

第5章



エリア別都市づくりの方針

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

5 エリア別都市づくりの方針

エリアの特徴から多様な価値・魅力を創造する 8つのエリア別都市づくりの方針

エリア別都市づくりの 基本的な考え方

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

エリア別都市づくりの 方針

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

1 エリア別都市づくりの基本的な考え方

1-1 基本的な考え方

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

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

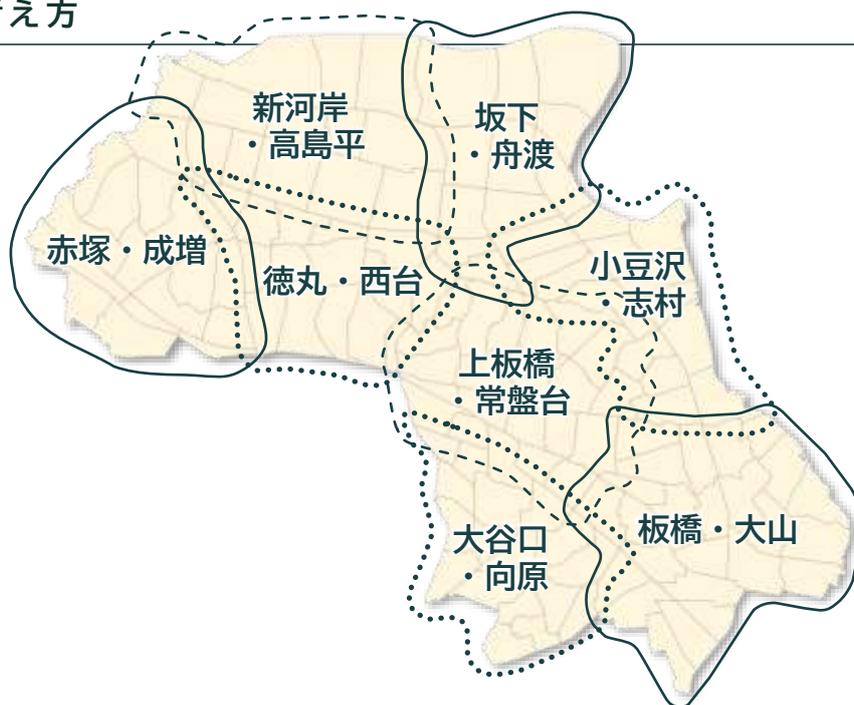
隣接する北区・豊島区・練馬区、埼玉県戸田市・和光市における都市づくりの方向性と協調し、連携を図りながら、相互の特徴や地域資源を活かした都市づくりを進めます。



図表：隣接自治体の拠点との関係

1-2 エリア区分の考え方

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



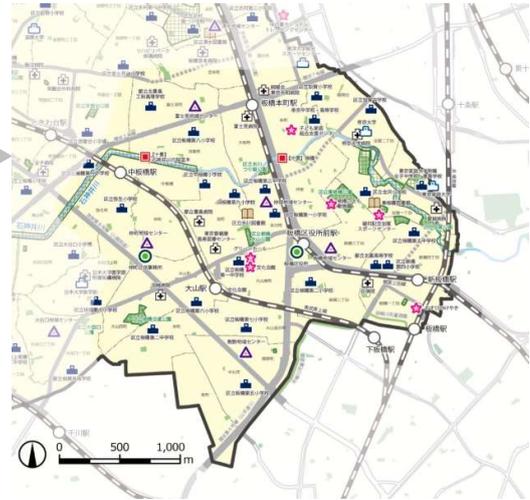
図表：エリア区分図

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 104
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 119
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 129
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 141
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 151
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 162
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 174
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 185

1-3 エリア別都市づくりの方針の構成

【エリアの現状と特徴】

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



エリアの現状図
(例：板橋・大山エリア)

【エリアの都市づくりの課題】

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

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

【土地利用の方針】

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

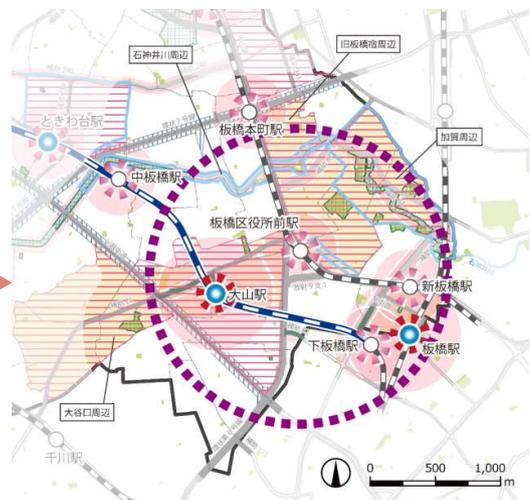
【都市空間整備の方針】

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

【都市づくり推進地区】

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

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



エリアの都市づくり推進地区図
(例：板橋・大山エリア)

2 エリア別都市づくりの方針

2-1 板橋・大山エリア

2-1-1 板橋・大山エリアの現状と特徴



1 エリアのなりたち

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



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

2 都市活動

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



板橋区民まつり



加賀まちづくり協議会

3 環境と自然環境

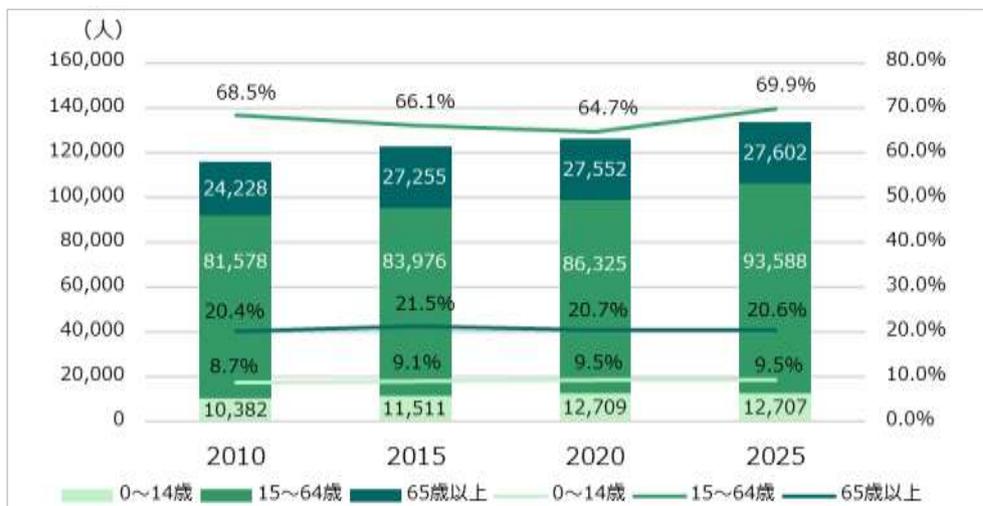
- ▶エリアの中心を石神井川が流れ、沿川の桜並木は美しい景観を形成しています。また、旧中山道や板橋宿、加賀藩下屋敷跡、近代の産業遺産（板橋区史跡公園（仮称））など、文化資源に恵まれ、かつての面影を感じられるエリアです。



石神井川の桜並木（板橋十景）

4 居住者像（人口・世帯）

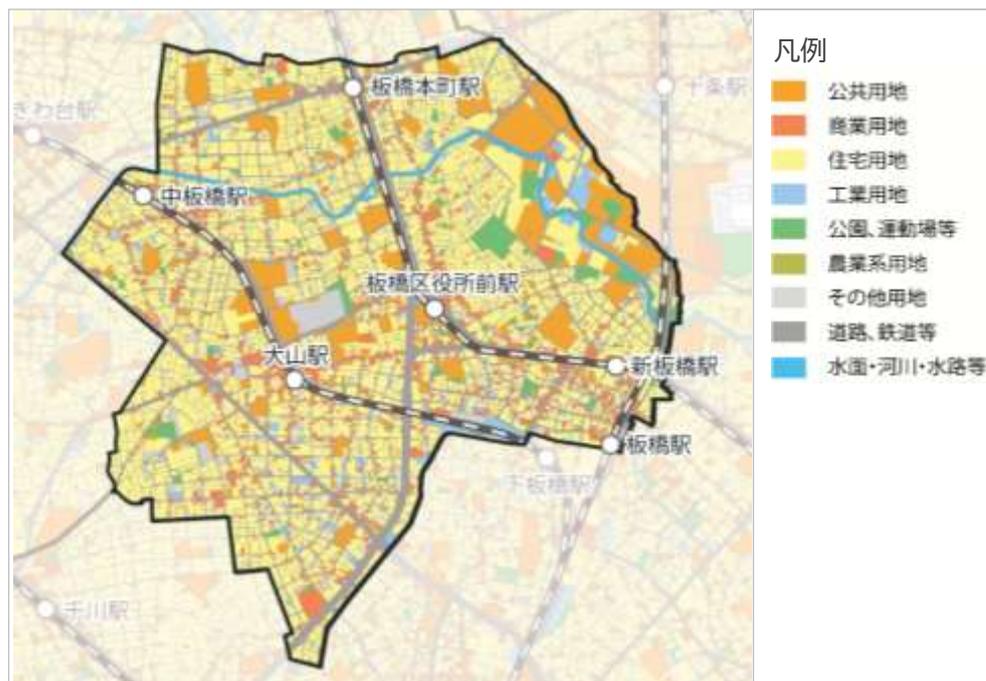
- ▶最も人口が多いエリアであり、人口密度も高く、日中の流入も見られるエリアです。
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて、人口は約12%増加しており、特に年少人口、生産年齢人口が増加しています。
- ▶他エリアと比べて、世帯構成では、65歳以上の世帯員のいる世帯の割合が低い一方で、単身世帯の割合が高く若い単身世帯が多いと考えられるエリアです。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



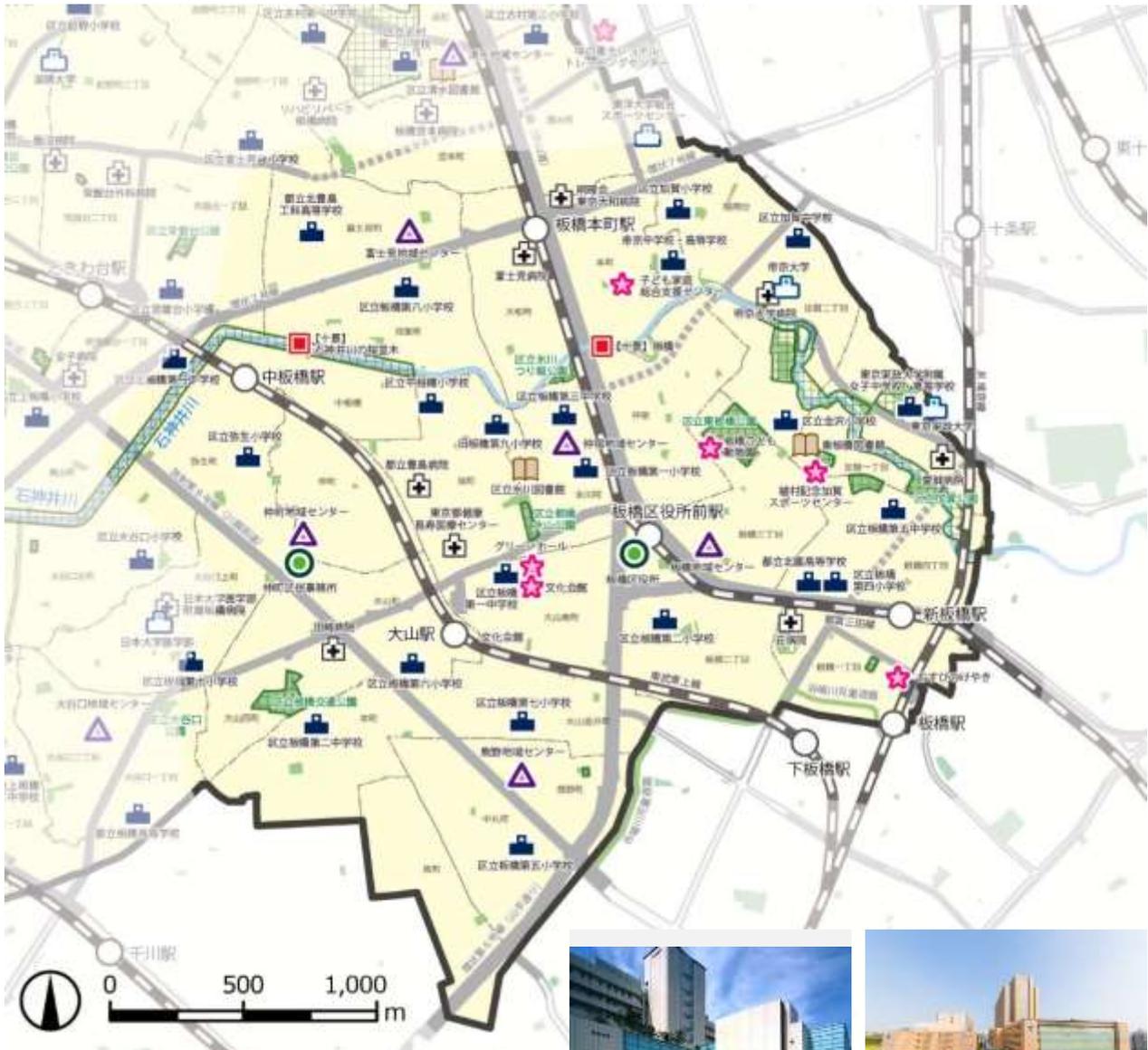
区立子ども家庭総合支援センター／本町



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



- | | |
|--------------|---------------|
| 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 | |



国立高度産業技術研究所／栄町



慶応義塾大学板橋キャンパス／加賀二丁目



東京大学／加賀一丁目

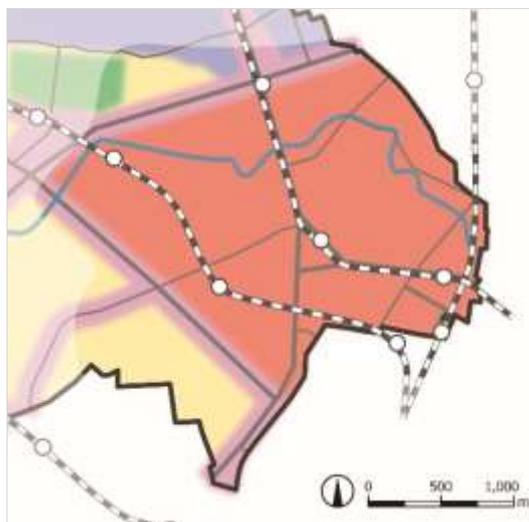
2-1-2 板橋・大山エリアの都市づくりの主な課題

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

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

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



【土地利用方針図】

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

生活利便性向上ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

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



板橋（板橋十景）／本町付近



板橋区役所（本庁舎南館・北館）／板橋二丁目



区立文化会館／大山東町



区立植村記念加賀スポーツセンター／加賀一丁目

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

グリーンインフラ分野

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



石神井川／本町付近



区立谷端川児童遊園／板橋一丁目付近



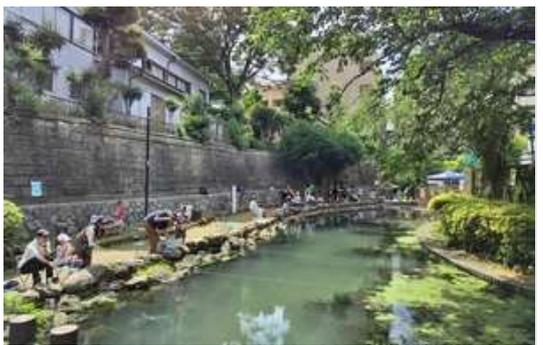
区立加賀公園（再整備予定）／加賀一丁目



区立東板橋公園（板橋こども動物園）／板橋三丁目



区立板橋交通公園（再整備予定）／大山西町



区立氷川つり堀公園／氷川町

道路・交通分野

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



むすびのけやき（JR埼京線板橋駅駅前広場）



YUME パーク大和町（交差点）



大山駅・踏切

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
都市づくりの方針板橋・
大山

第6章

都市デザイン
の推進に向けて

資料編

住環境・くらし分野

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



加賀の高質なマンション（第3回板橋区景観賞）



中板橋駅の商店街

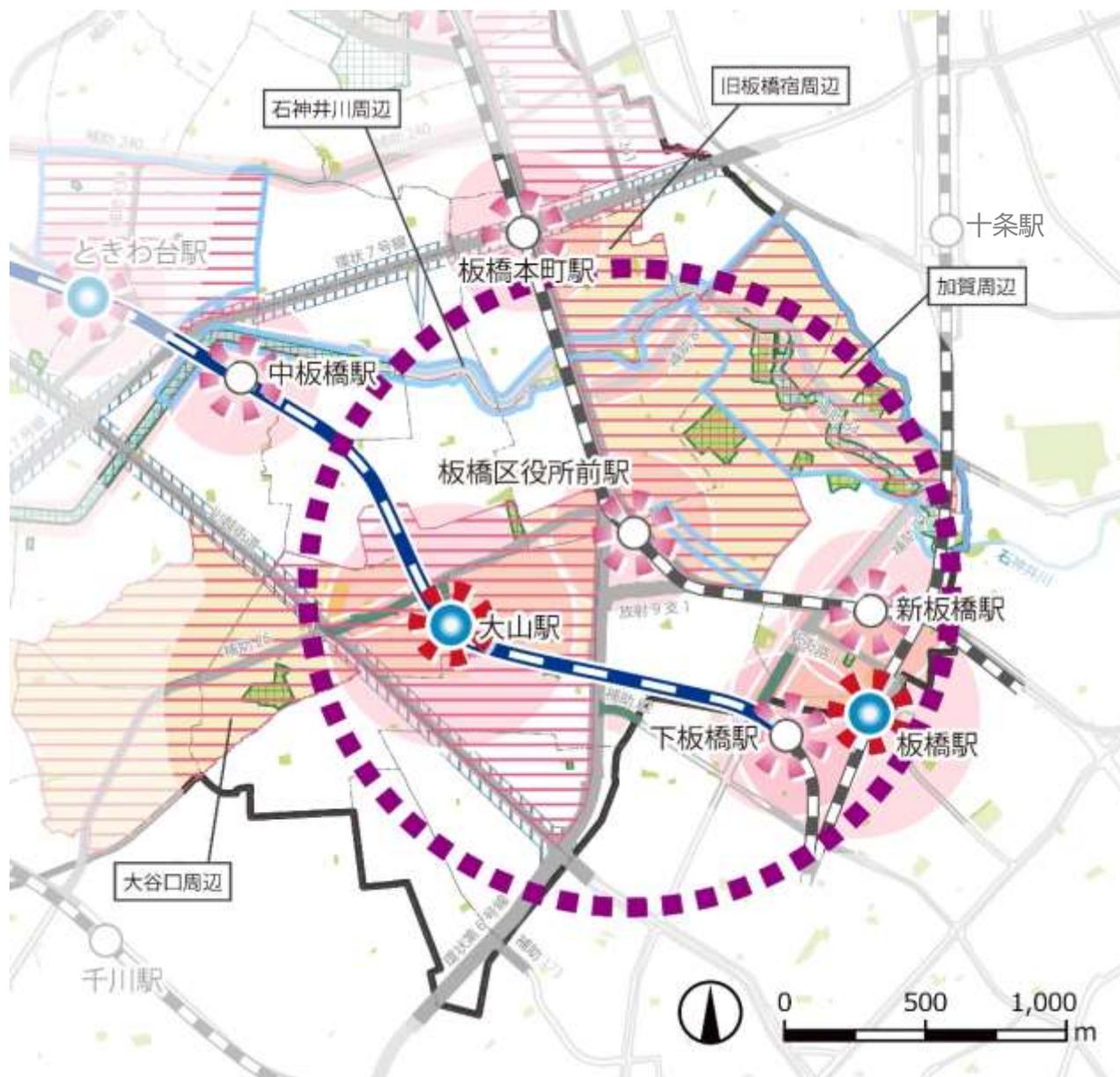
安心・安全分野

- ▶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（国道17号・中山道）沿道の木造住宅の密集地においては、補助第26号線、補助第87号線の整備や細街路の拡幅、建築物の不燃化の促進などにより、延焼を防ぎ、避難しやすく災害に強い都市基盤の整備を推進します。
- ▶震災や火災延焼、集中豪雨などによる内水氾濫の複合的な災害発生リスクを想定し、地域の防災拠点機能を有する建築物の誘導を図ります。
- ▶放射第8号線（国道254号・川越街道）や環状第7号線沿道では、沿道地区計画などに基づき、道路交通騒音の対策や改善を促進します。



木造住宅の密集地

3 都市づくり推進地区



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

都市づくり推進地区／板橋・大山エリア

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

<div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px;"> ▶ 大山駅周辺 </div>	
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、だれもが訪れたいくなる、歩きたいくなる、住みたいくなる文化・交流拠点の形成を進めます。 ▶ 大山まちづくり総合計画などに基づき、補助第 26 号線の整備、大山駅駅前広場の整備、大山町クロスポイント周辺地区と大山町ピッコロ・スクエア周辺地区の市街地再開発事業、東武東上線（大山駅付近）の連続立体交差事業を推進し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。また、地区計画に基づき、商店街の健全なにぎわいと魅力的な街並みの維持・形成、市街地の安全性の向上を図ります。 ▶ 区立文化会館などの公共施設の更新・再編が行われる際には、商店街のにぎわいと文化・交流機能が大きく発展し、大山駅付近の都市基盤の更新との相乗効果により、回遊性が向上した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に貢献する駅まち空間を形成します。
東武東上線の立体化の促進	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 東武東上線（大山駅付近）の連続立体交差事業の着実な推進を図ります。鉄道附属街路や補助第 26 号線の整備を進め、安全な市街地の形成を図ります。 ▶ 鉄道の立体化とあわせて都市づくりを行い、地域分断の解消や踏切遮断が原因の交通渋滞を解消し、新たな交流とにぎわいを生み出します。
大山町クロスポイント周辺地区及び大山町ピッコロ・スクエア周辺地区におけるにぎわい・交流拠点の促進	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 市街地再開発事業により創出された公共空間を多様な活動の場として活用できるよう、エリアマネジメントを推進し、民間活力を活かした地域団体などによるにぎわい・交流の拠点形成を促進します。
板橋キャンパスの再整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 東京都健康長寿医療センター周辺では、東京都の板橋キャンパス再編整備による医療と福祉やコミュニティの拠点を形成する中で、公共空間の活用や土地の利活用に関して、隣接する区立大山公園との連携を東京都に働きかけます。

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

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

都市計画道路

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

2-2 大谷口・向原エリア



2-2-1 大谷口・向原エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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



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

2 都市活動

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



区立小茂根図書館（世界の絵本展）／小茂根一丁目



日本大学医学部附属板橋病院（災害拠点病院）
／大谷口上町

3 環境と自然環境

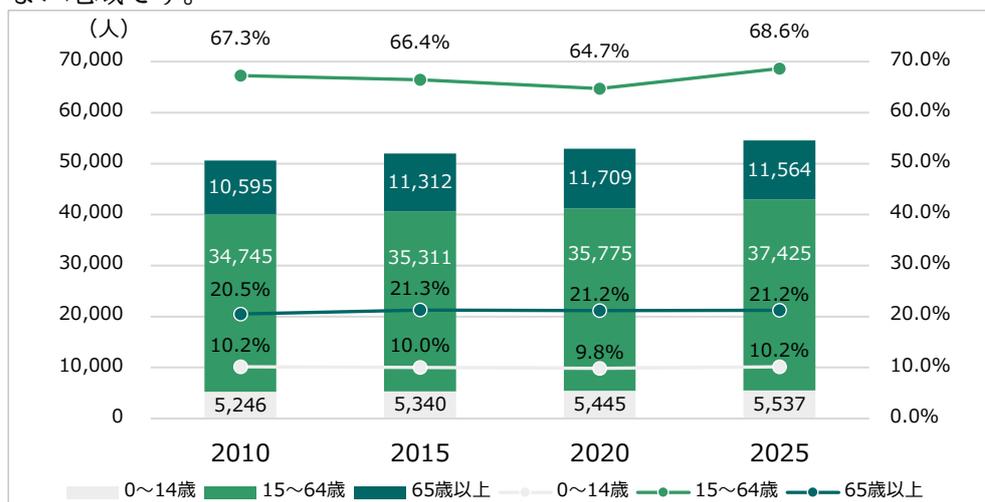
- ▶エリアの北側を東西に石神井川が流れており、練馬区との区境に広がる都立城北中央公園（みどりの拠点）とともに、水とみどりの環境を形成しています。
- ▶氷川神社、安養院、茂呂遺跡、御嶽神社などの歴史資源が楽しみ、区立茂呂山公園などの桜のみどころもあるエリアです。



安養院／東新町

4 居住者像（人口・世帯）

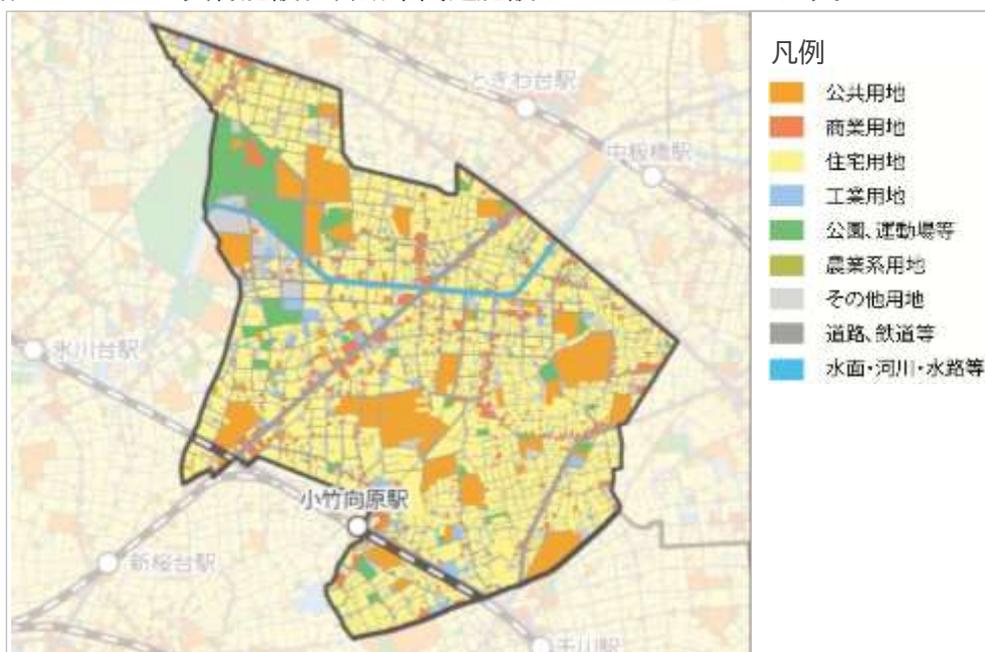
- ▶人口密度は区全体よりやや高い地域です。生産年齢人口の割合が区全体よりやや高く、老年人口、年少人口の割合はやや低い地域です。
- ▶平成 22（2010）年から令和 7（2025）年にかけて人口は 5.6%増加していますが、増加率は区全体の平均よりも低い水準です。
- ▶世帯構成では、概ね区全体と同様の傾向にありますが、65 歳以上の世帯員のいる世帯の割合は比較的少ない地域です。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



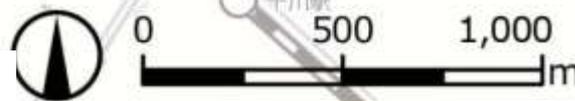
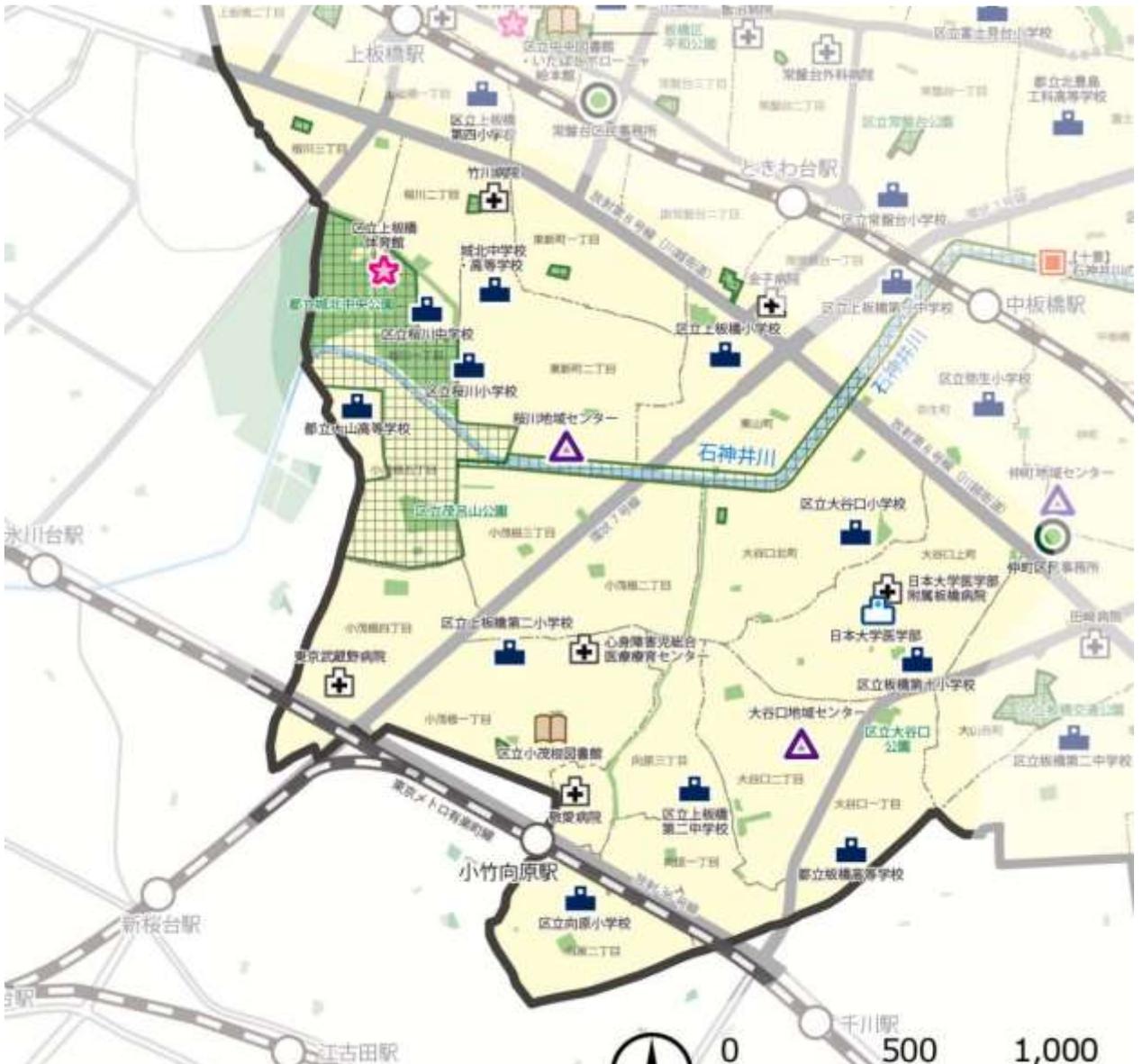
都立城北中央公園／桜川一丁目付近



石神井川／小茂根五丁目付近



区立上板橋体育館／桜川一丁目



区立小茂根図書館／小茂根一丁目

2-2-2 大谷口・向原エリアの都市づくりの主な課題

	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶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を形成する必要があります。					
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
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が多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶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）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。					
▶水害リスクへの対応				●	●
石神井川沿川には集中豪雨による氾濫などの浸水が想定される場所があるため、水害リスクへの対応する必要があります。					
▶災害拠点の整備				●	●
都立城北中央公園、大規模病院、公社向原住宅などの災害拠点の整備による、地域の安全性向上を図る必要があります。					
▶幹線道路沿道の整備			●	●	●
放射第8号線（国道254号・川越街道）・環状第7号線沿道における周辺への騒音対策や幹線道路としてふさわしい多様な生活サービスなどを誘導していく必要があります。					
▶公共交通の維持・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たバス路線の維持・充実や進化・多様化するモビリティの導入などによるエリア内外を結ぶ公共交通の利便性向上を図る必要があります。					
▶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を図る必要があります。					
▶身近なみどりやオープンスペースの整備	●	●		●	
都立城北中央公園（エリア内は公園の一部）があるものの、公園面積、緑被面積は小さいことから、住宅地、公共空間などの街並みと調和した身近なみどりやオープンスペースの整備が必要です。					
▶健康づくり・スポーツに気軽に取り組める環境の整備		●		●	
都立城北中央公園や区立上板橋体育館などの健康づくりやスポーツに気軽に取り組める施設環境を更に活かし、今まで以上に公園や運動施設の活用を図る必要があります。					

2-2-3 大谷口・向原エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

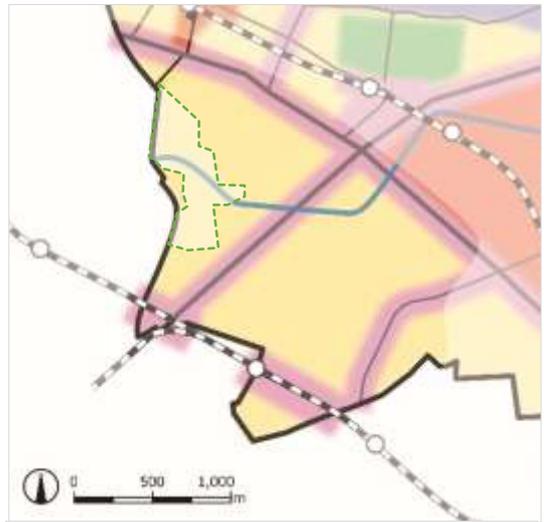
生活利便性向上ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

▶ 向原周辺では、交通利便性の高さを活かし、身近な暮らしを支える商業機能や文化教育機能の充実による魅力的な住環境の形成を図ります。



【土地利用方針図】

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

▶ 本エリアでは、都立城北中央公園や石神井川の自然要素や寺社・遺跡などの歴史要素、居住と福祉・医療が共存する文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、多様な世代が安心していつまでも住み続けたいと感じることができる板橋らしい風景づくりを進めます。

▶ 都立城北中央公園周辺では、補助第234号線の整備にあわせてみどりがつながる街並み形成を図るとともに、東武東上線上板橋駅や東京メトロ小竹向原駅（有楽町線・副都心線・西武有楽町線）との回遊性・滞留性のあるネットワークにより、区民や来訪者が日常的に健康・スポーツの交流活動ができ、災害時には避難場所として安全に避難できる環境整備を推進します。



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

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

グリーンインフラ分野

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



区立茂呂山公園／小茂根五丁目



区立大谷口公園／大谷ロー丁目

道路・交通分野

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



小竹向原駅前／向原二丁目付近

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

住環境・くらし分野

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



公社向原住宅／小茂根一丁目・向原三丁目

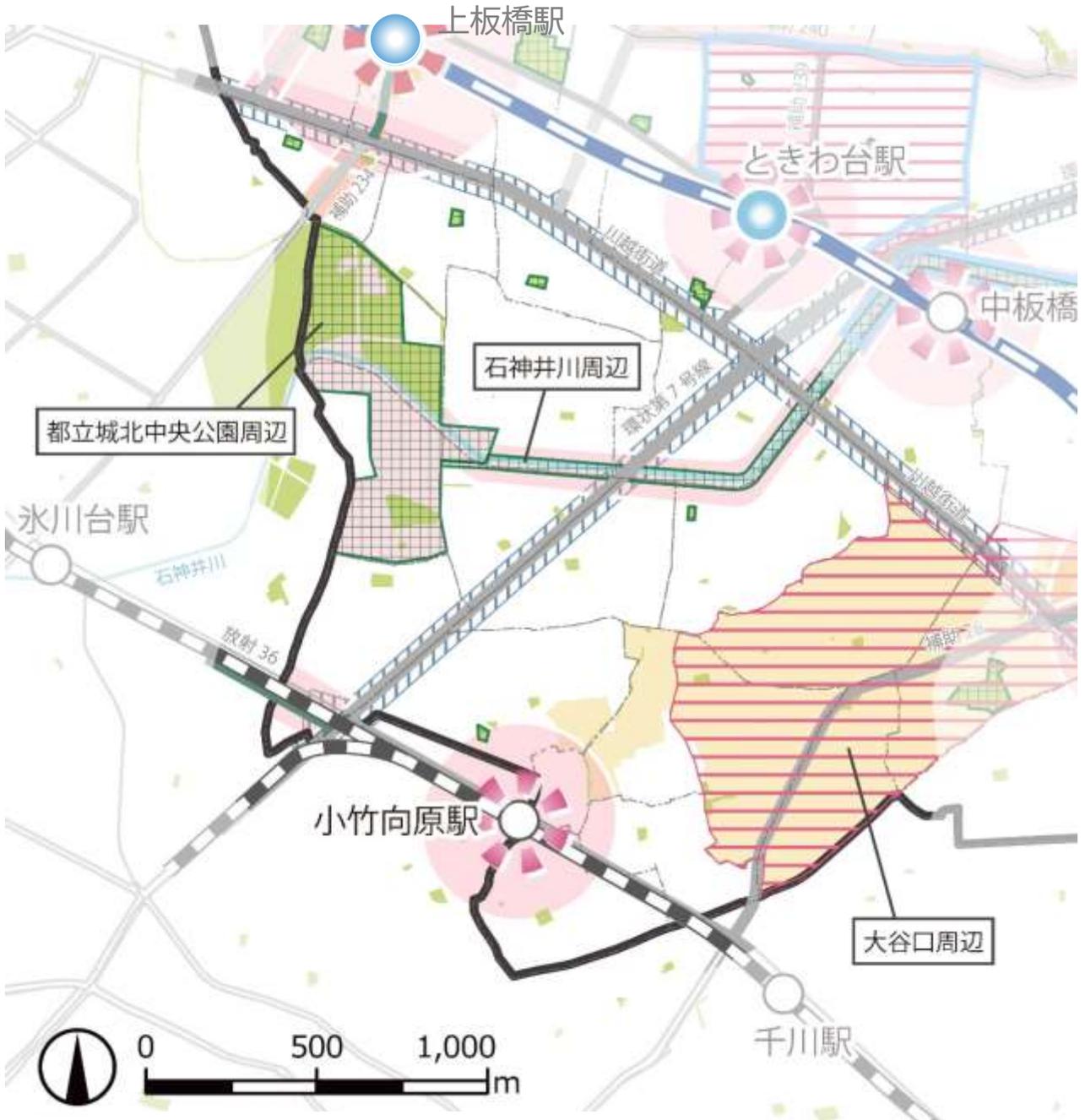
安心・安全分野

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



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



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

都市づくり推進地区／大谷口・向原エリア

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

石神井川周辺

石神井川周辺の 回遊性の向上

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

都市計画道路

放射第 36 号線沿道 (環状第 7 号線～練馬区境)

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

補助第 234 号線沿道 (放射第 8 号線 (川越街道) ～練馬区境)

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

2-3 上板橋・常盤台エリア



2-3-1 上板橋・常盤台エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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



上板橋宿復元図（川越街道沿いの民家と畑地）
出典：いたばし大交通展



常盤台住宅地案内図（昭和11年）
出典：常盤台住宅物語

2 都市活動

- ▶区立中央図書館・いたばし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「中台二丁目北地区まちづくり協議会」、上板橋駅南口の新しい時代のまちづくりをめざす「かみいたねプロジェクト」、大学と区が連携した地域活動などが盛んです。



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

3 環境と自然環境

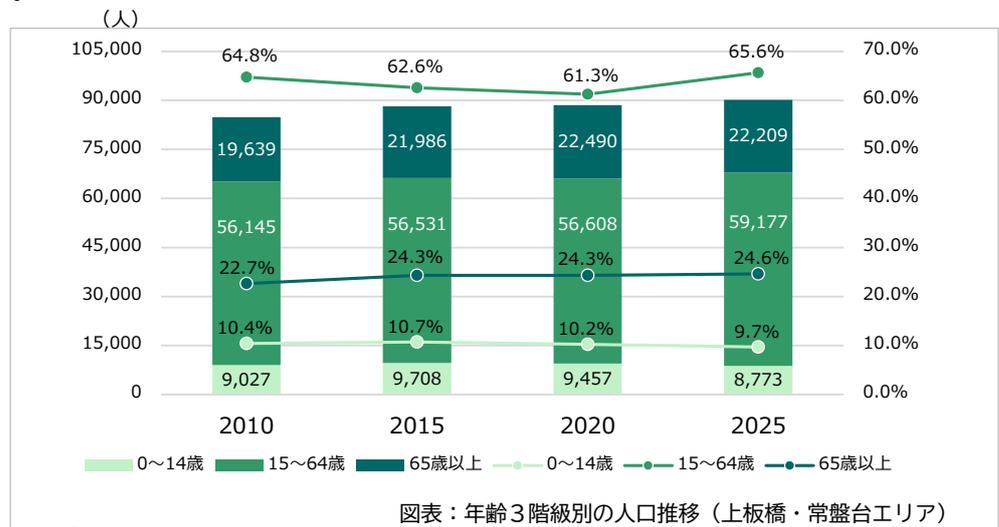
- ▶エリア南東部を流れる石神井川、板橋区平和公園や区立見次公園などの特徴ある公園があり、上板橋駅からは、大谷口・向原エリアにある都立城北中央公園にもアクセスできます。
- ▶常盤台一・二丁目では、特徴的な緑地（プロムナードやクルドサック、ロードベイ）が確保され、うるおいを感じる良質な街並みが形成されています。



かみいたねプロジェクト

4 居住者像（人口・世帯）

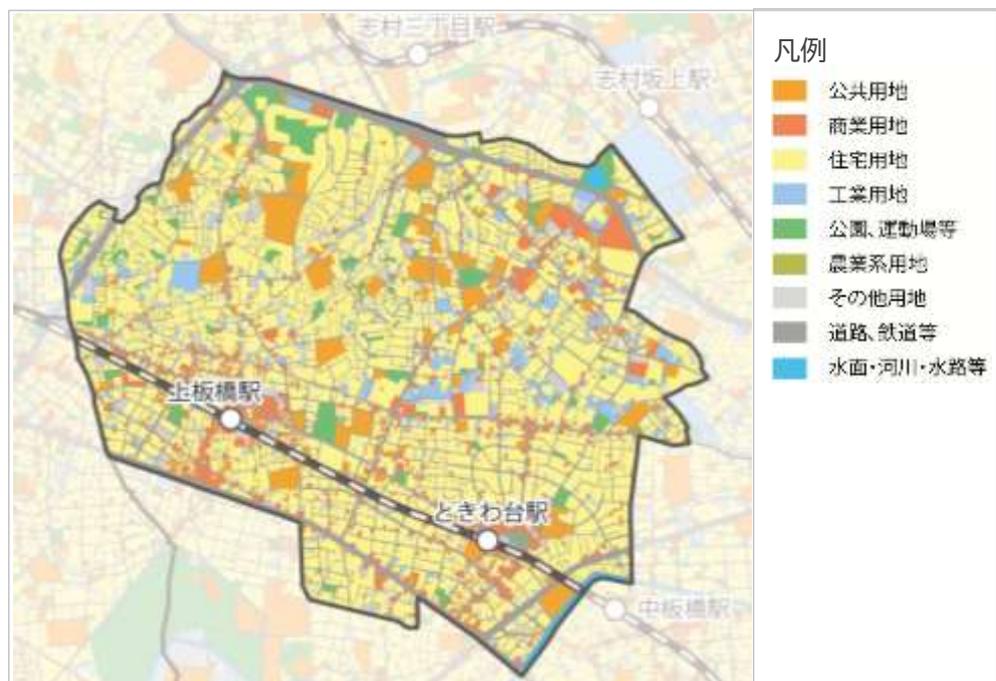
- ▶人口密度は区内で最も高いエリアです。
- ▶平成 22（2010）年から令和 7（2025）年の 15 年間で人口は約 4.0%増加していますが、年少人口は 2015 年以降減少傾向にあり、老年人口の割合は、板橋区の中でも高水準となっています。
- ▶世帯構成では、65 歳以上の世帯員のいる世帯の割合がやや高いほかは、ほぼ平均的な割合となっています。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



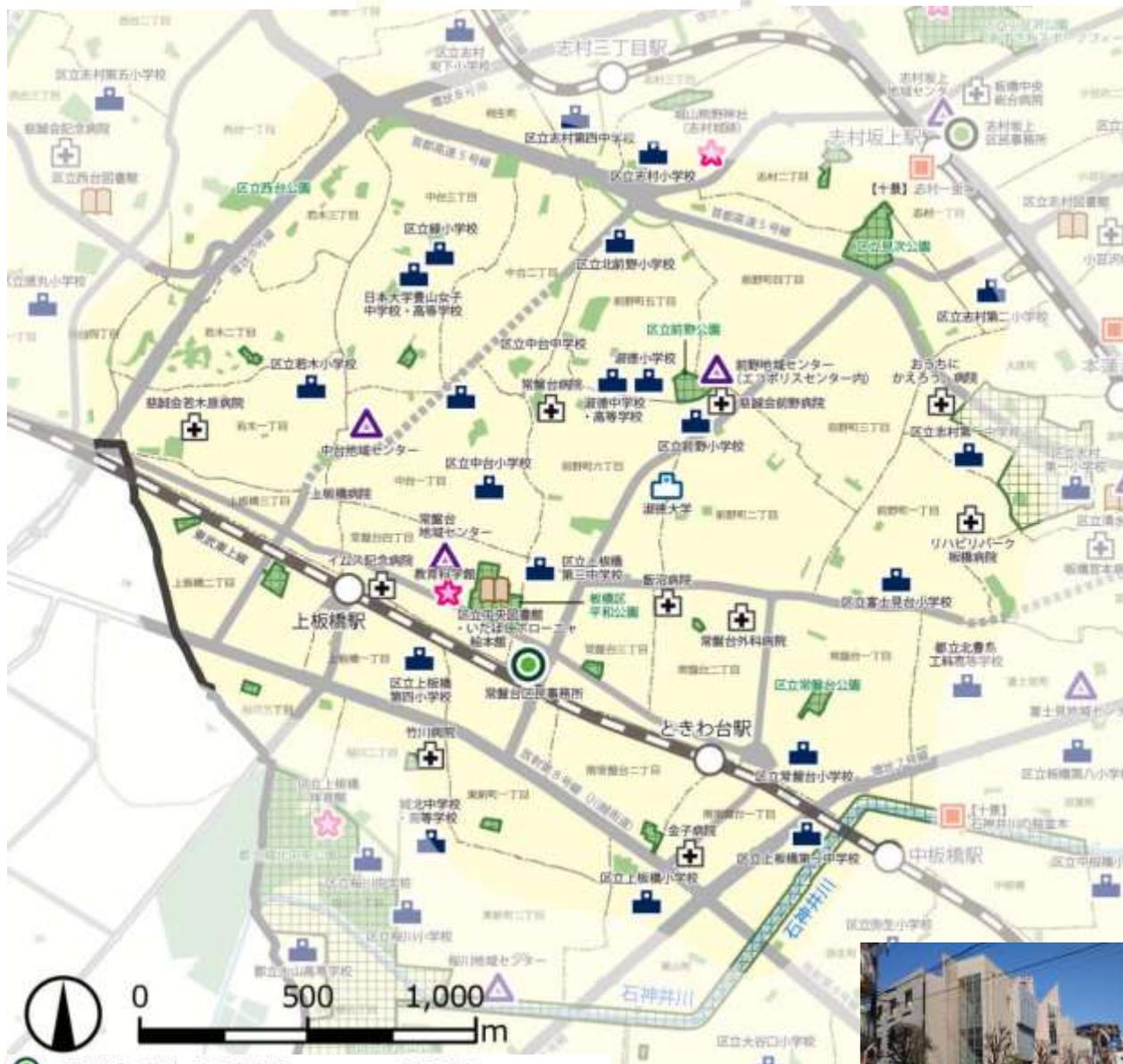
板橋区平和公園／常盤台四丁目



区立教育科学館／常盤台四丁目



淑徳大学／前野町六丁目



- | | | | |
|--|--------------|--|---------------|
| | 区役所・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

2-3-2 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの主な課題

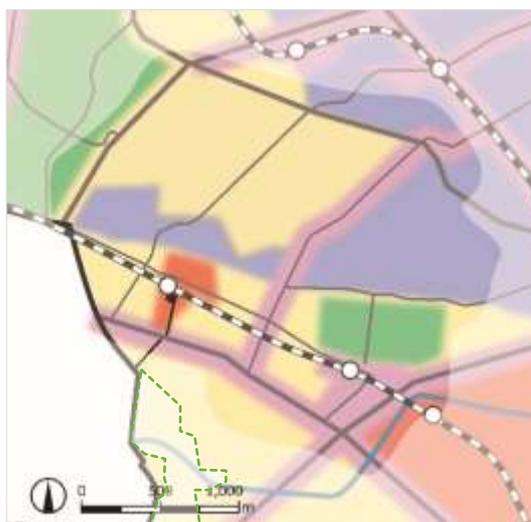
	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
<p>▶木造住宅の密集地の改善</p> <p>若木や上板橋の一部地域の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。</p>				●	●
<p>▶土砂災害への対応</p> <p>崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。</p>		●			●
<p>▶幹線道路沿道の整備</p> <p>放射第8号線(国道254号・川越街道)・環状第7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

2-3-3 上板橋・常盤台エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

- ▶上板橋駅周辺では、都市機能の更新を図り、都市の魅力を一際立たせる商業・業務・文化・交流・生活支援などの子育て世代をはじめとする多様な世代に必要な都市機能が集積し、これらと調和した都市居住を誘導することで、中高層建築物を主体とした活力とにぎわいを生み出すまちを形成します。
- ▶主要な公共施設の再整備では、必要な都市機能集積に資する機能を誘導します。



【土地利用方針図】

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

生活利便性向上ゾーン

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

産業と住宅の共存ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

閑静な住宅地保全ゾーン

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

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



板橋区平和公園・区立中央図書館周辺



区立中央図書館／常盤台四丁目



五本けやき／上板橋一丁目

グリーンインフラ分野

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



サンシティ／中台三丁目



区立見次公園／前野町四丁目



石神井川／中板橋駅周辺



区立前野公園／前野町五丁目

道路・交通分野

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



東武東上線ときわ台駅

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

住環境・くらし分野

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



常盤台一・二丁目（プロムナード）



中台二丁目北地区の住宅地

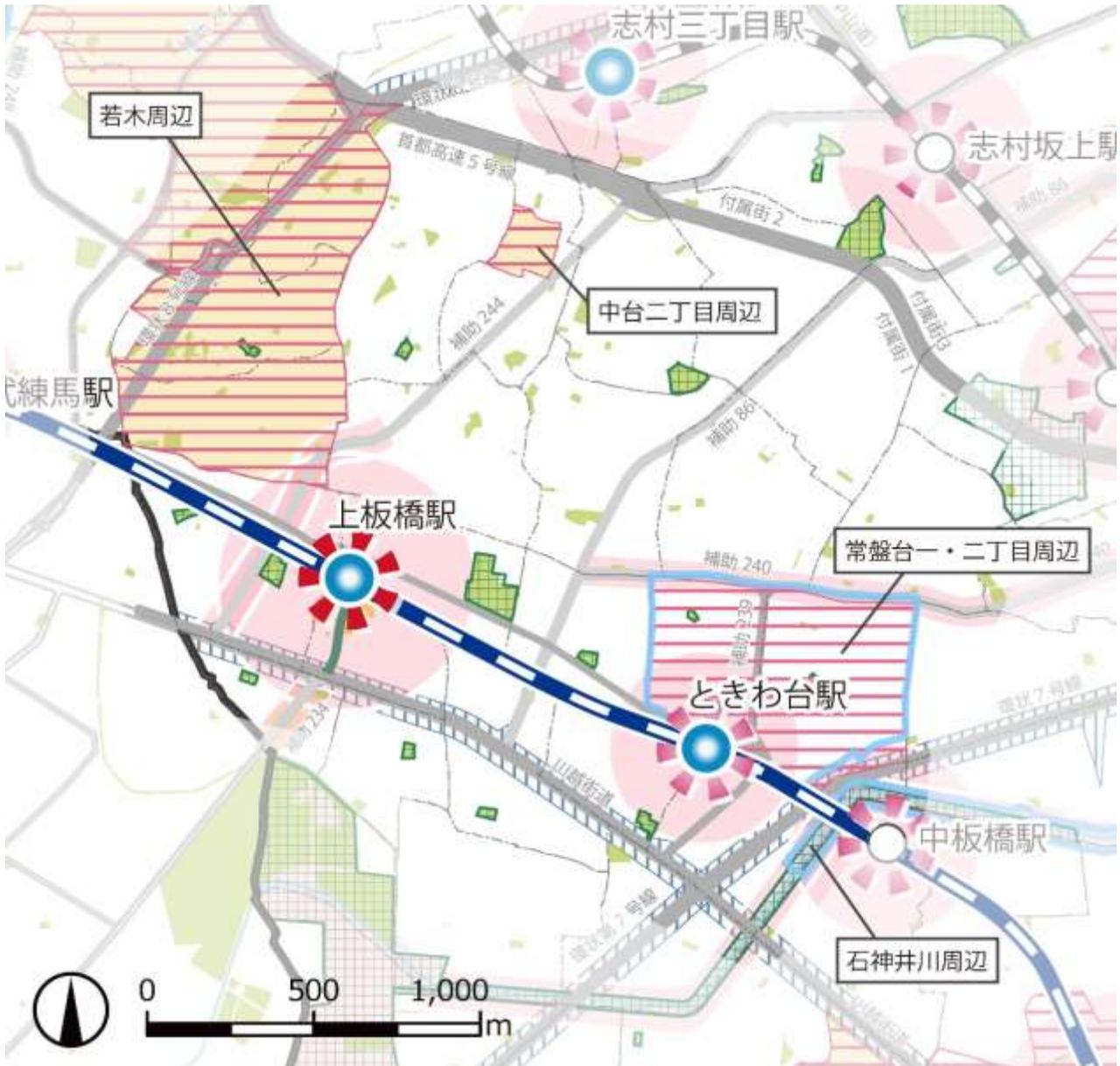
安心・安全分野

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



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



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

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

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

2-4 徳丸・西台エリア



2-4-1 徳丸・西台エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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

徳丸村（復元模型）
出典：図説 板橋区史

2 都市活動

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



田遊び

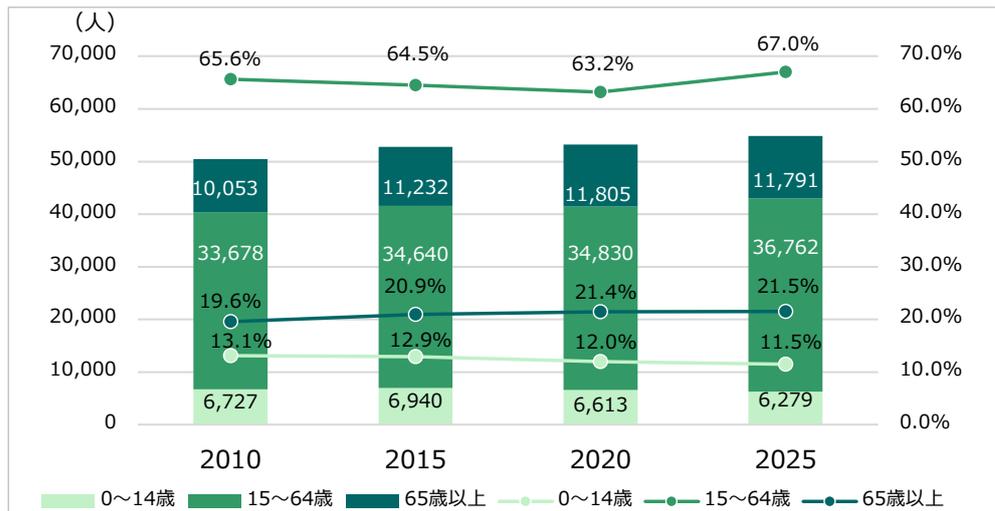
3 環境と自然環境

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

板橋崖線
出典：地理院地図（電子国土WEB）

4 居住者像（人口・世帯）

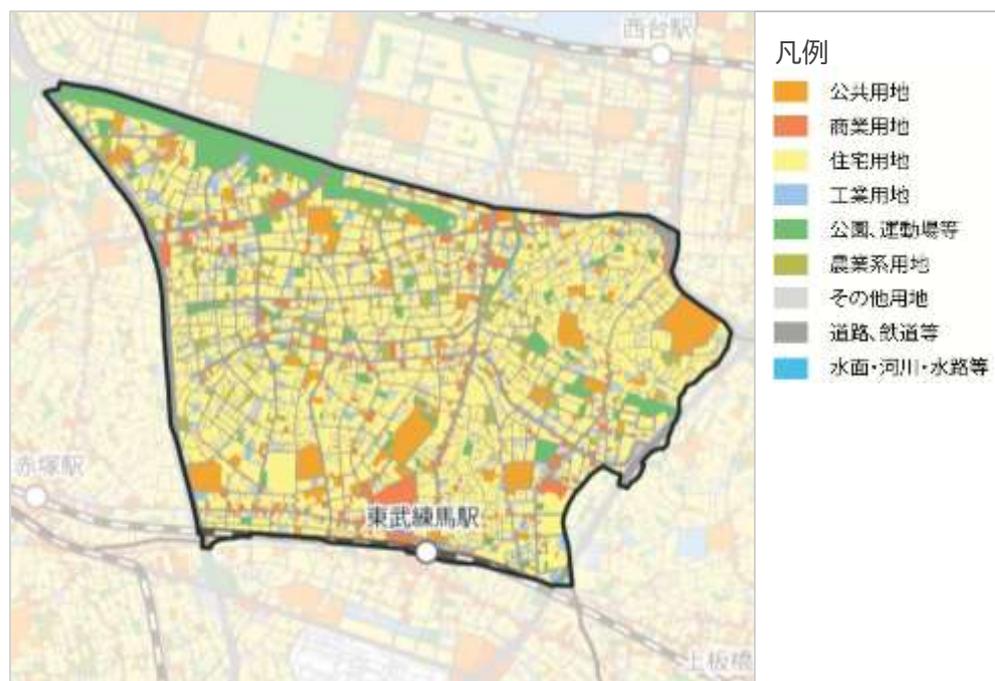
- ▶本エリアは、年少人口割合が区内でも高いエリアです。
- ▶平成 22（2010）年から令和 7（2025）年にかけて人口は約 6.9%増加しているものの、老年人口の増加割合が高く、年少人口は減少傾向にあります。
- ▶世帯構成は、平均世帯人員が区内でも多くなっています。また、区全体と比較して、6歳未満の子どもがいる世帯や核家族以外の多世帯が多い一方で、単独世帯が少ないことから、ファミリーが多く住むまちといえます。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



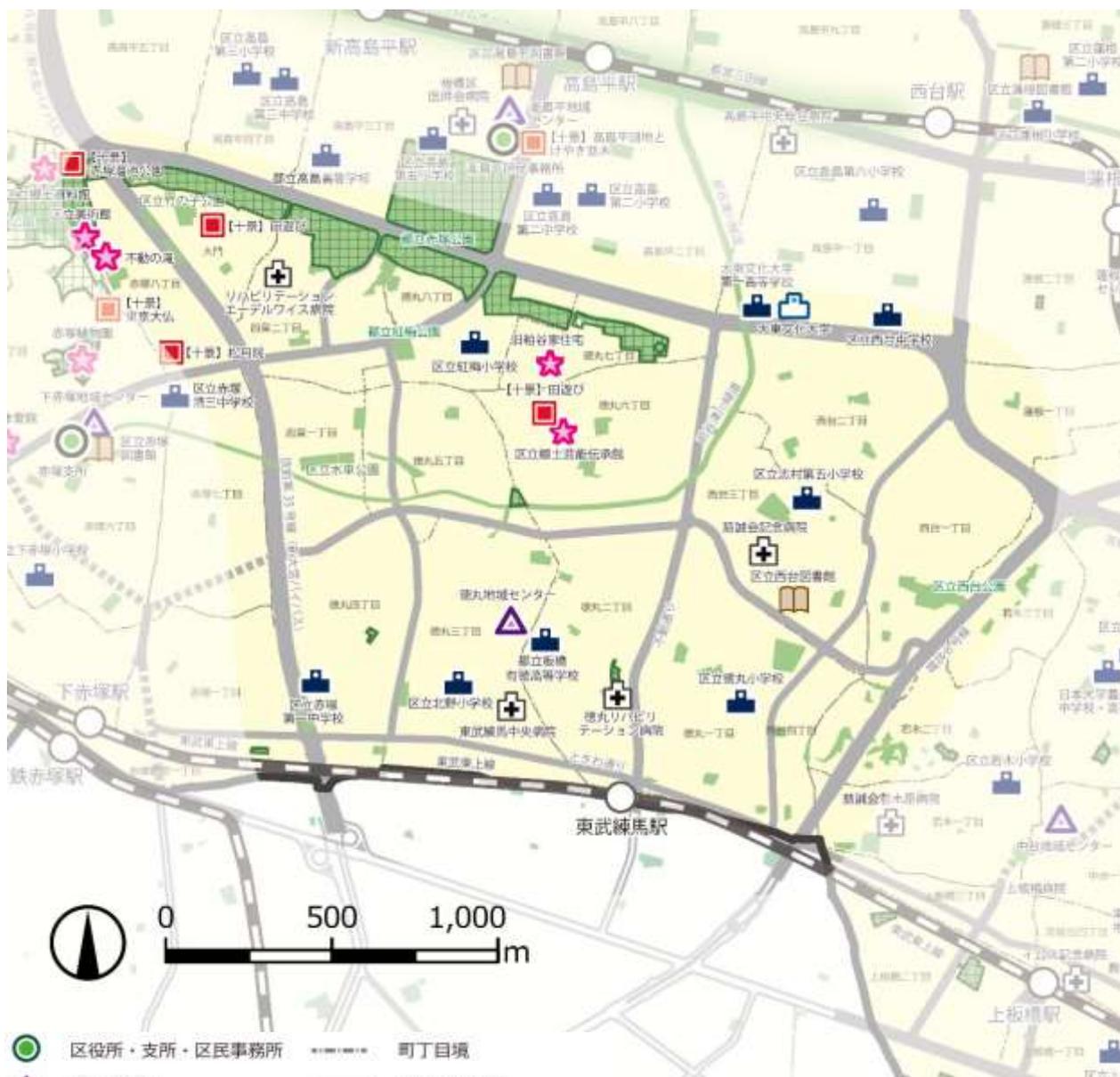
区立竹の子公園／大門



区立西台公園／西台一丁目



旧粕谷家住宅(東京都指定有形文化財)
／徳丸七丁目



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

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



区立紅梅公園／徳丸八丁目

2-4-2 徳丸・西台エリアの都市づくりの主な課題

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

2-4-3 徳丸・西台エリアの都市づくりの方針

1 土地利用方針

生活利便性向上ゾーン

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

閑静な住宅地保全ゾーン

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



【土地利用方針図】

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

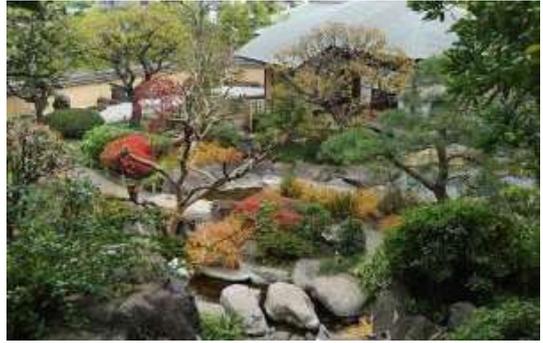
- ▶本エリアでは、東京のみどりの骨格を担う板橋崖線の地形的な自然要素や都市農業の歴史要素、重要無形文化財に指定された田遊びを代表する文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、農や自然から季節を感じ、彩り豊かにくらすことができる板橋らしい風景づくりを進めます。
- ▶本エリアの東武東上線沿線では、周辺エリアの都市づくりをつなぐ都市機能の誘導や歩きやすい歩行空間、東武練馬駅から大規模商業施設周辺の公共空間整備などについて、官民が連携して都市空間を形成します。
- ▶本エリア北側の板橋崖線周辺では、旧粕谷家住宅や区立郷土芸能伝承館などの伝統・文化が感じられる公共施設・公共空間整備を核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



区立郷土芸能伝承館／徳丸六丁目

グリーンインフラ分野

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



区立水車公園の日本庭園／四葉一丁目



都市農地



前谷津川緑道



徳丸槇の道

道路・交通分野

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



東武東上線東武練馬駅

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

- ▶本エリアでは、緑豊かな都立赤塚公園から前谷津川緑道の軸や東武練馬駅、公共施設などの様々な拠点につながり、歩きたくなるウォー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くらし・体験・交流のなかで、文化を創造し、楽しみながら次世代に継承する環境を形成します。



戸建て住宅地



大規模商業施設／東武練馬駅付近

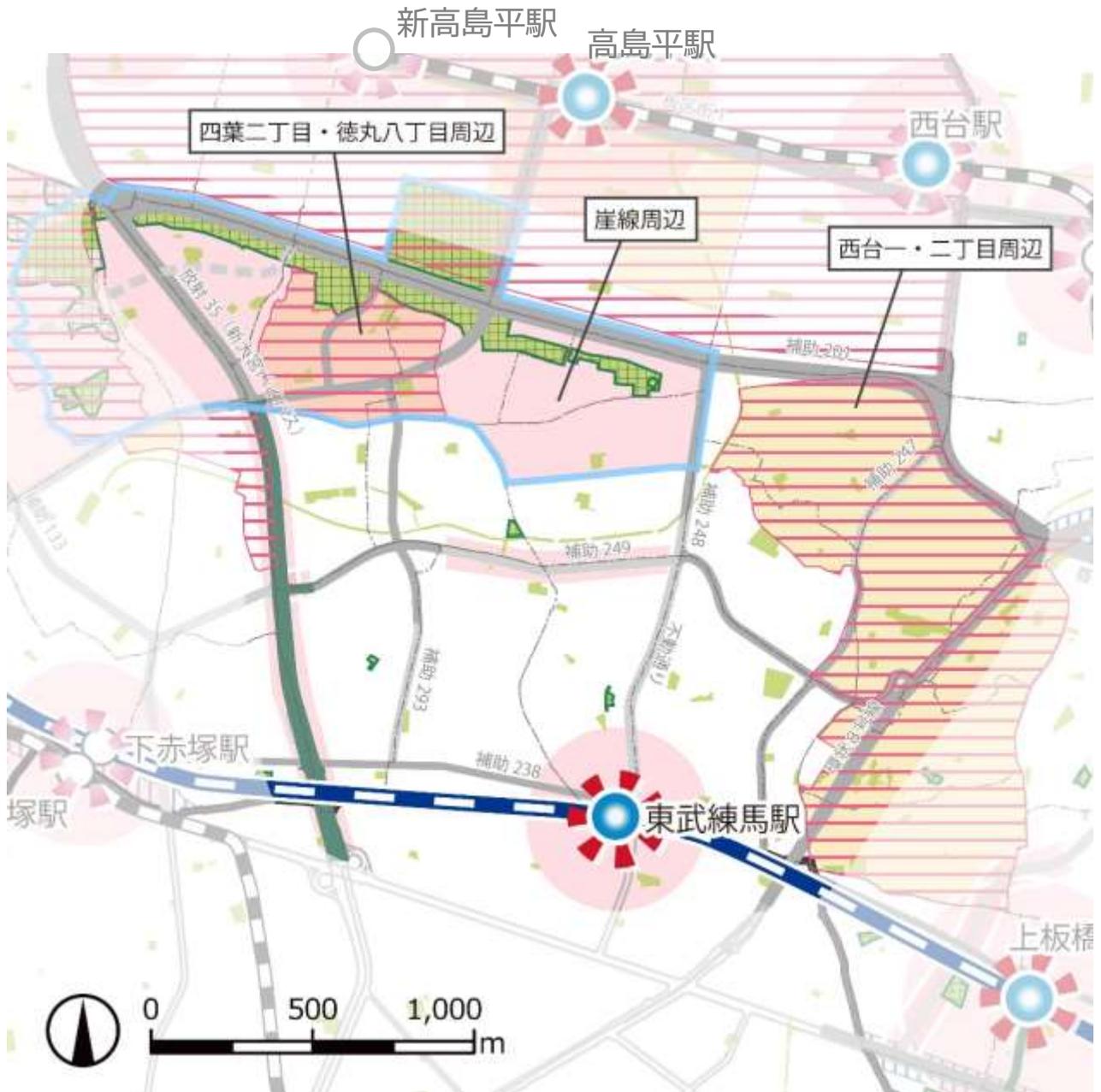
安心・安全分野

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



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



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

都市計画道路

放射第 35 号線（国道 17 号・新大宮バイパス）沿道

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

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

➤「東京における都市計画道路の整備方針（案）」で優先整備路線（第五次事業化計画）に選定されている補助第 249 号線は、事業認可取得に向けて関係機関と連携して取り組みます。

➤放射第 35 号線（国道 17 号・新大宮バイパス）と環状第 8 号線の接続により、災害時の避難経路を確保し、交通利便性の向上を図るため、都市計画道路の整備を推進します。

2-5 赤塚・成増エリア

2-5-1 赤塚・成増エリアの現状と特徴



1 エリアのなりたち

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



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

2 都市活動

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



東武東上線成増駅周辺の市街地再開発事業

3 環境と自然環境

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



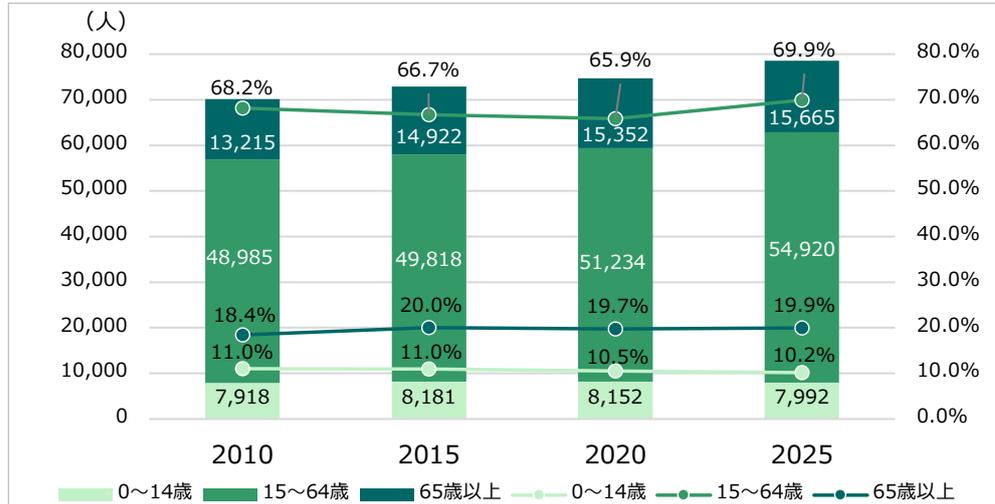
板橋農業まつり



不動の滝(湧水)／赤塚八丁目

4 居住者像（人口・世帯）

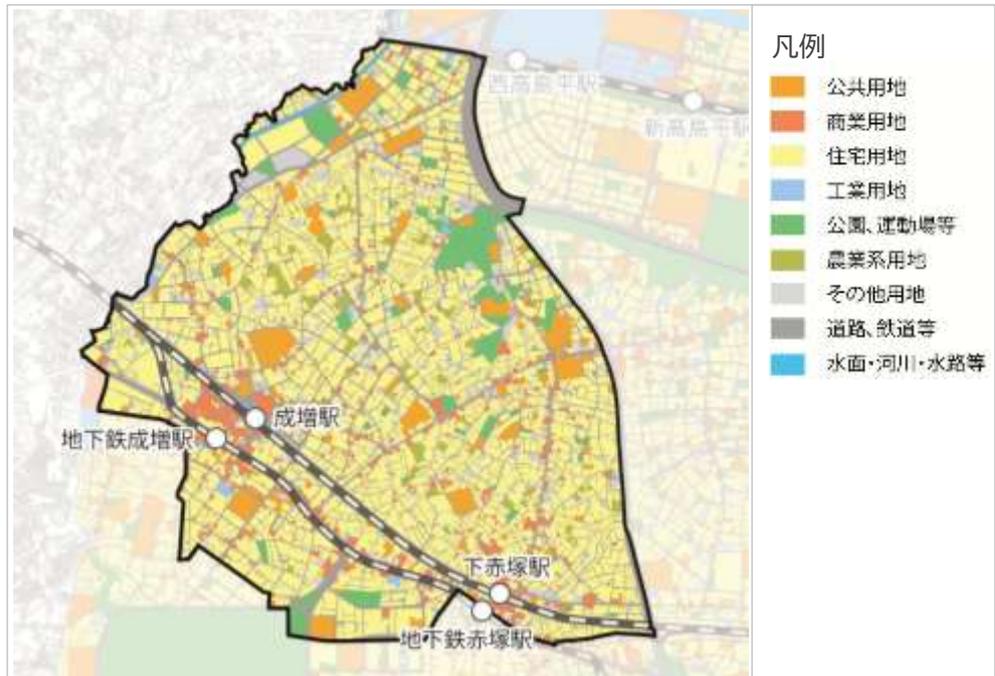
- ▶本エリアは、板橋・大山エリア、上板橋・常盤台エリアに次いで人口が多いエリアで、老年人口割合が最も低いエリアです。平成 22（2010）年から令和 7（2025）年にかけて人口は約 9.4%増加しており、特に老年人口の増加割合が高くなっています。
- ▶世帯構成では核家族以外の世帯が多い一方で、65 歳以上のいる世帯が少ないことから、若い世代も含むファミリー世代が比較的多く住むまちといえます。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



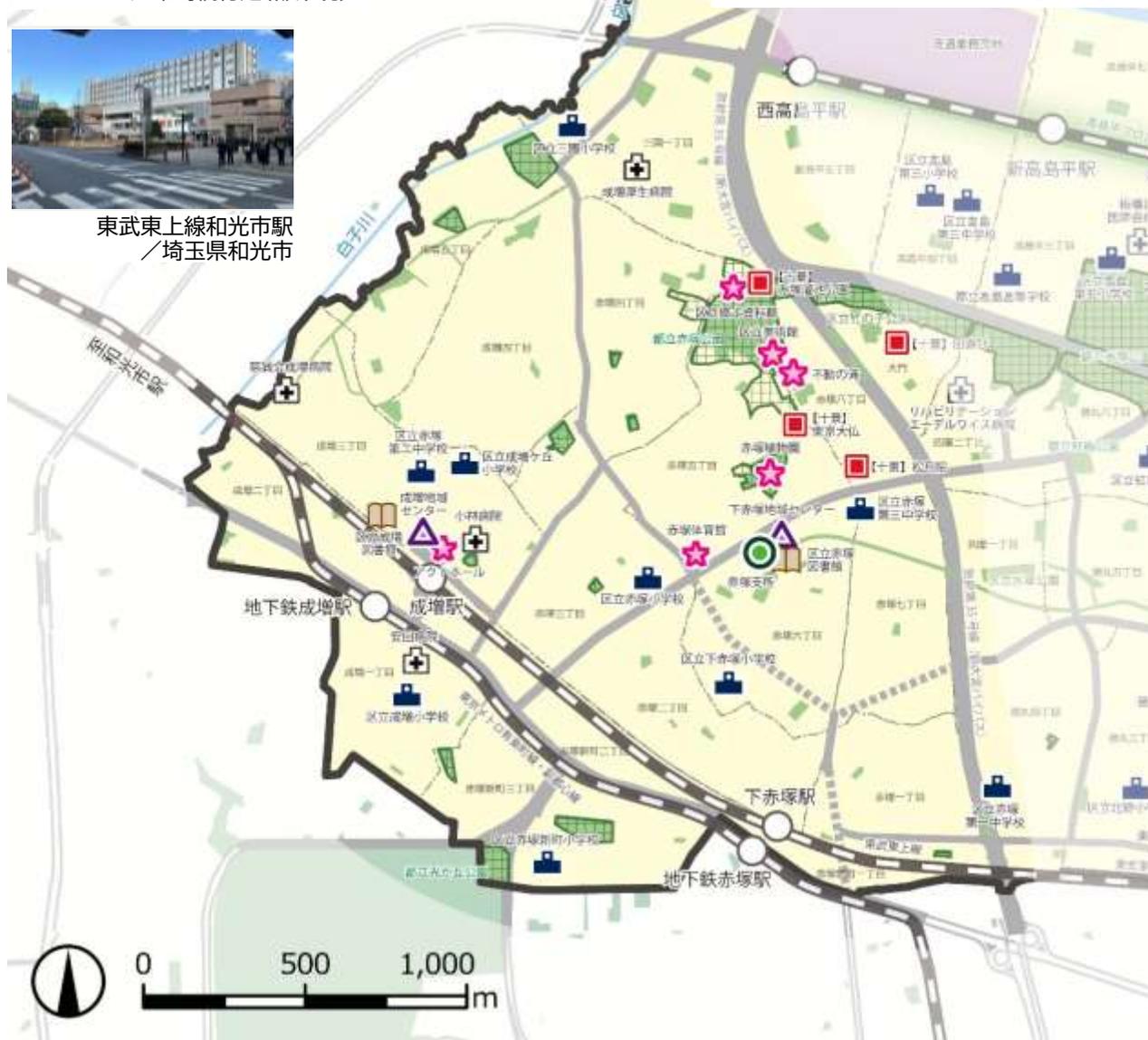
白子川
／東埼橋付近(都県境)



赤塚溜池公園(板橋十景)・区立郷土資料館
／赤塚五丁目



東武東上線和光市駅
／埼玉県和光市



- | | |
|--------------|---------------|
| 区役所・支所・区民事務所 | 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

2-5-2 赤塚・成増エリアの都市づくりの主な課題

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

2-5-3 赤塚・成増エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

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

生活利便性向上ゾーン

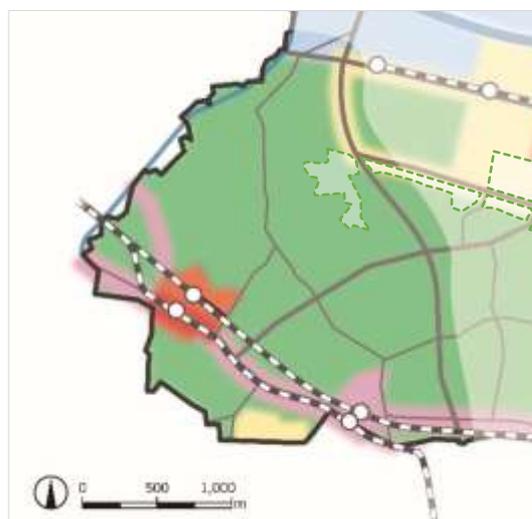
- ▶幹線道路沿道では、広域的な道路機能を活かし、中高層建築物を主体に商業・業務機能を誘導し、多様な生活サービスが充実したまちを形成します。
- ▶上記以外の道路沿道や東武東上線下赤塚駅周辺では、地域の日常生活を支える身近な商業・生活支援機能の充実を図り、生活利便性の高いまちを形成します。

多様なくらしが共生するゾーン

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

閑静な住宅地保全ゾーン

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



【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

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

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



区立美術館／赤塚五丁目



赤塚支所／赤塚六丁目

グリーンインフラ分野

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



都立赤塚公園／赤塚五丁目

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



区立赤塚植物園／赤塚五丁目



区立赤塚植物園（農業園）／赤塚五丁目



都市農地

道路・交通分野

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



東武東上線成増駅前周辺



東武東上線下赤塚駅

住環境・くらし分野

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



光が丘団地
／板橋区赤塚新町三丁目・練馬区光が丘一丁目ほか

安心・安全分野

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

3 都市づくり推進地区



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

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

赤塚・
成増

第6章

都市デザイン
の推進に向けて

資料編

都市づくり推進地区／赤塚・成増エリア

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

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

2-6 新河岸・高島平エリア



2-6-1 新河岸・高島平エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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



高島平団地 (昭和 47 年頃)
出典:いたばし大交通展

2 都市活動

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



西北部流通業務団地 / 高島平六丁目



UDCTak (プロムナード研究会)

3 環境と自然環境

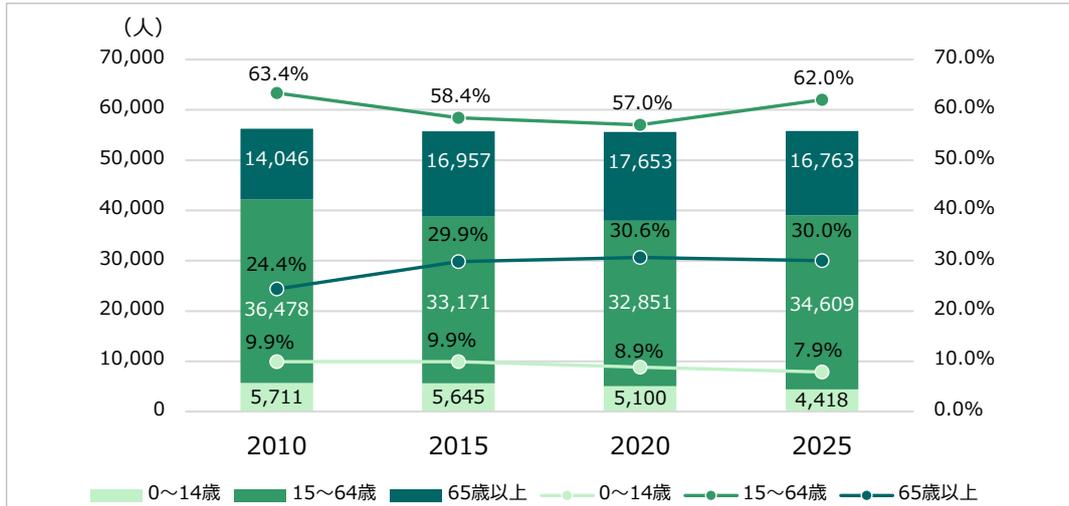
- ▶区の水と緑の骨格となる、荒川・新河岸川や高島平緑地、都立赤塚公園などに加え、街路樹や住宅地の緑地なども含め、豊かなみどりに恵まれています。



荒川河川敷

4 居住者像（人口・世帯）

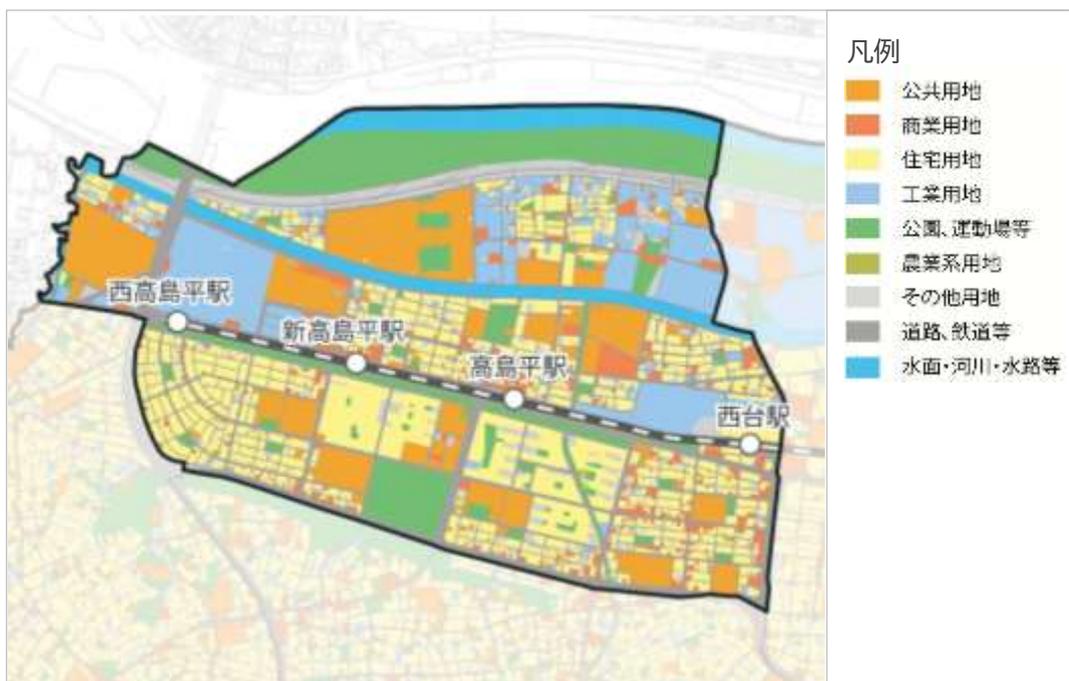
- ▶本エリアは、高島平団地の人口構成が大きく反映されており、区内で最も老年人口割合が高く約30%となっています。
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年にかけて、区内で唯一人口が減少しており、特に年少人口は約22.6%減少している一方で、老年人口は約19.3%増加しています。
- ▶世帯構成では、65歳以上を含む世帯の割合が高い一方で、6歳未満の子どものいる世帯の割合が低く、少子高齢化が特に進行しているエリアといえます。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



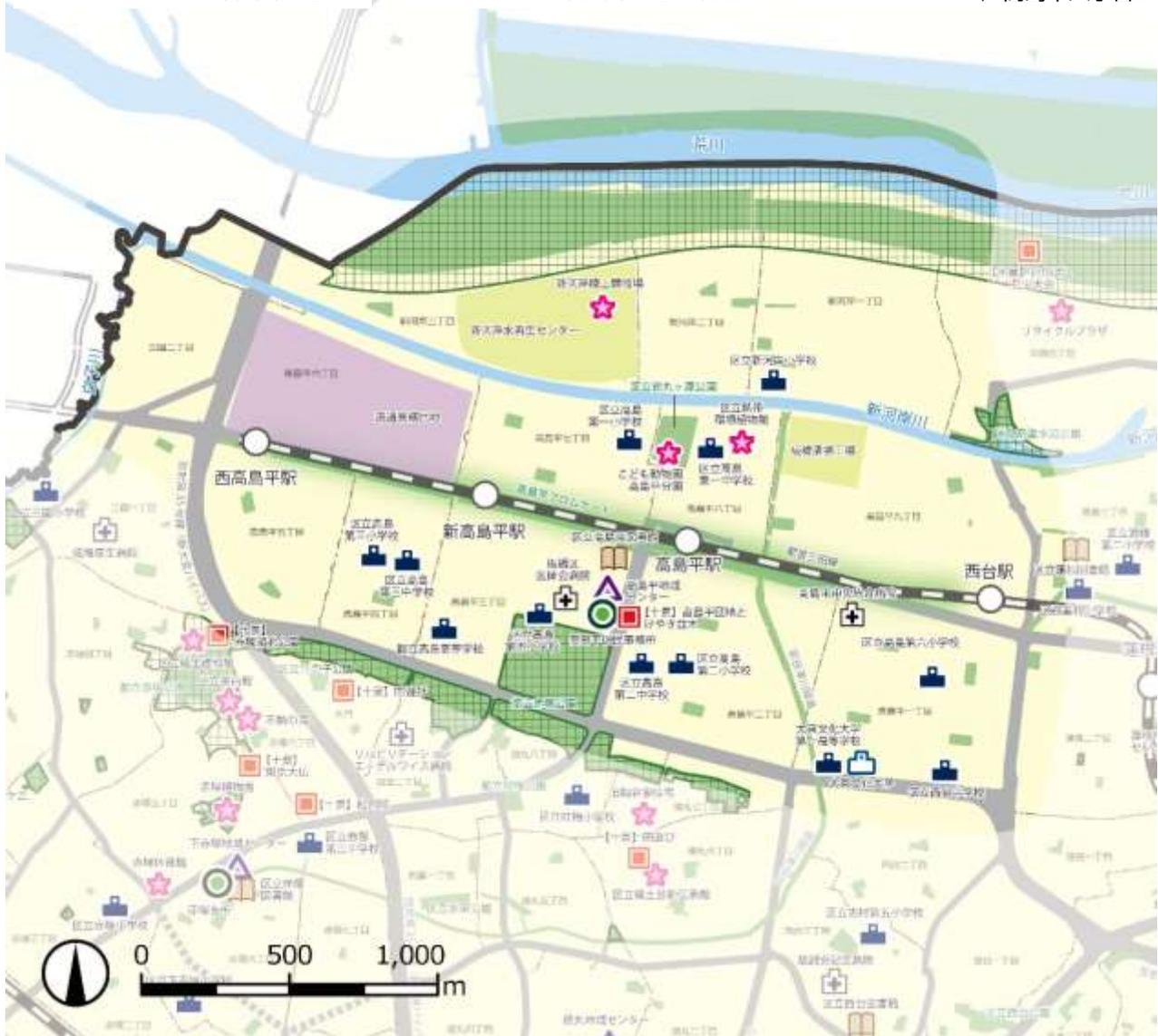
区立新河岸陸上競技場
／新河岸三丁目



高島平緑地(高島平プロムナード)
／高島平二丁目付近



区立熱帯環境植物館
／高島平八丁目



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

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



UR 高島平団地
／高島平二・三丁目



大東文化大学
／高島平一丁目

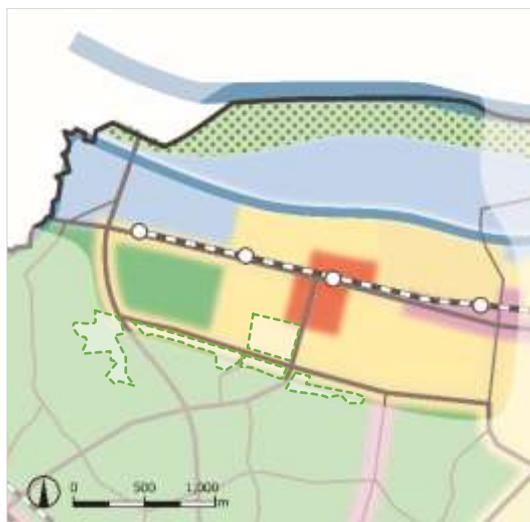
2-6-2 新河岸・高島平エリアの都市づくりの主な課題

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

1 土地利用の方針

都市機能集積ゾーン

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



【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

生活利便性向上ゾーン

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

都市型産業育成・更新ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

閑静な住宅地保全ゾーン

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

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



公共空間の豊かなUR高島平団地
出典：地理院地図(電子国土WEB)



高島平団地とけやき並木(板橋十景)

グリーンインフラ分野

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



都立赤塚公園／高島平三丁目



区立徳丸ヶ原公園(こども動物園高島平分園／高島平八丁目)

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



高島平緑地（高島平プロムナード）
／高島平二丁目付近



前谷津川緑地

道路・交通分野

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



都営三田線高島平駅



都営三田線西台駅

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

住環境・くらし分野

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



UR 高島平団地／高島平二丁目付近



新河岸の工業集積地

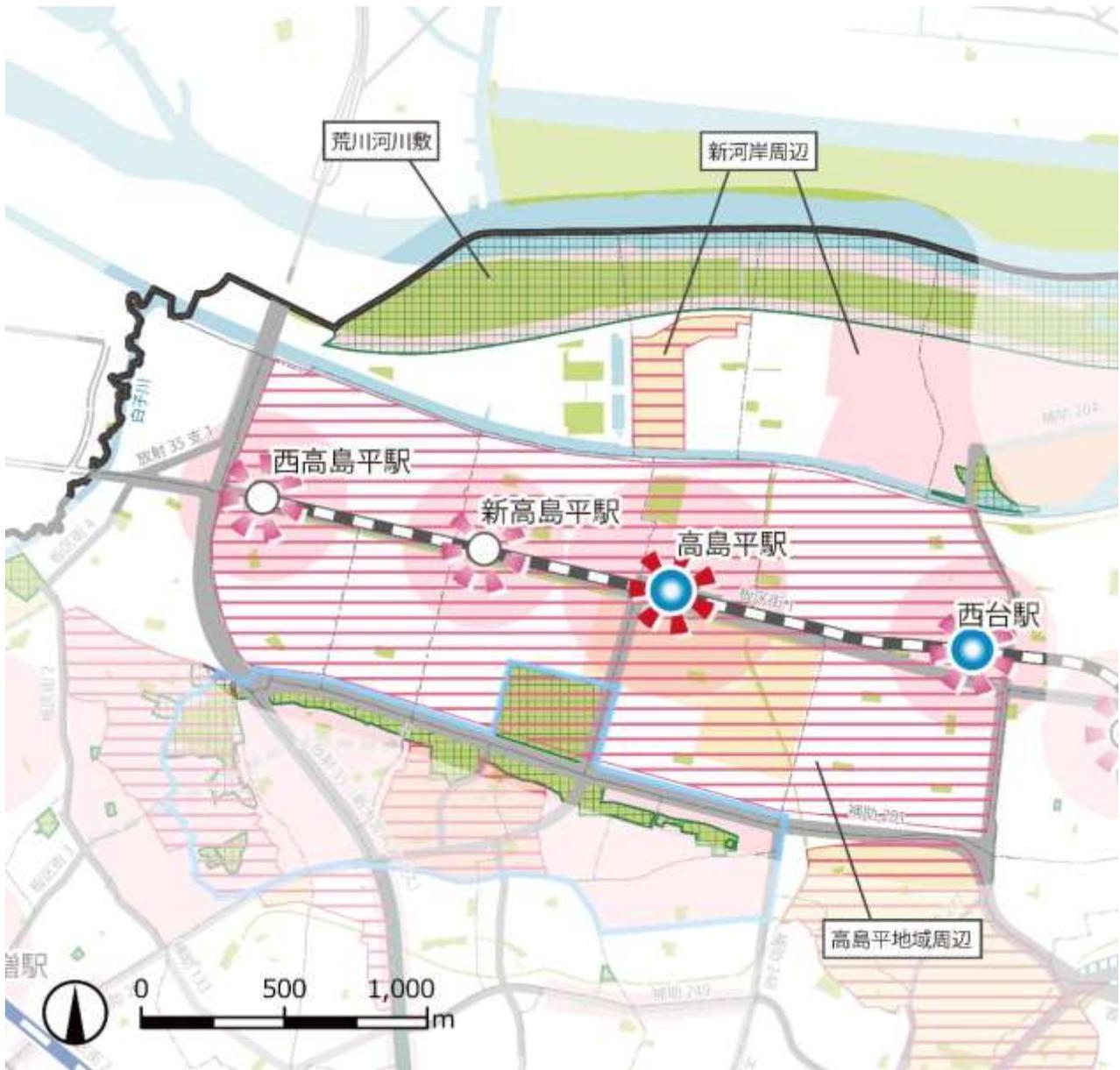


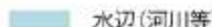
戸建て住宅地（高島平四・五丁目）

安心・安全分野

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

③ 都市づくり推進地区



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

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

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

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

2-7 坂下・舟渡エリア



2-7-1 坂下・舟渡エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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



新河岸川沿いの工場群
出典：図説 板橋区史

2 都市活動

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



新河岸川沿いの工業専用地域・工業地域
出典：地理院地図(電子国土WEB)



JR 埼京線浮間舟渡駅前地区 (再開発事業施行後)

3 環境と自然環境

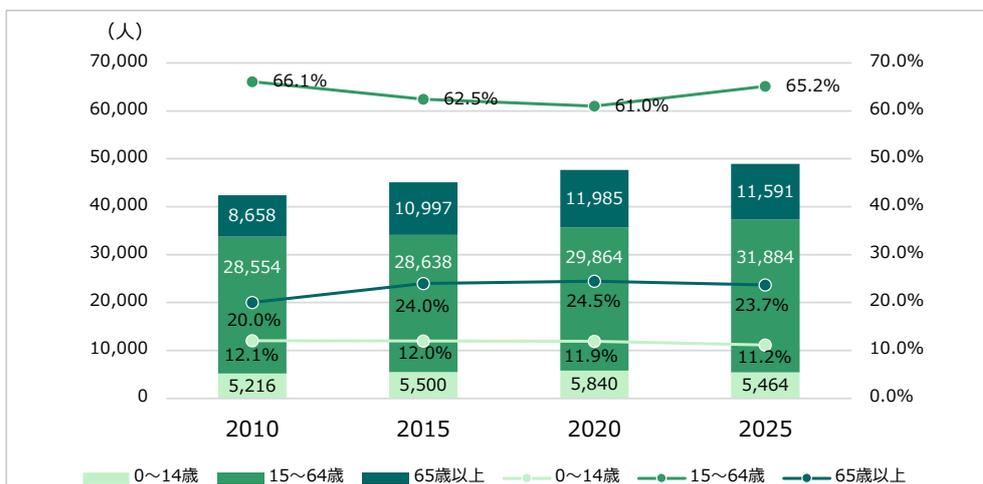
- ▶荒川河川敷や都立浮間公園、新河岸川が連続的なみどり豊かな環境をつくり出しています。



荒川河川敷と板橋 City マラソン

4 居住者像（人口・世帯）

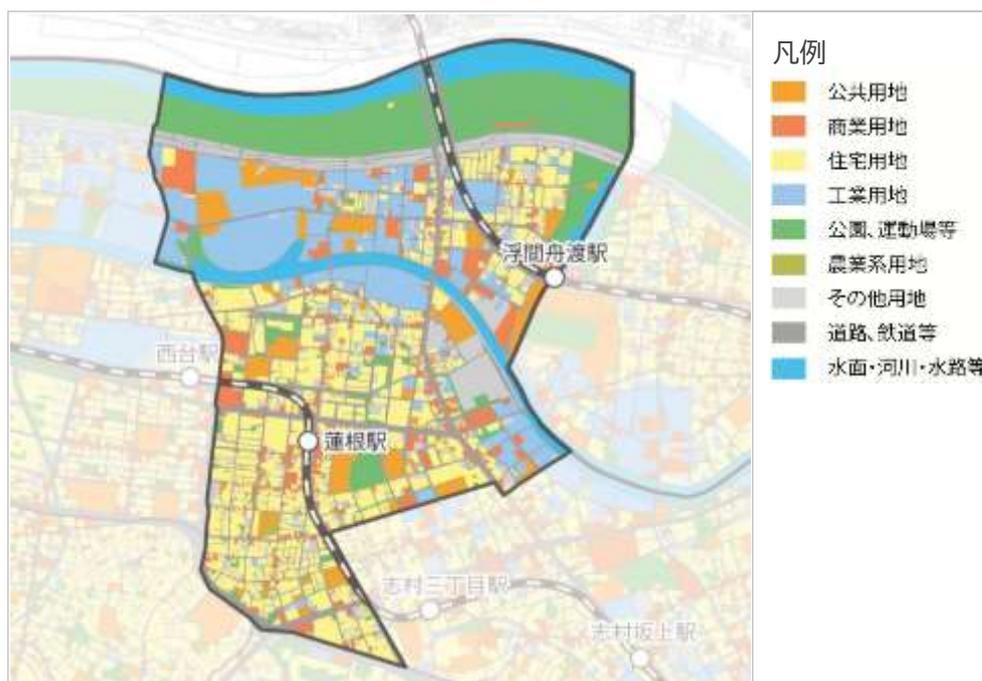
- ▶平成22（2010）年から令和7（2025）年の15年間で人口は約13.3%増加しており、年少人口・生産年齢人口・老年人口がそれぞれ増加しています。特に老年人口の増加率は区内で最も高い水準となっています。
- ▶高齢者世帯が多い一方で、6歳未満の子どものいる世帯も多いなど、子育て期の若いファミリーの居住者も多いまちとなっています。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



区立舟渡水辺公園／舟渡四丁目



区立リサイクルプラザ
／舟渡四丁目



荒川戸田橋緑地生物生態園



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

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



区立浮間舟渡フットサル
パーク／舟渡一丁目



北区立新河岸東公園こども
スポーツ／北区浮間四丁目

2-7-2 坂下・舟渡エリアの都市づくりの主な課題

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

1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

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



【土地利用方針図】

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

都市型産業育成・更新ゾーン

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

産業と住宅の共存ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

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



荒川河川敷



新河岸川沿いの産業集積地

グリーンインフラ分野

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



都立浮間公園／舟渡二丁目



区立城北交通公園／坂下二丁目

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



緑道(坂下付近)

道路・交通分野

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



JR 埼京線浮間舟渡駅前



新河岸川沿いの歩行空間/東坂下二丁目付近

住環境・くらし分野

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



都営三田線蓮根駅付近の街並み

安心・安全分野

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

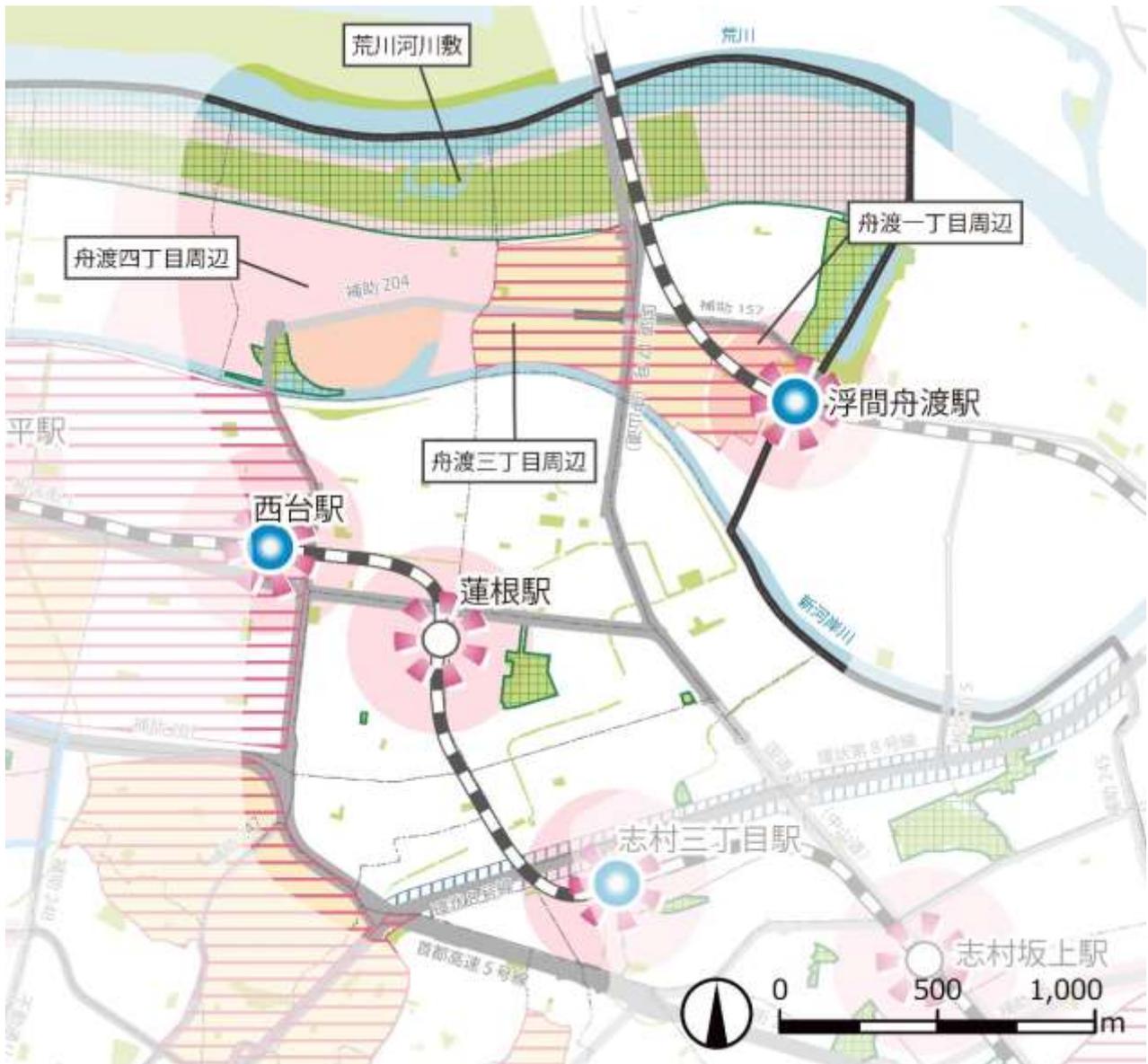


荒川土手



大型物流施設に設置された高台広場／舟渡四丁目

③ 都市づくり推進地区



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

都市づくり推進地区／坂下・舟渡エリア	
都市づくりの展開方針	取組内容
▼浮間舟渡駅周辺	
浮間舟渡駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている浮間舟渡駅周辺では、隣接する北区とのつながりや都立浮間公園のみどりを活かしながら、暮らしを支える商業・生活支援機能の集積を誘導し、利便性と居心地のよさを備えた市街地環境の形成を促進します。
浮間舟渡駅周辺の地域交通結節点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域交通結節点として、駅前にふさわしいにぎわいの形成とともに、鉄道とバスなどの乗換え利便性の向上を図るための空間・機能の充実を図ります。
▼蓮根駅周辺	
蓮根駅周辺の生活の拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ▶生活の拠点に位置づけられている蓮根駅周辺では、暮らしを支える商業・生活支援機能の集積を誘導し、住商工の共生を図りつつ、駅前にふさわしい空間・機能の誘導を図ります。
▼舟渡一丁目周辺	
工場の操業環境と住居の調和	<ul style="list-style-type: none"> ▶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	<ul style="list-style-type: none"> ▶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	<ul style="list-style-type: none"> ▶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	<ul style="list-style-type: none"> ▶舟渡四丁目南地区では、地区計画などに基づき、浸水想定区域であることを踏まえた高台広場、緊急一時退避場所、退避経路などの防災上必要な整備を行うとともに、ものづくり産業との調和に配慮しつつ、地域の魅力創造を図り、水害に強い拠点を形成します。

▼ 荒川河川敷

荒川河川敷の活用と かわまちづくりの推進

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

2-8 小豆沢・志村エリア



2-8-1 小豆沢・志村エリアの現状と特徴

1 エリアのなりたち

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



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



国の史跡・志村一里塚(板橋十景)
／志村一丁目・小豆沢二丁目

2 都市活動

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

3 環境と自然環境

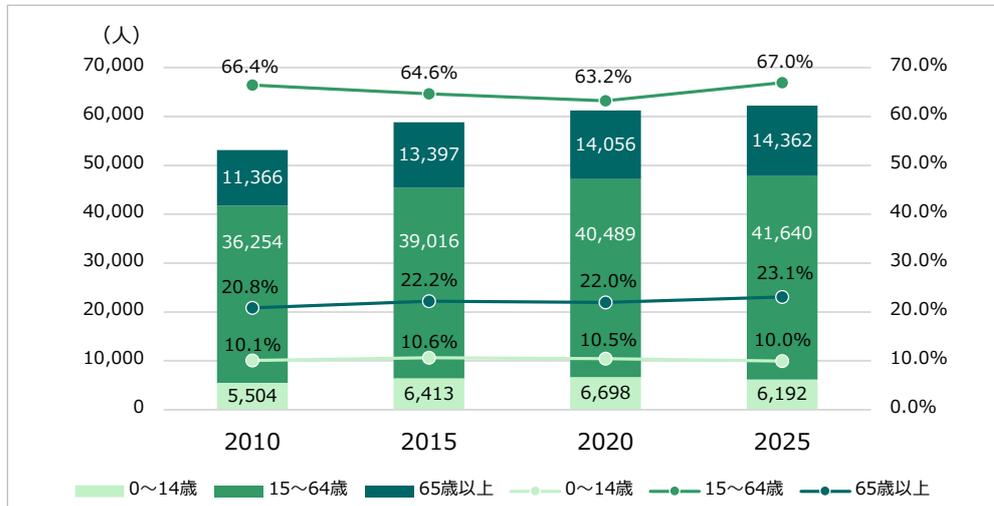
- ▶放射第9号線（国道17号・中山道）の歴史を伝える「志村一里塚」や桜の名所である「南蔵院のしだれ桜（蓮沼町）」など、地域のシンボルとなる資源が板橋十景として親しまれています。
- ▶本エリア北部では、荒川低地と武蔵野台地を区分する崖線が、区立小豆沢公園や志村村跡・城山熊野神社などの歴史的資源をつないで、東西にみどりが連続する環境を形成しています。崖線上の区立小豆沢公園と近接する新河岸川では、隅田川・荒川・東京湾臨海部を結ぶ水上バス（東京水辺ライン）の小豆沢発着場が設置されています。



志村村跡・城山熊野神社とその周辺
出典:地理院地図(電子国土WEB)

4 居住者像（人口・世帯）

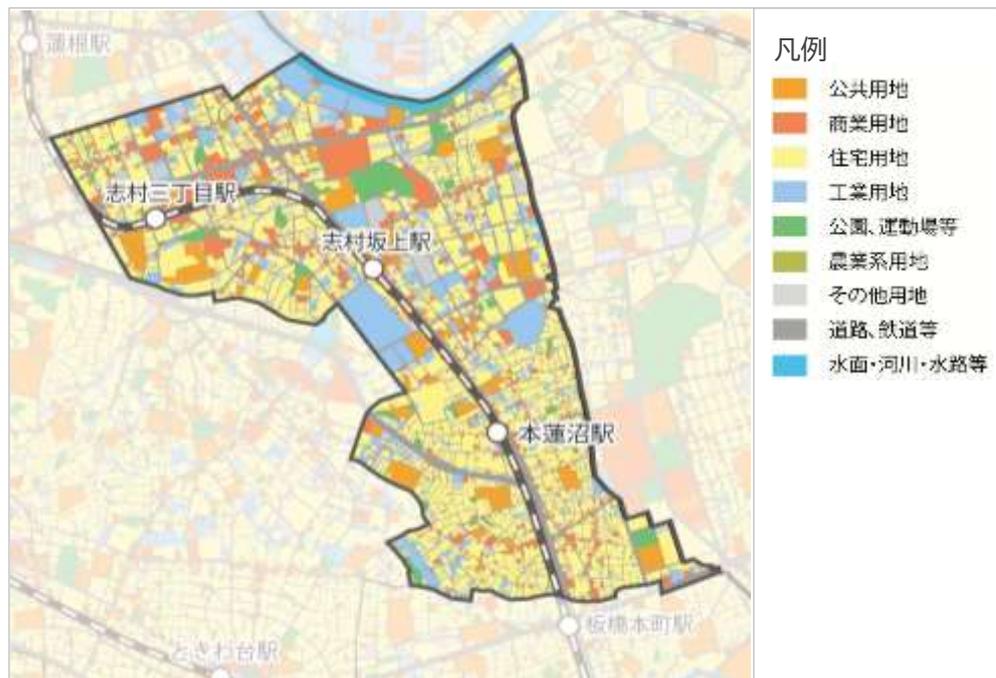
- ▶人口密度や年齢階層別の人口割合、世帯構成は板橋区全体の平均的な水準となっています。
- ▶平成 22(2010)年から令和 7(2025)年の 15 年間の人口増加率は、区内で最も高い約 14.0% となっており、年少人口・生産年齢人口・老年人口の各世代が、それぞれ高い水準の増加率となっています。



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

5 土地利用

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



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

6 エリアの現況・特徴



区立見次公園／前野四丁目



区立小豆沢体育館
／小豆沢三丁目



南蔵院のしだれ桜(板橋十景)
／蓮沼町



味の素ナショナルトレーニングセンター／北区西が丘三丁



城山熊野神社／志村三丁目



東洋大学／清水町

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

2-8-2 小豆沢・志村エリアの都市づくりの主な課題

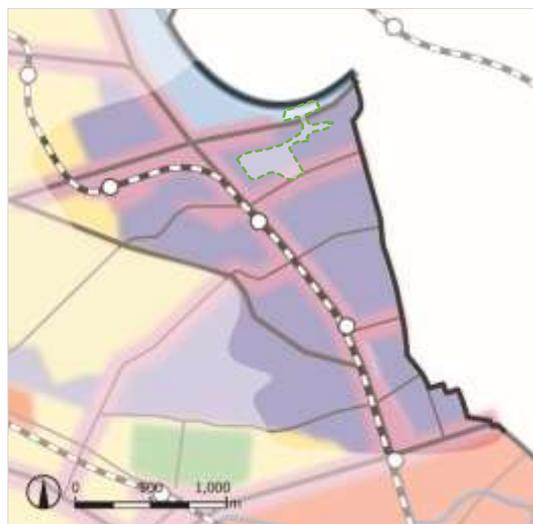
	都市 デザイン	グリーン インフラ	道路 交通	住環境 くらし	安心 安全
▶木造住宅の密集地の改善				●	●
放射第9号線（国道17号・中山道）沿道の木造住宅の密集地では、土地の細分化や老朽化した建築物も多く残っていることから、燃え広がらない安全なまちを形成する必要があります。					
▶土砂災害への対応		●			●
崖線沿いなどにおいて、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）や土砂災害警戒区域（イエローゾーン）などのがけ地があり、適切な安全対策や避難対策が必要です。					
▶水害リスクへの対応				●	●
荒川決壊を想定した浸水被害想定区域では、水害時の緊急避難や防災備蓄を充実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

2-8-3 小豆沢・志村エリアの都市づくりの方針

1 土地利用の方針

生活利便性向上ゾーン

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



【土地利用方針図】

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

都市型産業育成・更新ゾーン

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

産業と住宅の共存ゾーン

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

多様なくらしが共生するゾーン

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

2 都市空間整備の方針

都市デザインの考え方を踏まえた取組方針

- ▶本エリアでは、新河岸川や板橋崖線上の区立小豆沢公園などの自然要素、都市型産業や放射第9号線（国道17号・中山道）沿いの歴史要素、スポーツ・レクリエーションの文化要素などの地域資源と、質の高い公共空間整備が融合し、日常生活の中で健康・スポーツを楽しみ、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み、活動・サービスが育っていく環境を充実させていきます。
- ▶都営三田線志村坂上駅周辺と区立小豆沢公園、水上バス発着場、板橋崖線沿いの樹林地、環状第8号線沿道の商業施設などの地域資源を活用した、にぎわいとみどり・水辺の回遊動線を創出します。
- ▶行政境周辺では、行政区域を越え、連続性に配慮した都市づくりを推進するため、隣接自治体である北区のまちづくりの方向性と整合・調整を図ります。



みどり、水辺、公共空間がつながる小豆沢
出典：地理院地図（電子国土WEB）



区立小豆沢公園（あずさわスポーツフィールド）



水上バス（東京水辺ライン）小豆沢発着場／新河岸川

グリーンインフラ分野

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



薬師の泉庭園



出井川緑道

道路・交通分野

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



都営三田線志村三丁目駅

住環境・くらし分野

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



工場の土地利用転換で進むマンション立地



商店街／宮本町

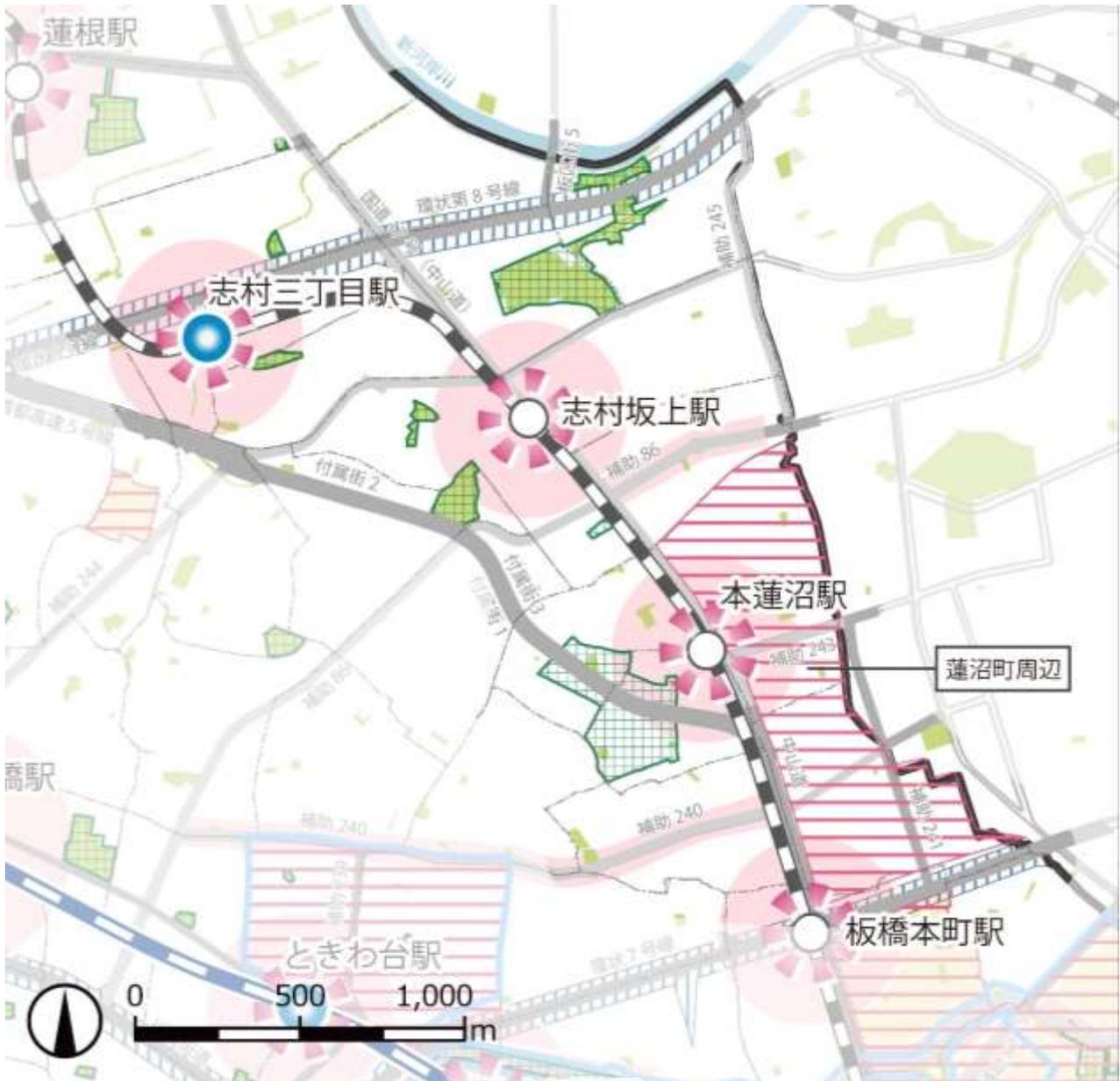
安心・安全分野

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



木造住宅の密集地

③ 都市づくり推進地区



都市づくり推進地区／小豆沢・志村エリア

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

第6章



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

- ▶ 区や地域で既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、民間事業者だけではなく、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

- ▶ 区・区民等・事業者の取組に関する基本的な方針や行動のイメージを示すことで、各主体の取組に対して、多様な主体との協議・連携を促し、協働の都市づくりを推進していく
- ▶ 板橋区の取組
- ▶ 区民等の取組と協働の推進
(地域主体の都市づくりの行動イメージ)
- ▶ 事業者の取組と協働の推進
(大規模土地などにおける都市づくりの行動イメージ)

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

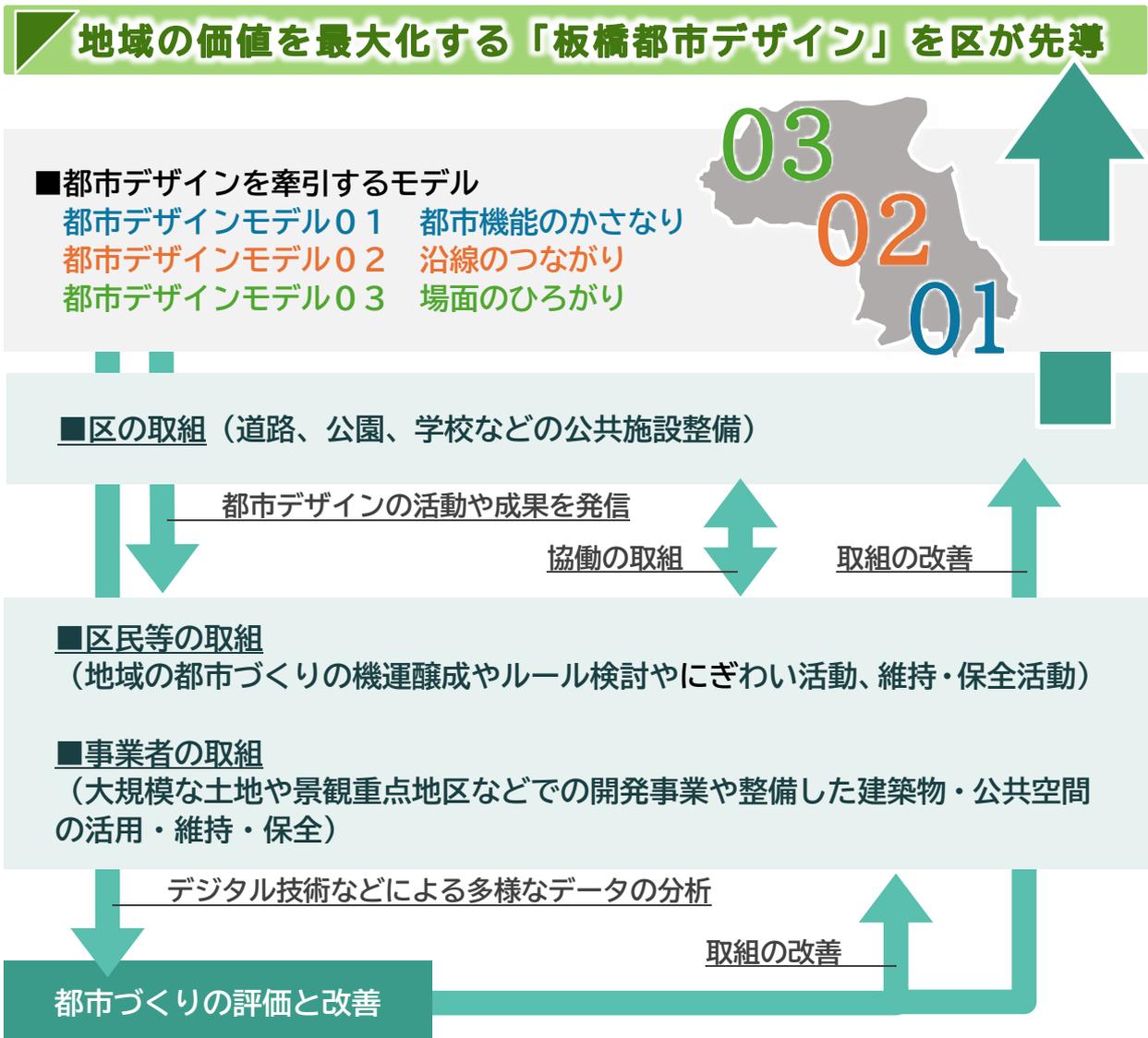
1-2 都市デザインの推進方策

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、既に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、3つの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。

この都市デザインの取組を具体化することで、区・区民等・事業者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、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、民間事業者だけではなく、区民や国、東京都などへ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

地域の価値を最大化する「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の方針を踏まえ、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管理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。

この総合的な視点により、都市デザインを実践する区や地域による取組を踏まえ、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。

都市デザインモデルでは、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。

この取組を充実させ、都市空間と都市活動が効果的に連携する都市デザインの枠組みとして、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、多様な施設などの拠点機能が重なり、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。

- ▶ 区が先導的に取り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、官民連携の促進を図ります。
- ▶ 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。
- ▶ 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。

この都市デザインモデルでは、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・にぎ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、地区計画制度や景観計画、板橋区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、良好な住環境が守られ、生み出されます。

- ▶ 加賀まちづくり協議会

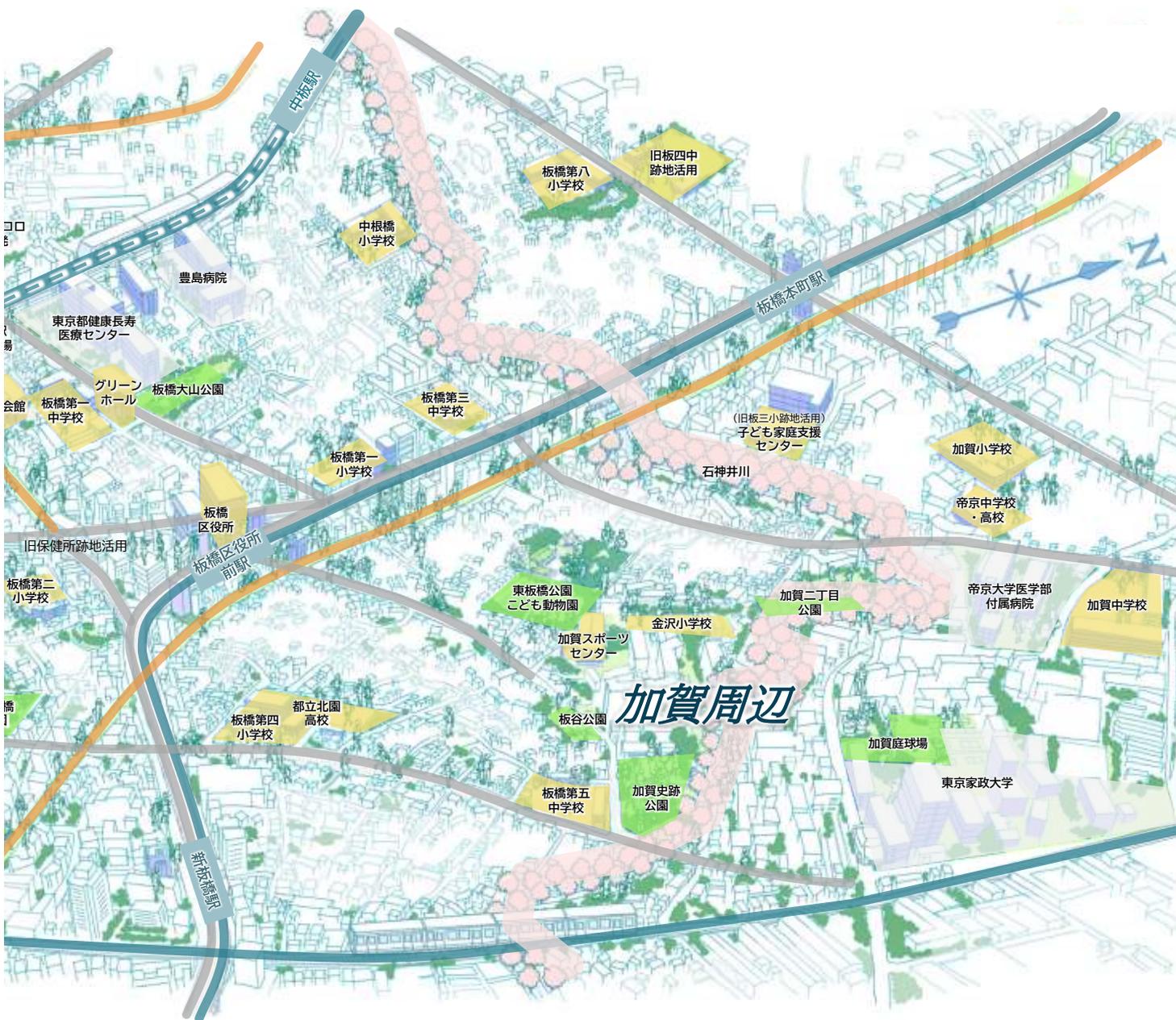


都市機能と公共空間の集積モデル「加賀周辺」

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。この都市デザインモデルでは、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アブルな空間形成、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。上板橋駅南口駅前地区の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、心地よ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、健康的で文化的なライフスタイルを送ることができ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

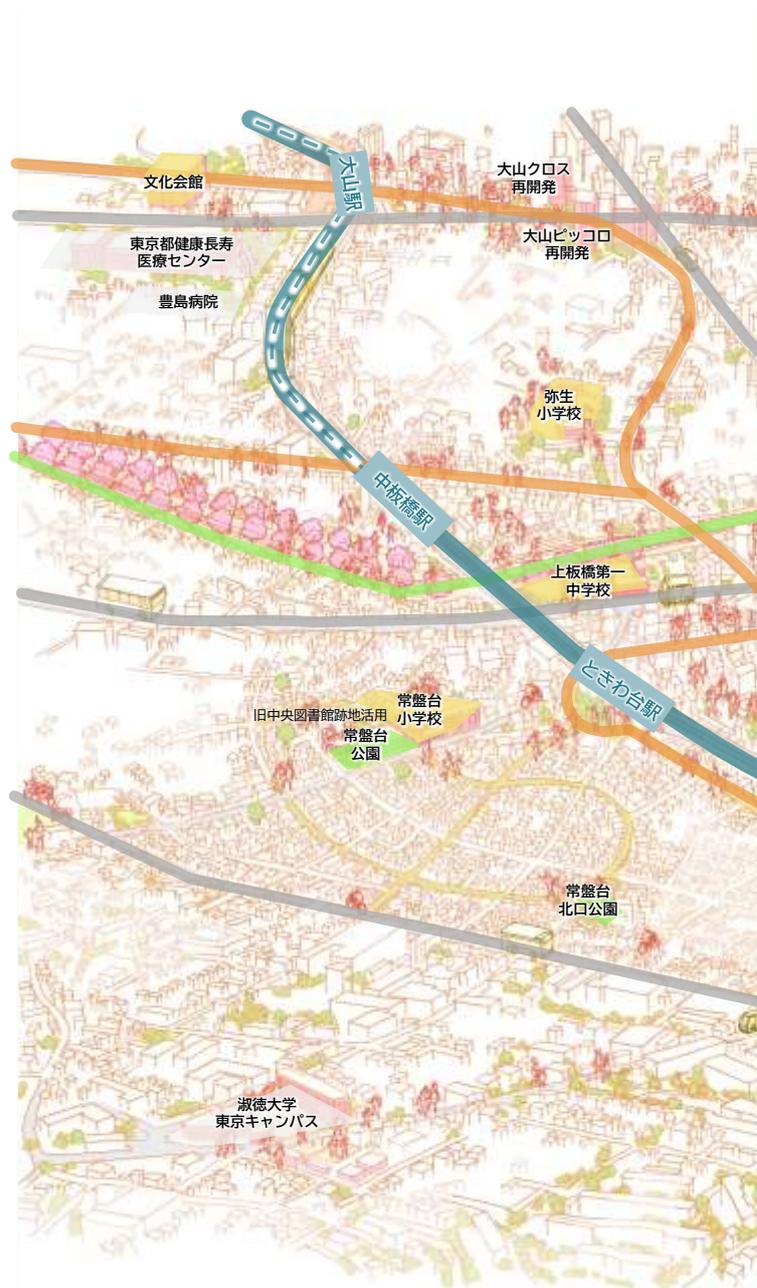
板橋区平和公園周辺においては、中央図書館の移転や広場空間、歩道空間の高質化によって、多様な利用者による公園と一体となった活気あふれる空間が広がっています。ポローニャ絵本館の併設により、絵本を誰もが参加することができる「文化」と捉えた「絵本のまち板橋」を推進し、世界の絵本に触れながら、商店街や鉄道事業などと連携したつながりを伸ばすことで、子どもだけではなく、大人も引き込まれる絵本文化を連鎖させていきます。

- ▶ ポローニャ絵本館による絵本文化と創造都市の推進

東武東上線沿線のまちづくりへ波及

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による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い街並み、ウォーカブルな空間、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、荒川河川敷、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、地域のくらしと歴史がにじむ多様な“場面”があります。

この都市デザインモデルでは、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

高島平駅周辺

ゆとりある空間・豊かなみどりと地域活動の融合

高島平駅周辺では、高島平緑地やけやき通り、高島平駅（高架下）といった公共空間を居心地がよい空間へ再整備を進め、UR 高島平団地の再生と連携することで、多様な人々の活動が広がり、交流を生み出す都市再生を進めています。

みどり豊かでゆとりある公共空間を活かし、地域のコミュニティが実施するお祭り、緑地や公園を活用したイベントや社会実験、ウェルフェアの取組が積極的に行われ、多くの人の活動の担い手が重なり合い、新たな交流が生まれています。

- ▶ 地域の多様な交流づくり
(#平暮らしキャラバン、高島平みんなの農園、多文化共生ペア暮)
- ▶ 緑地を活用した社会実験
(高島平ポットラック、緑地で遊ぼう)

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荒川戸田橋緑地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、河川空間と市街地を多様な人々が回遊・滞留し、にぎわいが生み出されます。

また、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「イッタ カワマチ ITTA KAWAMACHI 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



3 協働の都市づくり推進に向けた基本方針

区・区民等・事業者の取組に関する基本的な方針や行動のイメージを示すことで、各主体の取組に対して、多様な主体との協議・連携を促し、協働の都市づくりを推進していきます。

3-1 板橋区の取組

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換や集約・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

区民等・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

➤ 大規模な土地利用転換への周知

板橋区都市づくり推進条例に基づく届出対象者（土地所有者及び土地利用者）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の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、民間誘導制度に基づき、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、企業が区内での事業展開や投資につなが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、区へ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

鉄道の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、庁内関係者による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、改善の協力を得るため、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、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民間誘導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、民間誘導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。

➤ 都市づくり推進地区に準ずる地区

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、必要な見直しを行います。

➤ 民間誘導制度の制度検討

民間誘導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）

大規模な土地の民間開発に際し、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（大規模建築物等指導要綱・条例などによる協議）

大規模な土地の民間開発に際しては、大規模建築物等指導要綱・条例などの関係制度により、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、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 Park-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に取り組むことで、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
(地域主体の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、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。新しい土地利用や民間開発など、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

▶ 地域の将来像を理解し、活動する協力者を増やすための情報発信を行いながら、地域主体の都市づくり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、区へ届け出ます。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。

① 社会貢献・地域貢献の取組

地域の把握

- ▶ 民間開発を行う場合、都市計画や開発事業に係る条例や要綱の情報収集だけでなく、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

- ▶ 板橋区都市づくり推進条例で定める大規模な土地利用転換における民間開発においては、地域への影響とその対応策、考え得る社会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、区政課題に係る区からの求めに協力し、解決に向けた協議を行います。

② 民間開発の計画と地域への発信

計画協議

- ▶ 民間開発の構想・計画がまとまる前の段階から、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。地域から民間開発への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、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 民間開発と地域における継続的な活動

公共空間の活用

- ▶ 民間開発をきっかけに、事業区域だけではなく、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に努めます。

維持管理

- ▶ 民間開発における建築物・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。

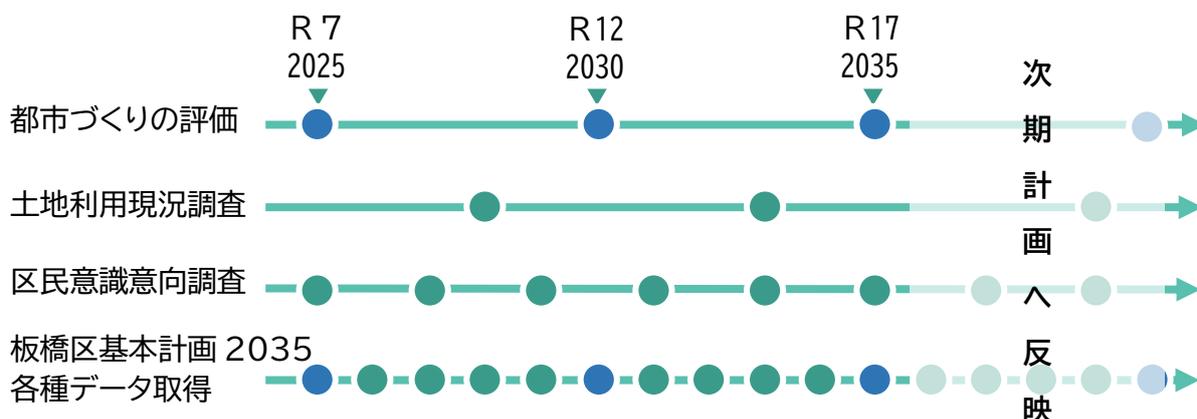


1 都市づくりビジョンの評価

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しています。第4章の分野別都市づくり方針で示すまちの姿の実現に向けた進捗検証を行い、概ね5年毎に評価・点検を行います。

板橋区基本計画2035の評価項目や区民意識意向調査などのアンケート調査、統計データ、次世代技術を活用した多様なデータを用いた評価を行い、板橋区都市計画審議会に報告し、都市づくりの進捗状況の見える化に努めます。

都市づくりの評価・点検の実施にあたり、新たな課題や改善に向けた論点を整理するとともに、デジタル技術の活用により、公共空間に関わる様々な地域のデータを取得することで、まちづくり事業の効果を可視化し、地域の変化を把握しながら、方向性の確認をしていきます。



2 都市づくりビジョンの評価手法

- ① 都市づくりの進捗検証においては、板橋区基本計画 2035 の中で都市づくりビジョンに関連する主な評価項目により、継続的に取組状況を確認します。
- ② 概ね5年毎の評価・点検においては、継続的な取組状況の確認に加え、アンケート調査(※)や統計データ、次世代技術を活用した多様なデータなどを活用した評価手法を検討し、先導的に取り組む地域の都市づくりや社会情勢の変化を踏まえた総合的な評価をめざします。

①継続的な取組状況の確認（板橋区基本計画 2035 の中で都市づくりビジョンに関連する主な評価項目）

分野別 都市づくり の方針	主な評価項目	基本計画で定める 基準値	基本計画で定める 令和17年度目標
都市 デザイン	建築物などがまちなみと調和し、 まちの特徴が際立っていると感じる割合	37.3% 令和7年	56.8%
	大規模土地における民間誘導制度による 広場などの整備面積	4,308㎡ 令和6年	
	まちづくりに期待する人の割合	—	

グリーン インフラ	区全域における公園率	5.89% 令和7年	5.92%
	区全域における緑被率（維持目標）	18.76% 令和7年	
	緑に対する区民満足度	56.2% 令和7年	65.0%
道路・交通	電車やバスが利用しやすいと感じる区民の 割合(維持目標)	72.2% 令和7年	
	区内の交通事故発生件数の減少	1,088件 令和6年	700件以下
	区内の都市計画道路整備延長の割合	76.8% 令和7年	78.3%
住環境 ・暮らし	良質な住居を理由に区内に住み続けたいと 思う区民の割合	5.4% 令和7年	10%
	既存住宅ストックの活用率	24.9% 令和6年	35%
安心・安全	区民の防災意識の向上率	70% 令和7年	90%
	区全域における不燃化率	66.5% 令和3年	70%

※区民意識意向調査や令和5年度都市づくりビジョンアンケート調査（資料編 P225 参照）と同様の調査などを想定

資料編

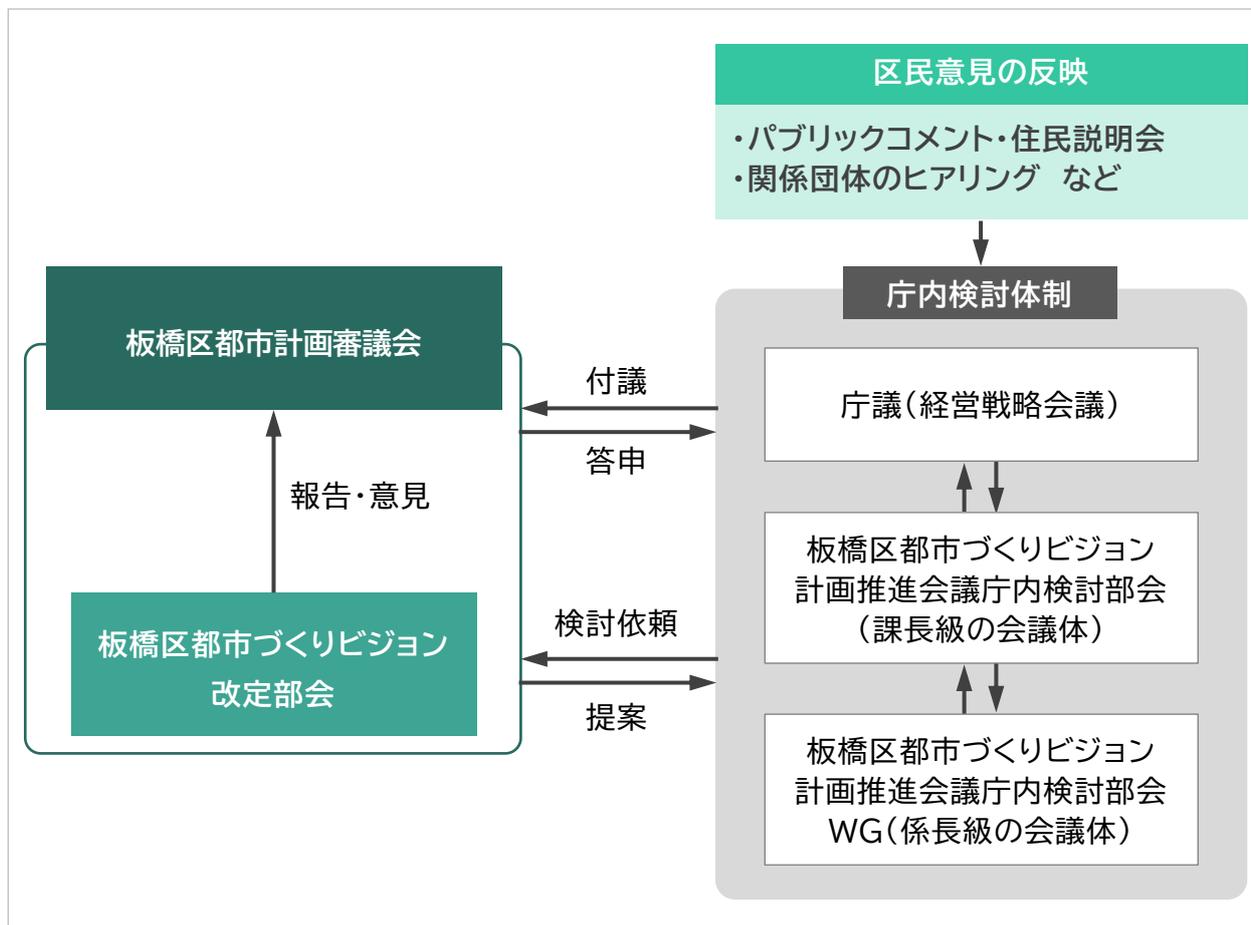


1 都市づくりビジョン改定の検討体制・経緯

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、都市計画など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	東京科学大学 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26日(木)			
	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)						素案
					11月12日(火)		
		10月29日(火)					
	12月6日(金)						
		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)						
令和7(2025)年度	4月21日(月)～4月25日(金) オープンハウス型説明会(区役所1階)						改定案
		5月27日(火)					
	7月8日(火)						
		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18日(木)						
	1月9日(金)						
		1月20日(火)					
			2月17日(火)				
				3月26日(金)			

1-5 まちづくり協議会などへの意見収集

改定にあたり、以下の関連する団体などから意見を伺いながら策定しました。

ヒアリング対象		実施方法	実施日
まちづくり協議会	加賀まちづくり協議会	対面	令和6(2024)年 5月15日 令和6(2024)年 11月20日 令和7(2025)年 4月16日 令和7(2025)年 6月18日 令和7(2025)年 11月19日
	新河岸二丁目工業地域まちづくり協議会	対面	令和6(2024)年 11月25日 令和7(2025)年 6月10日
	ときわ台しゃれ街協議会	対面	令和6(2024)年 11月25日 令和7(2025)年 5月 7日 令和7(2025)年 12月15日
	中台二丁目北地区まちづくり協議会	対面	令和6(2024)年 5月10日 令和6(2024)年 10月 9日 令和7(2025)年 3月21日 令和7(2025)年 12月 8日
関係団体	東京都建築士事務所協会板橋支部	対面	令和6(2024)年 11月22日 令和7(2025)年 2月21日 令和7(2025)年 11月26日
	板橋区商店街連合会	対面	令和6(2024)年 11月21日 令和7(2025)年 11月20日
	板橋区町会連合会	対面	令和6(2024)年 9月 2日 令和7(2025)年 10月 2日
学生	淑徳大学の学生	対面	令和7(2025)年 7月31日
	大東文化大学の学生	対面	令和7(2025)年 6月 5日
	帝京大学の学生	アンケート形式	令和7(2025)年 5月27日 ～7月18日
	東京家政大学の学生	対面	令和7(2025)年 7月 1日
	東洋大学の学生	対面	令和7(2025)年 5月22日 令和7(2025)年 6月19日
	日本大学の学生	対面	令和7(2025)年 6月13日
	いたばし子どもワークショップ	対面	令和6(2024)年 8月28日 令和7(2025)年 8月 6日

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。

13の指標のうち、8つの指標が令和7年度調査時点で、目標値を達成しています。また、目標値を達成していない指標についても、3つの指標が基準値から向上しており、事業継続により概ね順調に推移すると見込まれます。

○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

- ・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①

駅を中心とした利便性の高いまち

- ・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②

ライフステージにあわせて
住み続けられるまち

- ・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③

ものづくり産業の力を活かして
育てるまち

- ・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④

地域の個性を生かした環境・文化を
創造するまち

- ・地域資源を活用した体験・交流
- ・板橋らしい景観・まちなみの形成
- ・農を楽しむ機会の創出
- ・観光客との交流の活性化

テーマ⑤

甚大な災害にも強いまち

- ・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

	施策指標	基準値	目標値 令和7年度	令和7年度 調査
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%	㊦	29.9% (R7年度)
	まちづくり協議会による活動事例 ・協議件数 ⁴	109件	㊦	604件 (R7年度)
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%	80%	72.2% (R7年度)
	区の顔、地域の顔となる駅前と 感じられる割合 ³	35%	㊦	36.81% (R7年度)
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： 76.8% 30歳代： 83.8% (R7年度)
	最低居住面積水準未満の住宅に 住む世帯の割合 ¹	17.5%	16% (ㇵ)	12.7% (R5年度)
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)
	操業環境が良いと感じられる割合 ³	70%	㊦	81.81% (R元年度)
テーマ ④	建築物などがまちなみに調和して 美しいと感じられる割合 ³	35%	㊦	56.75% (R7年度)
	住まいの周りの緑についての 満足度 ⁴	35%	40%	36.3% (R6年度)
テーマ ⑤	耐震化率 ¹	耐震化率 ：84.1%	耐震化率 ：95% 耐震性不足住宅 おおむね解消 (※)	木造住宅 88.5% マンション 88.6% (R6年度)
	不燃化率 ¹	不燃化率 ：63.9%	不燃化率 ：70%	不燃化率 69.2% 不燃領域率 66.8% (R6年度)
	危険な老朽建築物などを解消した 割合 ¹	0.48% (1件)	100% (207件)	102.9% (213件) (R6年度)

※ 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】

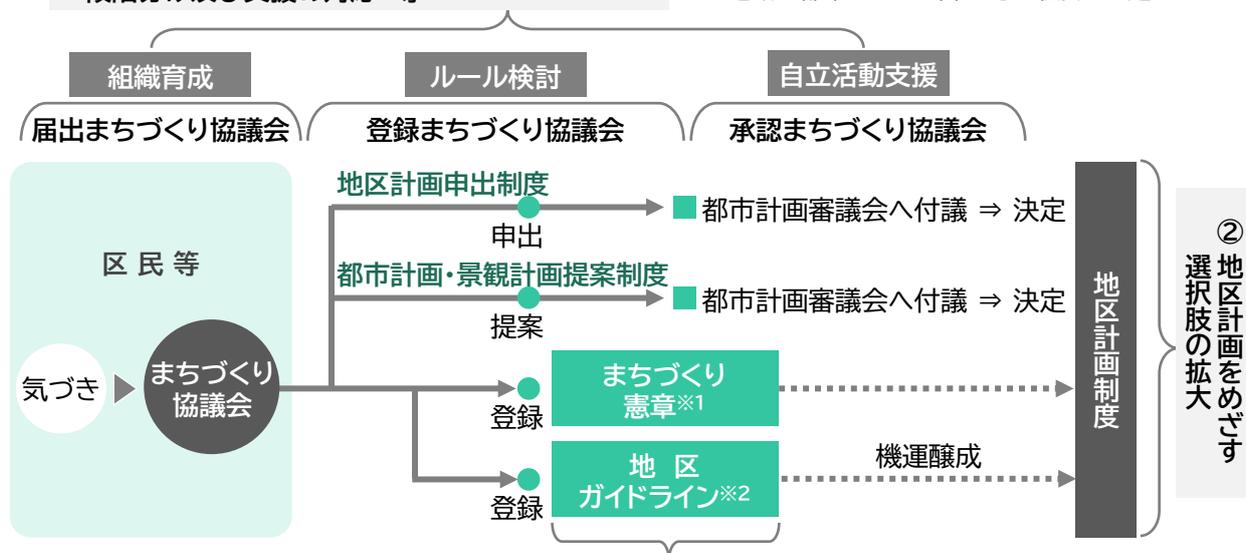
1 地区計画制度を活用した都市づくり

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

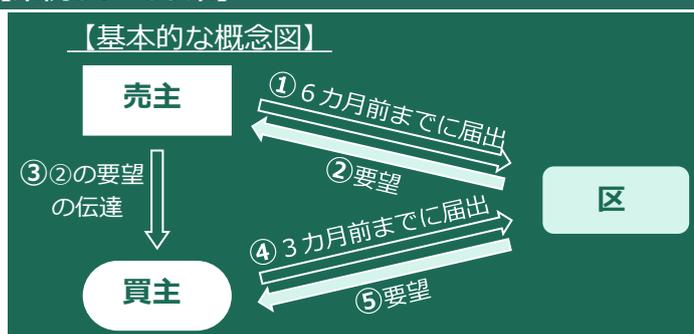


② 都市づくりのルール(地区ガイドライン・まちづくり憲章)の登録

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 都市機能の例示

本計画において、都市機能誘導として記載している「商業」「業務」「文化・交流施設」「生活支援」の用途について具体的な例示は以下のとおりです。

■商業施設

- 物品販売業を営む店舗：百貨店、スーパーその他これらに類するもの
- 飲食店、アンテナショップ
- 商業機能を補完する専門店、ショッピングモール、商業アミューズメント施設
(ただし、「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」の許可を要するものを除く)

■業務施設

- 事務所、官公庁施設、その他これらに類するもの
- 交番、消防団詰所、その他これらに類するもの

■文化・交流施設

- 会議施設：(国際) 会議場、貸会議室、その他これらに類するもの
- 集会施設：地域コミュニティ施設、多目的ホール、その他これらに類するもの
- 文化施設：劇場、映画館、美術館、博物館、図書館、歴史的建造物等保全・活用施設、その他これらに類するもの
- 公開を目的とした施設：ショールーム、メディアセンター、その他これらに類するもの
- 宿泊施設
- 教育施設：大学、ビジネススクール、カルチャースクール、インターナショナルスクール、その他これらに類するもの
- 運動施設：スポーツクラブ、ランニングステーション、サイクルステーション、その他これらに類するもの
- 観光施設：観光案内所、情報発信施設、ムスリムなど多様な文化や習慣に配慮した施設、その他これらに類するもの
- 交通関連施設：バス待合所、船待合所、その他これらに類するもの
- 常時一般に開放される建築物の部分：屋内貫通通路その他これらに類するもの
- エリアマネジメント活動に資する施設：エリアマネジメント活動団体の事務所、その他これらに類するもの
- 生物多様性に関する普及啓発、展示、環境教育を行う施設、その他これらに類するもの

■生活支援施設

- 医療施設：病院、診療所、調剤薬局
- サービス施設：区役所窓口、郵便局、銀行の支店、旅行代理店、損保代理店、その他これらに類するもの
- 日用品の販売を主たる目的とする店舗：コンビニエンスストア、その他これらに類するもの
- 子育て支援施設、高齢者福祉施設、元気高齢者の交流施設、社会福祉施設、その他これらに類するもの

5 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	対象数	回収数	回収率
区在住15歳以上 個人無作為抽出	令和5(2023)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(2023)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%

問1 回答者の属性										
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	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%

問2 現在お住まいの地域を選んだ理由									
1位	2位	3位	4位	5位					
通勤・通学や暮らしに 便利な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%

問3 板橋区への定住意向					
1位	2位	3位	4位	5位	
区内に住み続けたい	83.2%	移り住みたい	15.1%		

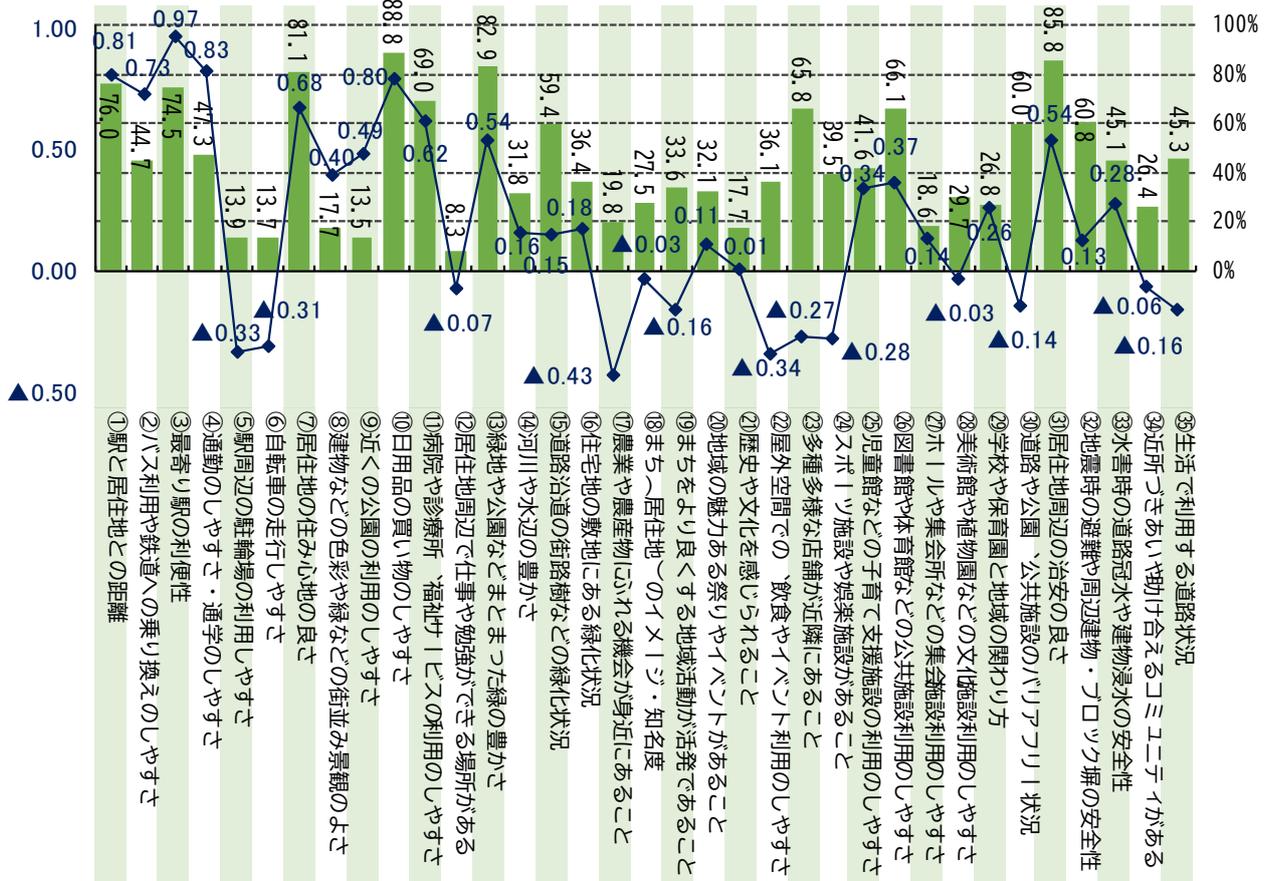
➤区外に移り住みたい理由(自由記述を類型)

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)	バス利用や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食旅品や日用品の買い物時	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利用時	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

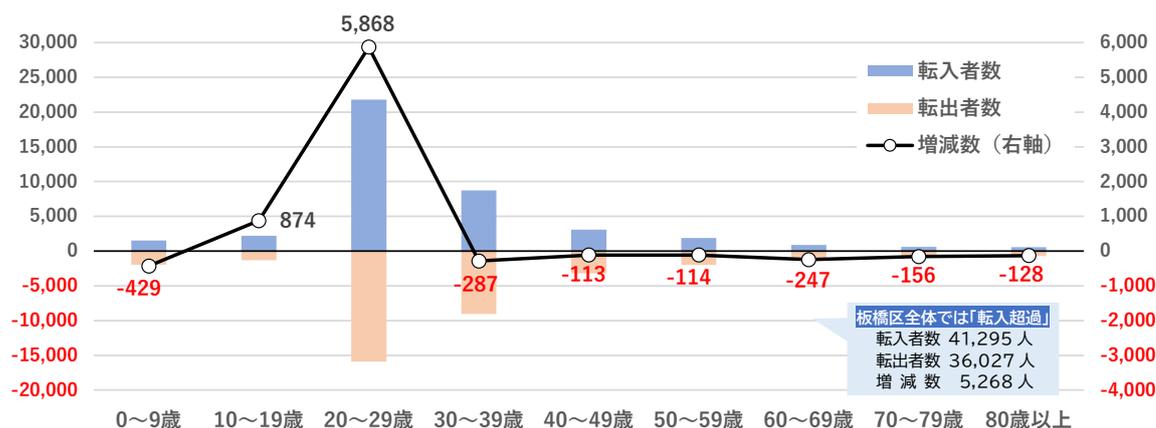
1位	2位	3位	4位	5位
治安がよく安心できるまちづくり 56.3%	年をとっても住み慣れた地域で暮らせるまちづくり 50.6%	鉄道・駅を中心にした交通利便性が高いまちづくり 43.4%	商店街を活かした買い物に便利なまちづくり 41.0%	子育てがしやすいまちづくり 38.9%

6 データ集

6-1 居住者像（人口・世帯）

(1) 転入・転出の状況 R6(2024)年

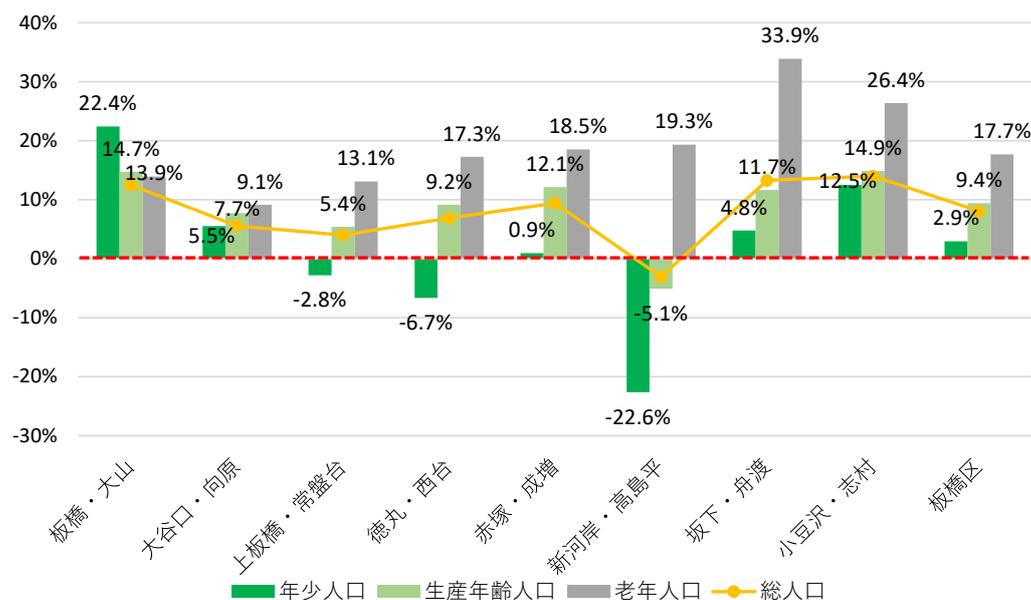
- 転入者数・転出者数ともに20歳代が最も多く、次いで30歳代が多くなっています。
- 区全体では転入者数が転出数を上回っており、10～20歳代は合計6,742人の「転入超過」となっていますが、そのほかの年齢層は「転出超過」となっています。



図表：社会増減の年齢階級別の状況(2024年)
出典：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 H21(2010)年→R7(2025)年

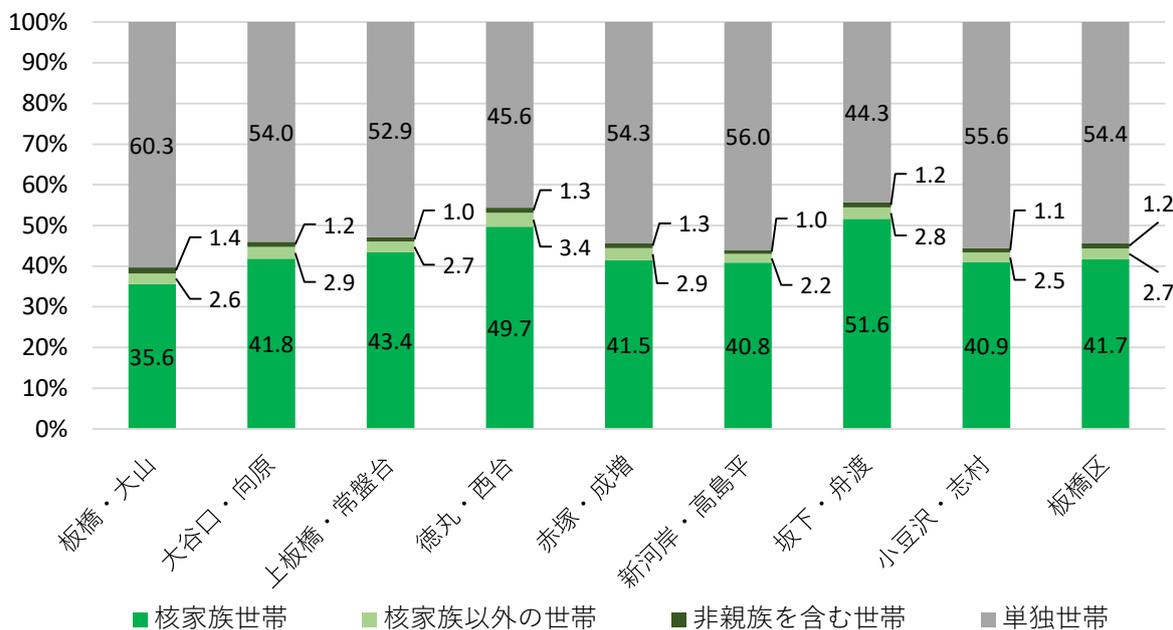
- 新河岸・高島平エリアの総人口は減少しており、他のエリアでは総人口は増加しています。
- 年少人口をみると、新河岸・高島平エリアに加え、徳丸・西台エリア、上板橋・常盤台エリアも減少しています。一方で老年人口はすべてのエリアで増加しています。



図表：年齢3階級別の人口推移
出典：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。

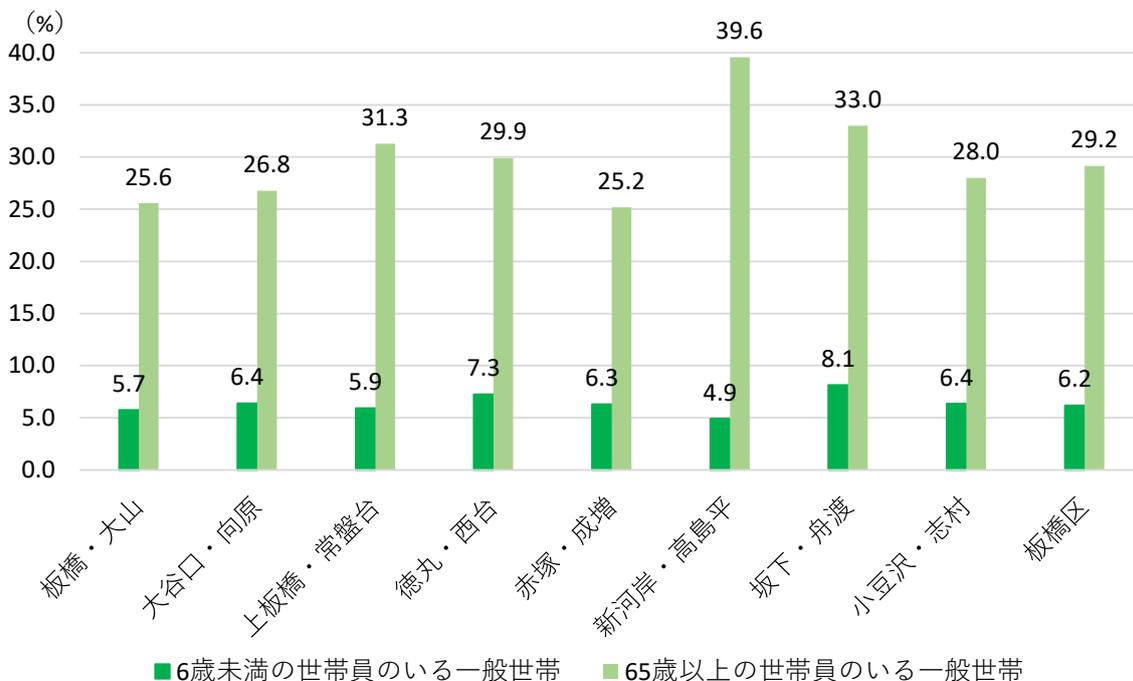
(3) 世帯構成

- 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の割合が高くなっています。



図表：世帯構成比率 (R2) 出典：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。

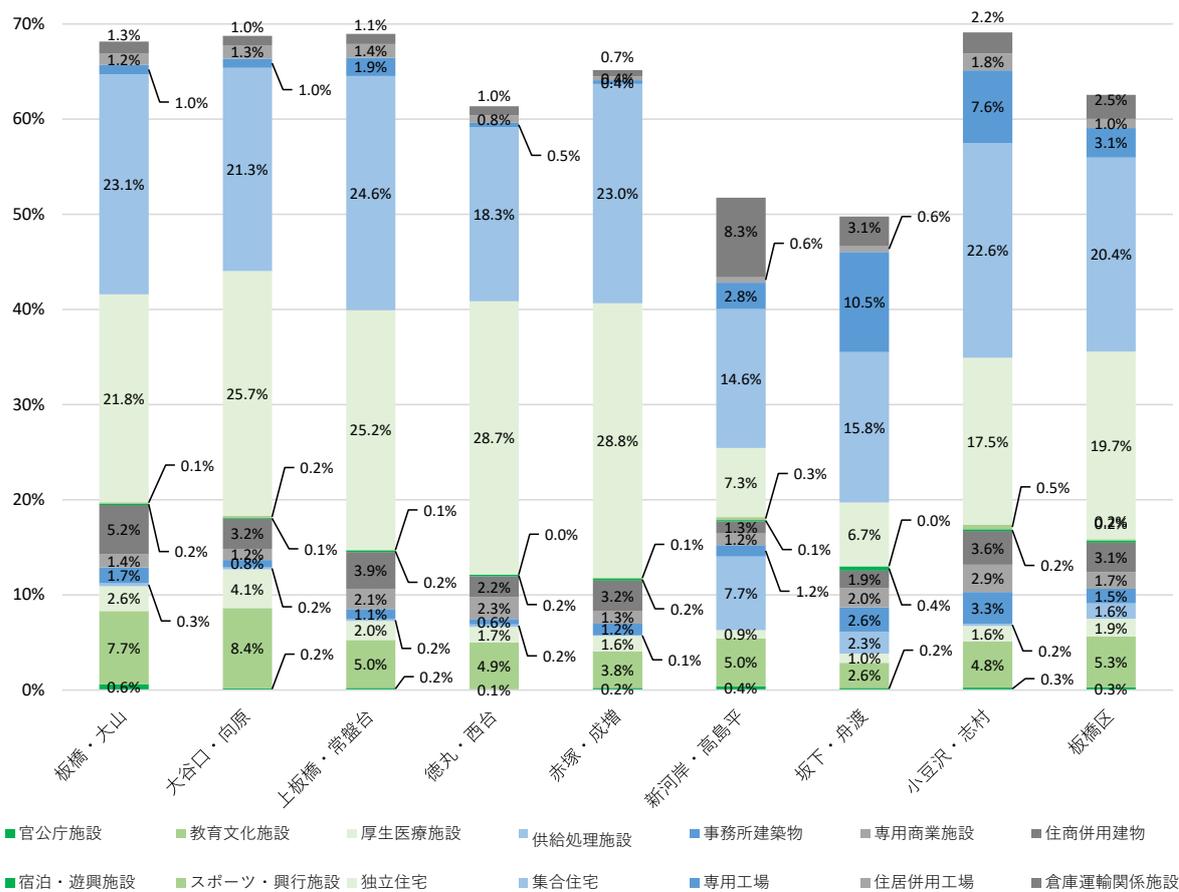


図表：6歳未満及び65歳以上の世帯員のいる世帯割合 (R2) 出典：総務省「国勢調査 (R2)」より

6-2 現況の比較

(1) 土地利用

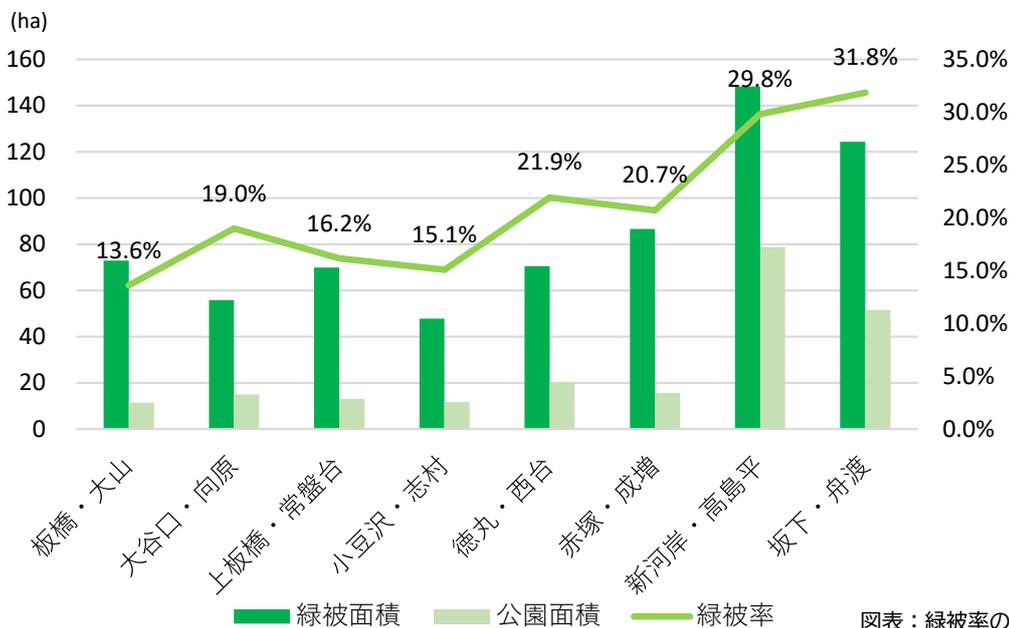
- 荒川河川敷のある新河岸・高島平エリア、坂下・舟渡エリアでは宅地面積が比較的少なく、また、徳丸・西台エリア、赤塚・成増エリアは農用地が見られます。
- 宅地内の土地利用割合では、どのエリアも住宅の割合が高くなっており、板橋・大山エリアや大谷口・向原エリアは教育文化施設が多く、新河岸・高島平エリアは供給処理施設の割合が高くなるなどエリアによる特徴がみられます。



図表：宅土地利用割合（R3）出典：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)
出典：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、下板橋駅、下赤塚駅、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) 出典：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。

7 都市づくり年表

昭和	48	用途地域等の一斉見直し	10	いたばしタウンプランニング 21 (第1次) 策定 中山道不燃化促進事業決定に伴う高度地区の変更 浮間舟渡駅前地区第一種市街地再開発事業 ・高度利用地区・地区計画・高度地区の決定・変更
	53	日影規制の施行	11	補助第26号線不燃化促進事業(川越街道～豊島区)の決定に伴う用途地域・高度地区 ・防火規制の変更 連坦建築物設計制度に基づく高度地区の変更
	54	赤塚光が丘における一団地の住宅施設 ・用途地域・高度地区・防火規制の決定・変更	13	西台一丁目周辺北地区地区計画・用途地域 ・高度地区の決定・変更 住宅市街地総合整備事業 密集市街地整備型 開始(西台一丁目地区)
	56	用途地域等の一斉見直し	14	加賀一・二丁目地区地区計画の決定 住宅地区改良事業開始(大谷口上町地区)
	58	都区事務移管に伴う高度地区の変更	16	用途地域等の一斉見直し 新たな防火規制区域(大谷口地区)の指定 上板橋駅南口駅前地区第一種市街地再開発事業 ・高度利用地区・地区計画・用途地域 ・高度地区・防火規制の決定・変更
	60	西徳土地区画整理事業の完了に伴う用途地域・ 高度地区・防火規制の変更(西台三丁目地内)	18	板橋三丁目地区防災街区整備事業等の決定
平成	61	浮間舟渡駅周辺地区地区計画・用途地域 ・特別用途地区・高度地区・防火規制の決定・変更 成増北口地区第一種市街地再開発事業 ・高度利用地区・用途地域・高度地区 ・防火規制の決定・変更	19	西台二丁目周辺地区地区計画・用途地域 ・高度地区の決定・変更 向原三丁目地区地区計画、成増五丁目地区地区 計画の決定、一団地の住宅施設の廃止 ときわ台景観ガイドライン運用開始
	62	四葉二丁目・徳丸八丁目地区地区計画 ・用途地域・高度地区・防火規制の決定・変更 浮間舟渡駅周辺南地区地区計画・用途地域 ・特別用途地区・高度地区・防火規制の決定・変更	20	板橋区都市景観マスタープランの策定
	1	まちづくり・いたばし 21*の策定 用途地域等の一斉見直し 主要幹線道路沿いの路線指定を20mから30m に変更し、あわせて防火地域の区域も変更 環状7号線沿道地区計画の決定	21	環状第8号線不燃化促進事業(高速5号線～練馬区)の決定に伴う高度地区・防火規制の変更
	2	環状第7号線沿道不燃化促進事業の決定に伴う 高度地区の変更 環状8号線A地区沿道地区計画・用途地域 ・高度地区・防火規制の決定・変更 住宅市街地総合整備事業 密集市街地整備型 開始(上板橋駅南口地区、仲宿地区)	22	中台二丁目北地区地区計画の決定
	3	成増駅北口第二地区市街地再開発促進区域 ・高度利用地区の変更 川越街道不燃化促進事業(環7～練馬区)の 決定に伴う高度地区の変更 桜川三丁目補助第234号線沿道地区地区計画 ・用途地域・高度地区・防火規制の決定・変更 防災生活圈促進事業開始 (仲町、弥生町、南常盤台一丁目地区)	23	板橋区都市計画マスタープラン(第2次)策定 板橋区景観計画策定 (板橋崖線軸地区・石神井川軸地区指定) 国道254号線(川越街道)B地区沿道地区計画 の決定 新河岸二丁目工業地区地区計画の決定
	4	生産緑地地区の決定(当初指定) 環状第8号線・補助第249号線の変更に伴う 用途地域・高度地区の変更	24	木密地域不燃化10年プロジェクト開始 (池袋西・池袋北・滝野川地域、大谷口周辺地域)
	5	川越街道不燃化促進事業(環7～豊島区)の 決定に伴う高度地区の変更 住宅市街地総合整備事業 密集市街地型開始 (大谷口地区・若木地区)	25	新たな防火規制区域(板橋三丁目、仲宿、本町 地区)の指定 旧板橋宿周辺地区地区計画の決定 景観形成重点地区指定(加賀一・二丁目地区)
	6	環状8号線B地区沿道整備計画・用途地域の 決定・変更 環状第8号線不燃化促進事業(相生町～北区) の決定に伴う高度地区・防火規制の変更	26	大山まちづくり総合計画の策定 若木周辺地区まちづくり計画の策定 景観形成重点地区指定 (常盤台一丁目・二丁目地区)
	7	舟渡三丁目地区地区計画の決定	27	板橋駅西口周辺地区まちづくりプランの策定 高島平地域ランドデザインの策定 最高限度高度地区(絶対高き型)の導入 敷地面積の最低限度の導入 新たな防火規制区域(若木、西台地域)の指定 大山駅東地区地区計画の決定
	8	用途地域等の一斉見直し 住宅市街地総合整備事業 密集市街地整備型 開始(前野町地区)		
	9	西台一丁目周辺南地区地区計画・用途地域 ・高度地区の決定・変更 国道254号線(川越街道)A地区沿道地区計画 の決定		

平成

29 大谷口一丁目周辺地区地区計画の決定
向原三丁目地区地区計画の変更大山町クロスポイント周辺地区第一種市街地
再開発事業・高度地区・高度利用地区
・防火規制・地区計画の決定・変更30 赤塚六丁目北地区地区計画の決定
土地区画整理事業（板橋西部）の変更

板橋区都市づくりビジョン（第3次）策定

31 板橋駅板橋口地区第一種市街地再開発事業
・高度地区・高度利用地区・地区計画の決定・変更

若木二・三丁目地区地区計画の決定

板橋駅西口地区第一種市街地再開発事業
・高度地区・高度利用地区・地区計画の決定・変更補助 82 号線沿道の都市計画の変更
（最低限度高度地区・防火地域・準防火地域）

令和

1 若木一・二丁目地区地区計画の決定

向原第二住宅地区地区計画・一団地の住宅施設
の決定・変更大山駅付近の鉄道立体化に関する都市計画決定
（都市高速鉄道・鉄道附属街路・区画街路）

2 交通政策基本計画の策定

3 大谷口上町周辺地区地区計画の決定

特別工業地区の変更
（都市型産業育成地区に変更）板橋駅西口周辺地区地区計画の決定
板橋駅板橋口地区・板橋駅西口地区の地区計画
の変更（廃止）

4 新たな防火規制区域の指定（清水・蓮沼）

大山町ピッコロスクエア周辺地区第一種市街地
再開発事業・高度地区・高度利用地区
・防火規制・地区計画の決定・変更舟渡四丁目南地区地区計画・高度地区
・高度利用地区の決定・変更

5 用途地域等の一括変更

6 西北部流通業務団地の変更

7 高島平二・三丁目周辺地区地区計画の決定

8 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）

千葉県柏市に平成 18（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、平成 28（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区の玄関としてふさわしく、より良いまちとする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、平成 27（2015）年 3 月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、平成 23（2011）年 8 月に策定された景観形成に関する総合的な計画です。

板橋区交通政策基本計画

社会情勢の変化や多様化するニーズに対応し、将来を見据え、令和 2（2020）年 3 月に策定した交通政策の方向性を定めた計画です。

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 3（2021）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

です。都市づくりにおいても、健康でくらしやすく、幸福感を感じられるまちを実現する概念として取り入れられています。

ウォークブル

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ことにより、都市生活の質を高めていく効果が期待されています。

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す。鉄道事業者、行政、開発事業者、区民など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

人と自然の共生を確保していくため、原生的な自然地域などの重要地域を核として、生態的なまとまりを考慮した上で、有機的に繋いだ生態系のネットワークのことです。

絵本のまち板橋

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、発信している取組です。

延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、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など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として平成26(2014)年3月に策定しました。

— か —

崖線

多摩川など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。

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)

都市計画法第18条の2に基づき、住民に最も近い区市町村が定める計画です。住民の意見を反映しつつ、まちづくりのビジョン(方針)を明らかにするもので、区市町村が定める都市計画は、この方針に即したものでなければならないとされています。

区民農園

区が借りた農地を区民に貸し出し、手軽に野菜や花づくりを楽しむことができる農園のことです。

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出来る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す。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。

景観重要樹木

景観法に基づく制度のひとつで、景観計画区域(板橋区の場合は全域)内の良好な景観の形成に重要な樹木として指定されたものです。

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など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。

高度地区

都市計画法に基づいて定める土地利用規制（地域地区）のひとつで、用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度や最低限度を定めるものです。

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育て運営する仕組みのことで、

コンバージョン

建物を解体せずに、建物の用途変更を行う大規模改修のことで、

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など

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、街路などの公共施設の整備などを行うことにより、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、

次世代モビリティ

先進技術などを活用した新たな交通手段のことで、

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）など、地域住民・観光客の手軽な移動やブランディングなど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とせずに行うことです。わが国では、令和5（2023）年4月の道路交通法の改正により、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。

市民緑地制度

都市緑地法に基づく制度のひとつで、市街地やその周辺の樹林地などの所有者と自治体などが契約を締結し、緑地としての保全や地域への憩いの場の提供などを行うことを目的としています。

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。

人流データ

まちのなかで、ひとがいつ、どこに、どのように移動したかを数値化・可視化したデータのことで、

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・運営など）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、

スマート農業

ロボット、AI、IoTなど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、農作業の身体の負担軽減、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（プラトール）」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、水や物質の循環などの自然界の動きも視野に入れた考え方で。

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

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、相対的に公共交通サービス水準が低い地域としています。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。

— た —

高島平地域ランドデザイン

高島平地域の人の活動を第一義に考える「都市再生

の方向性」を示すもので、高島平地域全体の骨格となる「全体構想」と「旧高島第七小学校跡地を含む区有地の再整備基本計画」の章で構成され、平成27(2015)年10月に策定した行政計画です。

宅地造成等工事規制区域

市街地や集落、その周辺など、盛土等が行われれば人家などに危害を及ぼしうるエリアのことです。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、宅地造成及び特定盛土等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など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）

デジタル技術の活用を進め、課題解決や新たな価値を創造する取組の総称です。まちづくりの分野では、ビッグデータや次世代の技術を用いて、地域の都市基盤や社会サービスなどを最適化し、住民の豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支えていくことをいいます。

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、平成30(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 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（2014）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などを反映しつつ策定されました。

特別用途地区

都市計画法に基づいて定める土地利用規制（地域地区）のひとつで、土地の特性に合わせて用途地域による制限を補完・強化・緩和するものです。

特別緑地保全地区制度

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都市計画法に基づく地域地区として指定し、建築行為など一定の行為を制限する制度です。

都市機能

商業・業務・文化・交流・生活支援など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（2017）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。

土地区画整理事業施行すべき区域

無秩序な市街化を防ぎ、緑豊かな住宅地として市街地を整備するために、緑地地域の廃止により都市計画決定された区域です。

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体（マルチコプター）を指します。

— 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、農業者など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。東京都が平成23（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など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「樹林地などの保全方針」及び「農地の保全方針」に基づき、農地や屋敷林、樹林地などが集積し、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。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

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、地域共有の財産となっている良好な樹木・樹林・竹林・生垣のことをいいます。

保存樹木制度

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樹木・樹林・竹林・生垣を指定する制度

です。保存樹木等に指定されると、管理にかかる経費の一部が助成されます。

— ま —

まちづくり・いたばし21(板橋区市街地整備方針)

平成元(1989)年に、区の市街地整備など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。

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などの団体が描いた、地区単位のまちの将来像のことです。

無電柱化

道路から電柱をなくすことです。道路の地下空間に電線共同溝を整備する電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などがあります。

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住宅戸数密度(3階以上共同住宅を除く。)45世帯/ha以上
- ④補補正不燃領域率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、区民や事業者などと連携して、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。

ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、文化の違い、障害の有無などによらず、最初から、すべてのひとにとってわかりやすく、使いやすく環境や、製品、サービスを設計することをいいます。

用途地域

都市計画法に基づいて定める土地利用規制(地域地区)のひとつで13種類あります。土地の合理的利用を図り、都市機能の向上や良好な市街地環境の維持・形成を図るために、建築物の用途や容積率、建蔽率、高さなどを制限するために指定するものです。

— 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、居住機能や医療・福祉・商業などの都市機能の誘導と持続可能な移動手段の確保・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

道路交通混雑など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、倉庫などに関連する事務所・店舗などの流通業務施設及びこれらを連絡する道路など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、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

人工知能(AI)を搭載したカメラのことで、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、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げるなど、様々な活用が期待されています

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 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。区は「絵本がつなぐ『ものづくり』と『文化』のまち～子育てのしやすさが定住を生む教育環境都市～」をテーマとして提案し、その取組が認められました。

Society5.0 (ソサエティー5.0) で実現する社会

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



9つのめざす姿
(都市づくり)のシンボル

板橋区基本構想において、区が将来像「未来をひらく 緑と文化のかがやくまち “板橋”」の実現に向けて掲げた「9つのめざす姿」を視点ごとに象徴したものです

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 03-3579-5436
t-tochi@city.itabashi.tokyo.jp

令和 8 年 3 月 発行

刊行物番号 RXX-XXX

