沼町、大原町、泉町、宮本町、小豆沢一～四丁目、志村一～三丁目、東坂下一丁目、坂下一丁目 | 本蓮沼駅、志村坂上駅、志村三丁目駅 | p 184 |

1-3 エリア別都市づくりの展開

各エリアの特徴を多角的に捉えるとともに、地域課題を整理します。分析したエリアの特徴や課題を基に、第4章で示した各分野別の都市づくり方針をエリア毎の方針に落とし込みます。

重点的な都市づくりを推進する地区を「都市づくり推進地区」として位置づけ、優先的に都市づくりを進めます。

エリア別都市づくりの方針の構成

【エリアの現状と特徴】

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

【エリアの都市づくりの課題】

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

【土地利用方針】

エリアとしての一体的な土地利用を誘導するために、第3章で示した土地利用方針について、特徴・つよみも踏まえた各エリアの考え方を示します。

【都市空間整備の方針】

各エリアの特徴・つよみを活かした取組を推進するために、第4章分野別都市づくりの方針について、各エリアの考え方を示します。

【都市づくり推進地区】

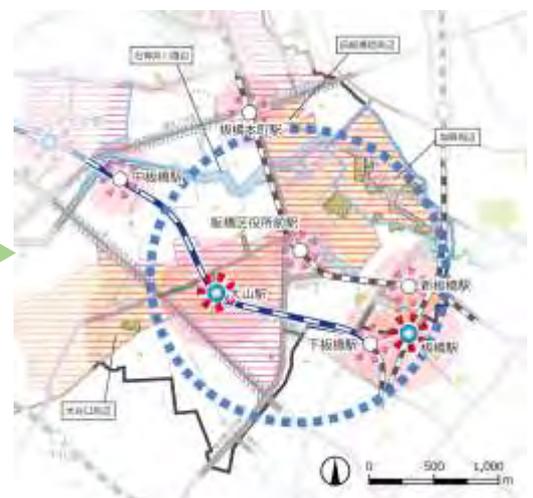
これからの20年間で優先的に取組を推進するため、各エリアの魅力・つよみを活かした都市づくりを展開する方針とその具体的な取組内容を示します。

- 都市計画が定められている
- 都市計画を定める予定のある地区
- 既に都市づくりを推進している地区
- 今後都市づくりを推進していく予定のある地区を示しています。

鉄道駅などの各エリアの拠点や、都市計画道路などの都市構造で定められた場所や路線も同様に示しています。



エリアの現状図
(例：板橋・大山エリア)



エリアの推進図
(例：板橋・大山エリア)

2 エリア別都市づくりの方針

2-1 板橋・大山エリア

(1) 板橋・大山エリアの現状と特徴



1) エリアのなりたち

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



木曾街道板橋之駅 天保6年（1835）
【出典】常設展示図録／板橋区郷土資料館

2) 都市活動

- ▶板橋区の地域資源や魅力を体験できる板橋区民まつりなどの多彩なイベントは交流人口の拡大や賑わいの創出、板橋区のブランド形成に繋がっています。
- ▶地域の魅力を高める「加賀まちづくり協議会」や賑わいのまちづくりをめざす「（仮称）板橋駅西口周辺まちなかプラットフォーム」や、商店街、町会、有志による地元団体が取り組む「大山駅周辺エリアマネジメント」、大学との協働事業などの取組が盛んです。
- ▶石神井川軸地区、加賀一・二丁目地区、板橋宿不動通り地区が景観形成重点地区に指定され、地域の自然、品格、歴史・文化などに調和した景観づくりが進められています。



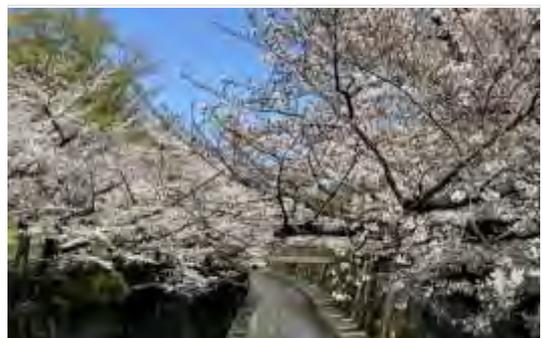
板橋区民まつり



加賀まちづくり協議会

3) 環境と自然環境

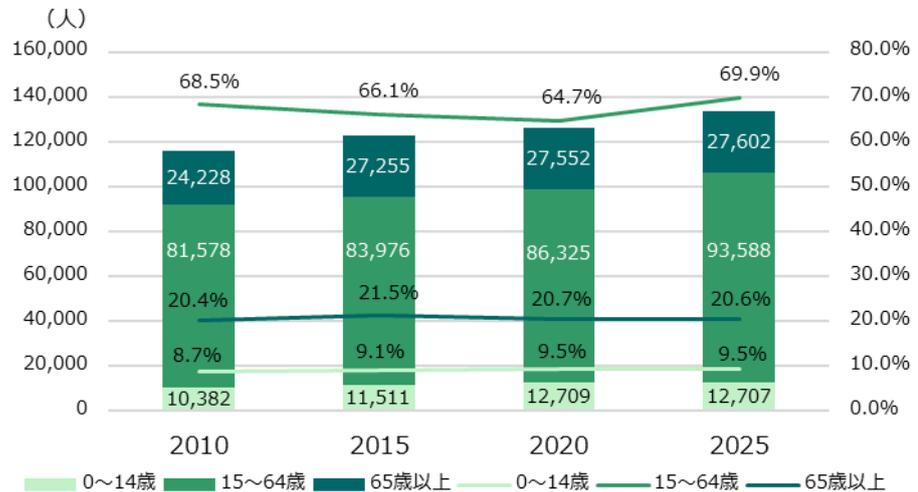
- ▶エリアの中心を石神井川が流れ沿川の桜並木は美しい景観を形成しています。また、旧中山道や板橋宿、加賀藩下屋敷跡、明治期の産業遺産（板橋区史跡公園（仮称））など、文化資源に恵まれ、かつての面影を感じられるエリアです。



石神井川の桜並木（板橋十景）

4) 居住者像（人口・世帯）

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



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



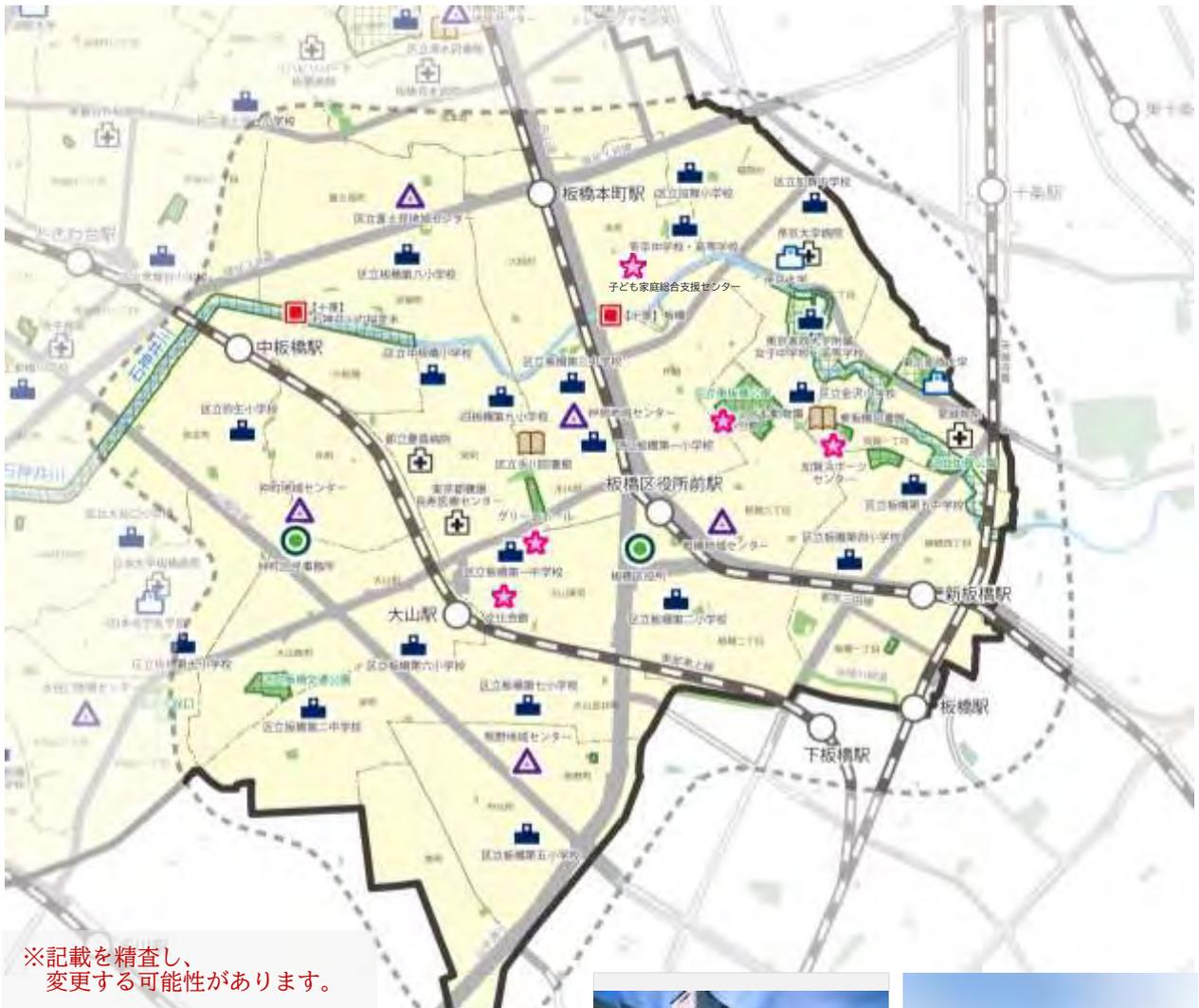
区立子ども家庭総合支援センター
／本町



区立グリーンホール／栄町



東京都健康長寿医療センター／栄町



スケール

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



都立豊島病院／栄町



帝京大学板橋キャンパス
／加賀二丁目



東京家政大学／加賀一丁目

(2) 板橋・大山エリアの都市づくりの主な課題

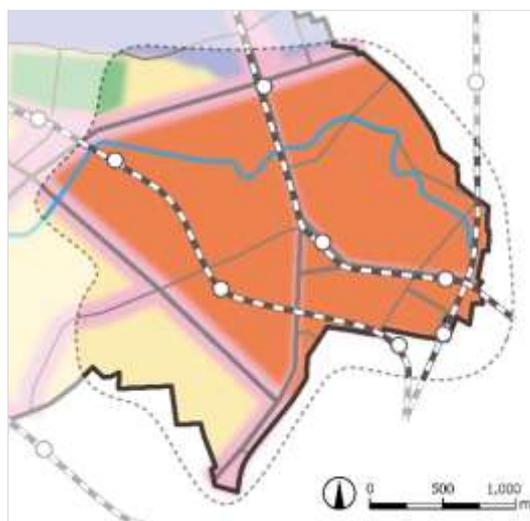
| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|---|------------|--------------|----------|------------|----------|
| ▶不燃化の促進 | | ● | | ● | ● |
| 板橋駅周辺や大山駅周辺、大谷口周辺では、建築物などの不燃化や共同化の促進とともに、道路整備による安全で良質な市街地の形成が求められています。 | | | | | |
| ▶木造住宅密集地の改善 | | | | ● | ● |
| 仲宿や弥生町、大谷口周辺の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、火災などの延焼の危険性から、安全性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶水害リスクへの対応 | | | | ● | ● |
| 石神井川沿川には集中豪雨による氾濫などの浸水が想定される場所があるため、水害リスクへの対応が求められています。 | | | | | |
| ▶帰宅困難者対策の推進 | | | | | ● |
| 区外からの来街者や都心・副都心から埼玉県方面への帰宅困難者の発生が見込まれるため、一時的に帰宅困難者を受け入れる空間や備蓄の確保が求められています。 | | | | | |
| ▶幹線道路沿道の整備 | | | ● | ● | ● |
| 放射第8号線（国道第254号・川越街道）や環状第7号線沿道では、周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどが求められています。 | | | | | |
| ▶公共施設の再整備 | ● | | | ● | ● |
| 板橋区役所本庁舎・旧保健所跡地・グリーンホール・旧板橋第四中学校など、公共施設・区有地が多く存在する本エリアでは、公共施設の再整備が連動することで、行政機能の充実、子育て・若者の活動支援、高齢者福祉への対応、新たな文化創造、コミュニティ活性化など、多様化するニーズに対応した、多くの人に親しまれる施設の複合化・多機能化が求められています。 | | | | | |
| ▶東武東上線の立体化との一体的な都市づくり | ● | ● | ● | ● | ● |
| 踏切遮断による渋滞や地域分断の解消、乗換え利便性の向上を図るため、東武東上線の立体化にあわせた沿線の都市づくりを進めるとともに、拠点の形成や駅前広場の整備、にぎわいの維持・形成を図ることが求められています。 | | | | | |
| ▶公共交通の維持・充実 | | | ● | | |
| 補助第26号線の整備を契機としたバス路線の維持・充実に加え、シェアリングの普及などのモビリティの多様化や自動運転技術の進展などにより移動の利便性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶住宅と工場の共存 | ● | | | ● | |
| 住宅と工場が混在する地域では、住環境と既存工場などの操業環境の共存を図ることが求められています。 | | | | | |
| ▶商店街のにぎわいの形成・景観の向上 | ● | | | ● | |
| 商店街のにぎわいや景観を維持・向上させるため、にぎわいの軸としてふさわしい街並みの形成が求められています。 | | | | | |
| ▶身近なみどりやオープンスペースの整備 | ● | ● | | ● | |
| 公園面積、緑被率が小さいことから、商店街や住宅地、公共空間などの街並みと調和した身近なみどりやオープンスペースの整備が必要です。 | | | | | |
| ▶観光・地域資源を活用した回遊性向上 | ● | ● | ● | ● | |
| 加賀周辺では、にぎわいのある旧中山道沿いの仲宿商店街や板橋宿不動通り商店街などのほか、近代化遺産群などの点在する観光資源を活用した、回遊性の向上が求められています。 | | | | | |

(3) 板橋・大山エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【都市機能集積ゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

【生活利便性向上ゾーン】

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

【多様なくらしが共生するゾーン】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

- ▶本エリアでは、都市の魅力を実際立させる多様な機能の集積を図るとともに、石神井川の美しい桜並木などの自然要素や、加賀藩の歴史要素、個性豊かな商店街の文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、住み、働き、訪れる人が区内を巡り、愛着を育むことができる“板橋らしい風景づくり”を進めます。
- ▶本エリアでは、拠点形成や市街地再開発事業などにあわせて、地域に必要な都市機能を誘導するとともに、道路や駅前広場、公園、オープンスペースといった公共空間整備を進め、官民が連携して連続的・一体的な都市空間を形成します。
- ▶本エリアの東武東上線沿線では、大山駅付近の連続立体交差事業などの都市基盤が更新された都市空間を見据え、街並みとの調和や歩行空間のつながりに配慮するなど、これからの地域活性化にも結び付く都市空間の形成を推進するとともに民間開発を誘導します。
- ▶本エリアでは、鉄道駅や商業集積地、官公庁・医療・文化施設などの公共機能の集中によるひとの移動や滞在、活動の多様性を活かし、官民が連携し、さらなる回遊と活動を生み出す都市空間を形成します。
- ▶旧保健所跡地では、地域の文化・交流ニーズへの対応、機能の充実化と災害対応力の強化、地域経済と社会の活性化の実現を見据え、日常的なにぎわいや交流を創出する拠点の整備を推進します。
- ▶旧板橋第四中学校の跡地活用では、資産の有効活用による魅力とサービス・機能向上を図り、広く区政課題の解決に向けた検討を推進します。また、旧板橋第三小学校では、地域の課題の解決につながる施設整備の検討を推進します。



板橋（板橋十景）／本町付近



板橋区役所（本庁舎南館・北館）／板橋二丁目



区立文化会館／大山東町



区立植村記念加賀スポーツセンター／加賀一丁目

- ▶区立グリーンホールでは、地域と資源との連携の視点をもって、高齢・障がい・福祉の総合的・包括的支援拠点の整備を推進します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である豊島区・北区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。

グリーンインフラ分野

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



石神井川／本町付近



(写真)

谷端川児童遊園／板橋一丁目付近



区立加賀公園（再整備予定）／加賀一丁目



区立東板橋公園（板橋こども動物園）／板橋三丁目



区立板橋交通公園（再整備予定）／大山西町



区立氷川つり堀公園／氷川町

道路・交通分野

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



むすびのけやき（JR埼京線板橋駅駅前広場）



YUME パーク大和町（交差点）



大山駅・踏切

住環境・くらし分野

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



加賀の高質なマンション（第3回板橋区景観賞）



中板橋駅の商店街

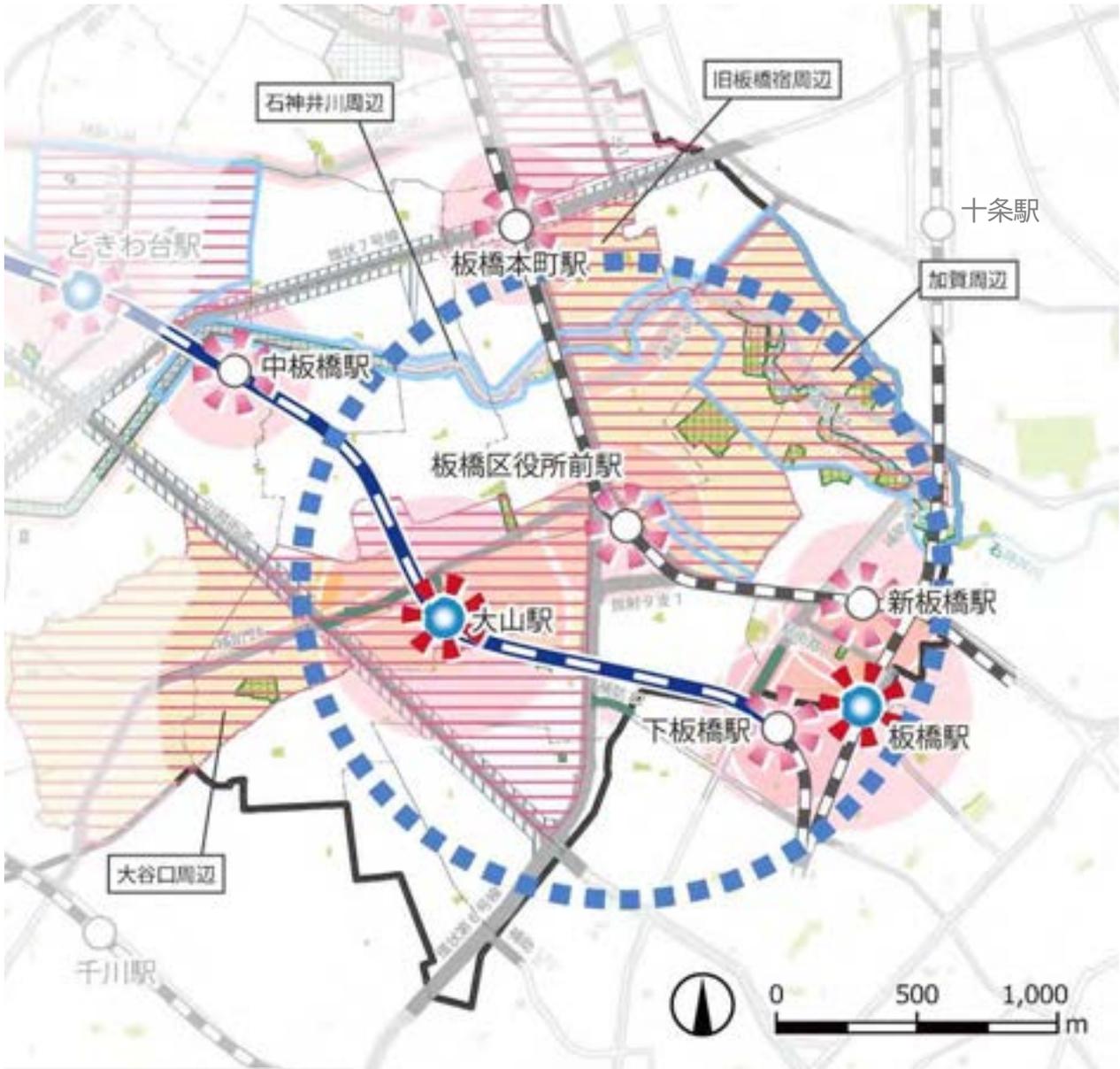
安心・安全分野

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



木造住宅密集地域

3) 都市づくり推進地区



※記載を精査し、
変更する可能性があります。



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

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

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

| | |
|--------------------------------|--|
| ◇東武東上線の沿線まちづくり | <ul style="list-style-type: none"> ・中板橋駅付近では、周辺の立体化の進捗状況を見極めながら関係機関と協議を行い、立体化を促進するための検討を図ります。 |
| 加賀周辺 | |
| ◇景観に配慮したゆとりある良好な開発の誘導 | <ul style="list-style-type: none"> ・加賀周辺では、地区計画や景観形成重点地区などの景観に配慮した都市づくりを促進するとともに、まちづくり協議会との事前協議により、地域が望む良好な開発の誘導を図ります。 |
| ◇近代化遺産を活用した板橋区史跡公園（仮称）の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・旧野口研究所・旧理化学研究所板橋分所・区立加賀公園では、近代化・産業遺産の保存・活用を図り、板橋区史跡公園（仮称）の整備を進めます。 ・ものづくり産業のブランド発信拠点として、近代化・産業遺産を活用した（仮称）産業ミュージアムの整備を図ります。 |
| ◇歴史文化資源を活用した回遊性の向上と街並み・景観の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・加賀周辺では、板橋区史跡公園（仮称）の整備、区立東板橋公園、植村記念加賀スポーツセンターにより、歴史文化資源を活用した街並みを形成します。 ・板橋区史跡公園（仮称）やその周辺では、緑陰空間やオープンスペースの整備・保全を行い、グリーンインフラの機能を拡充するとともに、外国人観光客をはじめ、そこを訪れるすべての人にとって分かりやすい屋外サインの整備を進め、回遊性・滞留性の向上と交流・観光振興を促進します。 |
| 旧板橋宿周辺 | |
| ◇旧中山道沿いの商店街振興と防災性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・本町や仲宿、板橋三丁目などでは、地区計画に基づく災害時の緊急車両の通行や歩行者の避難経路を確保するための道路空間の拡充を図るとともに、新たな防火規制区域に基づく建替えにあわせた不燃化を促進します。 ・景観形成重点地区に指定された旧中山道沿いの商店街では、地区計画に基づく店舗誘導を行い、区民主導の景観都市づくりに取り組むことで、旧中山道板橋宿の歴史・文化的な景観資源を有する魅力ある商店街の維持・発展を図ります。 |
| 石神井川周辺 | |
| ◇石神井川周辺の景観の形成・回遊性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川軸に位置づけられている石神井川周辺では、地区計画や景観形成重点地区による景観に配慮した良好な開発の誘導を図ります。 ・石神井川周辺は、景観資源である桜並木や歴史資源を活かした回遊性を向上し、誰でも歩きやすい沿川整備を図るとともに、グリーンインフラとしての整備・保全を図ります。 |
| 都市計画道路 | |
| ◇補助第26号線沿道（放射第8号線（川越街道）～東武東上線） | <ul style="list-style-type: none"> ・特定整備路線である補助第26号線の整備では、延焼遮断帯の形成や緊急車両の通行、避難路の確保による防災性向上を図るため、沿道建築物の共同化を促進するとともに、都市計画道路の整備を促進します。 ・市街地再開発事業や連続立体交差事業との相乗効果により、ウォー |

| | |
|---|--|
| | <p>カブルな公共空間の整備を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都と連携し、工事着手前の道路事業用地の活用を推進します。 |
| <p>◇補助第 73 号線沿道 (放射第 9 号線 (中山道) ~ 豊島区境)</p> <p>◇補助第 82 号線沿道 (環状第 6 号線 (山手通り) ~豊島区境)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・特定整備路線である補助第 73 号線と補助第 82 号線の整備を促進します。 ・補助第 82 号線沿道では、不燃化促進事業などによる沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を図ります。 |
| <p>◇補助第 240 号線沿道 (富士見街道)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・補助第 240 号線では、大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。 |
| <p>◇補助第 87 号線沿道 (放射第 9 号線 (中山道) ~ 加賀学園通り)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・補助第 87 号線では、医療ネットワークの形成や延焼遮断帯形成による防災性の向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。 |

2-2 大谷口・向原エリア

(1) 大谷口・向原エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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



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

2) 都市活動

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



小茂根図書館(世界の絵本展) / 小茂根一丁目



日本大学医学部附属板橋病院(災害拠点病院)
 / 大谷口上町

3) 環境と自然環境

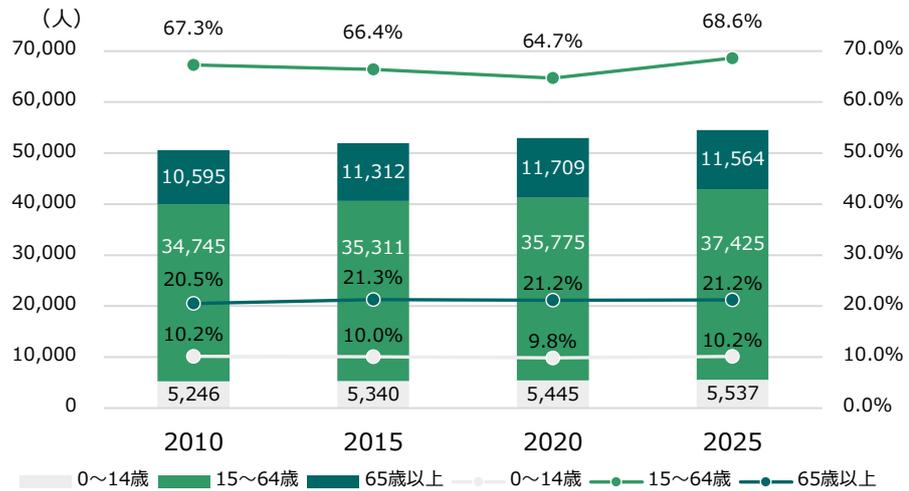
- ▶エリアの北側を東西に石神井川が流れており、練馬区との区境に広がる都立城北中央公園(みどりの拠点)とともに、水とみどりの環境を形成しています。
- ▶氷川神社、武王山安養院、茂呂遺跡、御嶽神社などが歴史資源が楽しみ、区立茂呂山公園などの桜のみどころなどもあるエリアです。



武王山安養院 / 東新町

4) 居住者像（人口・世帯）

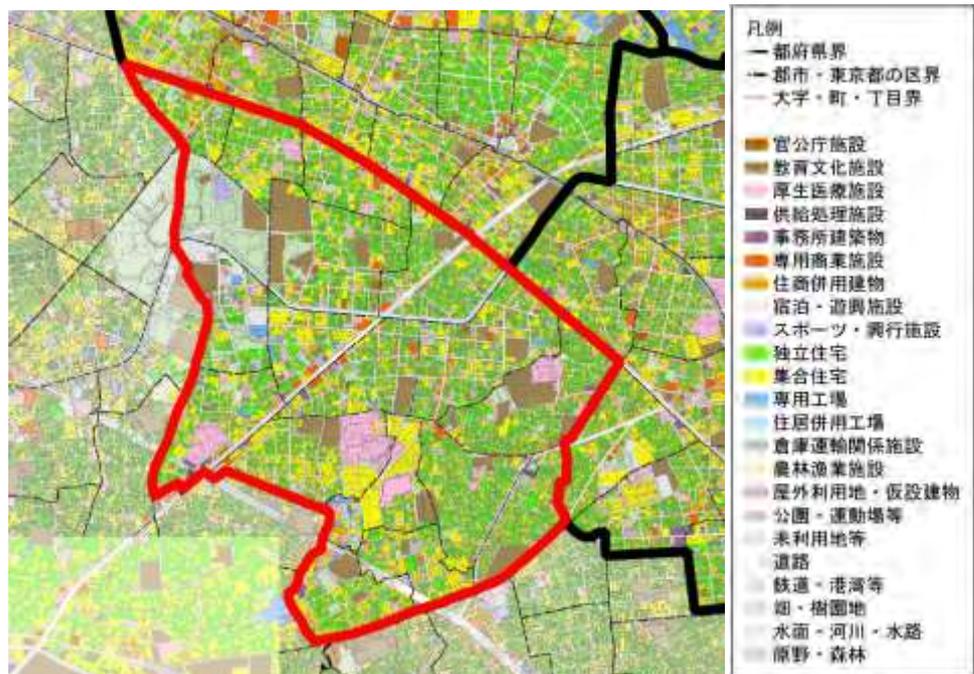
- ▶人口密度は区全体よりやや高い地域です。生産年齢人口の割合が区全体よりやや高く、老年人口、年少人口の割合はやや低い地域です。
- ▶2010年から2025にかけて人口は5.6%増加していますが、増加率は区全体の平均よりも低い水準です。
- ▶世帯構成では、概ね区全体と同様の傾向にありますが、65歳以上の世帯員のいる世帯の割合が比較的少ない地域です。



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



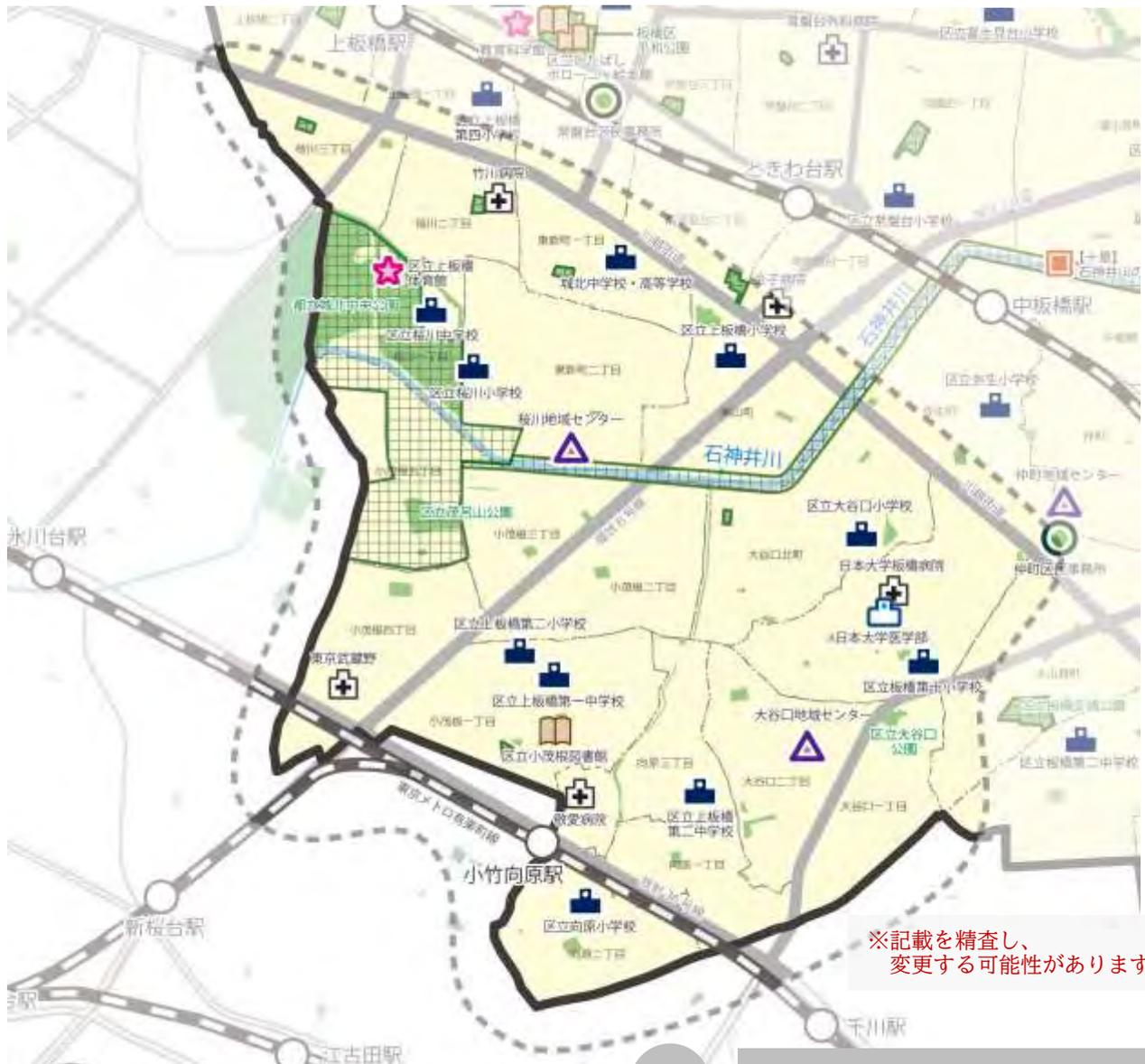
都立城北中央公園／桜川一丁目付近



石神井川／小茂根五丁目付近



区立上板橋体育館／桜川一丁目



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

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

スケール



区立小茂根図書館／小茂根一丁目

(2) 大谷口・向原エリアの都市づくりの主な課題

| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|---|------------|--------------|----------|------------|----------|
| ▶不燃化の促進 | | ● | | ● | ● |
| 大谷口周辺では、建築物などの不燃化や共同化の促進とともに、道路整備による安全で良質な市街地の形成が求められています。 | | | | | |
| ▶木造住宅密集地の改善 | | | | ● | ● |
| 大谷口北町や大谷口二丁目、東山町周辺の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、火災などの延焼の危険性から、安全性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶土砂災害への対応 | | ● | | | ● |
| 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのかけ地があり、適切な安全対策や避難対策が求められています。 | | | | | |
| ▶水災害リスクへの対応 | | | | ● | ● |
| 石神井川沿川には集中豪雨による氾濫などの浸水が想定される場所があるため、水害リスクへの対応が求められています。 | | | | | |
| ▶災害拠点の整備 | | | | ● | ● |
| 都立城北中央公園、大規模病院、コーシャハイム向原などの災害拠点の整備による、地域の安全性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶幹線道路沿道の整備 | | | ● | | |
| 放射第8号線（国道第254号・川越街道）・環状第7号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどが求められています。 | | | | | |
| ▶公共交通の維持・充実 | | | ● | | |
| 相対的に公共交通サービス水準が低い地域の改善を図るとともに、補助第26号線の整備を契機としてバス路線を充実により、エリア内外を結ぶ公共交通利便性の向上を図ることが求められています。 | | | | | |
| ▶小竹向原駅周辺の利便性の向上 | ● | | ● | ● | |
| 小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）は、商業施設などの生活利便施設が不足していることや、バス路線の接続が悪いため、生活の拠点としての利便性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶身近なみどりやオープンスペースの整備 | ● | ● | | ● | |
| 都立城北中央公園（エリア内は公園の一部）があるものの緑被面積、公園面積は小さいことから、住宅地、公共空間などの街並みと調和した身近なみどりやオープンスペースの整備が必要です。 | | | | | |
| ▶健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備 | | ● | | ● | |
| 健康づくりやスポーツに気軽に取り組めるように、今まで以上に公園や運動施設を活用することが求められています。 | | | | | |

(3) 大谷口・向原エリアの都市づくりの方針

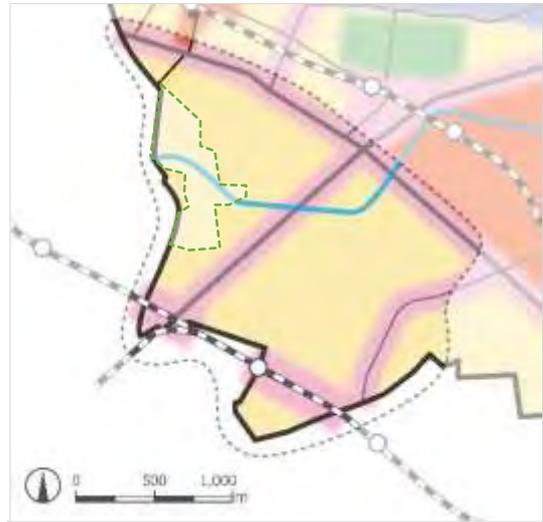
1) 土地利用方針 (第3章)

【生活利便性向上ゾーン】

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

【多様なくらしが共存するゾーン】

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



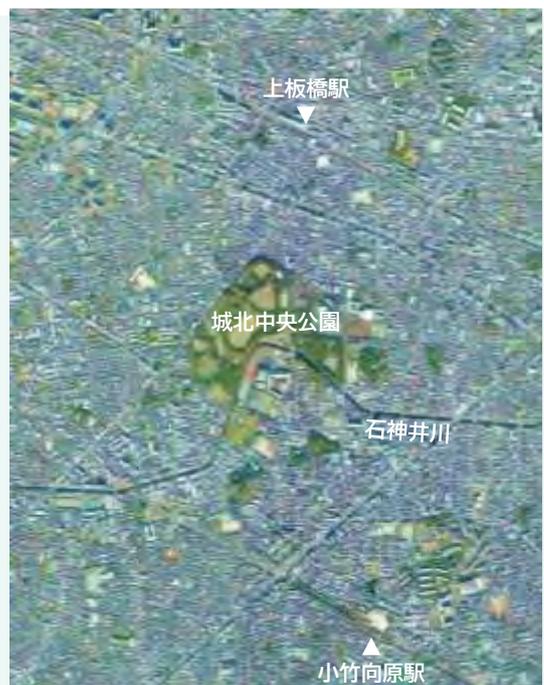
【土地利用方針図】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

- ▶ 本エリアでは、都立城北中央公園や石神井川の自然要素や、寺社や遺跡などの歴史要素、居住と福祉・医療が共存する文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、多様な世代が安心していつまでも住み続けたいと感ずることができる“板橋らしい風景づくり”を進めます。
- ▶ 都立城北中央公園周辺では、補助第234号線の整備にあわせた緑がつながる街並み形成を図るとともに、東武東上線上板橋駅や小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）との回遊性・滞留性のあるネットワークにより、区民や来訪者が日常的に健康・スポーツ



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

の交流活動ができ、災害時には避難場所として安全に避難できる環境整備を推進します。

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

グリーンインフラ分野

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



区立茂呂山公園／小茂根五丁目



区立大谷口公園／大谷口一丁目

道路・交通分野

- ▶本エリアでは、鉄道路線の結節点である小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）や放射第 8 号線（国道第 254 号・川越街道）、環状第 7 号線、放射第 36 号線、補助第 26 号線、補助第 234 号線沿道の都市づくりとあわせて、区内外に安心・安全・快適に移動できる交通ネットワークを形成します。
- ▶本エリアでは、交通結節機能やモビリティハブなどにより、バス路線や進化・多様化するモビ



小竹向原駅前／向原二丁目付近

リティなどが連携・充実することで、公共交通の利便性の向上を図り、鉄道駅や商業施設、医療施設、介護施設などの日常生活を支える地域の交通環境の構築を推進します。

- ▶本エリアでは、みどり豊かな都立城北中央公園から石神井川の軸や、東武東上線上板橋駅、小竹向原駅（東京メトロ有楽町線・副都心線・西武有楽町線）、大学施設などの様々な拠点につながり、歩きたくなるウォーカブルなまちの形成を促進します。

住環境・くらし分野

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



コーシャハイム向原／小茂根一丁目・向原三丁目

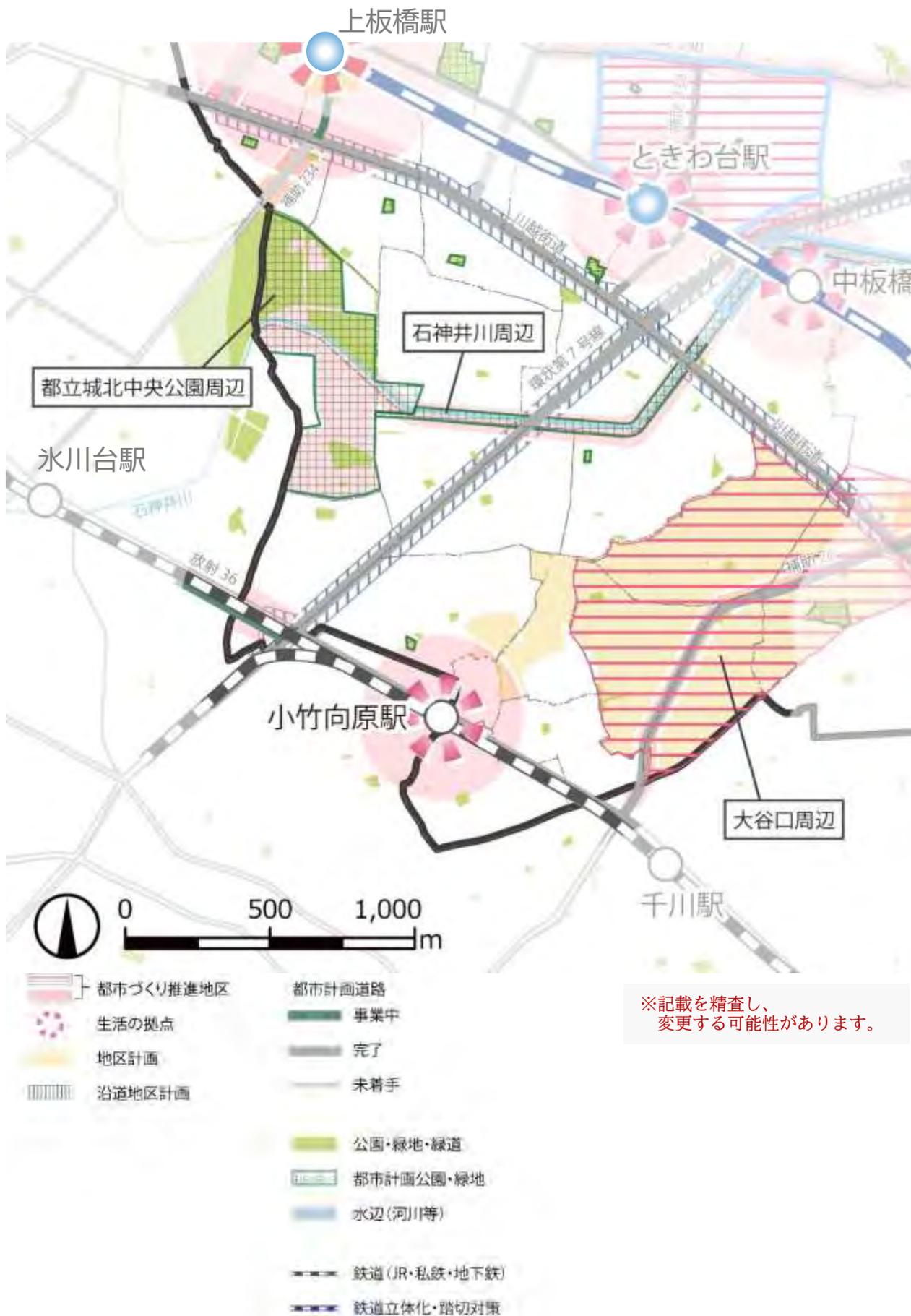
安心・安全分野

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



木造住宅密集地域

3) 都市づくり推進地区



※記載を精査し、変更する可能性があります。

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

| | |
|--|--|
| | ンインフラとしての整備・保全を図ります。 |
| 都市計画道路 | |
| ◇放射第 36 号線沿道 (環状第 7 号線～練馬区境) | ・都市の骨格となる幹線道路のネットワークの形成を図るため、放射第 36 号線整備を促進します。 |
| ◇補助第 234 号線沿道 (放射第 8 号線(川越街道)～練馬区境) | ・第四次事業化計画で優先整備路線に指定されている補助第 234 号線については、避難場所である都立城北中央公園一帯への道路ネットワークの形成をめざし、事業認可取得に向けて、関係機関と連携して整備を推進します。 |

2-3 上板橋・常盤台エリア

(1) 上板橋・常盤台エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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

2) 都市活動

- ▶区立中央図書館・いたばしポローニャ絵本館や区立教育科学館など、文化的な学びや体験ができる公共施設が立地し、親子の豊かな感性を育む個性的な公共空間や活動が充実し、周辺のまちにも好影響が広がっています。
- ▶地域の魅力を守り育てる「ときわ台しゃれまち協議会」や上板橋駅南口の市街地再開発事業や駅前広場整備に伴う新しい時代のまちづくりをめざす「かみいた南未来会議」、大学と区が連携した地域活動などが盛んです。

3) 環境と自然環境

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



上板橋宿復元図（川越街道沿いの民家と畑地）
出典：いたばし大交通展



常盤台住宅地案内図（昭和11年）
出典：常盤台住宅物語



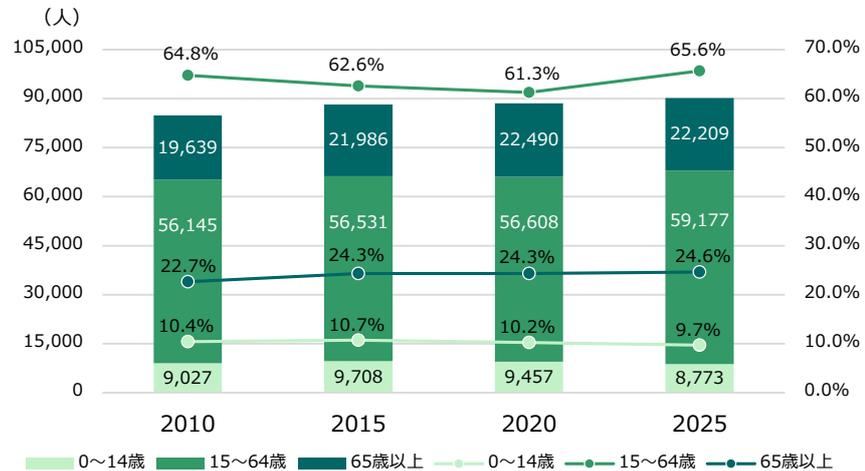
区立中央図書館・いたばしポローニャ絵本館
／常盤台四丁目



かみいた南未来会議

4) 居住者像（人口・世帯）

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



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

- ▶宅地の半分以上を住宅が占めており、上板橋駅やときわ台駅周辺には、商店街が形成されています。
- ▶区全体の水準よりも独立住宅・集合住宅、専用商業施設・住商併用建物、住工併用工場が占める割合が高く、中小規模の様々な用途の建物がバランスよく共存するまちとなっています。



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



板橋区平和公園／常盤台四丁目



区立教育科学館／常盤台四丁目



淑徳大学／前野町六丁目



区立エコポリスセンター／前野町四丁目



都立城北中央公園／桜川一丁目付近

(2) 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの主な課題

| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|--|------------|--------------|----------|------------|----------|
| ▶木造住宅密集地の改善 | | | | ● | ● |
| 若木や上板橋の一部地域では、災害の危険性が高い木造住宅密集地域が残存することから、道路の拡幅や個別建替えの促進などを通じて、燃え広がらない安全なまちの形成が求められています。 | | | | | |
| ▶土砂災害への対応 | | ● | | | ● |
| 崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が求められています。 | | | | | |
| ▶踏切遮断による交通渋滞や地域分断の解消 | ● | ● | ● | ● | ● |
| 踏切遮断による交通渋滞や地域分断の解消を図るため、東武東上線の立体化などを進めることが求められています。 | | | | | |
| ▶バス路線の補完と駅まち空間の充実と活用 | ● | | ● | ● | ● |
| 相対的に公共交通サービス水準が低い地域がみられ、交通環境の改善が求められています。上板橋駅周辺の南口では、駅南北のまちが連携する駅まち空間の形成による、都市機能・空間を充実させていくことが求められています。 | | | | | |
| ▶公共施設の再整備 | ● | | | ● | ● |
| 公共施設・区有地が多く存在する本エリアでは、公共施設の再整備が連動することで、行政機能の充実、子育て・若者の活動支援、高齢者福祉への対応、新たな文化創造、コミュニティ活性化など、多様化するニーズに対応した、多くの人に親しまれる施設の複合化・多機能化が求められています。 | | | | | |
| ▶幹線道路沿道の整備 | ● | | ● | ● | |
| 放射第8号線（国道第254号・川越街道）・環状第7号線・環状第8号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどが求められています。 | | | | | |
| ▶公共施設・地域資源を活用した回遊性の向上 | ● | ● | ● | ● | |
| 上板橋駅からときわ台駅にかけてのエリアでは、区立教育科学館や板橋区平和公園・区立中央図書館などが立地するときわ通りを軸として公共施設や地域資源、駅まち空間、歩行者空間などの公共空間の充実・活用による回遊性の向上が求められています。 | | | | | |
| ▶高質な住宅地の景観の継承 | ● | | | ● | |
| 常盤台一・二丁目周辺や中台二・三丁目周辺の良好な環境を維持してきた住宅地においては、無秩序な宅地開発などによる良好な住宅地の景観の阻害を防ぐため、良好な住宅地の景観の維持・保全の強化を図ることが求められています。 | | | | | |
| ▶住商工が調和した環境を活かしたくらしの魅力創造 | ● | | | ● | |
| 工場や店舗と住宅が混在する地域では、操業環境・商業環境と住環境の共存を図るとともに、住商工のバランスが取れた環境や、商店街の賑わいを活かした魅力の創造が求められています。 | | | | | |
| ▶都立城北中央公園や石神井川周辺の緑化の推進 | ● | ● | | ● | |
| 隣接エリアの都立城北中央公園や石神井川から連続するみち、公共空間、民間の空地などを活かしたみどりのネットワークを充実させ、まちなかにうるおいとやすらぎを感じることができ空間形成が求められています。 | | | | | |

(3) 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【都市機能集積ゾーン】

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

【生活利便性向上ゾーン】

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

【産業と住宅の共存ゾーン】

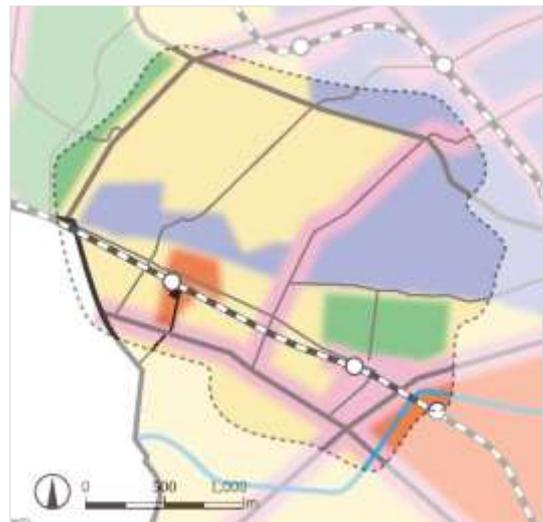
- ▶都市型産業に配慮しつつ、中層・中高層建築物を主体に、良好な住環境の維持・創出を図り、くらしと産業が調和した働きやすく住みやすいまちを形成します。

【多様なくらしが共生するゾーン】

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

【閑静な住宅地保全ゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

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



板橋区平和公園・区立中央図書館周辺



区立中央図書館／常盤台四丁目



五本けやき／上板橋一丁目

グリーンインフラ分野

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



サンシティ／中台三丁目



区立見次公園／前野町四丁目



石神井川／中板橋駅周辺



区立前野公園／前野町五丁目

道路・交通分野

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



東武東上線ときわ台駅

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

住環境・くらし分野

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



常盤台一・二丁目（プロムナード）



中台二丁目北地区の住宅地

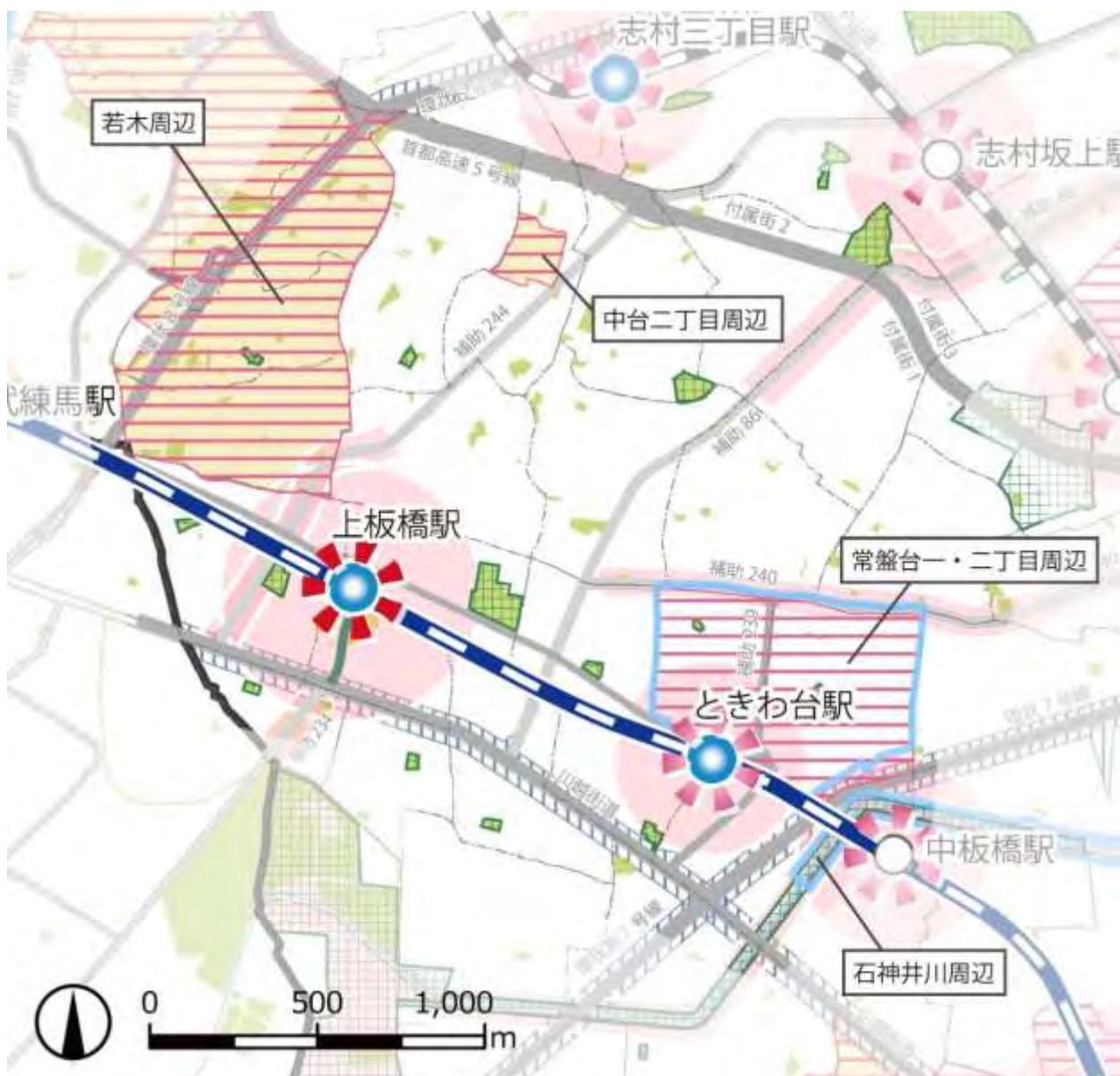
安心・安全分野

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



木造住宅密集地域

3) 都市づくり推進地区



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

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

| 都市づくり推進地区 | |
|---------------------|--|
| 都市づくりの展開方針 | 取組内容 |
| 上板橋駅周辺～ときわ台駅周辺 | |
| ◇東武東上線の沿線まちづくり | <ul style="list-style-type: none"> 踏切対策基本方針（東京都）において、鉄道立体化の検討対象区間に位置づけられている、ときわ台駅～上板橋駅付近の立体化を促進します。 鉄道立体化を見据えて、駅周辺の都市づくりを行い、地域分断の解消や踏切遮断が原因の交通渋滞を解消し、新たな交流とにぎわいを生み出します。 中板橋駅付近では、周辺の立体化の進捗状況を見極めながら関係機関と協議を行い、立体化を促進するための検討を図ります。 |
| 上板橋駅周辺 | |
| ◇上板橋駅周辺における都市づくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点に位置づけられている上板橋駅周辺は、駅の南北にある商店街や公共空間と調和し、地域の活動や交流機能の核となる交通結節機能や商業機能、公共公益機能などの都市機能が集約した教育・文化都市を形成します。 上板橋駅周辺では、官民連携により、まちの顔となる緑豊かな駅まち空間を整備するとともに、都立城北中央公園や石神井川、板橋区平和公園とまちをつなぐ回遊の起点として、ウォークアブルで魅力ある歩行空間の創出を図ります。 上板橋駅南口駅前地区では、災害に強い都市の実現のため、区画道路などの都市基盤を整備し、市街地再開発事業を推進し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。 上板橋駅南口周辺地区では、上板南口まちづくりビジョン（案）に基づき、地区計画などにより、災害に強い都市づくりや、木造住宅密集地域や消防活動困難区域の改善を図るとともに、市街地再開発事業などにより創出される都市基盤、公共空間、オープンスペースなどを活用したにぎわいと交流の拠点を形成し、荷さばきや駐車場ルール、商店街への自転車、自動車の流入抑制など、商店街やその周辺の歩行者の安全性向上に向けた街並み形成を誘導していきます。 |
| ◇上板橋駅南口の地域交通結節機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> 地域交通結節点に位置づけられている上板橋駅では、南口の市街地再開発事業などにより、駅へのアクセス道路、駅前広場や自転車駐車場、区画道路などの都市基盤を整備し、地域交通結節機能を強化します。また、進化・多様化するモビリティの導入を見据えて、次世代を先導する交通機能の強化を図ります。 |
| ときわ台駅周辺 | |
| ◇ときわ台駅周辺の生活拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられているときわ台駅周辺を中心として、高質な住環境の継承に配慮しつつ、駅南北のまちが一体となった |

| | |
|--|--|
| ◇ときわ台駅の 地域交通結節点の形成 | 駅周辺のにぎわいの形成や、商業地と住宅地の共生を図ります。 |
| 常盤台一・二丁目周辺 | |
| ◇良好な住宅地の 景観や住環境の維持・保全 | ・常盤台一・二丁目では、景観形成重点地区や東京都しゃれた街並みづくり推進条例に基づくときわ台景観ガイドラインなどにより、伝統ある低層住宅地を中心とした、プロムナードやクルドサクなどの緑豊かで良好な街並み景観の保全・形成を図ります。 |
| 中台二丁目周辺 | |
| ◇良好な住宅地の 景観や住環境の維持・保全 | ・中台二丁目北地区では、地区計画などに基づき建築物の用途や規模の規制により、低層の戸建住宅を中心とした、安心・安全なゆとりある住宅地の形成を図ります。 |
| 若木周辺 | |
| ◇木造住宅密集地域の 防災性の向上 | ・若木一～三丁目では、若木周辺地区まちづくり計画に基づき、地区計画や新たな防火規制区域などを活用し、環状第8号線沿道の土地利用の転換、防災上重要な路線の整備による消防活動困難区域の解消、環状第8号線沿道や地区内の緑化を推進し、良好な住環境を形成します。 |
| 石神井川周辺 | |
| ◇石神井川周辺の 回遊性の向上 | ・河川軸に位置づけられ、都市計画緑地である石神井川周辺では、官民が連携し、みどり空間を充実させることで、河川空間の魅力向上を図ります。 ・誰でも歩きやすい沿川整備を図ることで回遊性を向上し、グリーンインフラとしての整備・保全を図ります。 |
| 都市計画道路 | |
| ◇補助第86号線沿道 (区立前野公園入口交差点 ～補助第245号線付近) | ・第四次事業化計画で優先整備路線（東京都施行）に指定されている補助第86号線は、早期着手に向けて東京都と連携して取組を進めます。 |
| ◇補助第240号線沿道 (富士見街道) | ・補助第240号線では、大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。 |
| ◇補助第244号線沿道 (放射第8号線(川越街道) ～富士見街道～若木通り) | ・第四次事業化計画で、優先整備路線に指定されている補助第244号線の事業認可取得に向けて取り組みます。 ・東武東上線の交差部ではボトルネックとなる踏切の解消をめざし、鉄道の立体化を促進するとともに、周辺の都市づくりを推進します。 |

2-4 徳丸・西台エリア

(1) 徳丸・西台エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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



徳丸村（復元模型）
出典：図説 板橋区史

2) 都市活動

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



田遊び

3) 環境と自然環境

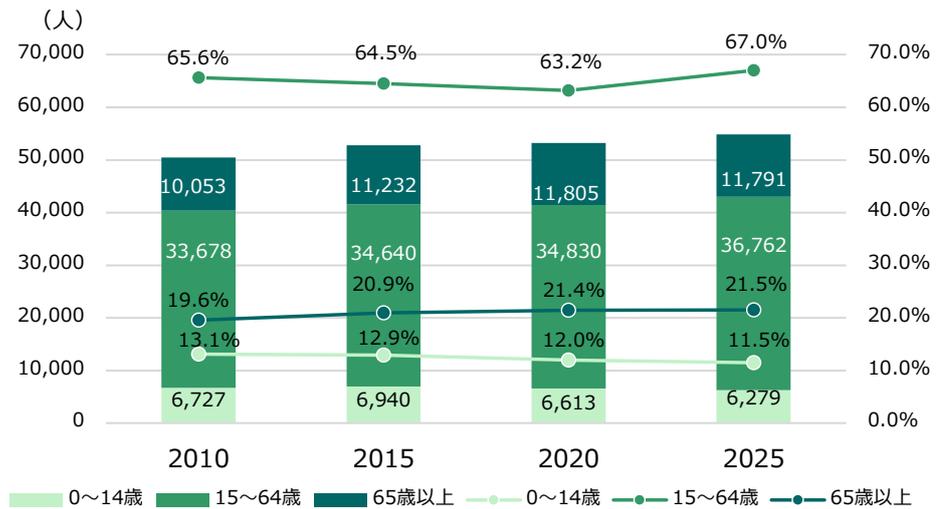
- ▶本エリアは、概ね武蔵野台地上にあり、その北部には貴重な湧水と都立赤塚公園をはじめとした板橋崖線の緑など、うるおいのある景観が保全されています。
- ▶かつての前谷津川周辺は、現在、全区間が暗渠化されていますが周辺には複雑な谷地形が形成されています。



板橋崖線
出典：地理院地図（電子国土WEB）

4) 居住者像（人口・世帯）

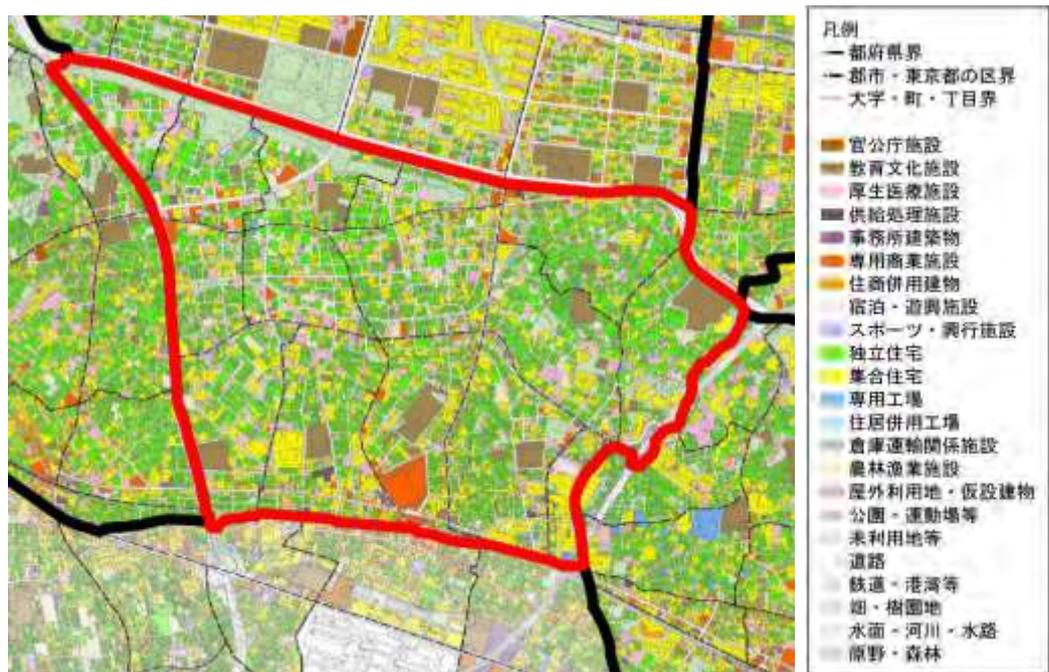
- ▶本エリアは、年少人口割合は区内でも高いエリアです。
- ▶2010年から2025年にかけて人口は約6.9%増加しているものの、老年人口の増加割合が高く、年少人口は減少傾向にあります。
- ▶世帯構成では、平均世帯人員が区内でも多くなっています。また区全体と比較して、6歳未満の子どもがいる世帯や核家族以外の多世帯が多い一方で、単独世帯が少ないことから、ファミリーが多く住むまちといえます。



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



区立竹の子公園／大門



区立西台公園／西台一丁目



旧粕谷家住宅(東京都指定有形文化財)
／徳丸七丁目



※記載を精査し、
変更する可能性があります。



スケール



区立紅梅公園／徳丸八丁目

(2) 徳丸・西台エリアの都市づくりの主な課題

| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|--|------------|--------------|----------|------------|----------|
| <p>▶木造住宅密集地の改善</p> <p>徳丸や西台の一部地域では、災害の危険性が高い木造住宅密集地域が残存することから、道路の拡幅や個別建替えの促進などを通じて、燃え広がらない安全なまちの形成が求められています。</p> | | | | ● | ● |
| <p>▶土砂災害への対応</p> <p>崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が求められています。</p> | | ● | | | ● |
| <p>▶東武練馬駅周辺の混雑改善</p> <p>東武練馬駅の乗降客数が多いことから、駅周辺の混雑解消、踏切遮断による渋滞や地域分断の解消を図るため、東武東上線の立体化や駅前広場などの整備が求められています。</p> | ● | | ● | | ● |
| <p>▶公共交通の維持・充実</p> <p>東武練馬駅を地域交通結節点として、バス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによるエリア内外を結ぶ公共交通の利便性向上が求められています。</p> | | | ● | | |
| <p>▶計画的な宅地開発の誘導</p> <p>農地などの比較的大きい土地を利用した宅地開発が行われているため、地区計画などの手法を活用して計画的な宅地開発を誘導し、良好なまちを形成することが求められています。</p> | ● | ● | ● | ● | ● |
| <p>▶農や文化・伝統を楽しめる場づくり</p> <p>豊富に存在する文化資源を活かして、農や文化・伝統を楽しめる場の充実を図ることが求められています。</p> | ● | ● | | | ● |
| <p>▶農地、崖線沿いの樹林地などの保全・活用</p> <p>区内の中では緑が比較的多いため、エリアの特徴である農地、崖線沿いの樹林地などの緑を保全・活用して、緑豊かなまちの維持・形成を図ることが求められています。</p> | ● | ● | | ● | ● |
| <p>▶公共施設・地域資源を活用した回遊性の向上</p> <p>各駅から区立郷土芸能伝承館をはじめとする公共施設、公園などの地域資源を活用した回遊性の向上が求められています。</p> | ● | ● | ● | ● | |

(3) 徳丸・西台エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【生活利便性向上ゾーン】

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

【閑静な住宅地保全ゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

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



区立郷土芸能伝承館／徳丸六丁目

グリーンインフラ分野

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



区立水車公園の日本庭園／四葉一丁目



都市農地



前谷津川緑道



徳丸楨の道

道路・交通分野

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



東武東上線東武練馬駅

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

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

住環境・くらし分野

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



戸建て住宅地



大規模商業施設／東武練馬駅付近

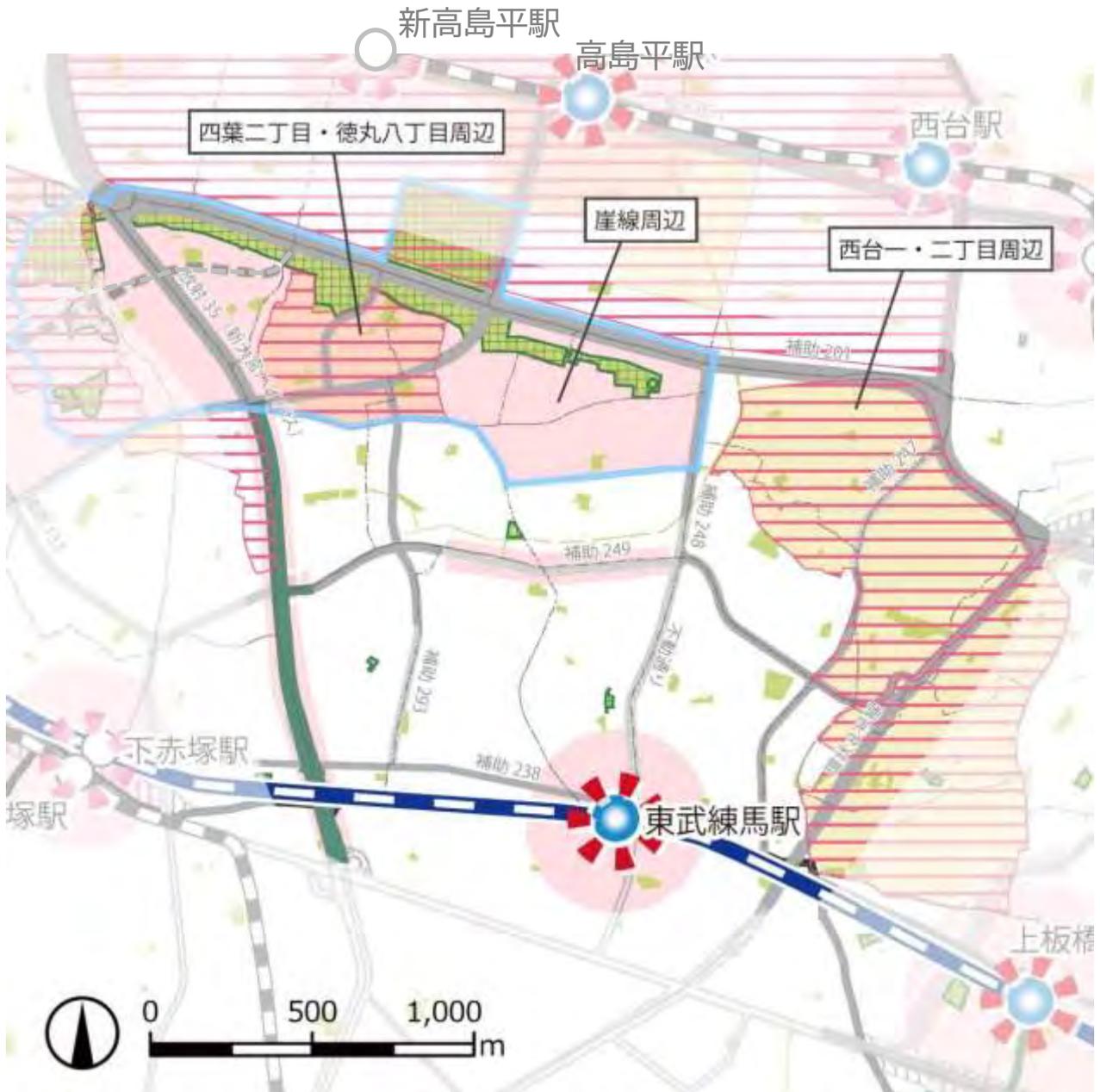
安心・安全分野

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



木造住宅密集地域

3) 都市づくり推進地区



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

※記載を精査し、
変更する可能性があります。

| 都市づくり推進地区 | |
|------------------------|--|
| 都市づくりの展開方針 | 取組内容 |
| 東武練馬駅周辺 | |
| ◇東武練馬駅周辺の都市拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点に位置付けられている東武練馬駅周辺では、隣接する練馬区とのつながりを活かしながら、大規模商業施設の魅力を向上させる土地利用の誘導により、都市機能の集積を図ることで都市拠点としてふさわしいにぎわい形成を進めます。 |
| ◇東武練馬駅の地域交通結節点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 東武練馬駅は、バス路線により、JR 埼京線と都営三田線、東武東上線を結ぶ地域交通結節点として、交通結節機能の充実を図ります。官民連携による踏切や歩行空間の安全対策などにより、ウォーカブルな駅まち空間の整備を図ります。 |
| 西台一・二丁目周辺 | |
| ◇緑の保全と良好な住宅地の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 地区計画などに基づく地域の都市づくりにより、無秩序な宅地化の抑制や生活道路などの整備を図るとともに、高低差のある板橋崖線沿いの樹林地、農地、寺社などの緑の保全を促進し、ゆとりのある良好な景観の低中層住宅地を形成します。 |
| 四葉二丁目・徳丸八丁目周辺 | |
| ◇緑の保全と良好な住宅地の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 地区計画などに基づく地域の都市づくりにより、自然環境と調和した緑豊かな街並みの形成を図ります。 |
| 崖線周辺 | |
| ◇緑の保全と景観に配慮した街並みの形成 | <ul style="list-style-type: none"> 景観形成重点地区である崖線沿いでは、樹林地を保全するとともに、歴史文化資源を活かし、景観に配慮した緑豊かな街並みの形成を促進します。 都立赤塚公園内の高低差を活かした遊歩道や有形文化財である旧粕谷家住宅などの施設を活用し、歩きたくなる、居心地のよい空間が充実することで、地域の回遊性を高めます。 |
| ◇徳丸七丁目地区・大門地区における農地の保全 | <ul style="list-style-type: none"> 農のみどり保全重点地区*として生産緑地地区の指定拡大を推進するとともに、営農の状況に応じて区民農園などとして農地の機能の保全を図ります。 特別緑地保全地区制度や市民緑地制度などを活用し、樹林や寺社などの緑と一体となった「農のある風景」の保全をめざします。 |
| 都市計画道路 | |
| ◇放射 35 号線（新大宮バイパス）沿道 | <ul style="list-style-type: none"> 慢性的な混雑の緩和による道路網の利便性向上を図るため、都市計画道路の暫定区間の整備を促進します。 |
| ◇補助第 249 号線沿道 | <ul style="list-style-type: none"> 環状第 8 号線と放射第 35 号線（新大宮バイパス）の接続による道路網の利便性向上や防災性向上、周辺的生活道路の安全性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。 |

2-5 赤塚・成増エリア

(1) 赤塚・成増エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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

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

2) 都市活動

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



東武東上線成増駅周辺の市街地再開発事業

3) 環境と自然環境

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



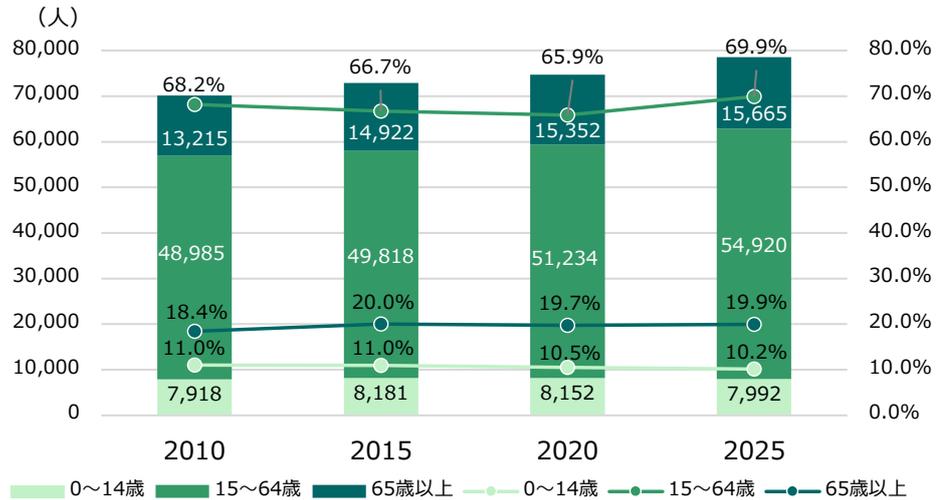
板橋農業まつり



不動の滝(湧水) / 赤塚八丁目

4) 居住者像（人口・世帯）

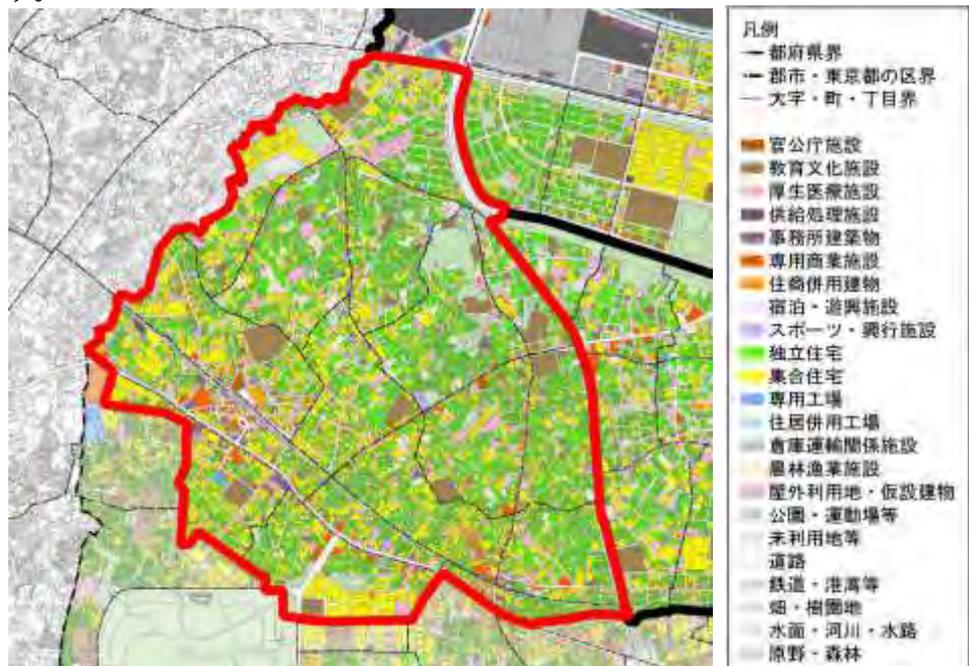
- ▶本エリアは、板橋・大山エリア、上板橋・常盤台エリアに次いで人口が多いエリアで、老年人口割合が最も低いエリアです。2010年から2025年にかけて人口は約9.4%増加しており、特に老年人口の増加割合が高くなっています。
- ▶世帯構成では核家族以外の世帯が多い一方で65歳以上のいる世帯が少ないことから、若い世代も含むファミリー世代が比較的多く住むまちといえます。



【図表●】年齢3階級別の人口推移 (R3)
【出展】総務省「国勢調査 (H22~R2)」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図 (R3) 【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



白子川
／東埼橋付近(都県境)



赤塚溜池公園(板橋十景)・区立郷土資料館
／赤塚五丁目



※画像使用調整中

東武東上線和光市駅
／埼玉県和光市



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

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



松月院(板橋十景)／
赤塚六丁目



東京大仏・乗蓮寺(十景)／
赤塚五丁目

(2) 赤塚・成増エリアの都市づくりの主な課題

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

(3) 赤塚・成増エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【都市機能集積ゾーン】

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

【生活利便性向上ゾーン】

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

【多様なくらしが共生するゾーン】

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

【閑静な住宅地保全ゾーン】

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



【土地利用方針図】

- : 都市機能集積ゾーン
- : 生活利便性向上ゾーン
- : 多様なくらしが共生するゾーン
- : 閑静な住宅地保全ゾーン
- : みどりの拠点となる公園

2) 都市空間整備の方針（第4章）

都市デザイン分野

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



区立美術館／赤塚五丁目



こどもアトリエ（親子の造形あそび）／

（写真）



グリーンインフラ分野

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



都立赤塚公園／赤塚五丁目

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



区立赤塚植物園（バラ園）／赤塚五丁目



農業園



都市農地

道路・交通分野

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



東武東上線成増駅前周辺



(写真)

東武東上線下赤塚駅

住環境・くらし分野

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

(写真)

—低層の街並み



光が丘団地
／板橋区赤塚新町三丁目・練馬区光が丘一丁目ほか

安心・安全分野

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

3) 都市づくり推進地区



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

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

| 都市づくり推進地区 | |
|-------------------------------|--|
| 都市づくりの展開方針 | 取組内容 |
| 成増駅周辺 | |
| ◇駅周辺における多様な都市機能の集積 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点に位置づけられている成増駅・地下鉄成増駅では、板橋区の北西の玄関として、駅周辺に商業・文化・交流機能を集積する都市づくりを行い、だれもが訪れたいくなる、住みたいくなる利便性の高いにぎわいのある拠点の形成を図ります。 ・区内外の多方面に向かうことができる地域交通結節点の成増駅は、進化・多様化するモビリティに対応することで、交通結節機能を向上させ、区内の文化施設や公園などの様々な拠点への回遊性向上を図ります。 ・近接した2つの駅を中心とする都市づくりを行い、駅まち一体の高質な空間整備や移動環境の充実によるウォークラブルで利便性の高いにぎわいのある拠点の形成を進めます。 |
| 下赤塚駅周辺 | |
| ◇下赤塚駅周辺の生活拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・生活の拠点に位置付けられている下赤塚駅・地下鉄赤塚駅では、隣接する練馬区とのつながりを活かしながら、近接する駅との連携を図り、駅まち一体の空間整備や移動環境の充実、近隣の商店街におけるにぎわい形成を促すことで、ウォークラブルで生活利便性の高いまちづくりを進めます。 |
| 赤塚周辺 | |
| ◇土地区画整理事業を施行すべき区域における都市づくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・赤塚周辺では、区内で唯一土地区画整理事業を施行すべき区域が指定されています。区画整理事業の施行が困難な地域では、指定解除に向けて、地区計画などの多様な手法による都市づくりを推進します。 ・補助第203号線（松月院通り）から北側のエリアでは、地区の内外に点在している多くの地域資源を活かした都市づくりを推進するとともに、細街路の拡幅や補助幹線道路の整備を推進します。 ・地区内を横断する成増から高島平にかけての道路については、都市計画道路（検討路線）に位置づけ、都市計画道路として整備を図ります。 |
| ◇赤塚六丁目の良好な住宅地の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・赤塚六丁目北地区周辺では、地区計画などに基づき、防災上安全で、良好な住環境の保全と、補助第203号線沿道にふさわしい街並みの形成を図ります。 |
| 崖線周辺 | |
| ◇赤塚四・五丁目周辺の景観に配慮した街並みの形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・景観形成重点地区である赤塚四・五丁目周辺では、起伏の変化や崖線・農地のみどり、歴史・文化を景観要素として、景観に配慮した都市づくりを進めます。 |

| | |
|--|---|
| <p>◇緑の保全と景観に配慮した街並みの形成</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・景観形成重点地区である崖線沿いでは、樹林地を保全するとともに、歴史・文化的資源を活かし、景観に配慮した緑豊かな街並みの形成を促進します。 ・都立赤塚公園内の高低差を活かした遊歩道や区立美術館、区立郷土資料館、区立水車公園、赤塚植物園や寺社などの地域資源を活用し、歩きたくなる、居心地のよい空間が充実することで、地域の回遊性を高めます。 |
| <p>◇都立赤塚公園の整備</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・優先整備区域が指定されている都立赤塚公園について、防災機能の強化・充実を図るとともに、東京の水と緑の骨格軸を形成するために、東京都に整備を働きかけます。 |
| <p>都市計画道路</p> | |
| <p>◇放射第35号線（新大宮バイパス）沿道</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な混雑の緩和による道路網の利便性向上を図るため、都市計画道路の暫定区間の整備を促進します。 |
| <p>◇補助第203号線沿道（放射第8号線（川越街道）～六道の辻交差点）</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・第四次事業化計画で優先整備路線（東京都施行）に指定されている補助第203号線は、事業認可取得に向けて東京都と連携して取組を進めます。 |

2-6 新河岸・高島平エリア



(1) 新河岸・高島平エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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



高島平団地(昭和 47 年頃)
出典:いたばし大交通展



西北部流通業務団地/高島平六丁目

2) 都市活動

- ▶熱帯環境植物館などの学べる文化施設に加え、高島平温水プール、徳丸ヶ原野球場などの遊べる・体験できるスポーツ施設が充実しているほか、荒川河川敷では、いたばし花火大会 (板橋十景) や板橋 city マラソンなどの多くの人が集まるイベントが開催されています。
- ▶高島平のリデザインに向けて、アーバンデザインセンター高島平 (UDCTak) による民・学・公の連携によるまちづくりが進められています。
- ▶新河岸地域では、住工が共存した、住みやすく、働きやすい魅力あるまちづくりに向けて、新河岸二丁目工業地域まちづくり協議会による、地域主体のまちづくりが進められています。



UDCTak(プロムナード研究会)

3) 環境と自然環境

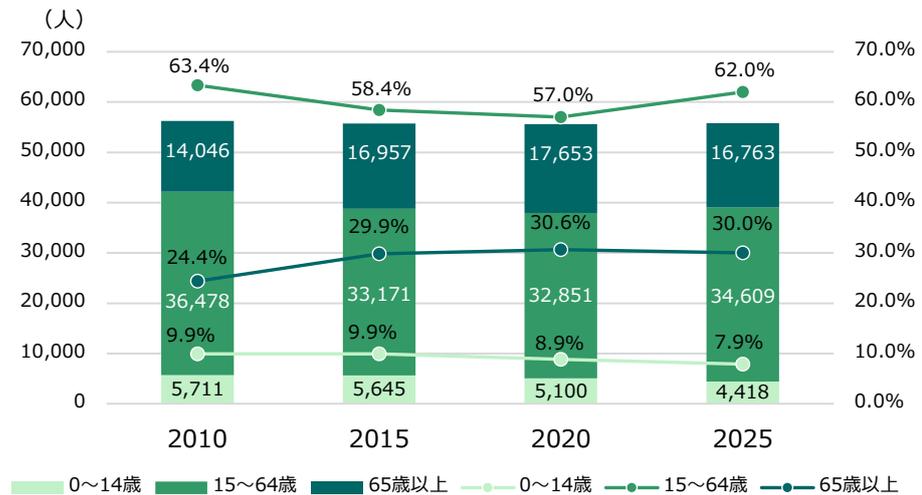
- ▶板橋区の水と緑の骨格となる、荒川・新河岸川や高島平緑地、都立赤塚公園などに加え、街路樹や住宅地の緑地なども含め、豊かなみどりに恵まれています。



荒川河川敷

4) 居住者像（人口・世帯）

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



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



新河岸陸上競技場
／新河岸三丁目



高島平緑地(高島平プロムナード)
／赤塚五丁目付近



区立熱帯環境植物館
／高島平八丁目

※記載を精査し、
変更する可能性があります。



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



高島平団地
／高島平二・三丁目



大東文化大学
／高島平一丁目

(2) 新河岸・高島平エリアの都市づくりの主な課題

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

(3) 新河岸・高島平エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【都市機能集積ゾーン】

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

【生活利便性向上ゾーン】

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

【都市型産業育成・更新ゾーン】

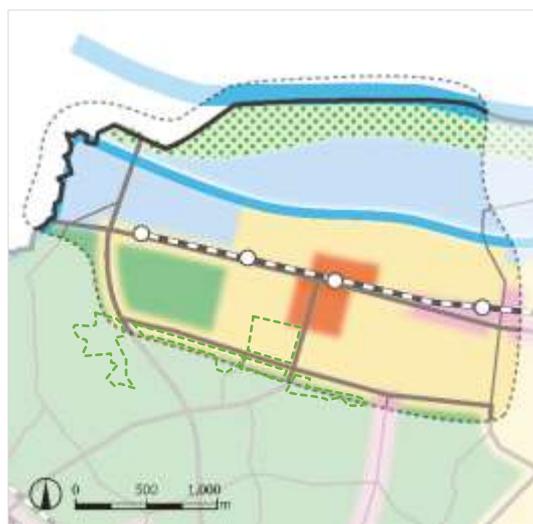
- ▶ 都市型産業の利点を活かし、ものづくり産業集積の維持・向上を図るため工業系の用途以外の立地規制とともに、中層建築物を主体に、時代のニーズに対応した産業機能への転換・更新、物流の効率化の誘導などにより、働きやすい産業活力にあふれたまちを形成します。
- ▶ 住宅規制がされている地域では、中高層建築物を主体に、さらなる産業活力を醸成するまちを形成します。
- ▶ 新河岸一・二丁目の住宅規制がされていない地域では、都市型産業の維持・更新を基本とし、くらしと産業が調和した良好な市街地環境を誘導します。

【多様なくらしが共生するゾーン】

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

【閑静な住宅地保全ゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

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

公共空間の豊かな高島平団地
出典:地理院地図(電子国土WEB)

高島平団地とけやき並木(板橋十景)

グリーンインフラ分野

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



都立赤塚公園/高島平三丁目

区立徳丸ヶ原公園(こども動物園高島平分園、
/高島平八丁目)

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



高島平緑地（高島平プロムナード）
／高島平九丁目付近



前谷津川緑地

道路・交通分野

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

（写真）

都営三田線高島平駅

（写真）

都営三田線西台駅

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

住環境・くらし分野

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



高島平団地／高島平二丁目付近



新河岸の工業集積地

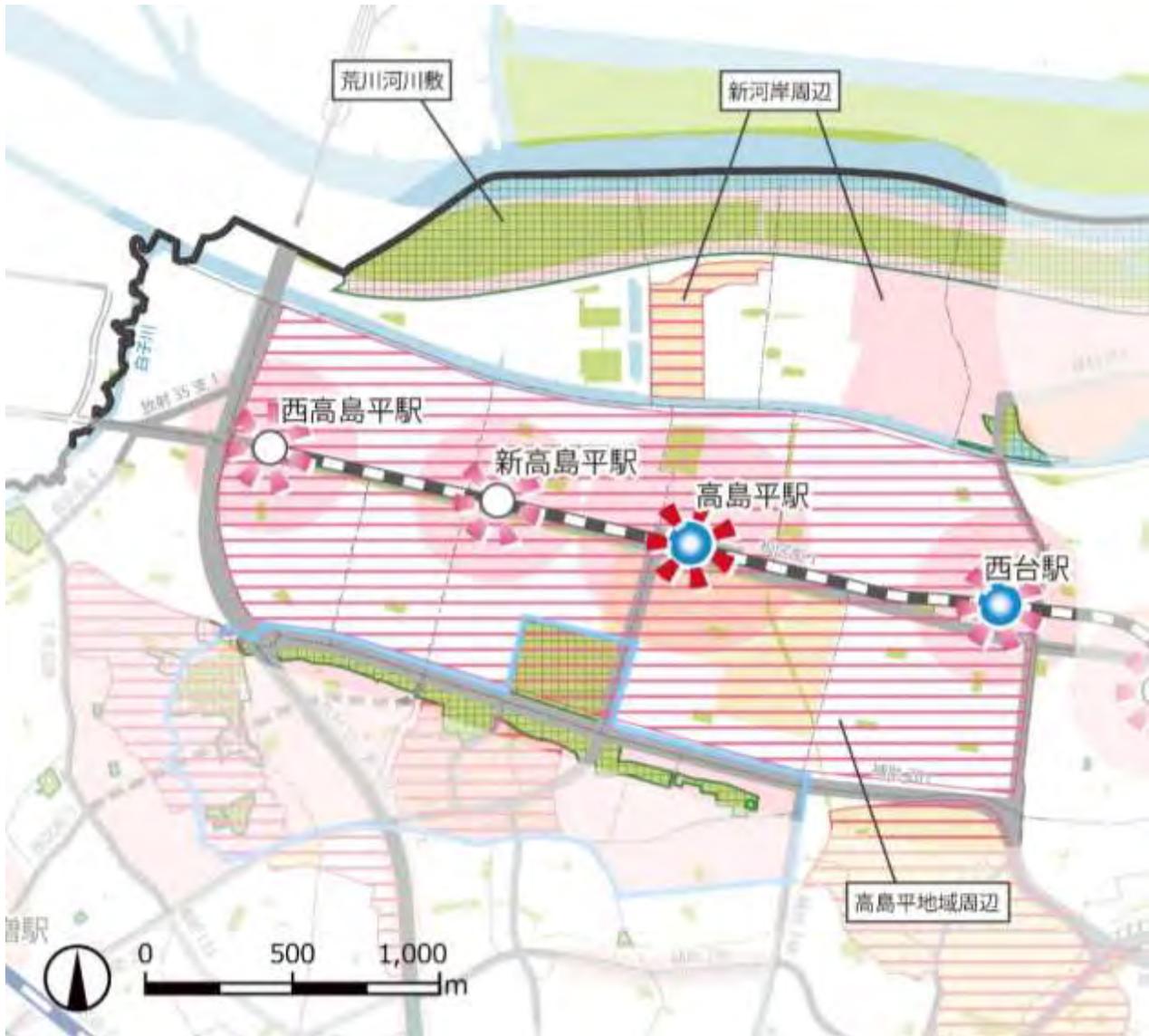


戸建て住宅地（高島平四・五丁目）

安心・安全分野

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

3) 都市づくり推進地区



※記載を精査し、
変更する可能性があります。



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

| | |
|--|--|
| <p>◇高島平緑地プロムナード基本構想に基づく整備</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・高島平緑地やけやき通りの周辺では、高島平プロムナード基本構想に基づき、官民連携による沿道との一体的な歩行空間や高島平緑地の再整備、多様な活動が生まれる屋外空間をめざした管理・運営スキームの構築を進め、緑豊かな居場所の形成を図ります。 |
| <p>◇都営三田線高架下と高島平緑地を活用した交流空間の形成</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・高島平九丁目の高島平緑地では、官民連携による高架下の活用を進め、高島平緑地の整備と連動した、一体的な都市空間の形成を促進します。 ・高島平緑地などの公共空間やキッチンカー・移動販売車などの多様なモビリティを活用し、生活機能を充実させると共に、水害への対応を検討します。 |
| <p>◇高島平四・五丁目の良好な住環境の維持・向上</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・高島平四・五丁目では、緑豊かで暮らしやすい愛着の持てるまちをめざし、敷地分割やミニ開発などを抑制し、必要な都市機能の誘導をするとともに、浸水対策を促進するなど、地元発意による安全で良好な街並みの形成や住環境の保全を図ります。 |
| <p>◇高島平六丁目の流通業務団地の機能更新</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点である高島平六丁目では、適切に機能更新を行うとともに、流通業務団地の機能更新にあわせて周辺の物流施設を集約し、高度利用を行うことで効率的な物流拠点の形成を図ります。 ・流通業務団地では、地震災害時における広域的な緊急物資の輸送拠点としての機能を果たしながら、地域の課題に応じて更なる機能の拡充を検討します。 |
| <p>◇再生可能エネルギーの導入とサーキュラーエコノミー*による脱炭素社会の実現</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光パネルなどの再生可能エネルギーを積極的に導入し、地域内で創出される再生可能エネルギーを拡大し、環境負荷の低減を図ります。 ・エネルギーの転換をめざし、シェアモビリティ、電気自動車の導入により電化を促進するとともに、水素やe-メタンなどのクリーンエネルギーの活用を検討します。 ・建物や緑の更新に伴い生じる材料を、脱炭素型コンクリートなどの新技術（CCUS）の活用や、木材を活用するなどの都市林業を推進し、サーキュラーエコノミーなまちをめざします。 ・既存建築物を解体する際は、環境負荷の提言やまちの記憶の継承に繋げるため、新たな価値を付加して資材を活用するアップサイクルを検討していきます。 |
| <p>◇都市づくりへの新技術の積極的な活用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・計画的に整備され、ゆとりのある公共空間を活用し、新技術や新たな施策の社会実験を積極的に行い、課題や有効性を検証し、有効な施策を区全体に展開していきます。 ・人流データなどのビックデータを積極的に活用し、客観的な分析に応じたまちづくり（EBPM）の推進と効果の測定を行います。 ・デジタルツインを活用し、都市づくりの施策や効果を多くの人に理解や共感を得られるよう可視化に努めます。 |

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

ページ調整

2-7 坂下・舟渡エリア

(1) 坂下・舟渡エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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

新河岸川沿いの工場群
出典：図説 板橋区史

2) 都市活動

- ▶産業集積地としての活力維持、産業育成、操業環境の維持、居住環境との調和を図るまちづくりや、大型物流施設の整備を契機として官民連携で防災施設整備を進める高台まちづくりが展開されています。
- ▶荒川沿いでは、野球場・サッカー場・ゴルフ場などのスポーツ施設や生物生態園などが整備され、様々な形で河川敷の空間が活用されているほか、いたばし花火大会（板橋十景）や板橋 City マラソンなどの多くの人が集まるイベントが開催されています。
- ▶河川空間を活かした様々な都市のアクティビティを楽しめる魅力的な河川敷を創造していく「かわまちづくり」の取組が進行しています。

新河岸川沿いの工業専用地域・工業地域
出典：地理院地図(電子国土WEB)

JR 埼京線浮間舟渡駅前地区（再開発事業施行後）

3) 環境と自然環境

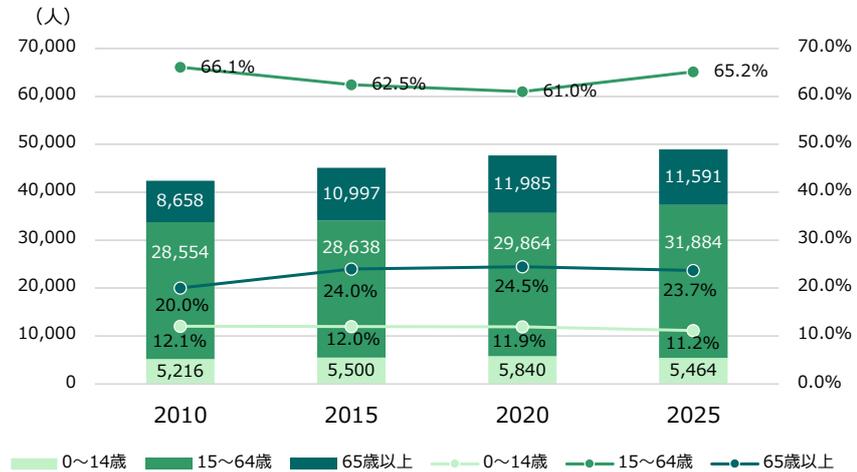
- ▶荒川河川敷や都立浮間公園がグリーンインフラとして、連続的なみどり豊かな環境をつくり出しています。



荒川河川敷と板橋 City マラソン

4) 居住者像（人口・世帯）

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



【図表●】年齢3階級別の人口推移（R3）
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

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



【図表●】土地利用現況図（R3）【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



区立舟渡水辺公園／舟渡四丁目



区立リサイクルプラザ
／舟渡四丁目



荒川戸田橋緑地生物生態園



※記載を精査し、
変更する可能性があります。

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



区立浮間舟渡フットサル
パーク／舟渡一丁目



北区立新河岸東公園こども
スポーツ／北区浮間四丁目

※画像使用調整

(2) 坂下・舟渡エリアの都市づくりの主な課題

| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|---|------------|--------------|----------|------------|----------|
| ▶日常生活や産業活動・都市活動の継続性の確保 につながる水害リスクへの対応 | | | | ● | ● |
| エリア内のほぼ全域が浸水想定区域であり、河川の治水や広域避難を念頭に置いた対策とあわせて、産業活動や都市活動の継続性の確保、住民や従業者などの一時退避・避難、防災備蓄などのための空間・機能の創出など、まちづくりと連携した水害リスクへの対応が求められています。また、集合住宅などでは、浸水継続時に建物上部で一定程度の日常生活を継続できるようなまちのあり方の検討が求められています。 | | | | | |
| ▶荒川河川敷のアクセス性向上 | ● | ● | ● | | |
| 荒川河川敷の広大な河川空間を利用しやすくする上で、JR 埼京線浮間舟渡駅や都営三田線高島平駅・西台駅からの公共交通や歩きやすい歩行空間などのアクセス性向上が求められています。 | | | | | |
| ▶産業機能の維持と 新しい時代のニーズに対応した機能更新の誘導 | ● | | | ● | |
| 産業競争力を維持・強化するため、工場などの事業所の機能更新や土地利用転換のタイミングを捉えて、操業環境の保全や新しい時代のニーズに対応した事業活動の再生・育成を促進していくことが求められています。また、産業活動を支えるための都市基盤整備の検討が求められています。 | | | | | |
| ▶工場と住宅の共存、操業環境の保全 | ● | | | ● | |
| 準工業地域や工業地域では、工場と住宅が混在し、住環境と操業環境がそれぞれ損なわれることのないよう、産業機能の維持とともに、工場と住宅の共存や操業環境を保全することが求められています。 | | | | | |
| ▶豊かなみどりと水辺の環境を活かした暮らしの 魅力創造 | ● | ● | | ● | |
| 健康づくりやスポーツに気軽に取り組めるように、今まで以上に公園や運動施設を活用することが求められています。 荒川河川敷や緑地・スポーツ施設、公園などから連続するみどりをまちなかに広げ、日常的にうらおいとやすらぎを感じながら暮らしの魅力を育てることが重要です。 | | | | | |

(3) 坂下・舟渡エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【生活利便性向上ゾーン】

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

【都市型産業育成・更新ゾーン】

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

【産業と住宅の共存ゾーン】

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

【多様な暮らしが共生するゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

2) 都市空間整備の方針（第4章）

都市デザイン分野

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



荒川河川敷



新河岸川沿いの産業集積地

グリーンインフラ分野

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



都立浮間公園／舟渡一丁目



区立城北交通公園／坂下二丁目

- ▶河川や緑道などの自然資源や産業資源を保全・活用するとともに、河川や工場地とみどりが重なりあう街並みを形成します。



(写真)

緑道(坂下付近)

道路・交通分野

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



JR 埼京線浮間舟渡駅前



新河岸川沿いの歩行空間/東坂下二丁目付近

住環境・くらし分野

- ▶本エリアの坂下・蓮根周辺では、商店街のにぎわいと活力を維持・発展しながら、身近な生活圏の充実を図ります。
- ▶本エリアでは、工場集積地としての操業環境と居住環境との調和を図りながら、周辺のみどりや水辺の環境を活かした居住環境を形成します。

(写真)

都営三田線蓮根駅付近の街並み

安心・安全分野

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

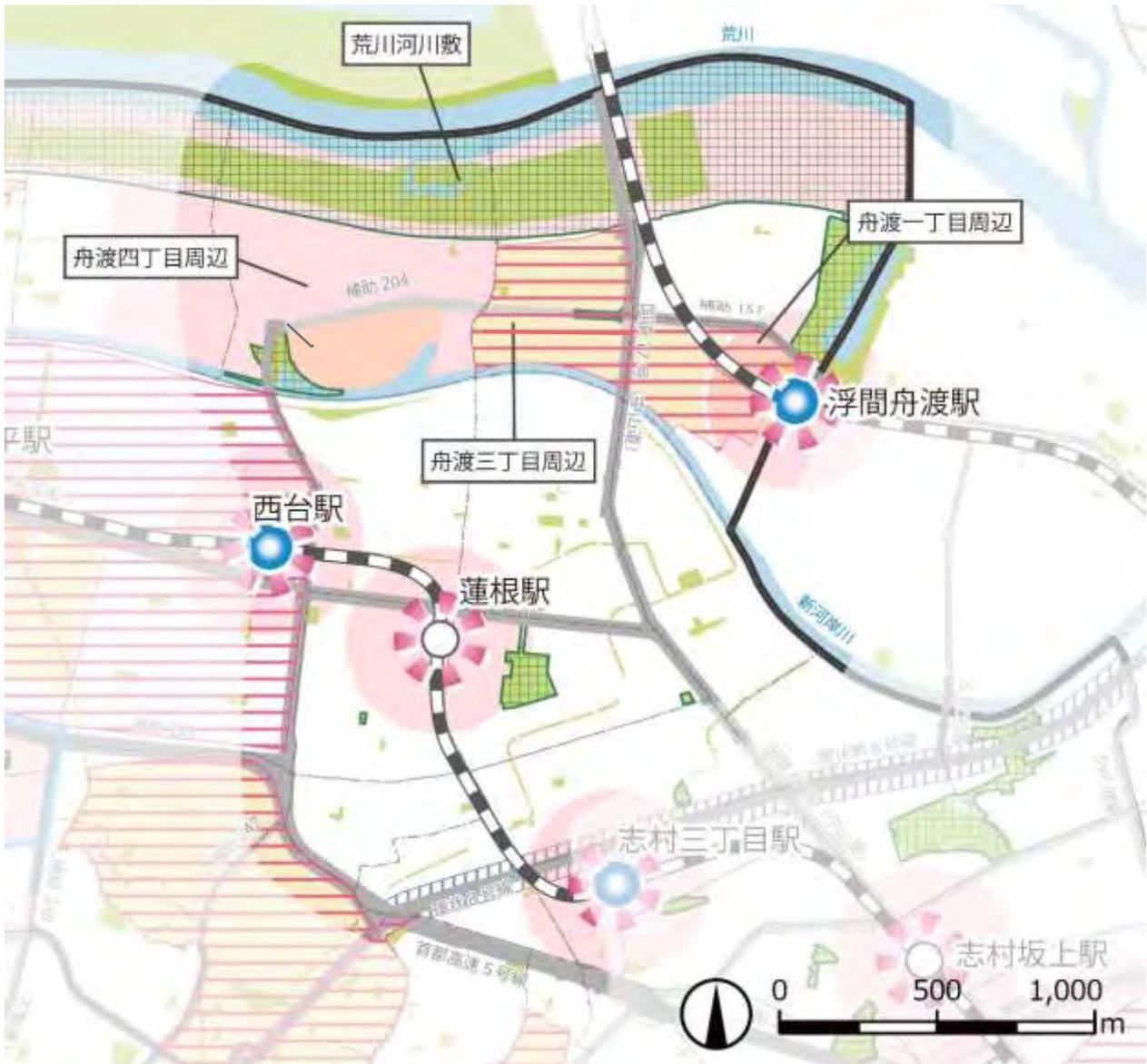


荒川土手



大型物流施設に設置された高台広場／舟渡四丁目

3) 都市づくり推進地区



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

※記載を精査し、
変更する可能性があります。

| 都市づくり推進地区 | |
|---------------------------|---|
| 都市づくりの展開方針 | 取組内容 |
| 浮間舟渡駅周辺 | |
| ◇浮間舟渡駅周辺の生活拠点の形成 | ・生活の拠点に位置づけられている浮間舟渡駅周辺では、隣接する北区とのつながりや都立浮間公園のみどりを活かしながら、暮らしを支える商業・生活支援機能を集積し、利便性と居心地のよさを備えた市街地環境の形成を促進します。 |
| ◇浮間舟渡駅周辺の地域交通結節点の形成 | ・地域交通結節点として、駅前にふさわしいにぎわいの形成とともに、鉄道とバスなどの乗換え利便性の向上を図るための空間・機能の充実を図ります。 |
| 蓮根駅周辺 | |
| ◇蓮根駅周辺の生活拠点の形成 | ・生活の拠点に位置づけられている蓮根駅周辺では、暮らしを支える商業・生活支援機能を集積し、住商工の共生を図りつつ、駅前にふさわしい空間や機能の誘導を図ります。 |
| 舟渡一丁目周辺 | |
| ◇工場の操業環境と住居の調和 | ・地区計画などに基づき住商工が共生した地域特性を活かした、活力あるまちをめざすとともに、歩行者空間の確保、沿道や民有地の緑化を図り、緑豊かなまちを形成します。 |
| 舟渡三丁目周辺 | |
| ◇工場の操業環境と住居の調和 | ・舟渡三丁目地区では、地区計画などに基づき住宅系と工業系の土地利用の協調に配慮し、秩序ある街並みの形成を図りつつ、生産環境の保全・育成、健全な商業環境の育成を推進します。 |
| 舟渡四丁目周辺 | |
| ◇都市型産業育成・更新ゾーンにおける産業基盤の強化 | ・新しい時代のニーズに対応した施設への更新に合わせ、事業者との協働や地区計画などにより、産業機能の維持・更新を図ります。 ・産業機能の維持・更新を図るため、土地利用の更新を想定した道路ネットワークなどの都市基盤整備を検討します。 |
| ◇水害に強い拠点の形成 | ・舟渡四丁目南地区では、地区計画などに基づき、浸水想定区域であることを踏まえた高台広場、緊急一時退避場所、退避経路などの防災上必要な整備を行うとともに、ものづくり産業との調和に配慮しつつ、地域の魅力創造も図る水害に強い拠点を形成します。 |
| 荒川河川敷 | |
| ◇荒川河川敷の活用とかわまちづくりの推進 | ・いたばし花火大会や板橋 City マラソンなどの大規模イベントなどの場やスポーツ・レクリエーションの場としての活用など、にぎわい創出につながる水辺空間を形成します。 ・豊富な緑や多様な生物の生息地として、生物生態園などを活用した自然に触れ合える機会を創出します。 |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・連鎖的な水辺空間の創出に向けて、プロムナードや親水護岸を整備し、エリア全体の回遊性向上、水際・水面活用を推進します。 ・大規模震災時における避難場所や支援物資などの拠点としての役割、水害対策である高台まちづくりの取組を推進します。 |
|--|---|

第1章

板橋区の都市を知る

第2章

都市づくりビジョン
の役割・改定背景

第3章

めざす都市の姿

第4章

分野別
都市づくりの方針

第5章

エリア別
都市づくりの方針

坂下・
舟渡

第6章

都市デザイン
の推進に向けて

資料編

2-8 小豆沢・志村エリア



(1) 小豆沢・志村エリアの現状と特徴

1) エリアのなりたち

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



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

(写真)

スポーツフェスティバル in 板橋
(区立小豆沢公園(あずさわスポーツフィールド)他)

2) 都市活動

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

3) 環境と自然環境

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



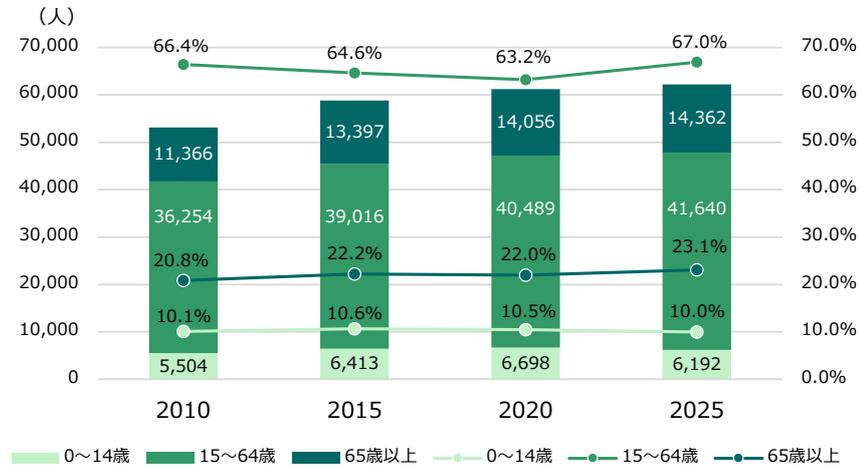
国の史跡・志村一里塚(板橋十景)
／志村一丁目・小豆沢二丁目



志村城跡・城山熊野神社とその周辺
出典:地理院地図(電子国土WEB)

4) 居住者像（人口・世帯）

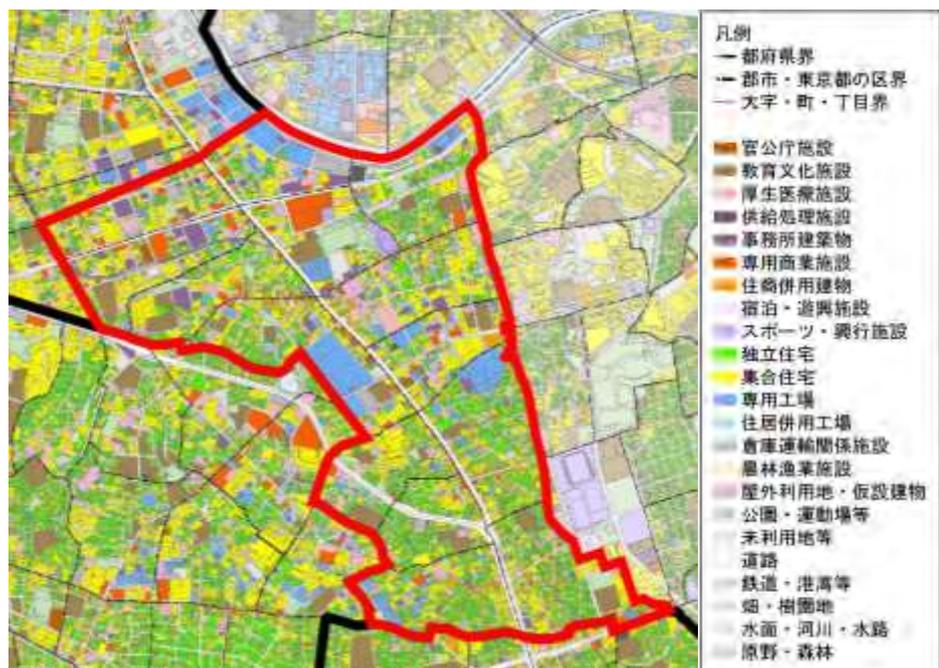
- ▶人口密度や年齢階層別の人口割合、世帯構成は板橋区全体の平均的な水準となっています。
- ▶2010年から2025年の15年間の人口増加率は、区内で最も高い約14.0%となっており、年少人口・生産年齢人口・老年人口の各世代がそれぞれ高い水準の増加率となっています。



【図表●】年齢3階級別の人口推移 (R3)
 【出展】総務省「国勢調査 (H22~R2)」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より

5) 土地利用

- ▶現在も町工場が集積しており、小豆沢、志村、蓮沼町などに専用工場や住居併用工場が多く立地しており、区内でも最も高い割合となっています。
- ▶区立小豆沢公園などのスポーツ施設や事務所建築物の割合も高く、大型の商業施設の立地などにより、産業と居住が融合しながら、スポーツ、買い物などの楽しみのあるエリアとなっています。



【図表●】土地利用現況図 (R3) 【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

6) エリアの現況・特徴



区立見次公園／前野四丁目



区立小豆沢体育館
／小豆沢三丁目



南蔵院のしだれ桜(板橋十景)
／蓮沼町



味の素ナショナルトレーニングセンター／北区西が丘三丁

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



城山熊野神社／志村三丁目



東洋大学／清水町

(2) 小豆沢・志村エリアの都市づくりの主な課題

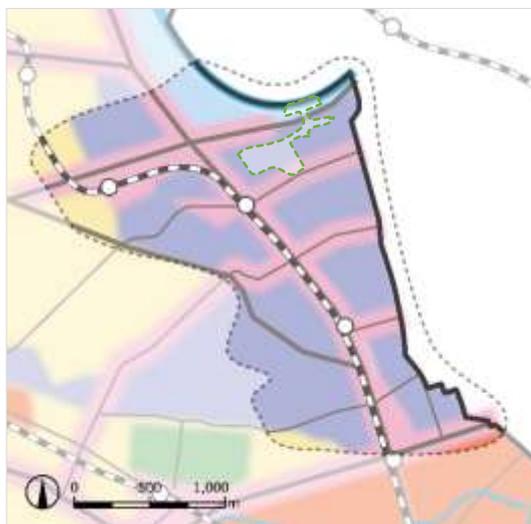
| | 都市 デザイン | グリーン インフラ | 道路 交通 | 住環境 くらし | 安心 安全 |
|---|------------|--------------|----------|------------|----------|
| ▶不燃化の促進 | | | | ● | ● |
| 放射第9号線（中山道）沿道の木造住宅が密集する地域では、災害リスクの危険性を踏まえ、道路の拡幅や個別建替えの促進などを通じて、燃え広がらない安全なまちの形成が求められています。 | | | | | |
| ▶土砂災害への対応 | | ● | | | ● |
| 崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が求められています。 | | | | | |
| ▶水害リスクへの対応 | | | | ● | ● |
| 荒川決壊を想定した浸水被害想定区域では、水害時の緊急避難や防災備蓄を充実するなどの水害への対応が求められています。 | | | | | |
| ▶交通結節点(地下鉄駅周辺)の機能・空間の充実 | ● | | ● | ● | |
| 駅周辺においては、日常生活を支える機能とともに、進化・多様化するモビリティの導入なども考慮した移動・乗換えの利便性・快適性を高める機能やまちの活性化に寄与するウォークアブルな空間の充実が求められています。 | | | | | |
| ▶工場と住宅の共存、操業環境の保全 | ● | | | ● | |
| 準工業地域・工業地域では、工場と住宅が混在しているため、操業環境と住環境の共存を図ることが求められています。 | | | | | |
| ▶新河岸川や崖線、公園のつながりの充実 | ● | ● | | ● | |
| 新河岸川や崖線、区立小豆沢公園をはじめとする公園や緑地などのみどりをつなぐうおいある環境の充実が求められています。 | | | | | |
| ▶健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備 | | ● | | ● | |
| 区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）や区立小豆沢体育館などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境を更に活かし、今まで以上に公園や運動施設を活用しながら健康増進を継続していくことが求められています。 | | | | | |
| ▶多様で柔軟なスタイルで仕事ができる機能・空間の充実 | ● | | | ● | |
| 居住地周辺での仕事や勉強できる場所など多様で柔軟なライフスタイル・ワークスタイルを選択できるようなサービス機能や場所の充実が求められています。 | | | | | |

(3) 小豆沢・志村エリアの都市づくりの方針

1) 土地利用方針 (第3章)

【生活利便性向上ゾーン】

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



【土地利用方針図】

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

【都市型産業育成・更新ゾーン】

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

【産業と住宅の共存ゾーン】

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

【多様な暮らしが共生するゾーン】

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

2) 都市空間整備の方針 (第4章)

都市デザイン分野

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



みどり、水辺、公共空間がつながる小豆沢
出典：地理院地図（電子国土WEB）



区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）



水上バス（東京水辺ライン）小豆沢発着場／新河岸川

グリーンインフラ分野

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



薬師の泉庭園

(写真)

出井川緑道

道路・交通分野

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

住環境・くらし分野

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



工場の土地利用転換で進むマンション立地



商店街／宮本町

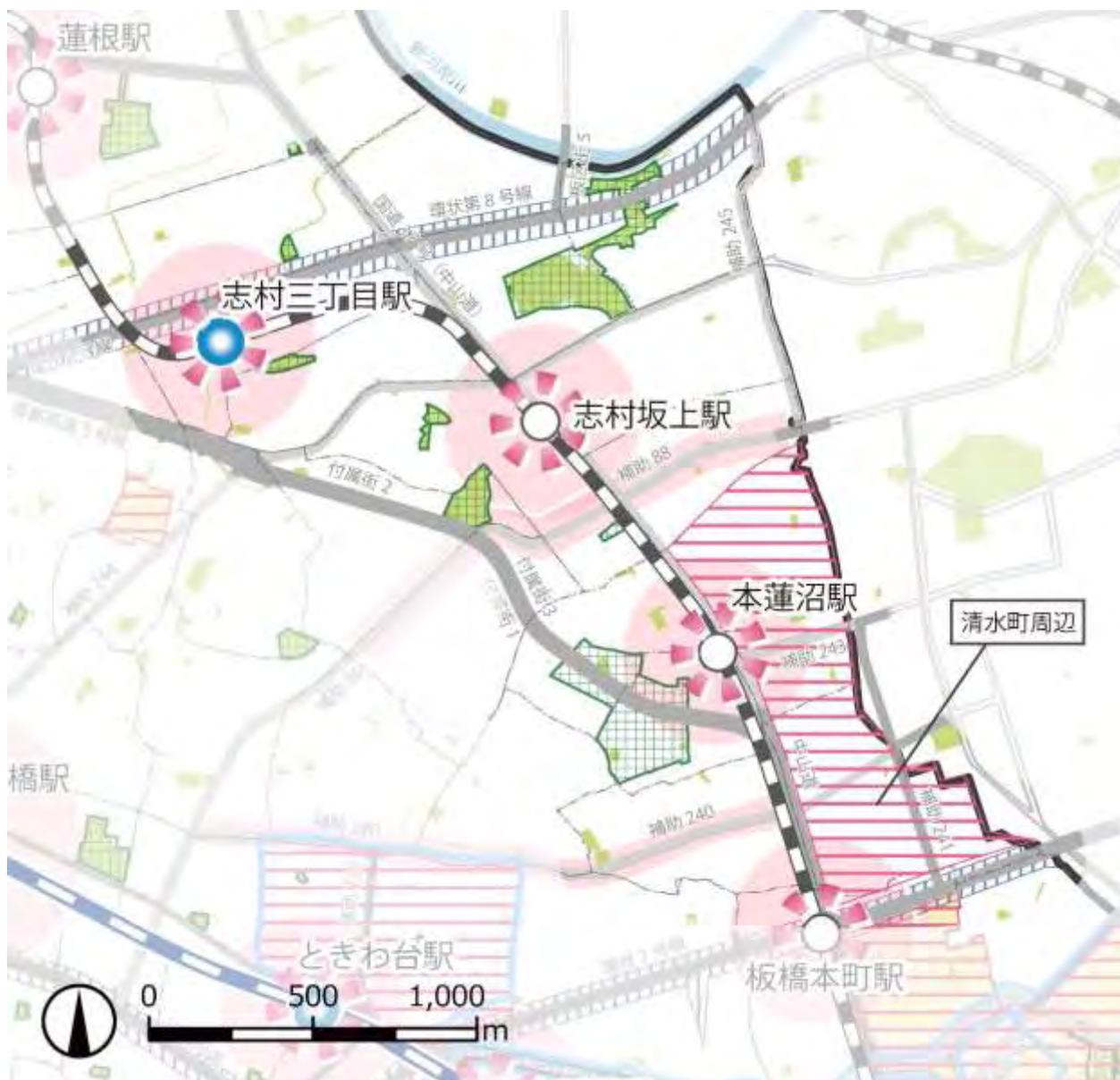
安心・安全分野

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



木造住宅密集地域

3) 都市づくり推進地区



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

※記載を精査し、変更する可能性があります。

| 都市づくり推進地区 | |
|--|---|
| 都市づくりの展開方針 | 取組内容 |
| 志村坂上駅周辺 | |
| ◇志村坂上駅周辺の生活拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられている志村坂上駅周辺では、大規模な土地利用転換を見据え、地域の歴史・文化・自然を活かし、新たな産業や地域の魅力が創造される土地利用を誘導し、地域活力が向上する拠点の形成を図ります。 駅へのアクセス性の向上、都市基盤や交通結節機能、公園との一体的なみどり空間の整備など、都市機能の集積をめざした総合的な都市づくりを検討します。 |
| 志村三丁目駅周辺 | |
| ◇志村三丁目駅周辺の生活拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられている志村三丁目駅周辺では、駅周辺と環状第8号線沿道に商業・生活支援機能を集積するとともに、生活の拠点としてふさわしいにぎわいの創出を図ります。 |
| ◇志村三丁目駅の地域交通結節点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 都営三田線と環状第8号線をつなぐ広域移動軸上の地域交通結節点として、将来的なエイトライナー構想も捉え、鉄道とバスなどの乗り換えの利便性向上やユニバーサルデザインなどによる駅の安全性・快適性の確保を図ります。 |
| 本蓮沼駅周辺 | |
| ◇本蓮沼駅周辺の生活拠点の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 生活の拠点に位置づけられている本蓮沼駅周辺では、近接する北区のナショナルトレーニングセンターの立地を活用した、商業環境や生活利便性を向上させる土地利用を誘導し、生活を支える拠点の形成を図ります。 |
| 清水町周辺 | |
| ◇点在する木造住宅密集地域の防災性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> 清水町や蓮沼町周辺では、木造住宅密集地域が点在しており、災害時に適切に復興するための復興事前準備や新たな防火規制区域の指定などの多様な手法をあわせ建築物の不燃化を促進することで防災性の向上を図ります。 |
| 都市計画道路 | |
| ◇補助第86号線沿道 (区立前野公園入口交差点 ～補助第245号線付近) | <ul style="list-style-type: none"> 第四次事業化計画で優先整備路線(東京都施行)に指定されている補助第86号線は、事業認可取得に向けて東京都と連携して取組を進めます。 |
| ◇補助第240号線沿道 (放射第9号線(中山道) ～富士見街道) | <ul style="list-style-type: none"> 補助第240号線では、大和町交差点の混雑解消や歩車道分離による安全性の向上、延焼遮断帯形成による防災性向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。 |

ページ調整

第6章

シンボル掲載予定

都市デザインの推進に向けて

- 1 協働の都市づくりの基本的な考え方
- 2 都市デザインを牽引するモデル
- 3 協働の都市づくり推進に向けた基本方針
- 4 都市づくりの評価と改善

6 都市デザインの推進に向けて

多様な主体が推進する 協働の都市づくりの推進

協働の都市づくりの 基本的な考え方

- ▶ 区民・区民団体、区内事業者、交通事業者、開発事業者、大学・有識者・専門家、学生（若者）などの多様な主体が、「板橋都市デザイン」を共通認識とし、協働の都市づくりに取り組む

都市デザインを 牽引するモデル

- ▶ 区や地域ですでに進められている取組を都市デザインモデルとして充実させ、今後の都市づくりへ波及させる
- ▶ 区が公共施設の整備などで「都市空間」と「都市活動」の効果的な連携を具体化させ、先導的に取り組むことで、民間事業者だけでなく、区民や国、東京都などへ『板橋都市デザイン』の理解を促し、浸透させていく

協働の都市づくり推進 に向けた基本方針

- ▶ 板橋区の取組
- ▶ 区民等の取組と協働の推進
- ▶ 事業者の取組と協働の推進

都市づくりの 評価と改善

- ▶ 今後、中長期的に区人口が増加から人口減少に転換していくことを踏まえ、都市づくりの評価と改善を行い、持続可能な都市経営を推進していく

1 協働の都市づくりの基本的な考え方

1-1 協働の都市づくりと役割

区民・区民団体、区内事業者、交通事業者、開発事業者、大学・有識者・専門家、学生（若者）など多様な主体が、将来像・3つの都市像を共有し、「板橋都市デザイン」を共通認識とすることで、主体的な取組や情報発信、相互連携などの協働の都市づくりに取り組む大きな力を育てていきます。

板橋区都市づくり推進条例（令和3年4月1日施行）では、都市づくりに関する基本理念を定め、区民等の役割並びに事業者及び板橋区の責務を明らかにするとともに、区民等の都市づくりへの参画の方法及び都市づくりに関して必要な事項を定めることにより、区が策定する都市計画の基本的な方針（都市づくりビジョン）の実現に寄与することを目的としています。

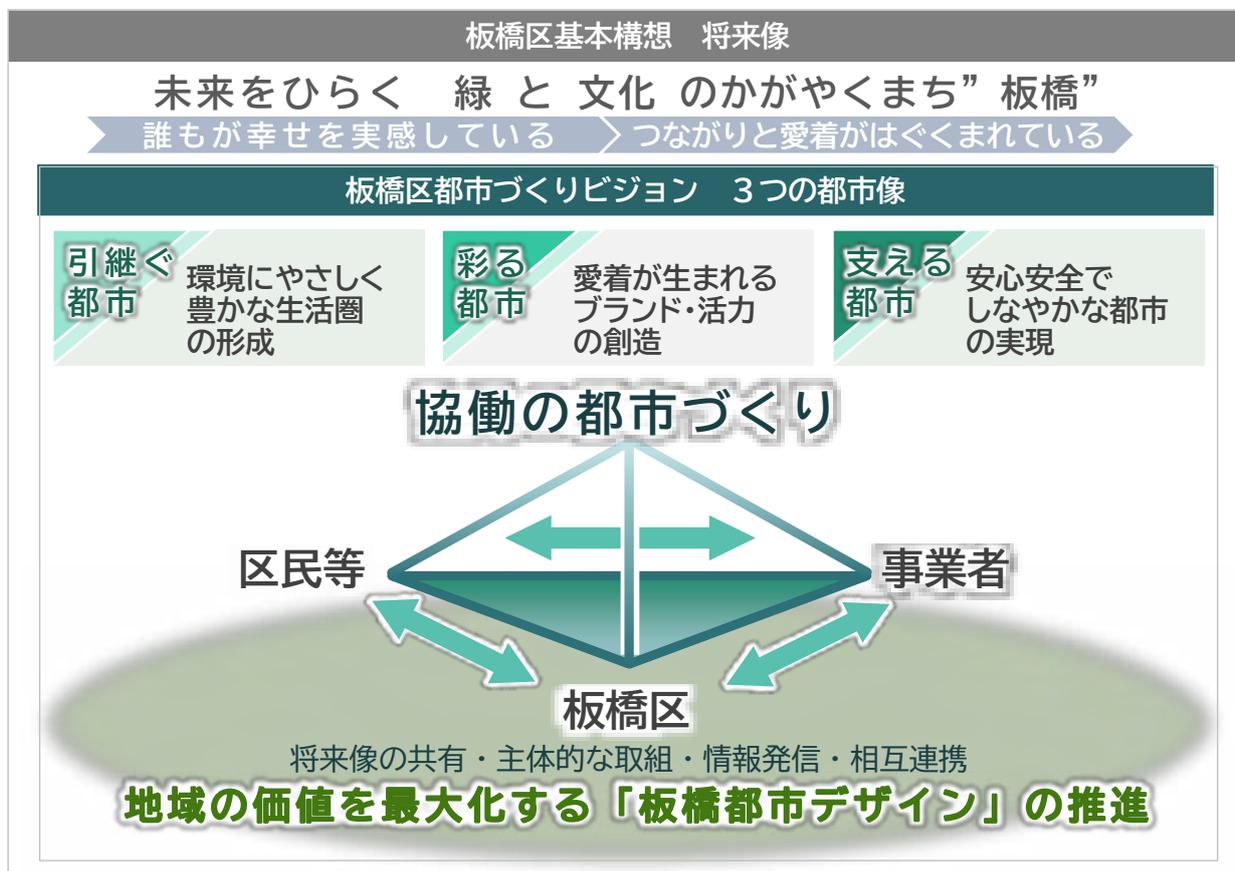
各主体がその役割と責務を理解し、板橋区がめざす将来像の実現に向けた協働の都市づくりを推進します。

板橋区都市づくり推進条例

（第3条）都市づくりの基本理念

都市づくりは、都市計画の基本的な方針その他区が都市づくりを総合的かつ計画的に進めるために策定する方針を踏まえたものとする。

区をより良いまちとするため、区民等、事業者及び区は、それぞれの役割及び責務を認識し、協働して都市づくりに取り組むものとする。



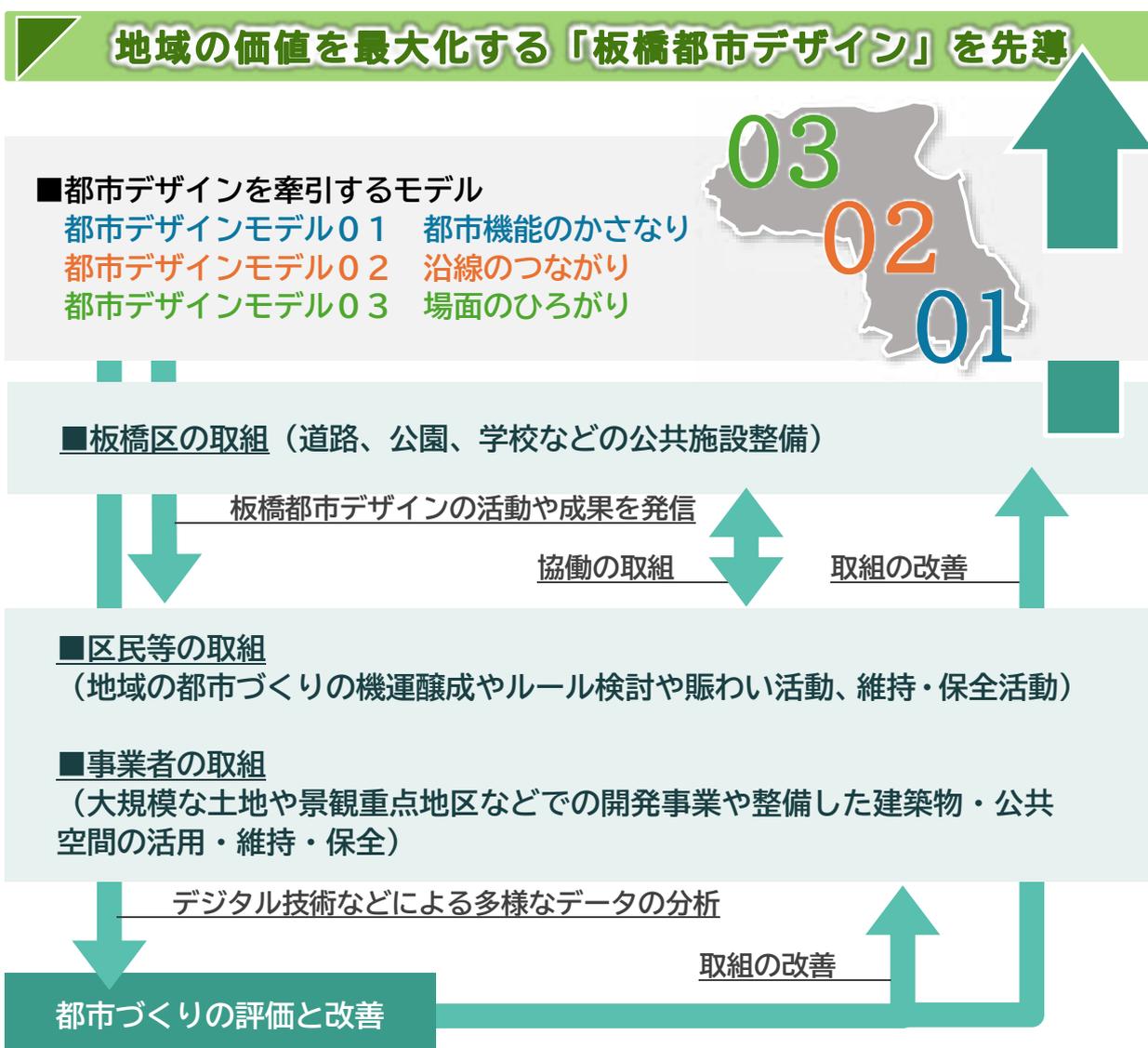
1-2 板橋都市デザインの推進方策

地域の価値を最大化する『板橋都市デザイン』を推進するため、すでに板橋区や地域で進められている取組を都市デザインモデルとして充実させていくとともに、モデルが示す特徴や活動、成果を発信し、今後の都市づくりへ波及させていきます。

都市デザインの取組を具体化することで、区民等・事業者・区などの各主体がめざすべき将来像が明確になり、未来への期待感や都市づくりへの機運醸成を図ります。

さらに、各モデルの取組から得られるデータを分析することで、板橋都市デザインによる効果を可視化し、評価と改善による持続的な都市づくりに活用していきます。

また、区が公共施設の整備などで、先導的に「都市空間」と「都市活動」の効果的な連携の具体化に取り組むことで、民間事業者だけでなく、区民や国、東京都などへ『板橋都市デザイン』の理解を促し、浸透させることをめざします。



2 都市デザインを牽引するモデル

『板橋都市デザイン』を推進する上では、将来都市構造や土地利用を踏まえ、敷地や建築物の構造・配置、景観・街並みの調和などを意識し、地域で行われる活動や人の流れ、さらには運営や維持の仕組みに至るまで、まちの魅力を育てていく総合的な視点が求められます。

この総合的な視点で、『板橋都市デザイン』を実践する区や地域による取組について、都市空間を構成する拠点（点）やネットワーク・軸（線）、土地利用（面）から、3つの都市デザインモデルを設定します。

3つのモデルでは、地域の自然・歴史・文化やくらしの積み重ねを尊重しながら、都市空間と都市活動の総合的・統一的な計画・設計（活動）・運用（維持管理）に取り組んでいます。

都市デザインモデルでの取組を充実させ、都市空間と都市活動が効果的に連携する『板橋都市デザイン』の枠組みとして、今後の全区的な都市づくりに波及させていきます。

■拠点(点)

鉄道駅、駅前広場（交通結節点）、公園、施設などの都市機能が重なり、人々が集まる場所

■ネットワーク・軸(線)

鉄道、道路、河川、緑道などの空間の連続性や人々の移動による、つながりや流れ

■土地利用(面)

住宅、商業、工業、農業などの土地の使われ方による、地域のまとまりやコミュニティ

都市デザインモデル 01 都市機能のかさなり

都市デザインモデル 02 沿線のつながり

都市デザインモデル 03 場面のひろがり



都市空間での「点」・「線」・「面」のイメージ

都市デザインモデルによる波及効果

都市デザインモデルの先導的な取組を発信し、全区的な都市づくりに波及させていきます。

- ▶ 区が先導的に取組む板橋都市デザインのモデルを示すことで、分野横断的な連携、関係機関との連携、公民連携の促進を図ります。
- ▶ モデル周辺の開発事業などが、互いに作用し、相乗効果により、地域の価値の最大化を図ります。
- ▶ 先進的な取組や、新しい都市サービスの実証実験など、そのノウハウを全区的に活用します。
- ▶ モデルの取組の効果を検証するため、デジタル技術などの積極的な活用により、様々なデータを蓄積し、全区的な取組の検討に活用していきます。

MODEL 01 都市機能のかさなり

多様な都市機能が交わる“都市の節点”

鉄道駅や商業集積地、行政・医療・文化などの公共機能が集中する都市機能中枢域では、人の移動や滞在、活動が密度高く交錯します。

このモデルでは、都市機能が単に集まるのではなく、多様な活動ができる建物と公共空間のトータルデザインによって、人々が自然に集まり、回遊し、さらなる活動と魅力を生み出します。

先導的な都市デザインの取組

板橋駅 周辺

駅前広場・再開発を中心とした駅前空間の整備と活用

板橋駅、下板橋駅、新板橋駅の3駅間では、鉄道利用や乗り換えにより多くの人々の流れが交わります。板橋駅前では、『えんのもり』をコンセプトに、新たに生まれ変わる駅前広場と2つの市街地再開発事業が「ひと中心」に活動できる空間を生み出します。居心地の良いみどり空間を創出することで、多様な交流や活動が数多く醸成され、板橋宿や板橋区史跡公園（仮称）などの出発点として、板橋の玄関口に、にぎわいと魅力があふれます。

- ▶ 「多様なひと」が混ざり合い、学び、対話する『えんのもり』の地域活動

大山駅 周辺

再開発による広場や鉄道立体化による公共空間の整備

大山駅を中心に、東西の商店街や文化会館における地域活動によって、多様な人々が交わっています。駅前広場整備事業、東武東上線連続立体交差事業、市街地再開発事業など、複数のまちづくり事業で生まれる多くの公共空間をにぎわいや憩いに活用することで、新たな活動が生まれ、集まり、魅力的でにぎわいを創出するまちへと大きく生まれ変わります。

- ▶ 公共空間を交流・賑わいの場とする地域活動（BmFプロジェクト）

加賀周辺

まちづくり協議会と開発の誘導

加賀周辺では、下屋敷から、工場・研究機関を経て、マンションや医療施設、教育施設などへ転換した歴史があります。大規模な土地利用転換では、承認まちづくり協議会である加賀まちづくり協議会により、地域主体による事業者との協議と、地区計画制度や景観条例、都市づくり推進条例を活用したルールにより、高質な都市空間と地域活動の文化が育まれています。

人が交わる公共空間が、加賀の自然、歴史、文化と調和し、良好な住環境が守り、生み出されます。

- ▶ 加賀まちづくり協議会

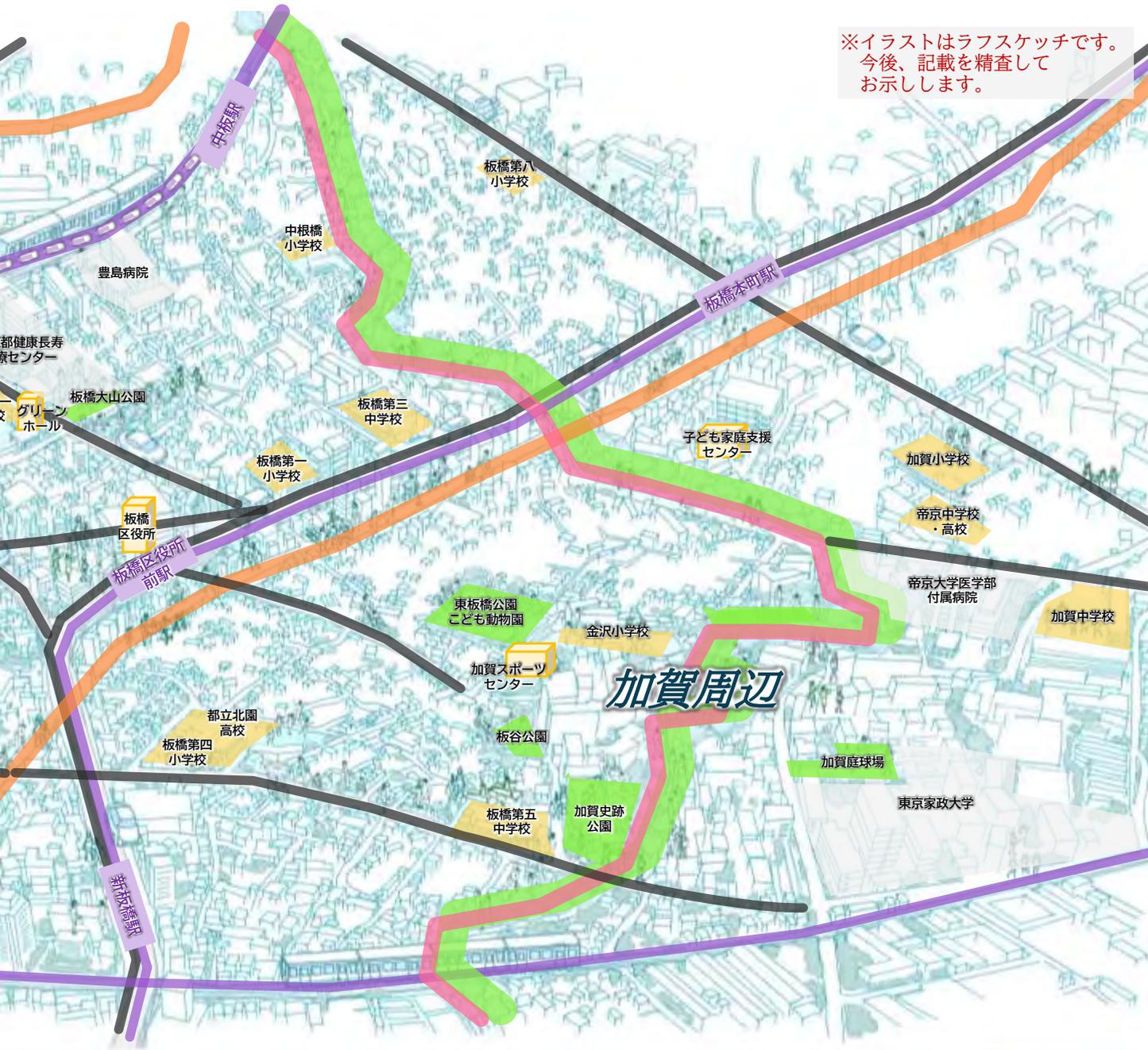


都市機能と公共空間の集積モデル「加賀周辺」

加賀周辺では、体育館・庭球場・図書館・公園といった目的地となる区立施設や教育・医療施設などが集まり、石神井川の緑道によって、回遊性が高められています。

土地利用転換によるマンション開発や公共施設の更新において、地域との協議などにより、良好な街並み景観や広場空間の創出が誘導され、自然、歴史、文化が調和する高質で魅力ある都市空間が生まれています。

魅力的な空間が集まることで、多様な人々が、『緑道を散歩する』『ベンチに座る』『本を借りる』『テニスをする』『公園で遊ぶ』『歴史を学ぶ』など、自由に都市活動を行い、集まり、重なり、持続的な魅力が生まれます。



MODEL 02 沿線のつながり

地域資源と活動をつなぐ“都市の結線”

鉄道や街道、河川、緑道などの線的な要素は、地域を通り、点と点を結び、流れを生みます。このモデルでは、沿道の街並みの統一感、公園や緑道、道路空間などのウォークラブルな空間形成、目的地の円滑な移動、公共空間でのイベントや活動の連鎖などを通じて、地域の回遊性と一体感を生み出します。

先導的な都市デザインの実践

上板橋駅 南口周辺

みどり豊かな公共空間の つながり

上板橋駅の南口から川越街道をつなぐ、新たな公共空間が生み出され、地域の流れが大きく変化します。上板橋駅南口市街地再開発事業により新たに創出されるみどり豊かな駅前広場を中心に、心地良い公共空間を官民一体で形成し、都立城北中央公園へと続く緑のつながりや商店街のにぎわいの軸を活かして、健康的で文化的なライフスタイルを送ることができる未来につながる公園都市像を確立します。

- ▶ 区民参加型の種から育てて持ち寄る活動
(かみいたねプロジェクト)

中央図書館 周辺

公園一体型図書館と 絵本文化の連鎖

板橋区平和公園周辺においては、中央図書館の移転や広場空間、歩道空間の高質化によって、多様な利用者による公園と一体となった活気あふれる空間が広がっています。ポロニーヤ絵本館の併設により、絵本を誰もが参加することができる「文化」と捉えた「絵本のまち板橋」を推進し、世界の絵本に触れながら、商店街や鉄道事業などと連携したつながりを伸ばすことで、子どもだけでなく、大人も引き込まれる絵本文化を連鎖させていきます。

- ▶ ポロニーヤ絵本館による絵本文化と創造都市の推進

波及 東武東上線沿線のまちづくり

大山駅周辺では、東武東上線の連続立体交差事業が進められていることから、立体化に伴う高架下や側道が魅力的な空間となることで、沿線のつながりや回遊性を高め、駅周辺の地域資源や魅力的な活動の発展をめざします。

また、中板橋駅、ときわ台駅、上板橋駅周辺においては、東武東上線の立体化を見据えた住民主体の沿線都市づくりを進め、魅力的な拠点形成と沿線のつながりを活かした取組を進めます。

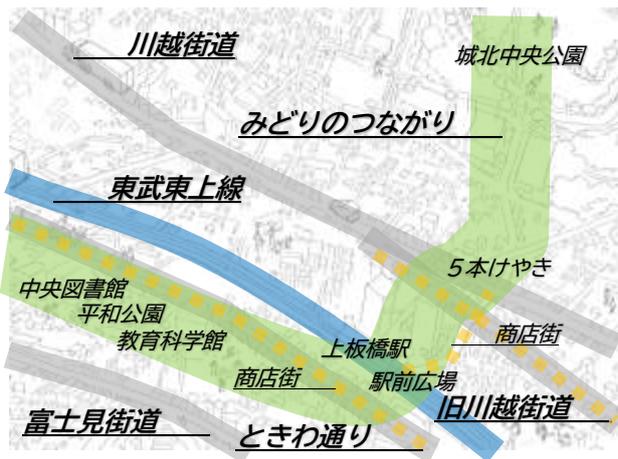


地域資源と活動のつながりモデル「上板橋駅周辺」

上板橋駅周辺では、宿場や駅を結ぶ川越街道や富士見街道、東武東上線が東西へ伸びており、南北で分かれて、商店街や住宅地が発展しています。

中央図書館のみどり空間の高質化や南口駅前広場の整備の新たなみどりによって、五本けやき、都立城北中央公園のみどりが強く結ばれるとともに、駅まち空間や商店街沿道の良好な街並み、ウォークラブルな空間、魅力的な鉄道沿道整備、次世代モビリティの活用などにより、地域資源がつながり、回遊性が生まれます。

回遊性が高まることで、『ひと駅歩く』『商店街を食べ歩く』『シェアサイクルで移動する』『公園までランニングする』などの都市活動が連鎖し、エリアを超えたつながりが波及していきます。



MODEL 03 場面のひろがり

ひろがりが混ざり合い、くらしの質と共助を育む、“都市の場面”

大規模住宅団地、河川敷、産業の集積、みどりに囲まれた公共空間など、成熟したまちには、地域の暮らしと歴史がにじむ多様な“場面”があります。

このモデルでは、都市空間のゆとりやみどりを活かして、それぞれの“場面”が融合することで、地域の関係性を深め、支え合い、活動が生まれる土壌を育むことで、次世代へ継承していきます。

先導的な都市デザインの実践

高島平周辺

ゆとりある公共空間と 地域活動の融合

高島平駅を中心に南側に広がる高島平団地周辺では、ゆとりある公共空間、高島平緑地や都立赤塚公園の成熟したみどり空間において、多様な人々の活動が広がり、民・学・公が協働し、都市再生を進めています。

選ばれるまちへと成長するために、職住遊が融合したミクスْتُユース(※)への転換、日常や水害時などに活用できるデッキネットワーク、交通結節機能の強化などが地域に広がり、高架下や高島平緑地などの広場空間とともに、多様な世代の交流とにぎわいを創出することで、持続可能な都市へと転換していきます。

(※) 商業施設、オフィス、住宅、公共施設など、複数の異なる用途を持つ施設や場所が一体化していること。

- ▶ 高島平 UDCTac
- ▶ 地域内外の子育て世帯と地域の多様なつながりづくり (#平暮らしキャラバン)

荒川河川敷 周辺

河川空間とまち空間と防災 の融合

荒川河川敷は、野球場やサッカー場などの運動施設や生物生態園などの自然環境が充実し、花火大会などの大規模イベントなどが行われるとともに、災害時には、広域避難場所や援助物資の輸送拠点としての側面を併せ持ちます。

この広大な河川空間において、屋外体験やイベントなど充実したコンテンツを創出し、河川空間の利便性を向上させることにより、河川空間とまち空間を多様な人々が滞留、回遊し、にぎわいが生み出されます。

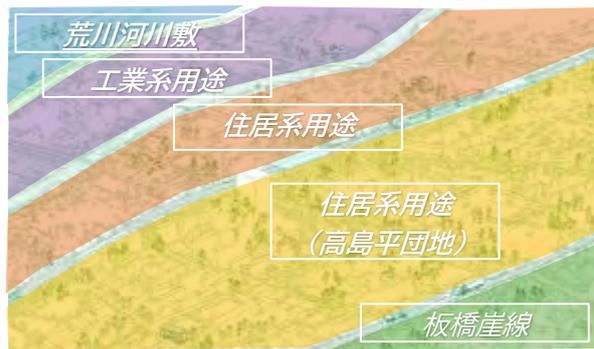
また、板橋区のかわまちづくりの特徴である防災機能の充実によって、河川敷を軸としたエリアの安心安全と魅力が融合することで、区民に愛され、誇りとなる水辺空間の形成をめざします。

- ▶ 板橋区かわまちづくり基本構想 (ITTA KAWAMCHI PROJECT)
- ▶ 新河岸陸上競技場と荒川堤防の天端をつなぐ連絡通路整備



地域のひろがりと多様な公共空間活用モデル「新河岸・高島平周辺」

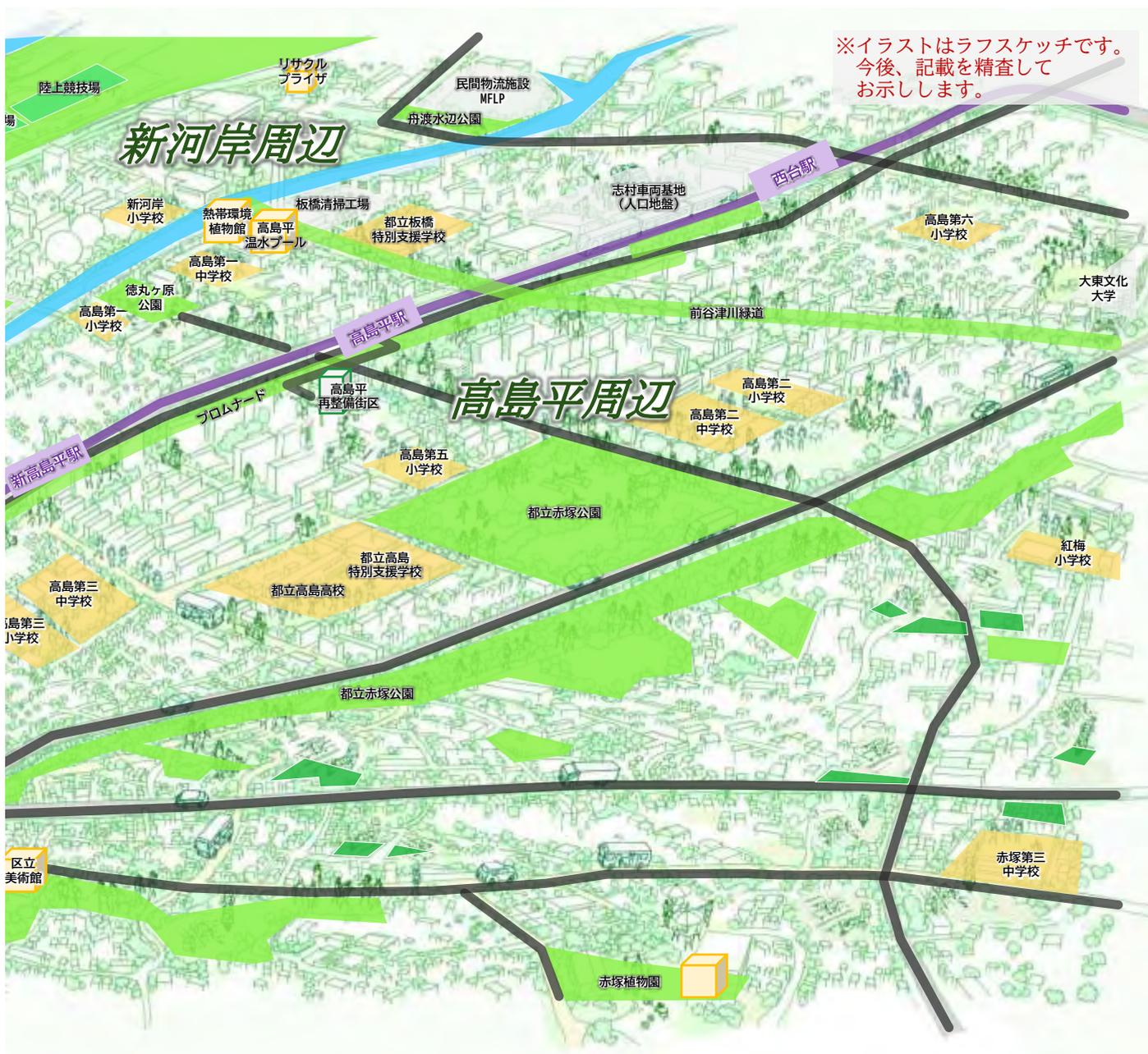
新河岸・高島平周辺では、計画的に河川や鉄道、道路、緑道で区画され、荒川河川敷、工業系用途、住居系用途、板橋崖線が带状に広がり、都市が育まれてきました。



高島平団地施設や公共施設の更新、デッキ整備などの都市再生や荒川河川敷の魅力的な空間整備による新たな価値創出の取組によって、これまで面的なまとまりで留まっていた地域の活動や営みに横断的な流れが生まれ、『広場でマルシェを開催する』『スタンプラリーをする』『工場を見学する』『運動後に夕食を食べる』など、多様な人々のライフスタイルやワークスタイルが混ざり合います。

日常における人々のつながりが、災害時の支え合いになるとともに、多様な地域活動に発展し、交流が広がることで、安心安全にもつながっていきます。

※イラストはラフスケッチです。今後、記載を精査してお示しします。



3 協働の都市づくり推進に向けた基本方針

3-1 板橋区の実践

(1) 都市づくりの推進に必要な調査及び計画の立案と計画的な都市づくり

➤ (都市経営の視点にたった政策立案)

都市経営の視点に立ち、戦略的に都市のイメージを高めることで、選ばれるまちをめざすとともに、板橋都市デザインによる施策の立案を行います。

➤ (公共施設ファシリティマネジメント)

将来需要を見据えた用途転用や集約・複合化、適正配置などによる施設の質の充実と新しいニーズに対応した魅力ある公共施設の再構築を進めます。また、老朽化したインフラ施設や区施設などの計画的な整備や将来需要を見通したコストの最適化に取り組みます。

(2) 多様な主体との協働のまちづくりと段階的な取組への支援

➤ (段階に応じた多様な主体への支援)

区民・事業者などの多様な主体が、身近な地区単位の課題の共有や都市づくりの実現に至る手法の検討などの主体的な活動の段階に応じた支援を行います。

また、専門家・事業者などの知見・技術を活かしたエリアマネジメント組織（アーバンデザインセンター、パークマネジメントなど）の構築を促進し、活動を支援します。

➤ (まちづくり協議会の認定・支援)

まちづくり協議会の認定や取組の支援、都市づくりの活動団体同士の情報共有などにより、区民発意によるまちの課題解決への取組やテーマ別のまちづくり活動を促進します。

(3) 事業者との協働のまちづくり

➤ (大規模土地への周知)

都市づくり推進条例に基づく土地取引及び土地利用の届出対象者に対し、都市づくりビジョンの各方針や都市デザインモデルの取組など、必要な情報を伝達し、将来像の実現や区政課題解決に向けた理解と協力を求めます。また、必要に応じて、計画段階から助言を行うとともに、都市づくり関係制度に基づき、協議や指導を行います。

➤ (公共空間活用)

公開空地などの公共空間を創出する場合は、その公共空間における区民や事業者主体の持続的な魅力創出活動を促進するため、活用のための手続きなどを支援します。

(4) 都市づくりの情報発信、機運の醸成

➤ (都市づくりの情報発信)

区民や板橋区に関わる人々が、住みたい、働きたい、訪れたいと感じ、企業が板橋区で事業展開したい、投資したいと検討する都市づくりの情報発信に努め、都市づくりへの区民等の参加の機会を増やします。

➤ (子ども・若者などの人材育成)

子どもたちや学生(若者)などへ都市づくりに関する情報提供を行い、身近なまちについての学びや実践の場の提供を行うなど、板橋区の愛着と誇りを育み、将来の都市づくりを担う人材を育成します。

(5) 関係機関との連携、組織横断的な体制の推進

➤ (関係機関との連携)

鉄道立体化や広域的な幹線道路ネットワークの形成、荒川の流域治水など、広域的な課題解決のため、国、東京都、近隣区市などの周辺自治体と連携するとともに、鉄道事業者、バス事業者、都市再生機構などの都市づくりの関係機関と連絡調整を行います。

➤ (組織横断的な体制づくり)

組織横断的な都市づくりを効果的かつ円滑に進めるため、連絡調整会議を設けるなど、調査、計画立案、事業実施などの各段階において協議・調整を図ります。

(6) 専門家や大学などの研究・教育機関との連携と人材育成

➤ (専門家からの意見と職員育成)

専門知識を有した板橋区都市づくり専門家会議の意見や知見を得ながら、都市計画制度の活用や都市づくり事業を推進するとともに、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。

➤ (大学などの研究機関との連携)

都市づくりの推進、評価、改善に協力を得るため、大学などの研究・教育機関との交流を図り、連携・協力体制を構築し、板橋区での研究活動を促進します。

(7) 都市づくり推進条例と関係制度の運用・組織体制の継続的な改善

➤ (推進条例の見直しと体制検討)

板橋区都市づくり推進条例などの都市づくり関係制度の効果的な活用を検討し、東京都都市開発諸制度などを踏まえた制度の見直しを進めるとともに、都市づくり関係制度の相互連携や効果的な運用に向けた組織体制を構築します。

➤ (都市計画の見直し)

用途地域及び板橋区が定める都市計画(地区計画・高度地区など)とその関連規制について、国や東京都の動向、地域の機運などを捉え、必要な調査・検討を行うとともに、都市計画審議会などの意見を聞きながら、必要に応じた見直しを行います。

➤ (準ずる地区)

社会情勢の変化や新たな都市づくりの機運醸成などが認められる際は、都市づくりの方針などとの整合性を図りながら、必要な見直しなどを行います。

➤ (都市づくり関係制度の制度検討)

都市づくり関係制度の効果的な運用にあたり、以下の制度整備を検討します。

① 都市空間の整備に関する協議

▶都市空間の配置などの誘導制度（板橋区都市づくり推進条例による要望）

大規模土地の開発に際し、都市デザインの考え方を踏まえて、地域の資源や特性、周辺との関係性を考慮した適切な配置計画を誘導します。

また、建築物の配置や形態、広場空間の配置や周辺の公共空間との連携、歩行者の動線計画、モビリティハブなどその他施設の配置、建築物の用途の複合化や多機能化などについて、多様な主体へのアプローチや建築関連制度との効果的な連携を図ります。

▶建築物や公共空間の景観・機能の誘導制度（建築関連制度による協議）

大規模土地の開発に際しては、関係制度により、建築物の意匠や舗装材・照明・植栽などの外構や公共空間、環境配慮、防災機能、ユニバーサルデザインなどについて、板橋区都市づくり推進条例と連携し、板橋都市デザインの考え方を踏まえた施設計画を誘導します。

② 都市活動における公共空間の活用

▶公開空地の利活用

市街地再開発事業などの都市計画制度を用いた広場・空地などの公開空地においては、地域価値向上活動を促進するため、広場空間を占有するためのルールや維持管理手法を検討しながら、持続的な活動ができる空間活用の制度を整備していきます。

▶道路や公園などの公共空間の利活用

道路や公園などの公共空間などにおいては、居心地がよく歩きたくなる空間創出のため、道路法による歩行者利便増進道路や都市再生特別措置法による滞在快適性等向上区域などの特例制度の活用や占有許可制度と都市活動との連携、公園整備における P-PFI 制度活用により、官民連携による都市活動の取組の活性化を図ります。

▶公共空間を利活用する組織体制の構築

道路や公園などの公共空間を活用するにあたり、都市活動の機運醸成や課題解決を図るためにも、社会実験などの短期的な活用を行える環境整備を図ります。また、都市再生推進法人などのエリアマネジメント組織による持続的な維持管理の仕組みづくりなどを取り組むことで、自主的な都市活動の醸成を図ります。

3-2 区民等の取組と協働の推進（都市づくりの行動イメージ）

（1）地域主体の都市づくりへのきっかけ

個人の気づき

- ▶ 身近な行動範囲から、地域固有の魅力・資源の保全・継承、課題解決、新たな魅力創造とその取組のあり方を考えます。

意見交換

- ▶ 日ごろからまちや都市づくりに関する情報に触れ、地域の魅力や課題に対する“気づき”をきっかけにして、住民同士、事業者、板橋区などによる情報交換・意見交換の場に参加します。

（2）まちを知り、デザインする機運の醸成

集まり・検討

- ▶ 多様な主体の参画のもと、地域の将来像を考えて共有します。新しい土地利用や都市開発など、地域の様相が大きく変化することが想定される場合は、早い段階からまちづくりのあり方について意見交換を進めます。

情報発信

- ▶ 地域の将来像に理解し、活動する協力者を増やすための情報発信を行いながら、地域主体の運用を見据えた組織体制の充実やまちづくりの将来像の実現に向けた活動を開始します。

（3）多様な主体が連携した活動の推進

組織化・計画策定

- ▶ 検討の機運・熟度が高まった段階で、まちづくり協議会を設立し、板橋区へ届出ます。検討の熟度に応じて、まちづくり憲章、地区ガイドライン、地区計画などの誘導手法を区と協議します。

運用・維持管理

- ▶ 地域主体の都市活動を持続的に進めるための体制や運用方法を構築し、実践します。

多様な主体との連携

- ▶ 土地所有者や開発事業者も交えた意見交換や協議の場を設け、建築・開発のルール（制限）だけでなく、建築・開発を契機として新たな地域の魅力創造を進めるような活動を連携して行えるような協働の関係性を築いていきます。

活動の発展

- ▶ 多様な人材・組織や事業者・専門家、学生（若者）などを巻き込みながら、産学公民連携による魅力あるまちづくりを展開します。

3-3 事業者の取組と協働の推進（都市づくりの行動イメージ）

（1）社会貢献・地域貢献の取組

地域の把握

- ▶ 開発事業を行う場合、都市計画や開発に係る条例や要綱の情報収集だけではなく、板橋都市デザインを理解し、地域の特徴を把握するとともに、エリア別の都市づくり方針などを確認します。

区政などへの貢献

- ▶ 都市づくり推進条例で定める大規模土地の開発事業においては、地域への影響とその対応策、考え得る貢献を積極的に盛り込み、地域における良好な環境及び地域の魅力維持・向上のための構想・計画作成に努めます。また、区政課題の解決について、区からの求めに協力します。

（2）開発事業の計画と地域への発信

計画協議

- ▶ 開発事業の構想・計画がまとまる前の段階から、板橋区や地域住民（まちづくり協議会など）とコミュニケーションをとり、地域への配慮事項や求められている社会貢献などを把握します。地域から懸念が示された場合は、真摯に受け止め、対応策を講じます。

説明・周知

- ▶ 良好な住環境や地域価値の維持・向上に資する開発計画であることについて板橋区及びまちづくり協議会、近隣の区民等に丁寧かつ十分な説明に努めます。

（3）開発事業と地域における継続的な活動

公共空間の活用

- ▶ 開発事業をきっかけに、事業区域だけでなく、周辺のまちの魅力・価値が向上するよう、区民等や多様な人材・組織、事業者・専門家、学生（若者）などを巻き込みながら、産学公民連携による継続的な都市づくり活動やその協力を努めます。

維持管理

- ▶ 開発事業における建築物・工作物や公共空間については、計画的な修繕計画や維持保全計画を作成し、適切な運用管理体制を確保することで、適切な維持・管理を行います。

4 都市づくりの評価と改善

第2章で示した人口動態において、今後、中長期的に区人口が増加から人口減少に転換していくことを踏まえ、都市づくりの評価と改善を行い、持続可能な都市経営を推進していきます。

都市づくりの評価においては、社会情勢やニーズの変化を踏まえながら、定量的、継続的な調査・観測が必要です。そのため、デジタル技術の革新を見据えつつ、多様なデータが取得できる環境を整え、効果的な都市の評価方法を取り入れながら、次世代の都市づくりに向けた基礎を築き上げていきます。

〔図〕
まちづくり DX

(1) 都市づくりの評価

- ▶ ・都市づくりビジョンの計画期間は、令和8（2026）年度から概ね10年後を想定した基本構想改定までとすることから、中間年である概ね5年後に中間評価を行います。
- ▶ ・都市づくりビジョンに基づく取組については、分野別の都市づくりと都市づくりを牽引するモデルの指標を設定し、評価を行います。

〔図〕
都市づくりの評価スケジュール

(2) 分野別都市づくりの方針ごとの都市づくりの評価

- ▶ 板橋区基本計画に基づく指標、区民意識意向調査結果などから、5つの分野（都市デザイン／グリーンインフラ／道路・交通／住環境・くらし／安心安全）で都市づくりを評価します。

〔表〕
分野別の施策指標・基準値・目標値（R18(2036)）
（指標・目標値検討中）

(3) 都市デザインモデルの評価

- ▶ 都市デザインモデルの取組では、デジタル技術を活用した地域のデータ取得を活用することによって、まちづくり事業の目標に対応した適切な指標により、事業の効果や地域の変化を把握することで、都市づくりを評価します。

〔表〕
先導的取組別の施策指標・基準値・目標値（R18(2036)）
（指標・目標値検討中）

資料編

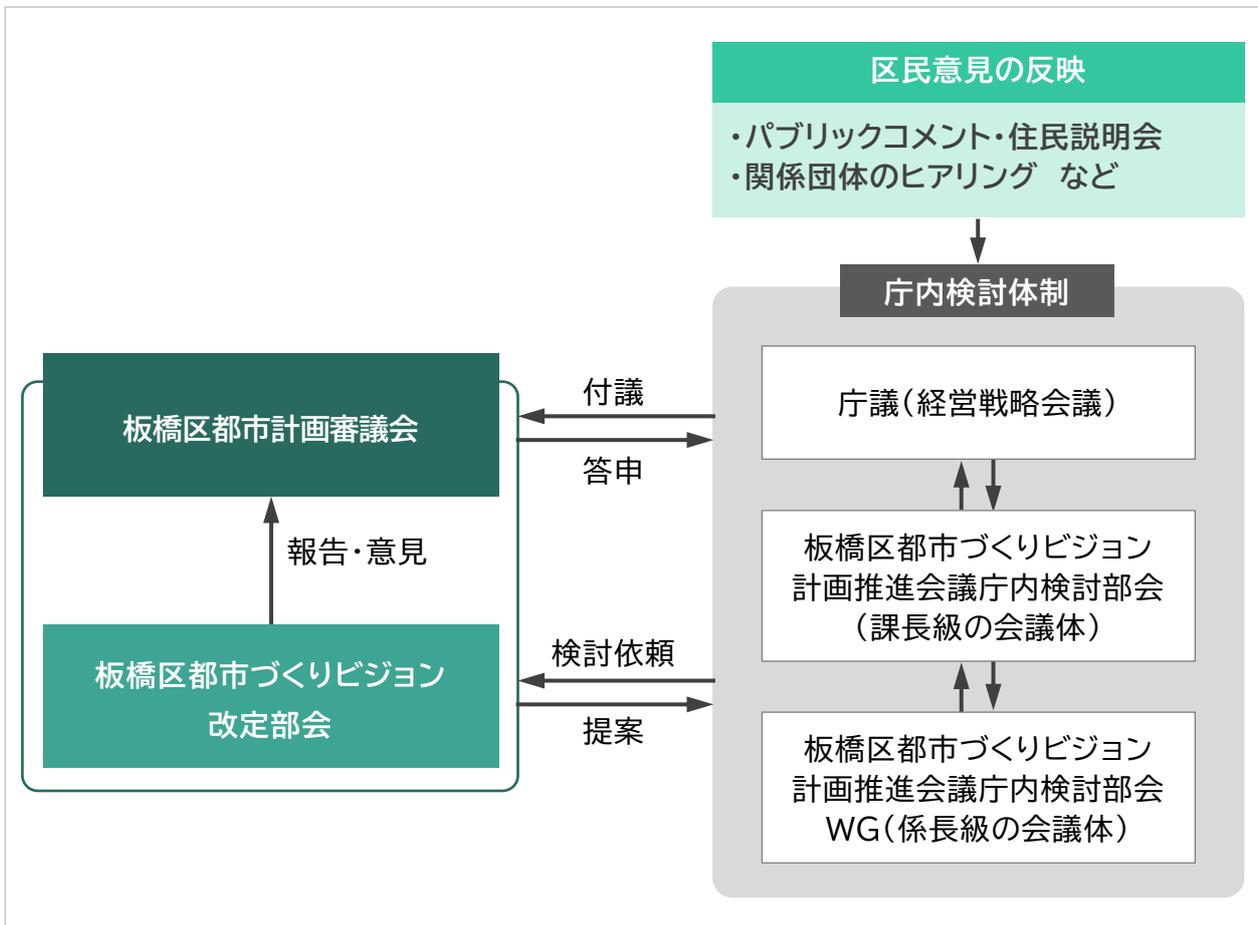
シンボル掲載予定

1 都市づくりビジョン改定の検討体制・経緯

1-1 都市づくりビジョン改定の検討体制

以下の体制のもと、改定の検討を行いました。

| 組織名 | 構成 | 役割 | 位置づけ |
|------------------------|--------------------------------|--|-------------------------|
| 板橋区都市づくりビジョン改定部会 | 板橋区都市計画審議会委員 板橋区都市計画審議会専門委員 | 板橋区都市計画審議会の下部組織で、板橋区都市づくりビジョンの改定にあたり、都市計画等の専門的な知見から調査審議を行い、その経過及び結果を板橋区都市計画審議会に報告する。 | 東京都板橋区都市計画審議会条例第2条及び第8条 |
| 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議 | 都市整備部長 関係所管課長 | 都市づくりビジョンの改定にあたり、関係部署が連携し、庁内横断的な取組を効果的、かつ円滑に推進するための調査・検討を行う。 | 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議設置要綱 |
| 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議担当者会 | 都市計画課長 関係所管係長 | 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議の下部組織で、実務レベルの調査・調整を行う。 | 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議設置要綱 |



1-2 板橋区都市づくりビジョン改定部会

(1) 東京都板橋区都市計画審議会 条例及び規則 (抜粋)

1) 東京都板橋区都市計画審議会条例

(部会)

第8条 審議会は、特定の事項を調査審議させるため必要があるときは、部会を置くことができる。

2) 東京都板橋区都市計画審議会条例施行規則

(部会)

第6条 条例第8条に規定する部会は、審議会の会長が指名する委員、臨時委員及び専門委員をもって組織する。

(部会長)

第7条 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選により、これを定める。

2 部会長は、部会を招集し、部会の事務を掌理し、並びに部会の調査審議の経過及び結果を審議会に報告する。

3 部会長に事故があるときは、部会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(2) 委員名簿

令和6(2024)・令和7(2025)年度

東京都板橋区都市計画審議会板橋区都市づくりビジョン改定部会

| 氏名 | 所属 | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|
| 大沢 昌玄 | 日本大学 理工学部 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会 専門委員 |
| 坂井 文 | 東京都市大学 都市生活学部 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会委員 |
| 佐藤 伸朗 | ㈱建設資源広域利用センター 代表取締役社長 元東京都技監 | 東京都板橋区都市計画審議会委員 |
| ◎ 中井 検裕 | 東京工業大学 名誉教授 | 東京都板橋区都市計画審議会 専門委員 |
| 藤井 さやか | 筑波大学 システム情報系 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会委員 |
| 村上 正浩 | 工学院大学 建築学部 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会 専門委員 |
| 村山 顕人 | 東京大学大学院 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会 専門委員 |
| ○ 森本 章倫 | 早稲田大学 創造理工学部 教授 | 東京都板橋区都市計画審議会委員 |

(名簿は氏名の五十音順)
(◎：部会長、○：部会長代理)

1-3 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議庁内検討部会

(1) 板橋区都市づくりビジョン計画推進会議庁内検討部会設置要領

(令和5年11月2日 都市整備部長決定)

(目的)

第1条 この要領は、板橋区都市づくりビジョン計画推進会議設置要綱(以下、「要綱」という。)
第3条第5項に基づき、都市計画法(昭和43年法律第100号)第18条の2第1項により策定した、板橋区都市づくりビジョン(平成30年3月16日策定。以下「都市づくりビジョン」という。)の改定を検討するに当たり、関係部署が連携し、庁内横断的な取組を効果的、かつ、円滑に進めることを目的とした板橋区都市づくりビジョン計画推進会議庁内検討部会(以下「庁内検討部会」という。)の設置に関し必要な事項を定める。

(所掌)

第2条 庁内検討部会は、次の事項について検討を行う。

- (1) 都市づくりビジョンの改定の検討
- (2) その他、庁内検討部会が目的を達成するために必要な事項

(組織)

第3条 庁内検討部会は、別表に定める職員で構成する。なお、任期は都市づくりビジョンの改定までとする。(令和8年3月予定)

2 会長は、都市整備部長の職にある者を充てるものとし、その職務は次に掲げるとおりとする。

- (1) 会長は、庁内検討部会を招集するとともに主宰する。
- (2) 会長は、必要と認めたときは、別表に定める職員の他に関係職員を出席させ、意見を聴くことができる。

3 会長が欠けたとき又は事故があるときは、副会長が会長の職務を行う。

4 副会長は、都市計画課長の職にある者を充てる。

5 庁内検討部会の運営に当たり、実務レベルの調整を行う下部組織として、要綱第3条第6項に基づくWG(ワーキンググループ)を設置し、その構成は別表に定める職員が指定する係長級の職にある者を充てる。

(事務局)

第4条 庁内検討部会の事務局は、都市整備部都市計画課に置く。

(その他)

第5条 この要領に定めるもののほか、庁内検討部会の運営に関し必要な事項については、会長が別に定める。

付 則

この要領は、決定日から施行する。

(別 表)

| | | |
|-----|----------|-----------------|
| 会長 | 都市整備部長 | |
| 副会長 | 都市整備部 | 都市計画課長 |
| | 都市整備部 | 建築指導課長 |
| | 都市整備部 | 建築安全課長 |
| | 都市整備部 | 住宅政策課長 |
| | まちづくり推進室 | まちづくり調整課長 |
| | まちづくり推進室 | 地区整備課長 |
| | まちづくり推進室 | 鉄道立体化推進課長 |
| | まちづくり推進室 | 高島平まちづくり推進課長 |
| | 政策経営部 | 政策企画課長 |
| | 政策経営部 | 施設経営課長 |
| | 総務部 | 総務課長 |
| | 危機管理部 | 防災危機管理課長 |
| | 区民文化部 | 地域振興課長 |
| | 産業経済部 | 産業振興課長 |
| | 産業経済部 | くらしと観光課長 |
| | 産業経済部 | 赤塚支所長 |
| | 健康生きがい部 | 長寿社会推進課長 |
| | 健康生きがい部 | おとしより保健福祉センター所長 |
| | 福祉部 | 障がい政策課長 |
| | 子ども家庭部 | 子ども政策課長 |
| | 資源環境部 | 環境政策課長 |
| | 土木部 | 土木計画・交通安全課長 |
| | 土木部 | 管理課長 |
| | 土木部 | 工事設計課長 |
| | 土木部 | みどりと公園課長 |
| | 土木部 | かわまちづくり計画担当課長 |
| | 教育委員会事務局 | 新しい学校づくり課長 |
| | 教育委員会事務局 | 生涯学習課長 |
| | 教育委員会事務局 | 史跡公園担当課長 |

1-4 板橋区都市づくりビジョン改定の経緯

改定にあたり、以下の各種会議、パブリックコメント・住民説明会などで広く意見を伺いながら策定しました。

| | 庁内検討部会 (課長級) | 都市づくりビジョン 改定部会 | 庁議 (経営戦略会議) | 区議会 (都市建設委員会) | 都市計画 審議会 | 策定 工程 | |
|---|--|----------------------|----------------|------------------|-------------|----------|------|
| 令和5 (2023)年度 | 8月9日(水)～9月4日(月) 板橋区都市づくりビジョンに関するアンケート調査 | | | | | | 改定方針 |
| | 11月30日(木) | | 1月23日(火) | | | | |
| | | | | 2月16日(金) | | | |
| | | | | | 3月26日(火) | | |
| 令和6 (2024)年度 | | 5月27日(月) 5月31日(金) | | | | 骨子案 | |
| | 7月18日(木) | | | | | | |
| | | 8月6日(火) | | | | | |
| | | | 9月3日(火) | | | | |
| | 9月28日(土)～10月30日(水) パブリックコメント・住民説明会(8エリア別に8回) | | | | | | |
| | | | | | 11月12日(火) | | |
| | | 10月29日(火) | | | | | |
| 令和7 (2025)年度 | 12月6日(金) | | | | | 素案 | |
| | | 12月20日(金) | | | | | |
| | | | 1月14日(火) | | | | |
| | | | | | 1月27日(月) | | |
| | | | | 2月17日(月) | | | |
| | | 3月7日(金) | | | | | |
| | | 5月27日(火) | | | | | |
| 令和7 (2025)年度 | 7月8日(火) | | | | | 案 | |
| | | 7月15日(火) | | | | | |
| | | 9月30日(火) | | | | | |
| | | | 10月21日(火) | | | | |
| | | | | | 10月29日(水) | | |
| | | | | 11月6日(木) | | | |
| 11月8日(土)～11月28日(木) パブリックコメント・住民説明会(8エリア別に12回) | | | | | | 最終案 | |
| 12月上旬 | | | | | | | |
| | 12月中旬 | | | | | | |
| | | 1月中旬 | | | | | |
| | | | 2月下旬 | | | | |
| | | | | 3月下旬 | | | |

2 板橋区都市づくりビジョン（第3次）の評価

平成30（2018）年3月に策定した板橋区都市づくりビジョンでは、都市生活の変化を確認しながら望ましい都市生活の姿の達成状況を評価するため、6つのテーマ別の都市づくりの方向性における指標を設定していました。

この指標を用い、13の指標のうち、令和5（2023）年度時点で評価可能な12の指標を評価しました。

全体としてみると、8割以上の指標が「順調」または「概ね順調」となっており、令和7（2025）年度の目標値へ向けて、概ね順調に推進しています。

○6つのテーマ別の都市づくりの方向性

| | |
|---|---|
| 共通テーマ 協働とマネジメントが進んだまち <ul style="list-style-type: none"> ・民・学・公の連携推進 ・区民ネットワークの形成 ・計画的な公共施設の更新 | テーマ③ ものづくり産業の力を活かして 育てるまち <ul style="list-style-type: none"> ・新産業の創出 ・工場の操業環境の維持・充実 ・住環境・操業環境の調和 ・産業観光によるにぎわい・交流 |
| テーマ① 駅を中心とした利便性の高いまち <ul style="list-style-type: none"> ・移動の利便性向上 ・拠点の形成 ・交通ネットワークの形成 ・商店街の活性化 | テーマ④ 地域の個性を生かした環境・文化を 創造するまち <ul style="list-style-type: none"> ・地域資源を活用した体験・交流 ・板橋らしい景観・街並みの形成 ・農を楽しむ機会の創出 ・観光客との交流の活性化 |
| 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ライフステージに応じた住替え・定住 ・子育て環境の充実 ・健康づくりの場の充実 ・地域包括ケアシステムの構築 | テーマ⑤ 甚大な災害にも強いまち <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の避難体制の整備 ・災害対応力の高いまち ・災害に強い建築物・都市基盤 ・共助が実践される体制づくり |

○評価評語

板橋区行政評価の評価評語を参照し、以下の4段階で指標を評価しています。

| | |
|------|----------------------------------|
| 順調 | 計画通りに進捗しており、目標達成が見込める状態 |
| 概ね順調 | 進捗状況に課題はあるが、事業の継続により目標達成が見込まれる状態 |
| 停滞 | 目標に対してあまり進展していない状態 |
| 達成 | 計画より早く進捗し、目標を達成した状態 |

| | 施策指標 | 基準値 | 進捗 R5年度 | 目標値 R7年度 | 進捗 状況 |
|-----------|--|--------------------------------|---|--|------------------|
| 共通 テーマ | 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 ^{1,2} | 13.5% | 17.3% (R3年度) | ↗ | 順調 (※1) |
| | まちづくり協議会による活動事例 ・協議件数 ⁴ | 109件 | 55件 (R4年度) | ↗ | 停滞 |
| テーマ ① | 電車やバスが便利に 利用できる と感じる区民の割合 ^{1,2} | 78.6% | 68.2% (R3年度) | 80% | 順調 (※1) |
| | 区の顔、地域の顔となる駅前と 感じられる割合 ³ | 35% | 31.97% (R5年度) | ↗ | 概ね 順調 |
| テーマ ② | 20歳代・30歳代の定住意向 ² | 20歳代 66.1% 30歳代 74.3% | 20歳代 73.8% 30歳代 81.6% (R5年度) | ↗ | 順調 |
| | 最低居住面積水準未達の住宅に 住む世帯の割合 ¹ | 17.5% | 14.5% (H30年度) | 16% | 順調 (達成) |
| テーマ ③ | 直近5年間の区内産業の新規立地数 ⁴ | 172件 | 152件 (R元年度) | ↗ | 停滞 |
| | 操業環境が良いと感じられる割合 ³ | 70% | 81.81% (R元年度) | ↗ | 順調 |
| テーマ ④ | 建築物等がまちなみに調和して 美しいと感じられる割合 ³ | 35% | 57.48% (R5年度) | ↗ | 順調 |
| | 住まいの周りの緑についての 満足度 ⁴ | 35% | — | 40% | 未評価 |
| テーマ ⑤ | 耐震化率 ¹ | 耐震化率 : 84.1% | 木造住宅 84.4% マンション 88.5% (R4年度) | 耐震化率 : 95% 耐震性 不足住宅 おおむね 解消(※2) | 概ね 順調 (※1) |
| | 不燃化率 ¹ | 不燃化率 : 63.9% | 不燃化率 67.5% 不燃領域率 65.5% (R4年度) | 不燃化率 : 70% | 概ね 順調 (※1) |
| | 危険な老朽建築物等を解消した割 合 ¹ | 0.48% (1件) | 94.2% (195件) (R4年度) | 100%(207 件) | 概ね 順調 (※1) |

※1 「令和5年度板橋区行政評価」の進捗状況を引用。

※2 令和4年3月策定の耐震促進計画にて目標値を変更。

1 板橋区基本計画2025の指標を引用したもの。

2 区民意識意向調査の結果を指標として設定したもの。

3 都市づくりビジョン独自のアンケートの結果を指標として設定したもの。

4 統計調査の結果を指標として設定したもの。

3 板橋区都市づくり推進条例の概要

区では、「板橋区都市づくりビジョン（都市計画の基本的な方針）」の実現に寄与することを目的とし、区民・事業者・区が連携した協働の都市づくりを推進する制度として、令和2（2020）年10月に「東京都板橋区都市づくり推進条例」を制定し、令和3（2021）年4月から施行しています。

条例の目的【条例1条】

「板橋区都市づくりビジョン（都市計画の基本的な方針）」の実現に寄与することを目的として、区民・事業者・区が連携した協働の都市づくりを推進するため条例を制定する。

区民発意による都市づくりの促進に係る制度【条例12条～30条】

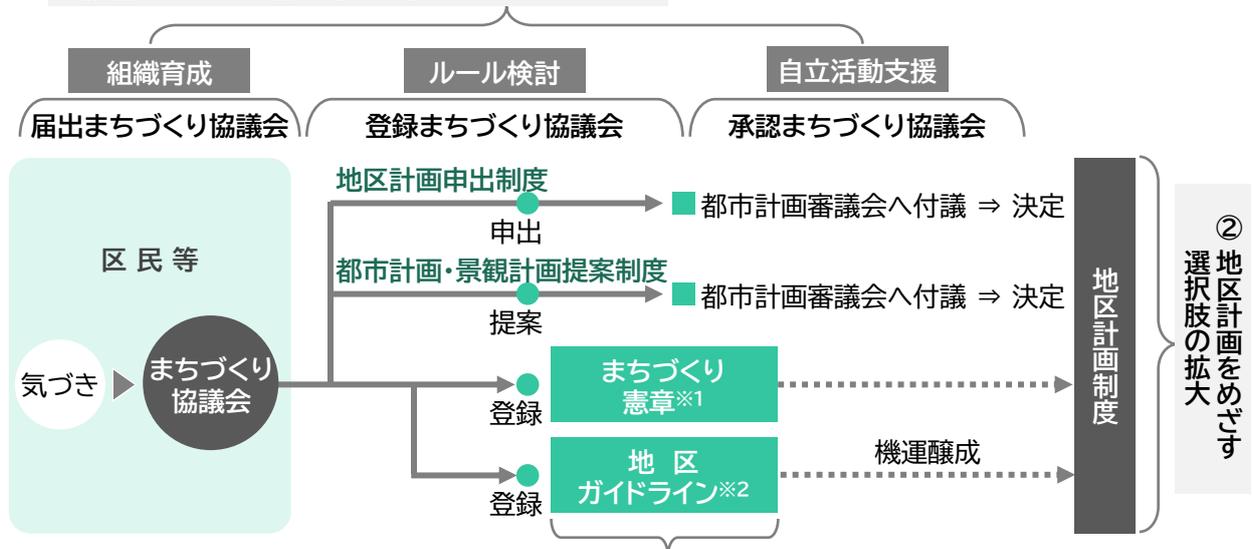
1 地区計画制度を活用した都市づくり

区民が思うまちの課題を解決するために、区民に寄り添ったきめ細かな都市づくりが求められている。このようなことから、区民が考えている都市計画に関する事柄の「まちの課題」を解決するために、地区計画を提案できる制度を充実した。

2 区民発意の都市づくりを促進するための制度

- ① 地区計画制度の活用をめざすまちづくり協議会の支援
- ② 区民発意による都市づくり手続きの整序化

- ① 地区計画制度の活用をめざすまちづくり協議会の段階分け及び支援の対応 等
 - ※1:地域の都市づくりの目標及び方針を定めるもの
 - ※2:地域の都市づくりの自主的な取決めを定めるもの

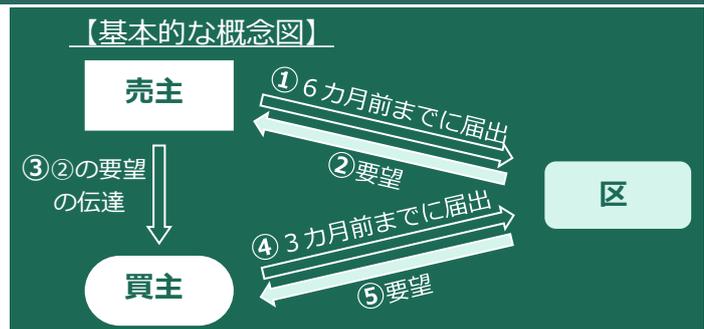


② 都市づくりのルール(地区ガイドライン・まちづくり憲章)の登録

大規模土地取引行為等の届出に係る制度【条例31～39条】

大規模な土地の土地利用転換による、公共需要の変化や周辺環境への影響に対応するための制度

- 大規模土地取引等に対する土地所有者からの事前届出の実施
- 土地利用転換に係る土地所有者と区の協議機会の確保
- 近接する工場や作業所等の操業環境に配慮するための取組の実施



売主の手続き

①大規模土地取引行為の届出【条例31条】

〈対象〉敷地面積2,000㎡以上の土地取引を予定する者

②区から土地利用に対する要望【条例32条】

〈対象〉敷地面積5,000㎡以上の土地取引・延べ面積10,000㎡以上の建築が見込まれる土地の土地取引

③売主から買主への要望の伝達【条例32条】

買主の手続き

④大規模土地利用構想の届出【条例33条】

〈対象〉敷地面積5,000㎡以上の開発を予定・延べ面積10,000㎡以上が見込まれる建築物の建築を予定

⑤区から土地利用構想に対する要望・調整

【条例34条】

〈対象〉大規模土地利用構想届出者

その他の条例に定める事項

都市づくりの基本理念【条例3条】

- (1)都市づくりは、「板橋区都市づくりビジョン」等を踏まえたものとする。
- (2)区をより良いまちとするため、区民等、事業者及び区がそれぞれの役割を認識し、協働で都市づくりに取り組む。

区民等の役割、事業者・区の責務【条例4～6条】

区民等の役割

- ▶都市づくりの基本理念を理解し、その実現に向けて協力するよう努める。
- ▶地域における良好な環境や地域の価値の維持・向上に努める。

事業者の責務

- ▶都市づくりの基本理念に基づき、積極的に社会貢献を果たすように努め、区の都市づくりの施策に協力する。
- ▶開発事業が地域に与える影響に配慮し、近隣の関係区民への十分な説明を行い、理解を得るよう努める。
- ▶開発事業を地域における良好な環境や地域の価値の維持・向上に貢献させる。

区の責務

- ▶都市づくりの推進に向けて必要な調査、計画の立案を行い計画的に都市づくりを実施する。
- ▶都市づくりの基本理念に基づき、区民及び事業者との協働による都市づくりを推進するよう努める。
- ▶都市づくりの推進に向け、区に、東京都などへの協力要請等、必要な措置を講じる。
- ▶大学の研究・教育機関等との交流を図り、これらの機関の協力を得ながら、都市づくりに努める。

地域価値向上活動の促進【条例7条】

地域の価値の維持・向上に資する区民等及び事業者による主体的な活動(地域価値向上活動)を促進するため、必要な措置を講じる。

【規則で定める】

- ・公開空地等の活用
- ・都市再生推進法人の指定

都市づくり専門家会議【条例8条】

都市づくりに関する専門的な知識を有する者で構成される都市づくり専門家会議を設置する。

【規則で定める】

- ・「板橋区都市づくりビジョン」の変更
- ・都市づくり推進地区に準ずる地区の指定
- ・まちづくり憲章の登録
- ・地区ガイドラインの登録
- ・地区計画等の素案の申出
- ・都市計画、景観計画の提案
- ・都市再生整備計画に係る事項
- ・都市再生推進法人の指定

都市計画の基本的な方針【条例9・10条】

- ▶適時適切に都市計画の基本的な方針を変更する。
- ▶変更にあたっては都市計画審議会の議を経る。

都市づくり推進地区等【条例11条】

- (1)区は、「板橋区都市づくりビジョン」に定める都市づくり推進地区の都市づくりを優先的に推進する。
- (2)区は、新たに政策的に都市づくりの取組が必要と認める区域を、都市づくり推進地区に準ずる地区として指定することができる。

都市計画の案の作成手続き【条例29・30条】

都市計画の案の作成手続き

- ▶都市計画法第16条第1項の規定に基づき、都市計画の案の作成における住民意見を反映させるために必要な措置を講ずる旨を条例に規定する。

【規則で定める】

- ・公聴会・公聴会に代わる説明会の開催方法及び手続き

地区計画等の案の作成手続き

- ▶都市計画法第16条第2項の規定に基づき、条例に委任されている事項について規定する。
 - ・原案の公告
 - ・原案の縦覧期間
 - ・意見書の提出について

4 令和5年度都市づくりビジョン アンケート調査結果

計画改定に向けて、地域の魅力やつよみ、課題を把握するため、定住意向や居住地の満足度・重要度、よく行く地域などについてアンケート調査を実施しました。

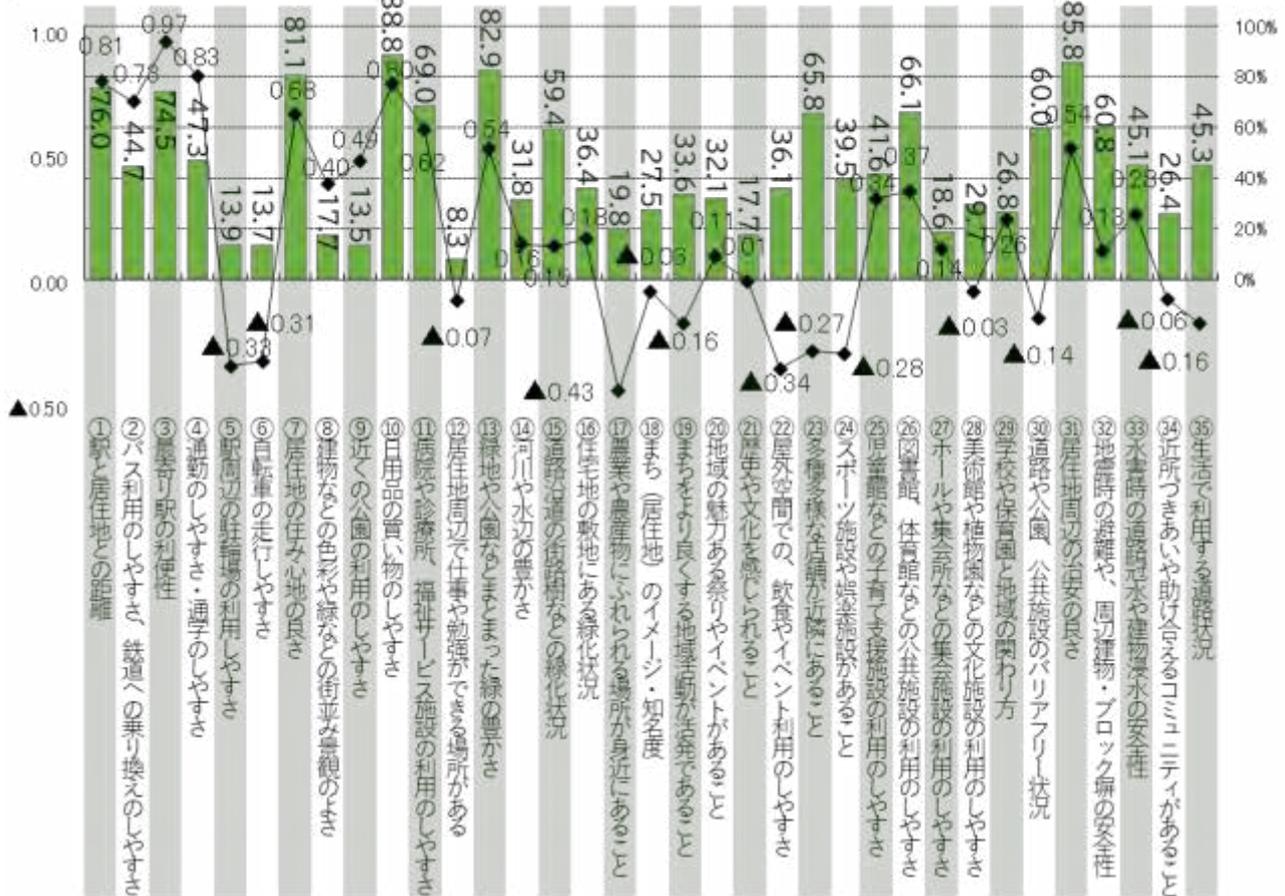
| 調査対象 | 調査期間 | 調査方法 | 対象人数 | 回収票数 | 回収率 |
|---------------------|---------------------|-----------------------|--------|--------|-------|
| 区在住15年以上 個人情報を届け | 令和5年 7月13日～9月4日 | 郵送配布 郵送・WEB併用回収 | 3,000人 | 1,055票 | 35.2% |
| 区内在住者 | 令和5年 8月23日～9月15日 | 区HP・公式SNSで告知 WEB回収 | | 372票 | |
| 合計 | | | 3,372人 | 1,427票 | 42.3% |

| 設問 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|-----------------|------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| ①性別 | 女性 56.3% | 男性 41.7% | | | |
| ②年齢 | 40代 18.1% | 50代 17.4% | 30代 16.9% | 60代 15.5% | 70代 13.0% |
| ③町丁目 | 小豆沢志村 23.7% | 板橋大山 18.4% | 上板橋常盤台 14.8% | 赤塚成増 9.4% | 大谷口向原 9.3% |
| ④居住年数 | 20年以上 34.1% | 出生時から 19.9% | 10～20年 17.7% | 1～5年 14.1% | 5～10年 10.7% |
| ⑤世帯構成 | 二世帯(子) 35.5% | 夫婦 22.9% | 単身 17.3% | 二世帯(親) 17.1% | 三世帯 3.4% |
| ⑥同居人 | 配偶者等 37.1% | 65歳以上 21.1% | 小中学生 18.2% | 小中学生以外 16.8% | 未就学児 14.0% |
| ⑦住居形態 | 持ち家戸建て 32.0% | 持ち家集合 32.0% | 賃貸集合 23.6% | 公的賃貸 7.5% | 賃貸戸建て 1.8% |
| ⑧職業 | 会社員等 46.4% | アルバイト 13.2% | 無職 13.1% | 学生 9.6% | 専業主婦主夫 9.4% |
| ⑨鉄道駅 | 上板橋駅 6.7% | 高島平駅 5.9% | 小竹向原駅 5.7% | 東武練馬駅 5.5% | 志村三丁目駅 5.1% |
| ⑩駅までの 交通手段 | 徒歩 82.4% | 自転車 11.0% | バス 3.9% | | |
| ⑪徒歩時間 (自宅～駅) | 5～10分 47.8% | 10～20分 28.5% | 5分未満 19.0% | 20分以上 4.1% | |
| ⑫通勤通学 先 | 区外 48.6% | 通勤通学なし 24.2% | 区内 24.0% | | |
| ⑬移動手段 | 電車 65.7% | 自転車 15.0% | 徒歩 10.5% | 自動車 4.5% | バス 2.4% |
| ⑭通勤通学 時間 | 30～60分 46.5% | 10～30分 25.7% | 60分以上 18.0% | 10分未満 8.6% | |
| ⑮コロナ禍 前後の変化 | 人混みに行き づらい 39.7% | 変わらない 28.7% | 近隣の店舗利 用増 25.1% | 宅配利用増 23.5% | テレワーク増 21.9% |

| 設問 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|-----------------|---|-------------------------------|---|--------------------------|-------------------------|
| 現在お住まいの地域を選んだ理由 | 通勤・通学や暮らし に便利道路交通網が あるため 33.6% | 家族や親戚が近く に住んでいるため 25.9% | 不動産価格や家賃 が手頃で良質な物 件があるため 24.2% | 生まれてから 住んでいる 23.0% | 消費生活が 便利のため 19.8% |

| 設問 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|-----------------------|--------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|
| 板橋区への定住意向 | 区内に住み続けたい 83.2% | 移り住みたい 15.1% | | | |
| ▶区外に移り住みたい理由(自由記述を類型) | 生活環境 20.8% | 交通環境 19.9% | 賑わい 19.9% | 安心安全 12.0% | 生活環境の変化 11.6% |
| ▶区外に移り住みたい場所(自由記述を類型) | 東京都23区 45.4% | 埼玉県 9.3% | 都23区以外 2.8% | 千葉県 2.8% | 神奈川県 1.4% |

問4 居住地の満足度(折れ線グラフ)/住み続ける上での重要度(棒グラフ)



上位5項目

| 設問 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|-------------|----------------------|------------------------|---------------------------|---------------------|--------------------------------|
| 居住地の満足度 | 最寄り駅の利便性 (0.97) | 通勤のしやすさ・通学のしやすさ (0.83) | 駅と居住地の距離 (0.81) | 日用品の買い物のしやすさ (0.80) | バス利用のしやすさ、鉄道への乗り換えのしやすさ (0.73) |
| 住み続ける上での重要度 | 日用品の買い物のしやすさ (88.8%) | 居住地周辺の治安の良さ (85.8%) | 緑地や公園などまとまった緑の豊かさ (82.9%) | 居住地の住み心地の良さ (81.1%) | 駅と居住地との距離 (76.0%) |

問5 目的別よく行く区内の地域

| 設問 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|-------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| ① 食料品や日用品の買い物をする時 | 板橋・大山 21.2% | 上板橋・常盤台 16.9% | 小豆沢・志村 15.0% | 新河岸・高島平 12.5% | 徳丸・西台 10.2% |
| ② 外食など飲食をする時 | 区内にはない 21.9% | 板橋・大山 21.7% | 上板橋・常盤台 12.3% | 新河岸・高島平 11.3% | 徳丸・西台 9.5% |
| ③ 医療や福祉サービスを利用する時 | 板橋・大山 22.1% | 上板橋・常盤台 16.4% | 小豆沢・志村 15.3% | 新河岸・高島平 13.0% | 区内にはない 9.0% |
| ④ 趣味や娯楽で外出する時 | 区内にはない 42.6% | 板橋・大山 12.2% | 上板橋・常盤台 10.9% | 新河岸・高島平 8.4% | 赤塚・成増 6.4% |
| ⑤ 公園利用や散歩などをする時 | 区内にはない 20.9% | 板橋・大山 13.6% | 上板橋・常盤台 11.5% | 新河岸・高島平 11.4% | 小豆沢・志村 10.0% |

問6 区が重点を置いて進めるべきまちづくり

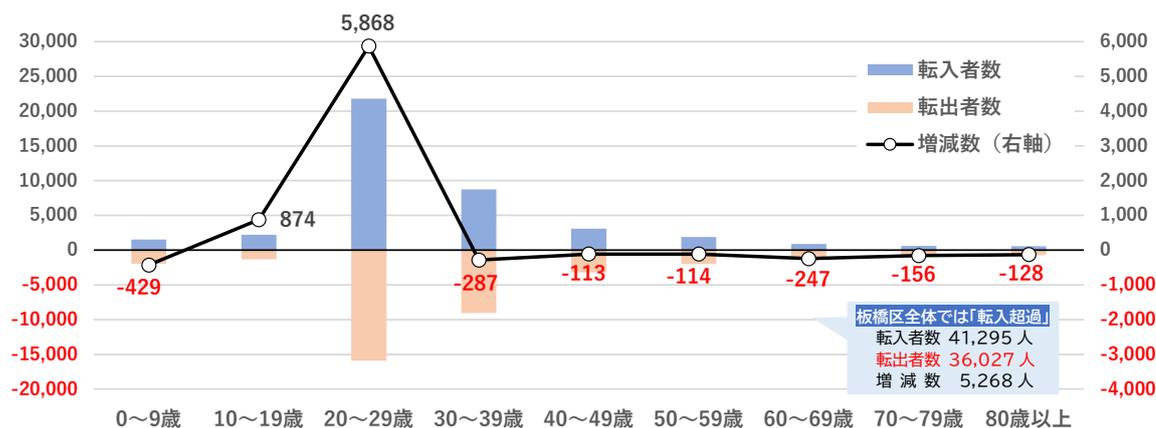
| 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| 治安がよく安心できるまちづくり 56.3% | 年をとっても住み慣れた地域で暮らせるまちづくり 50.6% | 鉄道駅を中心とした利便性が高いまちづくり 43.4% | 商店街を活かした買い物に便利なまちづくり 41.0% | 子育てがしやすいまちづくり 38.9% |

5 データ集

5-1 居住者像（人口・世帯）

（1）転入・転出の状況（2024年）

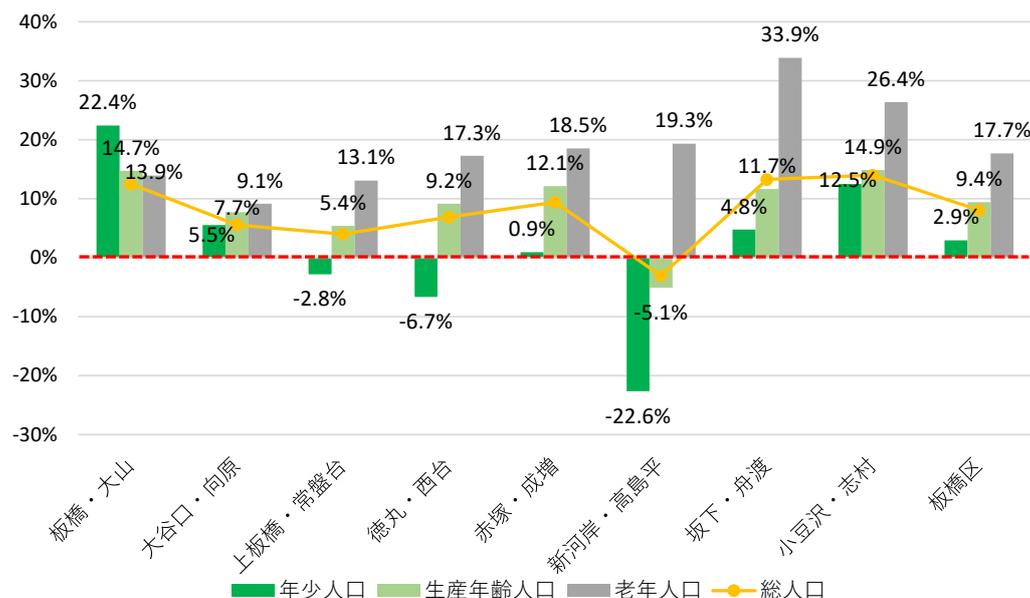
- 転入者数・転出者数ともに20歳代が最も多く、次いで30歳代が多くなっています。
- 板橋区全体では転入者数が転出数を上回っており、10～20歳代は合計6,742人の「転入超過」となっていますが、そのほかの年齢層は「転出超過」となっています。



【図表●】社会増減の年齢階級別の状況（2024年）
【出展】総務省「住民基本台帳移動報告（2024年）より ※外国人含む、不詳/その他は除く

（2）人口増減（2010年⇒2025年）

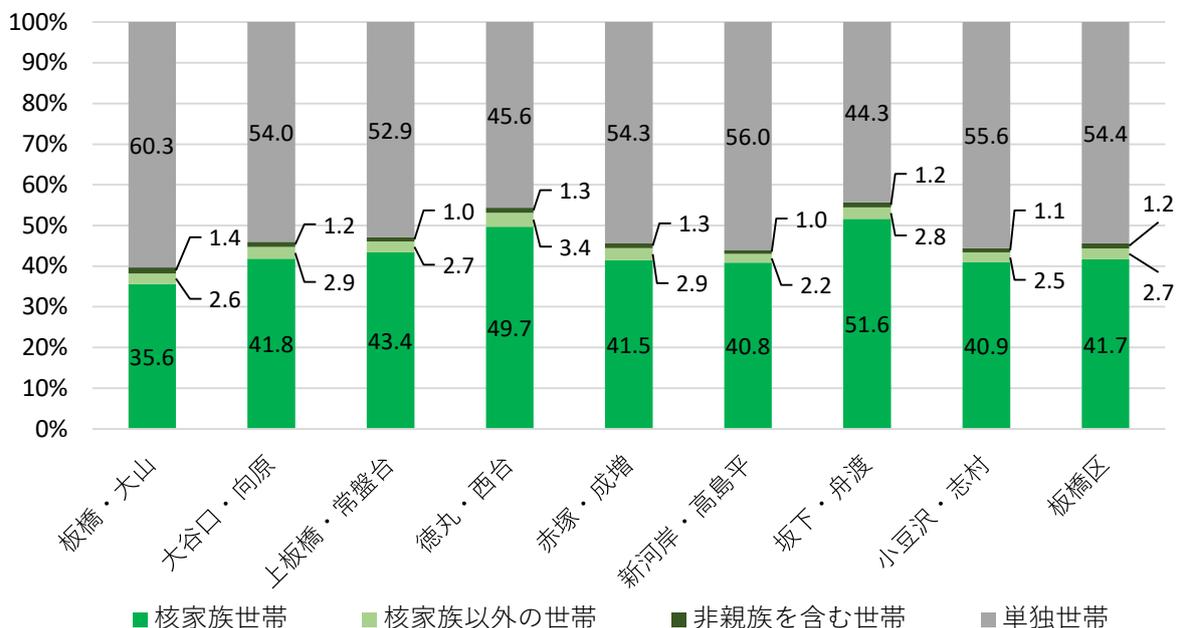
- 新河岸・高島平エリアのみ総人口が減少しており他のエリアでは総人口は増加しています。
- 年少人口をみると、新河岸・高島平エリアに加え、徳丸・西台エリア、上板橋・常盤台エリアも減少しています。一方で老年人口はすべてのエリアで増加しています。



【図表●】年齢3階級別の人口推移
【出展】総務省「国勢調査（H22～R2）」、板橋区「町丁目別年齢別人口表 R7」より
※国勢調査の総人口には年齢不詳が含まれており、3階級別人口の総数とは異なりますが、町丁目別年齢人口表では、総人口と3階級別人口の総数が一致しているなど、出典元が異なるため参考資料として参照ください。

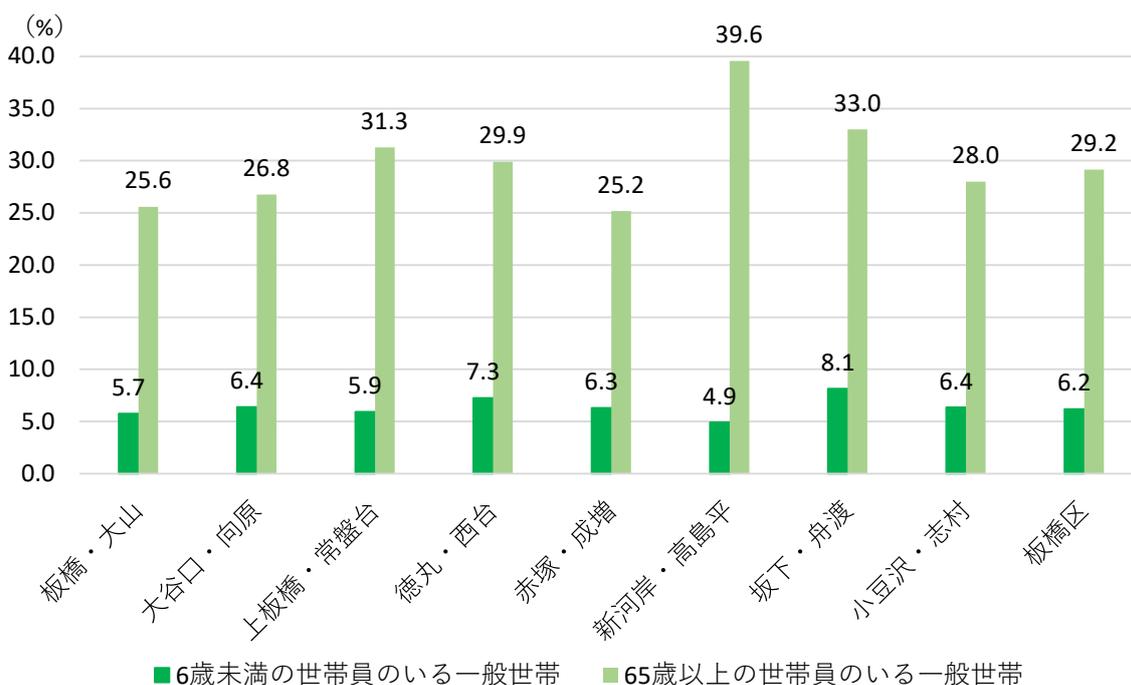
(3) 世帯構成

- 板橋・大山エリアは単独世帯の割合が特に高くなっています。一方で、徳丸・西台エリア、坂下・舟渡エリアでは核家族世帯や各家族以外の世帯（親族）の割合が高くなっています。



【図表●】世帯構成比率 (R2) 【出展】総務省「国勢調査 (R2)」より

- 6歳未満の子どものいる世帯は坂下・舟渡エリア、徳丸・西台エリアの順に割合が高く、65歳以上の高齢者のいる世帯は、新河岸・高島平、坂下・舟渡の順に割合が高くなっています。特に新河岸・高島平エリアは約4割が高齢者のいる世帯となっています。
- 平均世帯人員は、徳丸・西台エリア、赤塚・成増エリアが多く、板橋・大山エリアが最も少なくなっています。

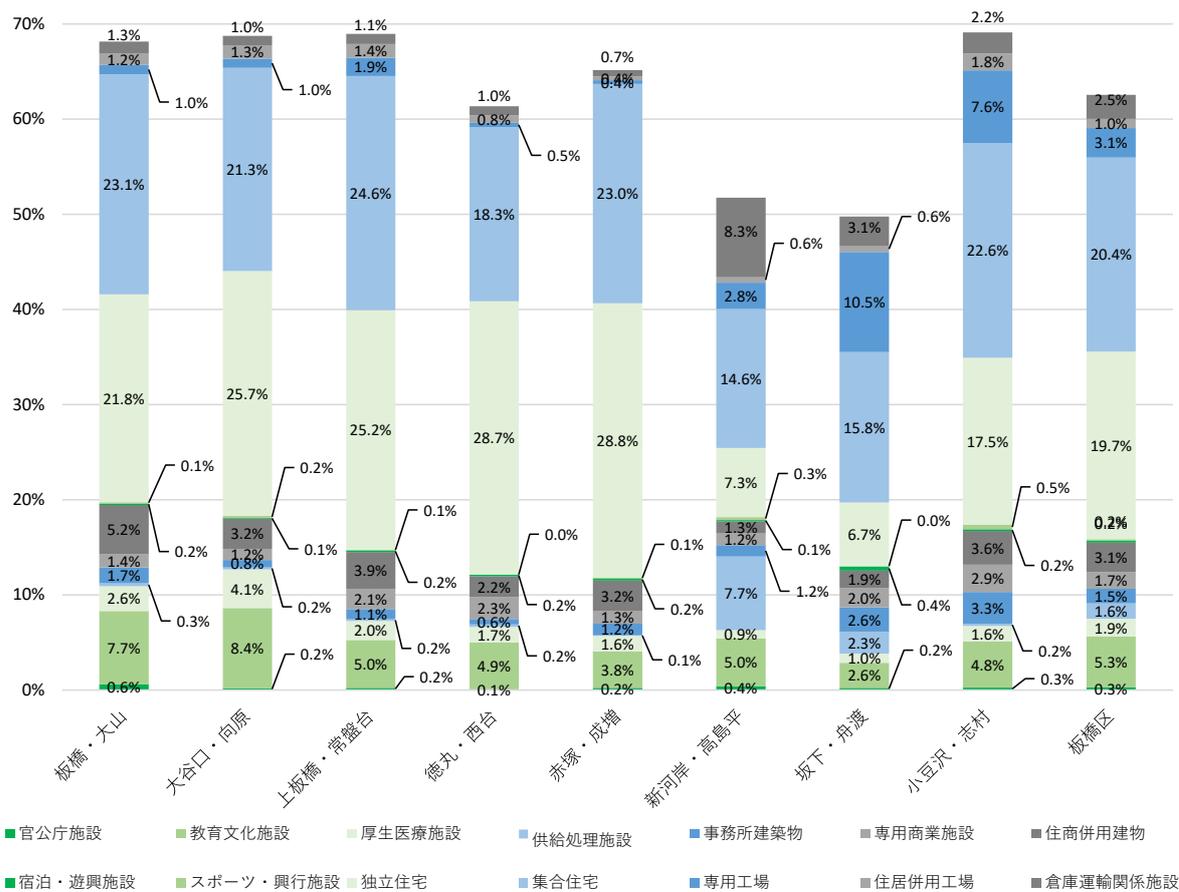


【図表●】6歳未満及び65歳以上の世帯員のいる世帯割合 (R2) 【出展】総務省「国勢調査 (R2)」より

5-2 現況の比較

(1) 土地利用

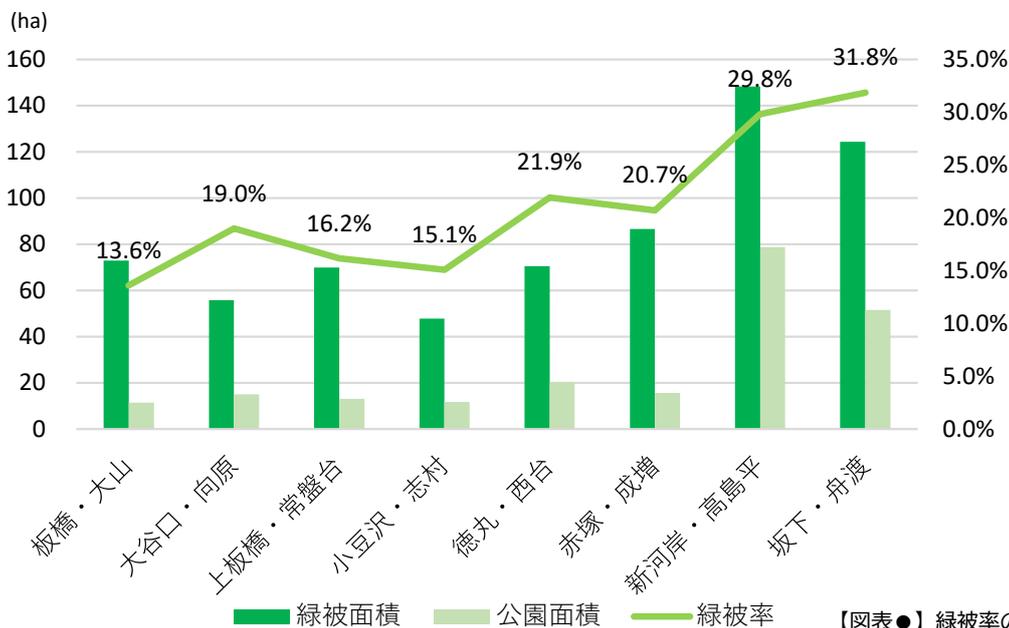
- 荒川河川敷のある新河岸・高島平エリア、坂下・舟渡エリアでは宅地面積が比較的少なく、また、徳丸・西台エリア、赤塚・成増エリアは農用地が見られます。
- 宅地内の土地利用割合では、どのエリアも住宅の割合が高くなっており、板橋・大山エリアや大谷口・向原エリアは教育文化施設が新河岸・高島平エリアは供給処理施設の割合が高くなるなどエリアによる特徴がみられます。



【図表●】宅土地利用割合 (R3) 【出展】板橋区「R3土地利用現況調査」より

(2) 公園・緑被

- 公園面積、緑被面積ともに、荒川河川敷のある新河岸・高島平エリア、坂下・舟渡エリアが多くなっています。
- 緑被率は、板橋・大山エリアが最も低く、小豆沢・志村エリアが続いています。



【図表●】緑被率の比較 (R1)
【出展】板橋区「板橋区緑地・樹木の実態調査 (X) (R1)」より

(3) 交通環境

- 鉄道駅の乗降客数を見ると、大谷口・向原エリアが利用圏として想定される小竹向原駅が最も多く、次いで板橋駅が多くなっています。一方で、新高島平駅、西高島平駅の乗降客数が少なくなっています。



【図表●】鉄道駅乗降客数 (R5) 【出展】東京都「統計年鑑 (R5)」より
※JR 東日本の鉄道駅に関しては「乗車人数×2」を乗降客数として整理しています。

6 用語説明

— あ —

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。

板橋区基本構想

将来の望ましいまちの姿を示すものであり、区政の長期的指針として、区はもとより区民一人ひとりや地域の様々な団体、関係機関など区内のあらゆる主体が共有するものです。

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、

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。

ウォークアブル

居心地がよく、出かけて歩きたくなるまちの状態を表した概念です。まちの空間を「ひと中心」に再編することで創造的な空間活用や様々な都市サービス・都市活動を展開する取組が進むなどにより、都市生活の質を高めていく効果が期待されています。板橋区は2025年4月に国土交通省が募集する「ウォークアブル推進都市」に登録して、取組を進めています。

エイトライナー構想

環状第8号線を想定した、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区を結ぶ環状鉄道構想です。

駅まち空間

駅や駅前広場と周辺の市街地を一体的に捉えた空間のことで、鉄道事業者、行政、開発事業者、区民等の様々な関係者がビジョンを共有し、駅周辺のポテンシャルを最大限効果的に発揮するデザインや地域の価値を持続的に向上させていくマネジメントを展開していくことが期待されています。

エコロジカルネットワーク

緑を生物の生息環境の視点から、保全と質の向上を図るべき、崖線や荒川の大規模な緑とこれらの緑地を取り巻くまちなかの街路樹や河川、まともりある樹林地等の生物の移動ルートとなる緑のネットワークのことで、

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。

延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機構を果たす道路、河川、鉄道、公園などの都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のことです。

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。

屋外サイン

屋外で目にする表示や案内図等の目的地まで案内するための図記号などのことです。

— か —

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。

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 人乗り以上の車両やそれによる移動サービスのことで、導入により、地域が抱え

る様々な交通の課題解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

建築協定

建築基準法で定められたまちづくりの手法のひとつです。まとまった土地の区域内において土地所有者等の全員の合意により、敷地や建物のルール（一定の制限）を定めることができます。

交通環境のグリーン化

地球環境に配慮した地域交通に転換していくことです。電気自動車・バス・タクシー・トラック、燃料電池自動車・バス・タクシー及び超小型モビリティなどの導入や充電設備の導入などが進められています。

コミュニティガーデン

公園や道路などの公共空間において、周辺住民や事業者などが花壇整備の計画時からワークショップに関わり、自主的に花とみどりを植えて運営する仕組みのことです。

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。

コワーキングスペース

「共同、共通(Co)」と「働く(Work)」に「場所(Space)」を組み合わせた造語です。所属やバックグラウンドの異なる様々なひとが仕事場として空間を共有するだけでなく、利用者が互いに交流を図ることで、新たなビジネスや都市活動を創造する可能性があるといわれています。

— さ —

細街路

幅員が 4 メートルに満たない狭い生活道路などのことです。

サーキュラーエコノミー（循環経済）

資源を効率的に循環させ、持続可能な社会をつくるとともに、経済的な成長もめざす「経済システム」のことです。生産段階から製品の再利用などを視野に入れた設計により、新しい資源

の使用や消費をできるだけ抑えるなどの効率的・循環的に利用できるようにして、サービスや製品に最大限の付加価値をつけていく資源の流れをつくるシステムです。

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。

自動運転

車の走行・停止などをドライバーによる操作や操縦を必要せずに行うことです。わが国では、道路交通法の改正により、令和5（2023）年4月より、特定条件下での完全自動運転（レベル4／ドライバー・フリー）が可能となっており、社会実装に向けた取組が進められています。

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。

住宅ストック

過去に建築され、現に存在する既存の住宅（数）のことです。

シームレス

「継ぎ目」のない状態のことです。ひとの行動にあわせて、切れ目を意識せずに複数の連続したサービスをスムーズに利用でき、あたかも一つのサービスを利用しているかのように感じられる状態を指します。

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。

スマート農業

ロボット、AI、IoT等の情報通信技術を活用した農業のことです。農作業の効率化、農作業の身体負担軽減、農業の経営管理の合理化による生産性の向上などが期待されています。

3D（スリーディー）都市モデル

地形や建築物、道路、土木構造物などのデータを仮想の世界（サイバー空間）に再現した三次元データのことです。国土交通省では「Project PLATEAU（プラトー）」を推進し、日本全国の都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を進めており、高度な分析やシミュレーションによって、都市計画の立案や防災、都市サービスの創出などへの活用が進んでいます。

生産緑地地区

都市計画法に基づく地域地区のひとつで、市街化区域の農地における緑地機能を保全し、良好な都市環境の形成を図るために指定します。

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。

相対的に公共交通サービス水準が低い地域

他地域と比較して、鉄道駅やバス停から離れており、日常的に公共交通が利用しにくく移動が不便な地域のことです。区では、鉄道駅から500m・バス停から300mを超えた範囲について、公共交通サービス水準が相対的に低い地域としています。

— た —

高島平スタイル

平成27(2015)年10月に板橋区が策定した「高島平地域グランドデザイン」に掲げられた将来像の重要なキーワードです。「願いに応え、みんなで作る『高島平スタイル』」をキャッチフレーズとして、「にぎわい」、「ウェルフェア」、「スマートエネルギー」、「防災」の4つのテーマに沿って都市づくりを展開し、「多くの人を惹きつけ、時を過ごし、住みたい、働きたいまち」と「暮らし続けたいまち」への転換・強化を図ることとしています。

高島平地域グランドデザイン

高島平地域の人々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。

宅地造成等工事規制区域

宅地造成や盛土、土石の堆積などにより、災害が生ずる恐れが大きいとして指定された区域のことです。がけ崩れなどの災害を防止するため、区域内の一定規模以上の切土・盛土を伴う宅地造成工事や土石の堆積を行うときは、盛土規制法に基づく許可が必要となります。

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。

地域包括ケアシステム

重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けられるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される仕組み・体制のことです。

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。

地区防災計画

災害対策基本法に基づき、地域コミュニティにおける共助による防災活動の推進の観点から、一定の地区の居住者及び事業者が行う自発的な防災活動に関して定める計画のことです。

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。

田園住居地域

農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅の良好な住環境を保護することを目的として、都市計画法改正により、2018年4月から新たに導入された用途地域です。一定の建築制限のもと、農産物の直場所や、農業の利便を増進するために必要な店舗、飲食店など、低層住居に係る用途地域では許容されなかった建築が可能となります。

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。

特別緑地保全地区

都市計画法に基づく地域地区のひとつで、豊かな緑を未来へ継承するために、都市において良好な自然的環境を形成している緑地を指定するものです。

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。

都市農業

市街地及びその周辺の地域において行われる農業のことです。

特定緊急輸送道路

「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」第7条に基づき、特に耐震化を推進する必要がある道路として指定した道路です。

土地区画整理事業

都市計画法に基づく市街地開発事業のひとつで、道路、公園などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業です。

ドローン

航空法における「無人航空機」の一種です。「ドローン」についての法的な定義はありませんが、一般的には、複数のプロペラを持つ飛行隊（マルチコプター）を指します。機体重量が100kg以上のものは、航空法の規制が適用されます。

— な —

農業園

農業体験を通して、農や自然に触れるレクリエーション機能を有する赤塚植物園の一部です。

農業体験学校

農業に興味を持つ区民が、農業者等による技術指導のもと、基礎的な農業技術を習得することを目的とした基礎学習農園を活用する施設です。

農の風景育成地区

農地や屋敷林など、農的景観の残るエリアにおいて、地域のまちづくりと連携しながら農を保全・育成していく地区のことです。東京都が2011年に創設した「農の風景育成地区制度」に基づいて地区を指定し、散在する農地を一体の都市計画公園等として計画決定するなど、都市計画手法を積極的に活用して、農地の保全や、農業者と地域との交流の活性化などを図るものです。

農のみどり保全重点地区

板橋区緑の保全方針に定められた「樹林地等の保全方針」及び「農地の保全方針」に基づき、農地や屋敷林、樹林地等が集積し、農的な緑の景観の保全に重点的に取り組むこととして指定された地区です。現在、徳丸七丁目地区、大門地区、赤塚五丁目地区、成増四丁目地区が指定されています。

— は —

パークマネジメント

誰からもわかりやすい明確な公園の運営方針

を定め、めざすべき姿を実現するために、地域住民・団体などと連携し、適切な管理運営を継続的に行っていくことです。板橋区では、公園が本来持つ様々な効果をより高く発揮させ、公園が地域の魅力となるとともに、適切な公園管理により周辺の価値を高めることをめざしています。

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。

踏切対策基本方針

踏切対策を促進するため、東京都により平成16（2004）年6月に策定された方針です。「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の抽出などを行い、令和7（2025）年度を目標時期としています。

ポストコロナ

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大が収束した後のことを指し、アフターコロナともいわれます。感染予防のための様々な行動変容などを経て、ライフスタイルやワークスタイルの変化が定着した段階のことを指します。

補正不燃領域率

まちの「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、まちにおける建築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焼失率は0%に近づき、70%を超えると延焼による焼失率はほぼ0となります。

保存樹木制度

市街地に残された屋敷林・社寺林や長い年月を経た大径木など、一定の基準を満たした良好な樹木・樹林・竹林・生垣を、板橋区緑化の推進に関する条例に基づき、所有者の同意を得て指定する制度です。

— 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。

まちづくりのグリーン化

脱炭素をめざして、エネルギーの面的利用による効率化、環境に配慮した民間都市開発などの都市づくり・地域づくりを推進することです。

木造住宅密集地域

震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造建築物が密集している地域のことです。東京都の防災都市づくり推進計画では、以下の条件のいずれにも該当する地域（町丁目）を木造住宅密集地域としています。

- ①昭和55年以前の老朽木造建築物棟数率30%以上
- ②住宅戸数密度55世帯/ha以上
- ③補正不燃領域率60%未満

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。

— や —

湧水保全地域制度

東京都板橋区地下水及び湧水を保全する条例に基づき、区民や事業者等と連携して、健全な水循環を取り戻すため、区民共有の貴重な資源である地下水及び湧水を保全する湧水保全地域を指定する制度です。

— ら —

立地適正化計画

都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と持続可能な移動手段的確保・充実を連携させて推進するための計画です。

流通業務団地

道路交通混雑等の制約要因に対して、可能な限りの共同集約化を図る必要があるため、トラックターミナル、卸売市場、倉庫等と関連する事務所・店舗等の流通業務施設及びこれらを連絡する道路等の公共施設が一体的に立地する施設のことです。東京都内では4箇所が都市計画決定されており、板橋区内には「西北部流通業務団地」（高島平六丁目地内）があります。

レインガーデン

周囲からの雨水を集めて一時的に貯留し、時間をかけて浸透させる機能を持った植栽空間のことです。

— A~Z —

AI（エーアイ）カメラ、センサー

人工知能（AI）を搭載したカメラやセンサーのことで、映像・画像をリアルタイムで解析するものです。例えば、ひとの動きを映像・画像から分析して効率的で柔軟な都市空間を活用したり、不審な行動や通常とは異なる動き・状態を即座に認識して安全安心なまちづくりにつながるなど、様々な活用が期待されています

BIM（ビム）/CIM（シム）

「Building /Construction Information Modeling、Management」の略称で、計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入し、施工、維持管理においても連携・発展させていくことです。関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図る取り組みです。

HEMS（ヘムス）/BEMS（バムス）

「Home and Energy Management System」の略称で、住宅内のエネルギーを最適に制御・管理する住宅エネルギー管理システムのことです。住宅内で使用される家電製品と、太陽光発電システム・燃料電池などを利用してエネルギーを創出する創エネ機器、蓄電池や電気自動車（EV）などを利用してエネルギーを蓄積する蓄エネ機器とをネットワーク化します。

IoT（アイ・オー・ティー）

「Internet of Things」の略称で、様々なモノにセンサーと通信機能を持たせ、インターネッ

トを介して住宅・建物、車、家電製品、電子機器などをデータでつなぎ、相互に情報交換する仕組み・技術のことです。膨大なデータが収集・活用されることにより、これまでになかった様々なビジネスやサービスなどが生まれています。

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、「人と人」「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「絵本がちな『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。

ZEB（ゼブ）

「Net Zero Energy Building」の略称で、快適な室内環境を実現しながら、エネルギー消費量を正味（ネット）ゼロにすることを目指した建物のことです。省エネによって建物で使うエネルギーを減らし、創エネによって使う分のエネルギーをつくります。

板橋区都市づくりビジョン

編集 板橋区都市整備部都市計画課

〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号

TEL 03-3579-2552 FAX 03-3579-2487

t-tochi@city.itabashi.tokyo.jp

令和 年 月発行

刊行物番号 R00-000



板橋区 〒173-8501 東京都板橋区板橋二丁目 66 番 1 号 URL <https://www.city.itabashi.tokyo.jp/>