

第 2 部

地 域 別

指 針

地域別指針について

地域別指針について

(1) 地域別指針の位置づけと役割

地域別指針は、全体構想と一体となって、都市計画マスタープランを構成します。その上で、全体構想と地域のまちづくりを結びつける役割を担います。区内を7つの地域に分け、それぞれの地域のまちづくりの状況や課題を整理し、まちづくりの方向性を示します。

(2) 地域別指針における地域区分の考え方

ア 地域区分の考え方

7つの地域区分は、平成15年6月に策定した都市計画マスタープランの「地域別指針」の検討が基本になっています。概ね人口10万人規模の鉄道駅を中心とした範囲（疑似的な生活圏）で地域を分け、検討のための7つのブロックを設定しました。各ブロックは、地域の疑似的な生活圏を示すため、地域の境界が重なるように工夫しました。

最終的には、設定したブロックでの検討経過を基本に、7つの地域区分を設定しました。

イ 地域区分設定方法

- 東部地域と西部地域を笹目通り（補助134号線）で区分
- 東部地域は、鉄道による生活圏で東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線沿線、西武池袋線・豊島線および都営地下鉄大江戸線沿線（環状8号線と石神井川の市街地形成上の連続性も考慮）、市街地として独立している光が丘地区周辺を分けた4地域
- 西部地域は、都営大江戸線沿線（予定）、西武池袋線沿線、西武新宿線沿線の3地域

①第1地域：東武東上線および東京メトロ有楽町線・副都心線沿線地域

②第2地域：西武池袋線・豊島線、西武有楽町線、東京メトロ有楽町線・副都心線沿線および都営地下鉄大江戸線沿線地域

③第3地域：西武池袋線・豊島線および都営地下鉄大江戸線沿線地域

④第4地域：市街地として独立している光が丘地区を中心とした地域

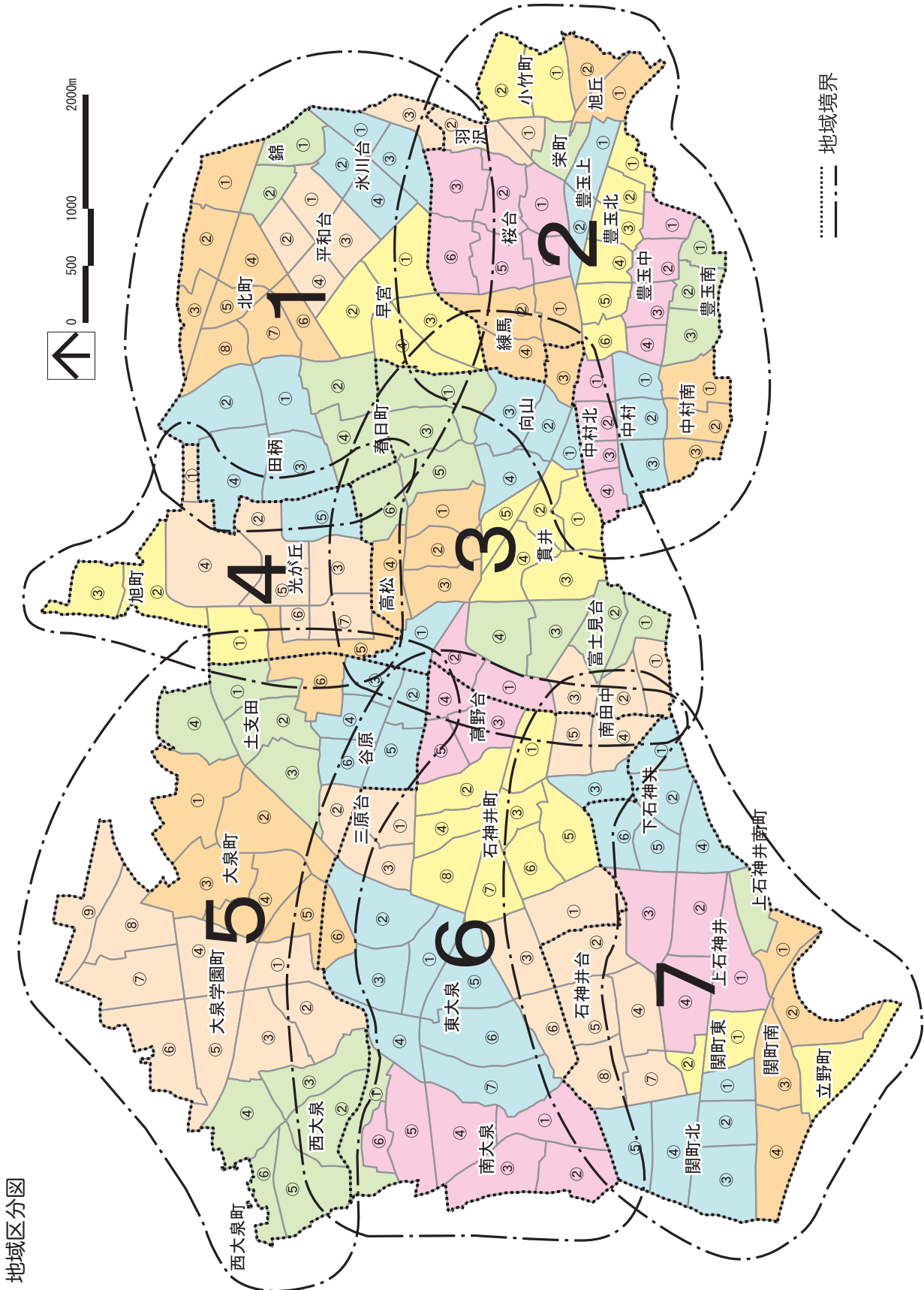
⑤第5地域：都営地下鉄大江戸線の延伸予定地域

⑥第6地域：西武池袋線沿線地域

⑦第7地域：西武新宿線沿線地域

※今回、重複していた地域区分の範囲を微修正しました。ブロック境界は、地域の疑似的な生活圏としてそのまま残しています。

(3) 地域区分図



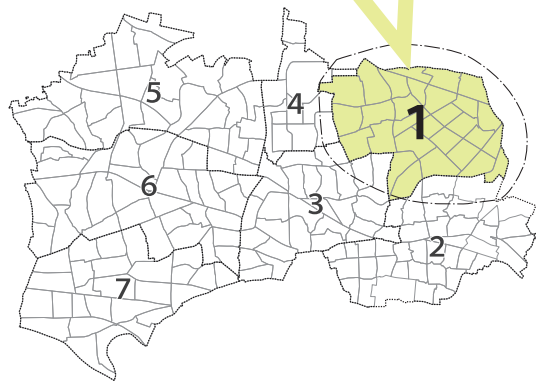
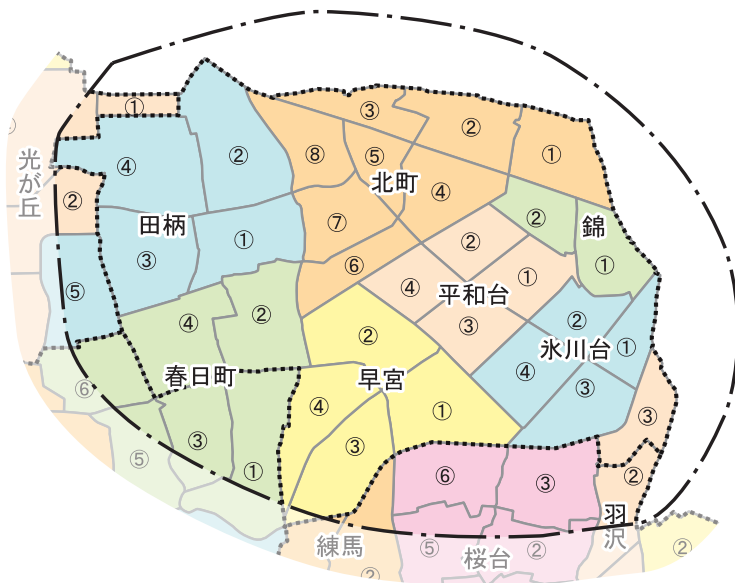
第
2
部
地
域
別
指
針

第1地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

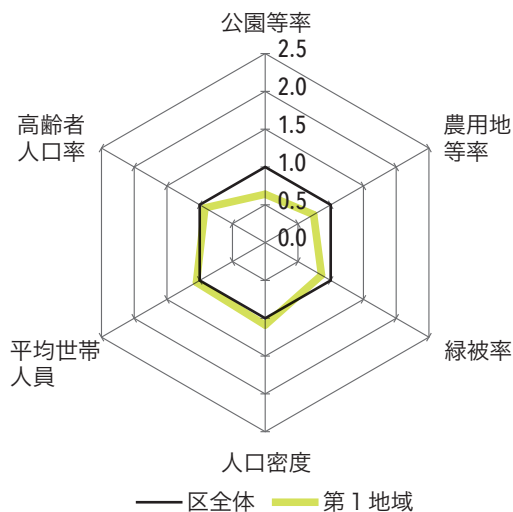
第1地域図



●対象町名

- 春日町二丁目・四丁目
- 北町一丁目～八丁目
- 田柄一丁目～四丁目
- 錦一丁目・二丁目
- 羽沢三丁目
- 早宮一丁目～四丁目
- 氷川台一丁目～四丁目
- 平和台一丁目～四丁目

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第1地域	区全体
人 口	111,581人 (100%)	714,656人 (100%)
0歳～14歳	14,210人 (12.7%)	88,479人 (12.4%)
15歳～64歳	75,518人 (67.7%)	473,733人 (66.3%)
65歳以上	21,853人 (19.6%)	152,444人 (21.3%)
世 帯 数	54,195世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.1人	2.0人
人口密度	161.5人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第1地域	区全体
面 積	691.1ha (100%)	4,819.9ha (100%)
宅 地 ^{※1}	426.7ha (61.7%)	3,014.8ha (62.5%)
道 路 等 ^{※2}	131.5ha (19.0%)	903.3ha (18.7%)
農用地等 ^{※3}	27.0ha (3.9%)	253.5ha (5.3%)
公 園 等 ^{※4}	24.7ha (3.6%)	268.7ha (5.6%)
そ の 他	81.3ha (11.8%)	379.6ha (7.9%)
緑 被 ^{※5}	150.3ha (21.8%)	1,221.9ha (25.4%)

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 旧川越街道と富士街道などが、主要な道でした。
- 石神井川が流れ、田柄用水が畑に水を供給していました。
- 氷川台・平和台地区などは、昭和初期に市街地の整備が行われ、良好な基盤が出来ました。
- 東武東上線の東武練馬駅、下赤塚駅の周辺や旧川越街道沿いに商店街が発展しました。

○ その後の郊外住宅地化

- 川越街道（放射8号線）が整備され、石神井川の河川改修が進み、田柄用水は緑道となりました。
- 農地が宅地化されて市街地が拡大し、いくつかの地区で密集した戸建住宅地がつけられました。
- 鉄道が不便だった地域に氷川台駅、平和台駅ができ、交通の便がよくなりました。

(2) 地域の特性

ア まちの資源等

□ 生活拠点の現状

東武練馬駅に近く、旧川越街道沿いに形成された北町の商店街をはじめとして、氷川台駅、平和台駅、地下鉄赤塚駅などの駅周辺の商店街は、日用品の買物に便利な地区となっています。また、東武練馬駅、平和台駅、練馬春日町駅周辺では大規模店舗の立地も見られます。

□ 住宅地の現状

駅周辺の公共交通や、環状8号線沿いの店舗などが充実したことにより、それぞれの地域で住宅が広がりつつあります。

氷川台、平和台、北町地区は、旧法の土地区画整理事業*によって道路や街区の形状が整っています。北町、田柄、春日町地区などで戦後に形成された密集した住宅地が見られますが、全体的に、落ち着いた住宅地が広がっています。

北町一・二丁目地区では現在、災害に強いまちづくりをするために「密集住宅市街地*整備促進事業」を行っています。事業により、道路の拡幅整備、北町上宿（かみじゅく）公園や電車の見える公園の整備を実施しました。

□ 鉄道やバスの現状

地域の北部に東武東上線（東武練馬駅、下赤塚駅）、中央部に東京メトロ有楽町線・副都心線（氷川台駅、平和台駅、地下鉄赤塚駅）、南部に都営地下鉄大江戸線（練馬春日町駅）が東西方向に走っています。

東京メトロ有楽町線・副都心線が開通し、池袋、渋谷、さらには横浜方面への交通の便もよくなりました。都営地下鉄大江戸線の開通により、新宿への便もよくなりました。

バス交通もJR赤羽駅、成増駅、光が丘駅などを起終点として、川越街道（放射8号線）、環状8号線、豊島園通り、田柄通りなどを通る路線があります。

また、光が丘駅と東武練馬駅入口を結ぶみどりバス北町ルートがあります。練馬光が丘病院から光が丘駅、練馬春日町駅東、練馬駅、氷川台駅を經由し、東武練馬駅入口を結ぶ、みどりバス氷川台ルートがあります。

□ 主要な道路の現状

幹線道路は、北部で川越街道（放射8号線）と環状8号線が交差し、南部で補助172号線の整備が進んでいます。地域内では、城北公園通り、田柄通り、早宮中央通りなどが主要な道路です。

環状8号線の整備により、広域的な自動車交通の利便性が高まりました。また、放射35号線および放射36号線の整備により、広域的な自動車交通の利便性がさらに高まります。

放射36号線の小竹町の区間、環状8号線の春日町の区間では、環境対策が施されています。また、現在事業中の放射35号線および放射36号線でも環境対策が実施されます。

□ みどりの現状

地域の東端に城北中央公園があり、地域の北部を通る田柄川緑道などが光が丘地域と城北中央公園をつないでいます。田柄川緑道の北町区間は概ね再整備が完了しました。地域には、小規模な公園などが点在し、生産緑地*、どんぐり山憩いの森*をはじめとする憩いの森*や社寺林、屋敷林などの保護樹林*も中央部から西部にかけて分布しています。また、平和台、早宮、錦、氷川台の各地区において、みどりの協定*地区として緑化の取組がなされています。

□ 石神井川

地域の南の境付近に、石神井川が流れており、城北中央公園から高稲荷公園付近を通る川沿いの道は、桜並木になっており、散歩道として親しまれています。



電車の見える公園（北町一丁目）



田柄川緑道

イ まちの課題等

□ 防災面の課題

全体的に市街化しており、北町、田柄などでは住宅地の密集化が進んでいる地区があり、北町では防災再開発促進地区に指定されている地域もあります。しかし、地域内には狭い生活道路が多く、早宮、春日町、田柄などにある大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題です。

□ 主要な道路の整備

放射35号線、放射36号線は、住宅地や氷川台駅、平和台駅の付近を通過します。沿道地域における環境影響への配慮、沿道にふさわしい街並みの形成などとともに、みどりの資源の保全、地域コミュニティの確保等、道路の整備に対応した周辺地区のまちづくりが課題です。

□ 交通安全対策

地域内では、大型車通行規制や時間別通行規制がなされている路線がありますが、幹線道路の整備と通過交通の誘導と併せて、信号の改良、生活道路の改善や交通の適切な規制が課題です。

□ 自転車対策

駅周辺などで、歩道に置かれた放置自転車による通行の障害等が課題となっています。氷川台駅、平和台駅では、放射35号線、放射36号線の整備に伴い、道路の計画地内に設けられている自転車駐車場の建て替えの必要があります。事業者である東京都と調整の上、自転車駐車場の確保など駐輪機能の維持のための対策を講じます。

□ 沿道環境等の課題

川越街道（放射8号線）、環状8号線では、自動車交通量が多く、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。

□ みどりの課題

生産緑地*や憩いの森*などのみどりが残っていますが、地域全体の緑被率*は減少しています。今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。

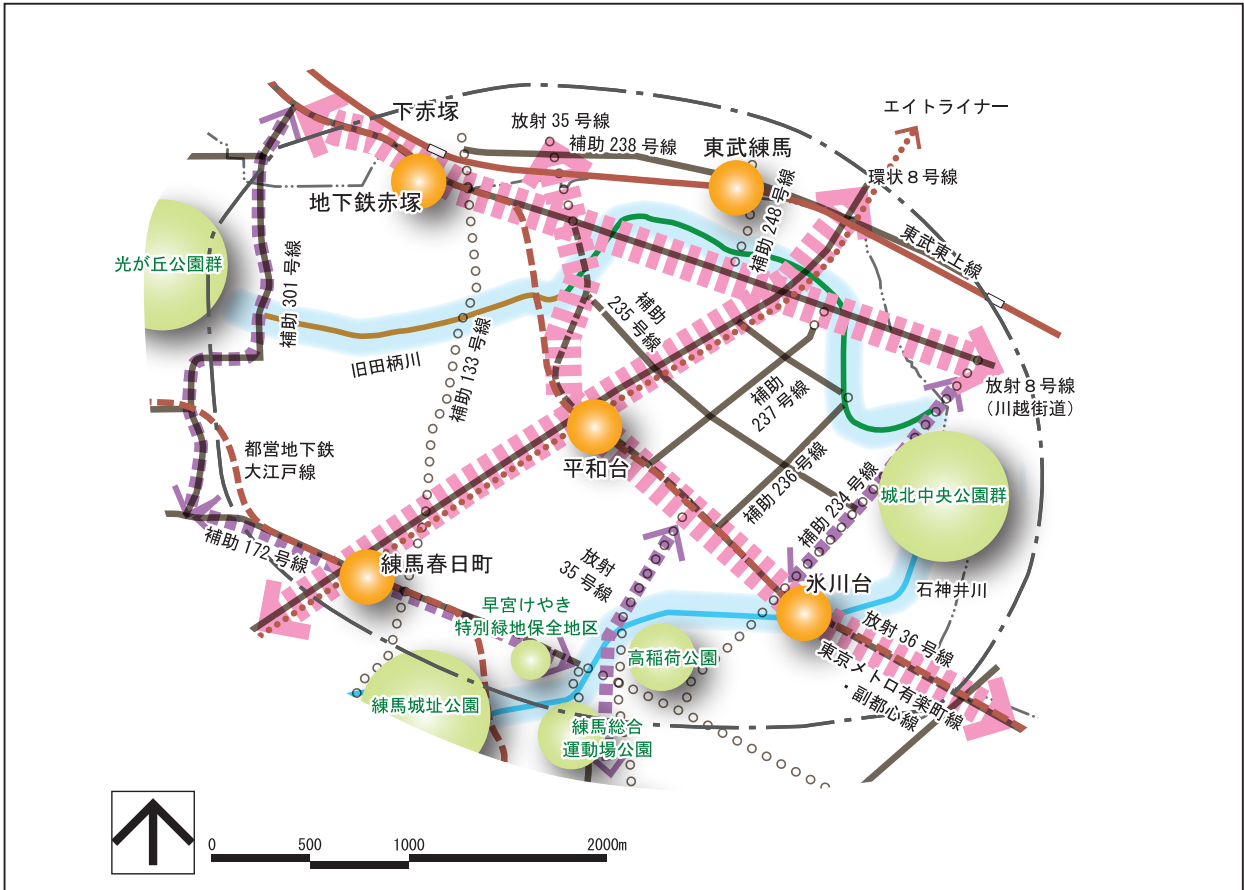
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第1地域の将来像>

放射35号線、放射36号線など都市計画道路の整備進捗に併せた沿道のまちづくりを進めます。鉄道駅周辺の生活拠点の活性化や周辺と調和した土地利用を図ります。密集住宅市街地*整備促進事業による防災性の向上、地区計画*によるまちづくりを進めます。地域の歴史的資源を活かした魅力ある都市空間の形成に取り組みます。城北中央公園の整備、田柄川緑道の充実などでまちのみどりを増やします。

第1地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅(拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶ 都市軸	— 施行済	- - - 地域境界
■ 鉄道(連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道(地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道(計画・構想)	● 生活拠点(候補)	● みどりの拠点		— 緑道(道路)
		— みどりの軸(河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想Ⅰ 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

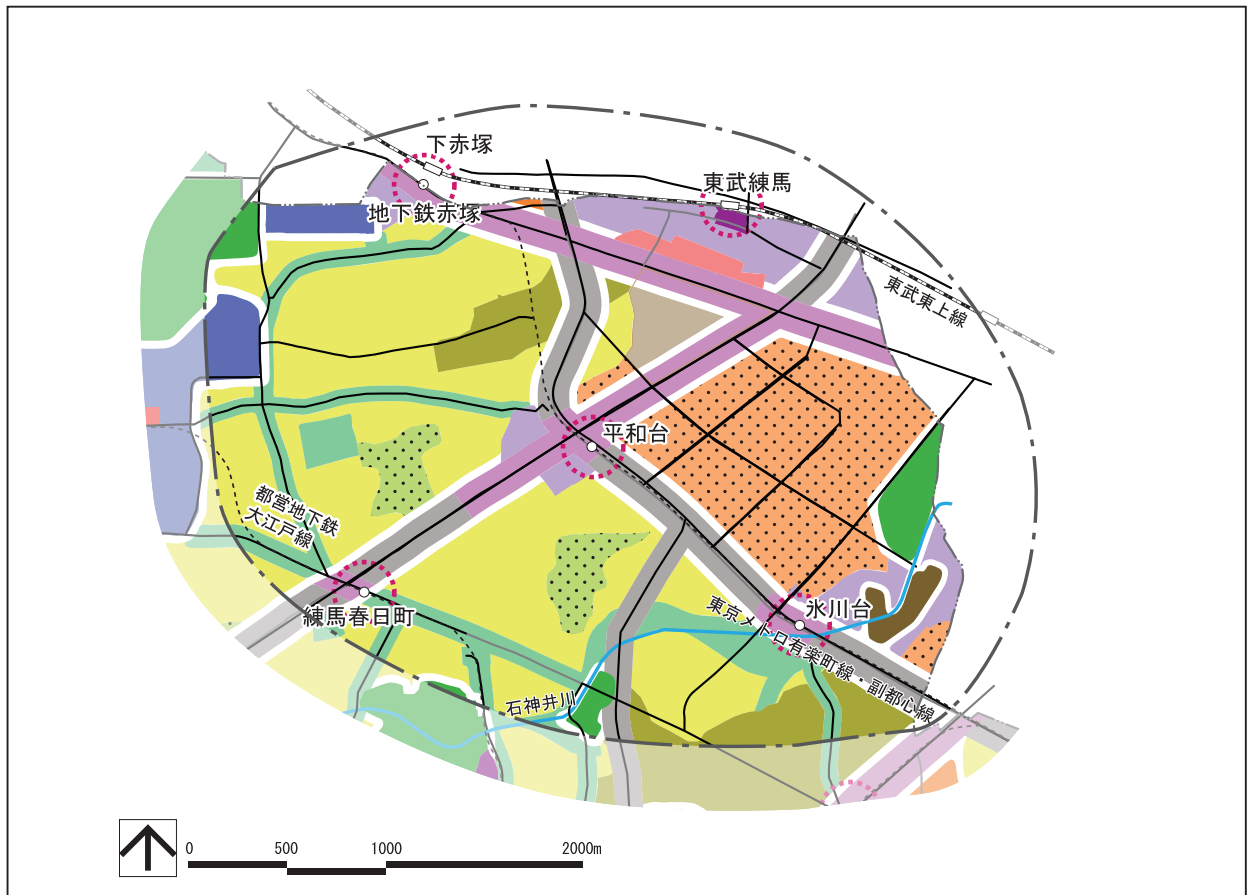
□ まちの中心である生活拠点一駅周辺の歩行環境の向上と活性化を促すまちづくり

- 古くから市街化された東武東上線東武練馬駅、地下鉄赤塚駅の周辺のほか、東京メトロ有楽町線・副都心線の氷川台駅や平和台駅、都営地下鉄大江戸線の練馬春日町駅などの地域の生活拠点では、歩行環境を向上し、地域の活性化を促します。

イ 土地利用の方針

- 東武練馬駅、氷川台駅、平和台駅、地下鉄赤塚駅など、駅周辺の生活拠点における商業集積を図ります。また、環状8号線や川越街道（放射8号線）などの幹線道路沿いでは、「都市型沿道地区」として土地利用の推進を図ります。
- 放射35号線などの道路内で環境対策を講じている区間の「沿道環境地区」では、その条件を生かしながら、周辺の住環境に配慮した土地利用を形成します。さらに、道路整備にあわせて、後背地と調和した土地利用も図ります。
- 東武東上線沿線等の密集した市街地では、防災面に配慮して、狭い道路を改善し、建て詰まりを解消して、空間的なゆとりを生み出しながら住環境の改善を図ります。
- 土地利用の混在した「住商工共存地区」では、異なる用途相互の調和に配慮しつつ、住環境を守ります。
- 道路などの都市基盤*の整った「都市型誘導地区」では、低層住宅に配慮した中層住宅地の形成を進めます。石神井川沿いや北西部の生活幹線道路沿いでは、「中低層地区」として中層・低層の建物が調和した街並み形成を図ります。
- その他、住宅地が広がる「低層住宅地区」では、道路などの都市基盤*の条件、建物の密度などに配慮し、低層住宅の環境を保護しながら、みどりを大切にした住宅地の形成をめざします。

第1地域 土地利用方針図



第1地域

凡例

《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》		その他	
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	工業系地区
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	大規模公園等
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公共施設
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区			
			商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	鉄道駅	風致地区
			生活拠点	地下鉄駅	
			生活拠点候補	地下鉄駅(候補)	
					地域境界

*土地利用については、全体構想Ⅰ 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 戦後の宅地化により、建物が密集している地域は、狭あい道路拡幅整備助成事業を活用したまちづくりや、オープンスペース*の確保、建物の耐震化・不燃化に取り組みます。
- 防災再開発促進地区に指定されている北町地区については、密集住宅市街地*整備促進事業により、防災機能の確保や一体的かつ総合的な市街地の再開発を促進し、地域の防災性の向上を図ります。今後、地区計画*等の導入を進めます。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている川越街道（放射8号線）の沿道については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 放射35号線、放射36号線の整備を促進することにより、周辺的生活道路における通過交通を減らし、生活環境の改善を図ります。
- 放射35号線、放射36号線は、沿道環境に配慮し、環境施設帯*を備えた整備が進められています。区として、住民等の意向を受け、沿道環境や地域活動への配慮などについて、引き続き、東京都と調整します。
- 生活道路の安全性を確保するため、幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。
- 環状8号線を導入空間として、構想されているエイトライナー*の実現に向けて継続的に検討を進めます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進めます。

ウ みどりと水のまち

- 南に流れる石神井川や中央部をめぐる田柄川緑道などをみどりの軸、城北中央公園や高稲荷公園などをみどりの拠点とします。放射35号線、放射36号線の環境施設帯*、どんぐり山の森緑地などとあわせて、みどりのネットワークを形成します。
- 都立公園の整備の際は、石神井川と一体で水辺に親しめる空間を創出できるように東京都に要望します。
- まちづくり事業とも連携し、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 田柄川は現在では暗渠化していますが、散歩道として充実を図ります。
- こどもの森（羽沢緑地）は屋敷林や雑木林などの練馬の原風景を活用したこどもの遊び場として、みどりの豊かさを実感できる場として拡張を図ります。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 石神井川沿いにある城北中央公園と高稲荷公園は、レクリエーション、自然文化の拠点です。区民から親しまれる貴重な資源であり、景観重要公共施設*として、魅力ある景観づくりを進めます。
- 田柄川緑道は、都立城北中央公園から連続し歩きやすく整備され、地域の方々に親しまれています。景観重要公共施設*として、かつての田柄川の面影が感じられる、みどりのネットワークとして景観の形成を図ります。
- 「旧川越街道の歴史を活かしたまちなみ協定（北町の3商店街）」により、区民が地域の歴史や文化を紹介しています。こうした区内唯一の宿場街であった地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 石神井川沿いはみどりの連続性を高め、風の道の形成を図ります。
- 公共交通や自転車の利用環境の整備によって、自動車交通に過度に依存しないまちをめざします。

オ ともに住むまち

- 旧法の土地区画整理事業*で道路などが整った氷川台・平和台の地区では、中層化の際などに、周辺の住宅と調和のとれたまちづくりを進めます。
- 今後この地域では、地域内の幹線道路の整備に併せ、地域の状況を踏まえたまちづくりの取組が必要です。
- 石神井川、都立城北中央公園や区立公園、田柄川緑道などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。



こどもの森（羽沢緑地）



城北中央公園

(4) 地区まちづくりの推進

ア 放射35号線、放射36号線沿道周辺地区

平和台駅の南西地区は、環状8号線に沿って「北町・早宮地区沿道地区計画*（昭和59年11月決定）」を策定し、良好な住環境を形成します。

平和台駅の開設と環状8号線の整備に伴い、急速な市街化が進んでいる地区であり、駅周辺にふさわしい商業集積の高い生活拠点として整備を図るとともに、良好な居住環境の形成を図るため、「早宮二丁目地区地区計画*（昭和61年12月決定）」、「北町六丁目地区地区計画*（平成6年6月決定）」を策定しました。

放射35号線、放射36号線周辺では、道路整備にあわせてまちづくりの検討を地域住民等と実施しています。

また、放射35号線周辺では、地域住民等の意向を踏まえた「放射35号線沿道周辺（平和台・早宮・北町）地区まちづくり計画（平成26年9月決定）」を策定しました。今後、この計画に基づき、沿道の適正な土地利用および良好な市街地の住環境保全を進めるため、地区計画*等の検討を行い、まちづくりに取り組みます。

放射36号線周辺においても、事業主体である東京都と、沿道環境に配慮した道路整備などについて協議しながら、地域住民等と良好なまちづくりを進めます。

イ 環状8号線沿道地区

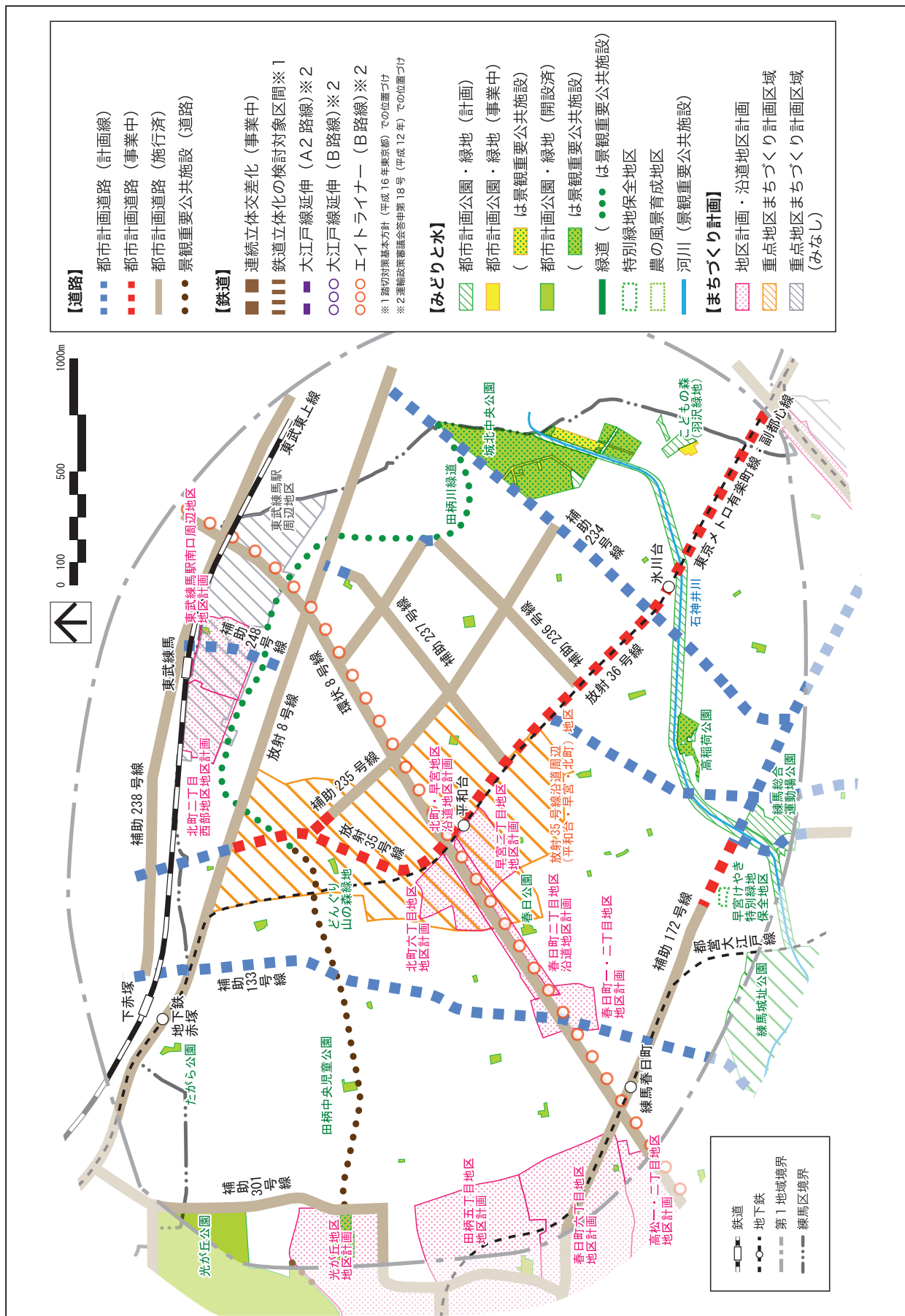
環状8号線沿道地区では、練馬春日町駅の開設と環状8号線の整備に伴い、沿道における適正かつ合理的な土地利用に配慮しながら、緑豊かで良好な居住環境の保全整備を図ります。そのため、「春日町一・二丁目地区地区計画*（昭和61年8月決定）」、「春日町二丁目地区沿道地区計画*（昭和61年8月決定）」を策定しました。

ウ 東武練馬駅周辺地区

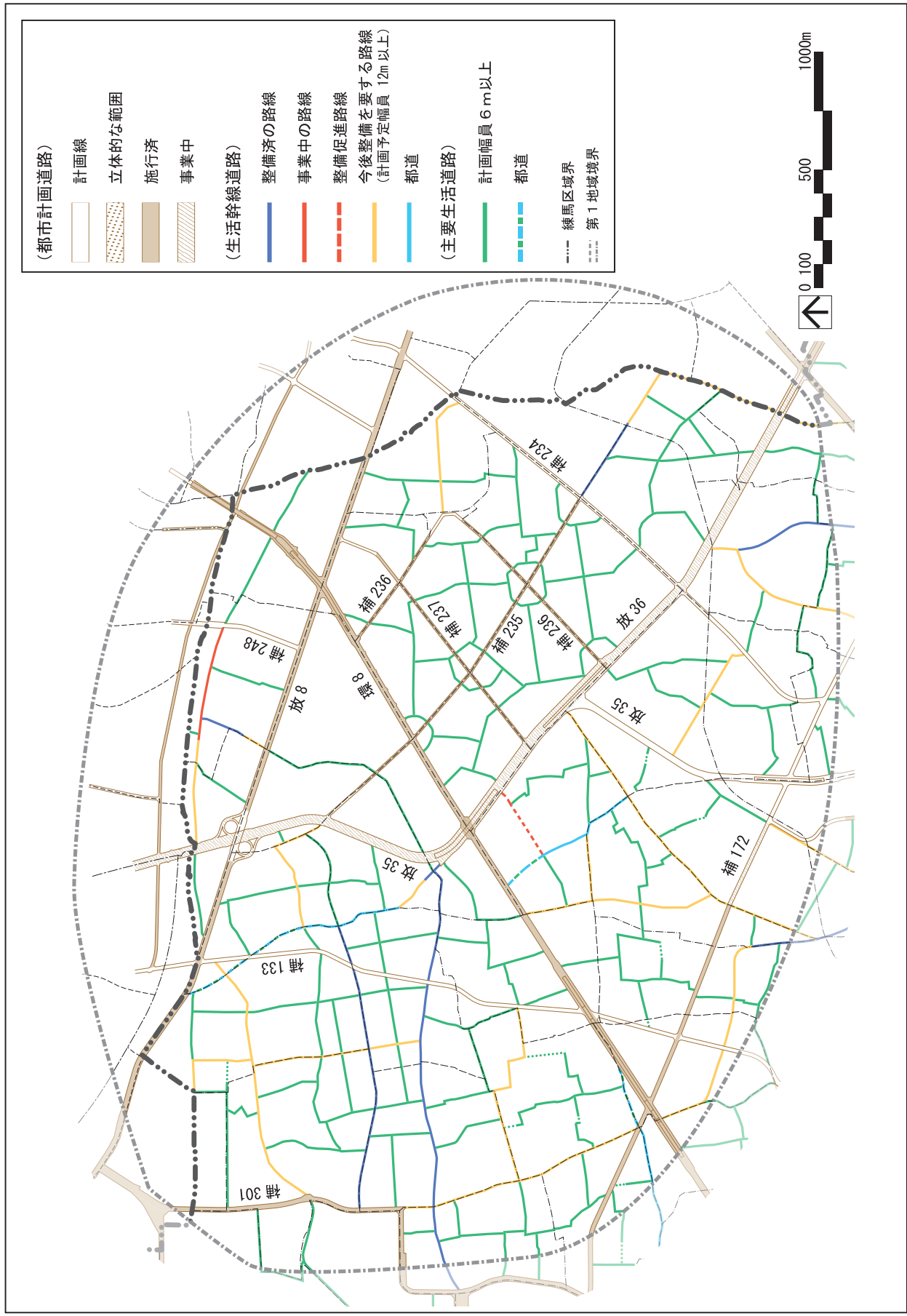
東武練馬駅周辺地区では、「密集住宅市街地*整備促進事業（平成8年度から事業中）」を実施し、道路公園等の整備、老朽住宅等の建て替え促進を図り、災害に強いまちを進めます。

さらに、「東武練馬駅南口周辺地区地区計画*（平成22年11月決定）」、「北町二丁目西部地区地区計画*（平成27年1月決定）」を策定し、「災害に強いまち」、「魅力ある、安全で快適なまち」、「住環境の保全と調和のとれたまち」を目標に、建物の用途や壁面の位置の制限などにより、まちづくりに取り組みます。また、地域で組織する「まちづくり委員会」等において、様々な意見交換を行い、区と住民等が協働してまちづくりを実施します。

第1地域 地域まちづくり指針図



第1地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



第1地域

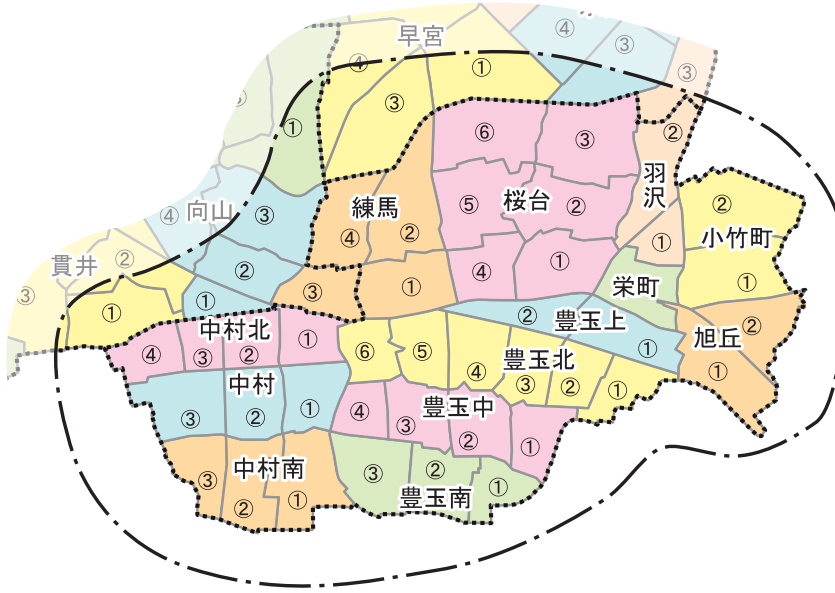
第
2
部
地
域
別
指
針

第2地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

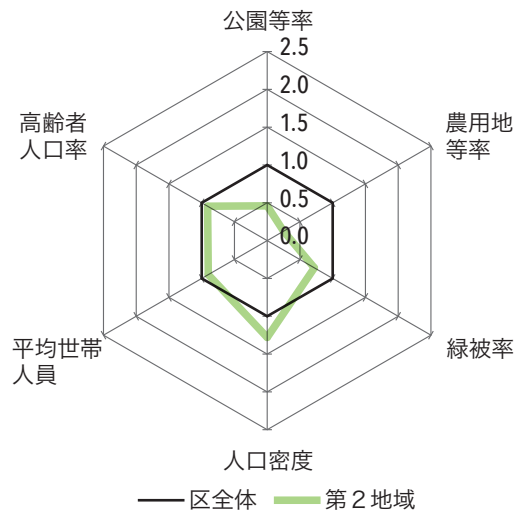
第2地域図



●区全体との比較（人口と土地利用）

●対象町名

- 旭丘一丁目・二丁目
- 小竹町一丁目・二丁目
- 栄町
- 桜台一丁目～六丁目
- 豊玉上一丁目・二丁目
- 豊玉北一丁目～六丁目
- 豊玉中一丁目～四丁目
- 豊玉南一丁目～三丁目
- 中村一丁目～三丁目
- 中村北一丁目～四丁目
- 中村南一丁目～三丁目
- 練馬一丁目・二丁目・四丁目
- 羽沢一丁目・二丁目



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第2地域	区全体
人 口	132,744人 (100%)	714,656人 (100%)
0歳～14歳	13,812人 (10.4%)	88,479人 (12.4%)
15歳～64歳	93,353人 (70.3%)	473,733人 (66.3%)
65歳以上	25,579人 (19.3%)	152,444人 (21.3%)
世 帯 数	74,404世帯	350,732世帯
平均世帯人員	1.8人	2.0人
人口密度	189.1人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第2地域	区全体
面 積	702.1ha (100%)	4,819.9ha (100%)
宅 地 ^{※1}	486.4ha (69.3%)	3,014.8ha (62.5%)
道 路 等 ^{※2}	147.4ha (21.0%)	903.3ha (18.7%)
農用地等 ^{※3}	9.1ha (1.3%)	253.5ha (5.3%)
公 園 等 ^{※4}	18.5ha (2.6%)	268.7ha (5.6%)
そ の 他	40.7ha (5.8%)	379.6ha (7.9%)
緑 被 ^{※5}	128.6ha (18.3%)	1,221.9ha (25.4%)

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 歴史ある地域で、石神井川、千川上水が流れ、清戸道などが主要な道でした。
- 南部の中村・豊玉地区では、昭和初期には市街地の整備がなされていました。
- 西武池袋線の各駅周辺に商業が発達しました。

○ その後の市街化の進展

- 農地が宅地化され、西武池袋線の北側の地区に密集した戸建住宅地がつくられました。
- 環状7号線、目白通り（放射7号線）、千川通り（補助229号線）が整備され、今日とほぼ同じ市街地の骨格が出来ました。

(2) 地域の特徴

ア まちの資源等

□ 中心核および生活拠点の現状

中心核である練馬駅周辺には区役所、郵便局、消防署、警察署、練馬文化センター、区民・産業プラザ（通称名：ココネリ）があります。西武池袋線・豊島線、西武有楽町線と都営地下鉄大江戸線が乗り入れている練馬駅は、西武池袋線が高架複々線化、北口の交通広場の整備により交通結節点*としての機能が高まりました。

生活拠点である中村橋駅周辺には区立美術館などがあり、区の主要な公共機関、公共施設が集まる地域となっています。

生活拠点の江古田駅周辺には、武蔵大学、武蔵野音楽大学、日本大学芸術学部の3大学が集まっています。

□ 商店街の現状

練馬駅をはじめ江古田駅、桜台駅、中村橋駅の周辺は、多くの店舗が立地し、飲食店も多く、日用品の買物に便利にぎわいのあるまちとなっており、魅力づくりが期待されます。

□ 住宅地の現状

中村・豊玉地区は、旧法の土地区画整理事業*によって都市基盤*が整った、みどりの多い落ち着いた地区となっています。西武池袋線の北側では、密集した住宅地の形成も見られ、市街地として対照的な状況があります。そのため、練馬駅北側では、昭和61年から密集住宅市街地*整備促進事業に取り組み、平成18年に事業を完了しました。

旧中新井川跡の周辺、江古田地区などでは、集中豪雨の際の浸水などが生じていたため、雨水の貯留等の対策を進めました。



千川通りから見る練馬駅



平成つつじ公園（練馬文化センター隣）

□ 鉄道やバスの現状

地域の東北部から中央部にかけて西武有楽町線（小竹向原駅、新桜台駅）、中央部に西武池袋線・豊島線（江古田駅、桜台駅、練馬駅、中村橋駅、豊島園駅）、東西方向に都営地下鉄大江戸線（新江古田駅、練馬駅、豊島園駅）、東京メトロ有楽町線・副都心線（氷川台駅、小竹向原駅）が北部から東部に走り、池袋、新宿、渋谷等への公共交通の便に恵まれています。

都営地下鉄大江戸線が開通し、新江古田駅ができるとともに、東京メトロ副都心線が開通したことで、新宿や渋谷、さらには横浜方面への便がよくなりました。

バス交通も江古田駅、練馬駅、中村橋駅などを起終点として、環状7号線、目白通り（放射7号線）、中杉通りなどを通る路線があり、JR中野駅、荻窪駅などに連絡しています。また、みどりバス氷川台ルートが練馬駅に乗り入れています。光が丘駅、練馬春日町駅東、氷川台駅、東武練馬駅入り口を結ぶ、みどりバス氷川台ルートがあります。

□ 主要な道路の現状

幹線道路は、東部の環状7号線が目白通り（放射7号線）、千川通り（補助229号線）と交差しています。地域内では、正久保通り、桜台通り、練馬駅周辺の区画街路1号線、豊中通り、南蔵院通り、豊島園通り、中杉通りなどが主要な道路です。

□ その他交通の現状

鉄道の利便性が向上し、駅に向かう自転車利用が増え、駐車需要が増加したため、自転車駐車場の整備等を行いました。

□ みどりの現状

防災拠点としての機能を備えた中村かしわ公園をはじめ、練馬総合運動場公園、平成つつじ公園、学田公園、中新井川跡（暗渠）の並木道などがあります。地域には、その他にも小規模な公園などが点在し、多くの社寺があり、社寺林が多いことが特徴です。また、中村地区において、みどりの協定*地区として緑化の取組がなされています。

□ 石神井川

地域の北部には石神井川が流れています。高稲荷公園付近を通る川沿いは、桜並木になっており、散歩道として親しまれています。

イ まちの課題等

□ 中心核の整備

練馬駅では、駅南口の広場の整備を実施しました。さらに、北口の交通広場の整備により、鉄道およびバスが集まる駅として交通結節機能が高まりました。今後は、区の顔、中心核としての駅周辺環境の改善や街並み景観の形成が必要です。

□ 防災面の課題

この地域は、比較的古くから市街化が進んだ地域で、土地の細分化が見られます。また、地域内は狭い生活道路が多く、桜台地区にある大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題です。

□ 交通安全対策

幹線道路の事故防止対策などが望まれます。地域内では、バリアフリー*の取組、生活道路への通過交通対策による安全性の向上などが課題です。

□ 自転車対策

歩道や路地に置かれた放置自転車による通行の障害等が引き続き西武池袋線の駅周辺で課題となっています。新江古田駅周辺では、自転車駐車場の更なる整備が課題となっています。

□ 沿道環境の課題

環状7号線、目白通り（放射7号線）では、自動車の交通量が多く、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。

□ みどりの課題

一部に生産緑地*や社寺林などが残っていますが、この地域は他の地域に比べ市街化が進行し、緑被率*が比較的低くなっています。今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。

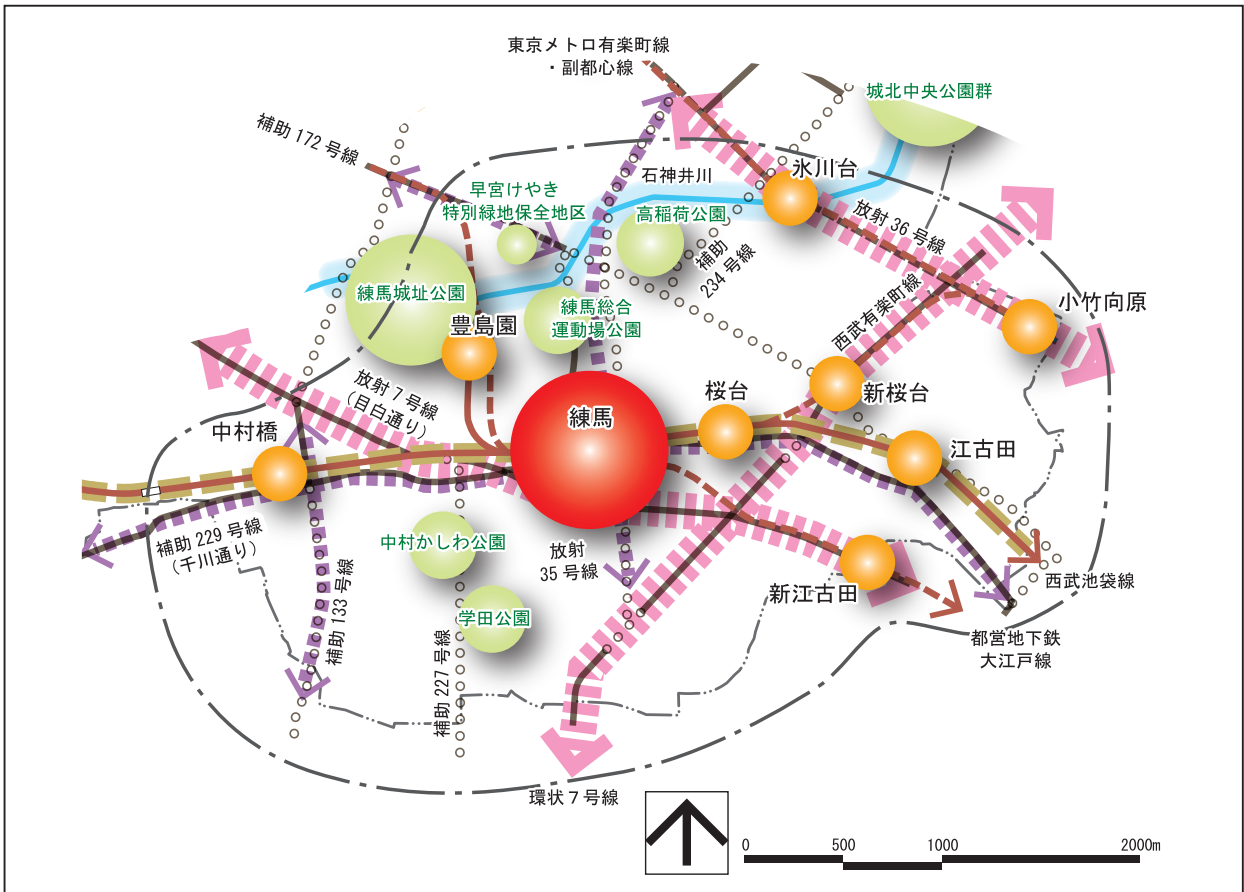
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第2地域の将来像>

放射35号線、放射36号線、区画街路1号線、補助172号線の整備などによる道路網の充実を図ります。商業、業務施設が集まる練馬駅周辺（中心核）を中心に、にぎわいづくり、商業の活性化を進めます。その他の地域では、江古田駅周辺の3大学などといったまちの資源を活用した魅力づくりをします。練馬総合運動場公園や練馬城址公園の整備などで、まちのみどりを増やします。

第2地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶▶▶▶ 都市軸	— 施行済	--- 地域境界
■ 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶▶▶▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		■ みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

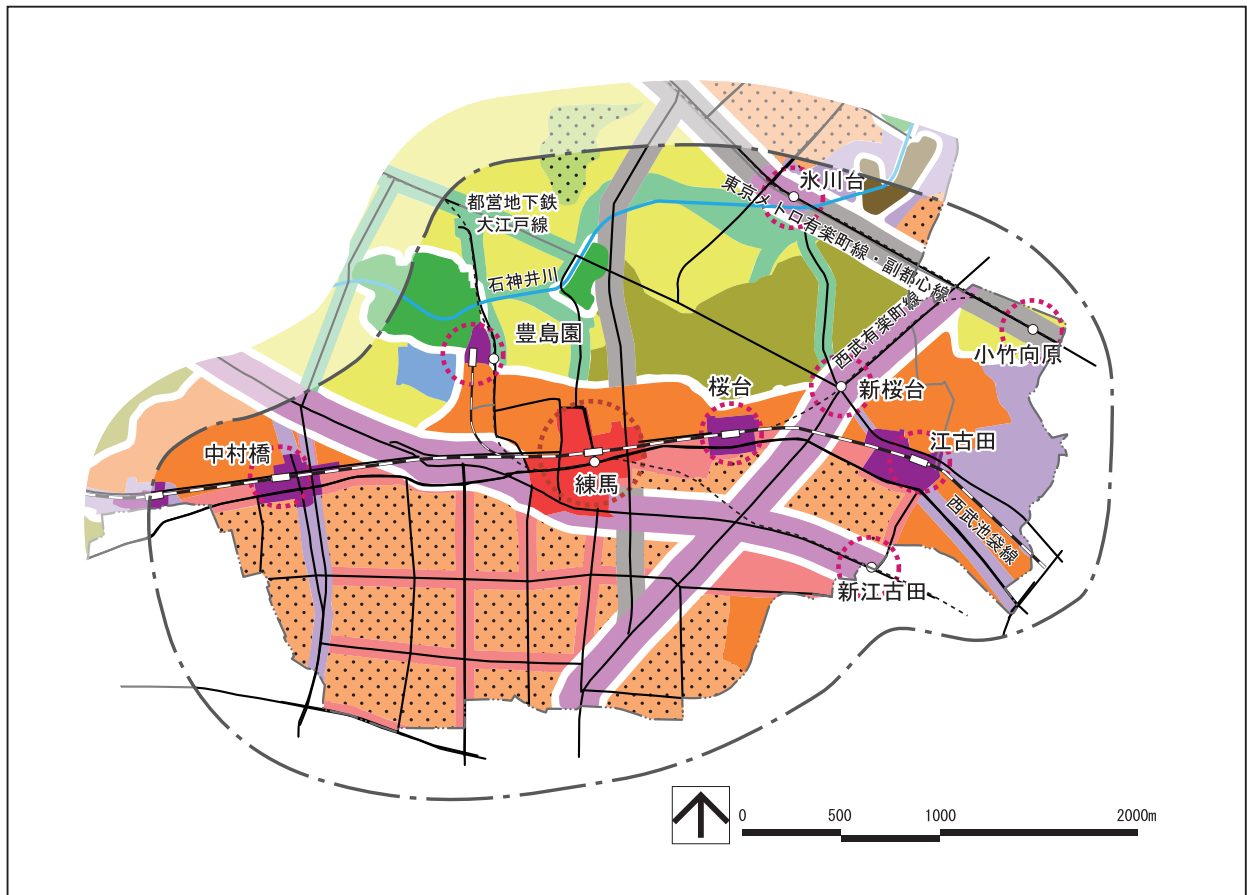
□ まちの中心である中心核、商業・業務拠点ー練馬における中心性の向上

- 練馬駅周辺は練馬の中心核、西武池袋線江古田駅、桜台駅、中村橋駅、東京メトロ有楽町線・副都心線氷川台駅、都営地下鉄大江戸線新江古田駅、豊島園駅、西武有楽町線小竹向原駅、新桜台駅の周辺は地域の生活拠点になっています。
- 商業・業務活動や生活の拠点として、駅周辺の環境を向上し、地域の活性化を促します。

イ 土地利用の方針

- 区の中心市街地としての立地条件を生かします。中心核である練馬駅周辺、生活拠点の江古田駅、桜台駅、中村橋駅などの周辺を中心に商業・業務施設の集積を促し、周囲と調和のとれた中高層の建物を誘導します。練馬駅北口では、交通広場と一体となった土地利用を進めます。
- 環状7号線、目白通り（放射7号線）など幹線道路沿いでは、「都市型沿道地区」として、放射35号線・放射36号線沿道では、「沿道環境地区」として土地利用の推進を図ります。
- 西武池袋線沿線の建物の密度が高い「都市型集合地区」の住宅地では、防災性を高めます。そのため、狭い生活道路を改善し、土地の細分化を防ぎ、秩序ある開発や、日影などの影響に配慮して周囲と調和のとれた中高層の建物の誘導に取り組みます。
- 道路など都市基盤*が整った西武池袋線の南側では、「中層地区」として主要な道路沿いの土地の高度利用を進めます。住宅地では、「都市型誘導地区」として、全体が調和のとれた、みどりの多い、良好な住環境の保全をめざします。
- 西武池袋線の北側の住宅地では、幹線系の道路沿いなどの「中低層地区」を中心として建物の中層化を促します。その他の地区では周囲と調和のとれた住宅の立地と、低層の住宅地としてみどりの保全、育成を図りながら、狭い生活道路の改善などを進めます。

第2地域 土地利用方針図



第2地域

凡例

《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》		その他	
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	工業系地区
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	大規模公園等
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公共施設
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区	商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	○ 鉄道駅	□ 風致地区
			生活拠点 生活拠点候補	● 地下鉄駅(候補)	--- 地域境界

*土地利用については、全体構想Ⅰ 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 江古田北部地区では密集住宅市街地*整備促進事業を活用して地域の防災性の向上を図ります。今後、地区計画*等の導入を進めます。
- 災害時の避難路を確保する上で重要な役割を果たす生活道路の拡幅のため、狭あい道路拡幅整備助成事業を活用したまちづくりや地区計画*等によるオープンスペース*等の確保、建物の耐震化・不燃化などに取り組みます。
- 桜台地区など、密集した地区の防災性を向上させる取組が求められています。こうした地区では、日常の消防活動困難区域*解消などのために、一定規模以上の開発の際の敷地提供などによって、生活道路の整備を進めます。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている目白通り（放射7号線）や環状7号線については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 骨格となる道路は、東西方向がほぼ整っています。地域東部の放射35号線、放射36号線、区画街路1号線および補助172号線（一部）の整備により、道路網の拡充を図ります。これらの道路の整備にあたっては、沿道環境や地域活動の分断への配慮などについて、関係者間との協働により、事前から十分な対応をします。
- 生活道路の安全性を確保するため、住民の理解を得て、幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進め、住民の協力を得ながら放置自転車の解消に努めます。
- 練馬駅北口には、産業振興、区民の文化活動と相互交流の促進、地域活動の支援等目的とした区民・産業プラザ（通称名：Coconeri^{ココネリ}）が、平成26年4月にオープンしました。多くの人が交流する場としての役割が期待されています。
- 区民・産業プラザに開設した産業・観光情報コーナーにおいて、区内の魅力ある資源の発信、特産品の紹介・販売等を行い、練馬区の魅力を一歩一歩高める機能を強化します。

ウ みどりと水のまち

- 地域の北部を流れる石神井川などをみどりの軸、高稲荷公園、中村かしわ公園などをみどりの拠点とし、区画街路1号線や補助172号線の街路樹や南部の中新井川跡（暗渠）の並木道と併せて、みどりのネットワークを形成します。
- 日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 練馬総合運動場公園については、近隣公園として整備し、地域の防災性を向上し、より多くの区民がスポーツやレクリエーションを楽しめるようにします。
- こどもの森（羽沢緑地）は屋敷林や雑木林などの練馬の原風景を活用した子どもの遊び場として、みどりの豊かさを実感できる場として拡張を図ります。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 石神井川は、景観重要公共施設*として位置づけています。河川沿いの散策路や桜並木を適切に保全、活用するとともに、水辺に親しむ空間づくりに努めます。憩いとやすらぎの感じられる景観を形成します。
- 練馬駅の南地区は、景観まちづくり地区*に指定しています。公共施設が多く立地し、商業・業務施設が集積しています。景観に配慮したまちづくりを進めます。
- 千川通り（補助229号線）沿道は、「千川通り沿道まちなみ形成区域」としての街並み景観づくりをめざします。「南側にぎわい形成区域」は、商業地としての活性化やにぎわいの創出を図ります。
- 景観重要公共施設*である高稲荷公園は、石神井川の景観と一体化した起伏のある特徴を活かした景観の形成を図ります。
- 「花で人と道をつなぐ千川通りの景観づくり協定」により、区民が千川通り沿道（旭丘）の住宅や商店街の軒先での花育て活動を通じたまちなみづくりをしています。こうした、地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 石神井川沿いはみどりの連続性を高め、風の道の形成を図ります。

オ ともに住むまち

- 今後この地域では、地域内の幹線道路の整備に併せ、地域の状況を踏まえたまちづくりの取組が必要です。
- 区における商業業務地点の中心として、商業者等と地域住民が連携したまちづくりを進め、商業の活性化や地域の活性化を図ります。
- 石神井川、千川通り（補助229号線）、中新井川跡（暗渠）、練馬文化センター、練馬総合運動場公園、大学などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。
- 江古田駅周辺には、武蔵大学、武蔵野音楽大学、日本大学芸術学部が立地し、学生が多く活気あるまちが形成されています。そうした地域の特性を活かします。



練馬文化センター



中村かしわ公園



中新井川児童遊園



武蔵野音楽大学 町かどミニコンサート
(出典：練馬まちづくりセンター)

(4) 地区まちづくりの推進

ア 練馬駅周辺地区

練馬駅周辺地区では、魅力ある練馬の顔づくりをめざし、「練馬駅周辺地区街づくり構想」を平成3年に策定しました。構想に基づき、南口地区で「練馬駅南口地区地区計画*（平成16年12月決定）」、北口地区で「練馬駅北口地区地区計画*（平成21年6月決定）」を策定するとともに、「密集住宅市街地*整備促進事業（昭和61年度～平成17年度事業終了）」、千川通り（補助229号線）の整備などに取り組みました。

「練馬駅南口地区地区計画*」では、街並み誘導型地区計画*により、個性と回遊性、界隈性のある商業空間、中高層の住宅と店舗とが共存する都市空間、災害に強く、潤いある生活空間をめざし、練馬の顔にふさわしい街並みの形成を図ります。「練馬駅北口地区地区計画*」では、街並み誘導型地区計画*により、土地の合理的利用を促進し、商業業務機能と住居環境が調和した住商複合市街地を形成します。

練馬駅南地区では、魅力的で住みやすいまちにしていくため、商店会、町会および自治会の有志を中心とした「まちづくり懇談会」で、めざすまちの姿や取組について検討を重ねました。平成25年には、地域にお住まいの方、営業されている方が自主的に取り組むまちのローカルルールとして、「練馬駅南地区まちづくり憲章」が策定されました。当地区は、練馬区景観計画で指定した「景観まちづくり地区*」でもあり、にぎわいと楽しさのある街並み景観の形成をめざします。千川通り（補助229号線）沿道は、区のシンボルロードとして、にぎわいとやすらぎのある沿道街並み景観の形成を推進します。

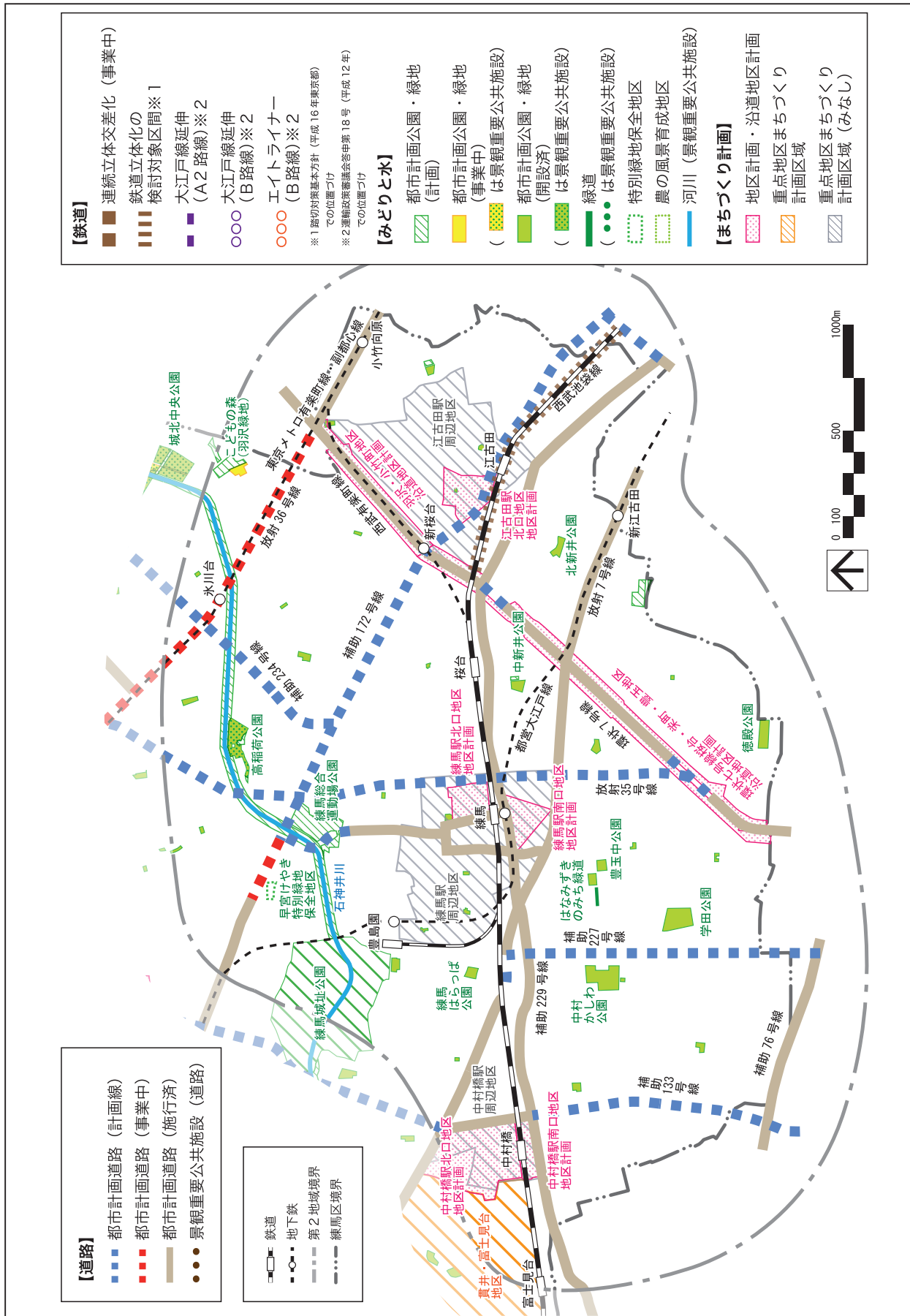
イ 江古田駅周辺地区

江古田北部地区では、「密集住宅市街地*整備促進事業（平成4年度から事業中）」を行い、道路・公園等の整備、老朽住宅等の建て替え促進を図り、災害に強いまちづくりを進めます。さらに、江古田駅北口地区では、「江古田駅北口地区地区計画*（平成18年6月決定）」を策定し、建築物の建て替え等を行う際の壁面後退によりゆとりある歩行者空間を整備し、良好な街並みを形成します。災害に強い安全なまち、にぎわいのある商業地と利便性が高い住宅地が調和した魅力あるまちをめざします。

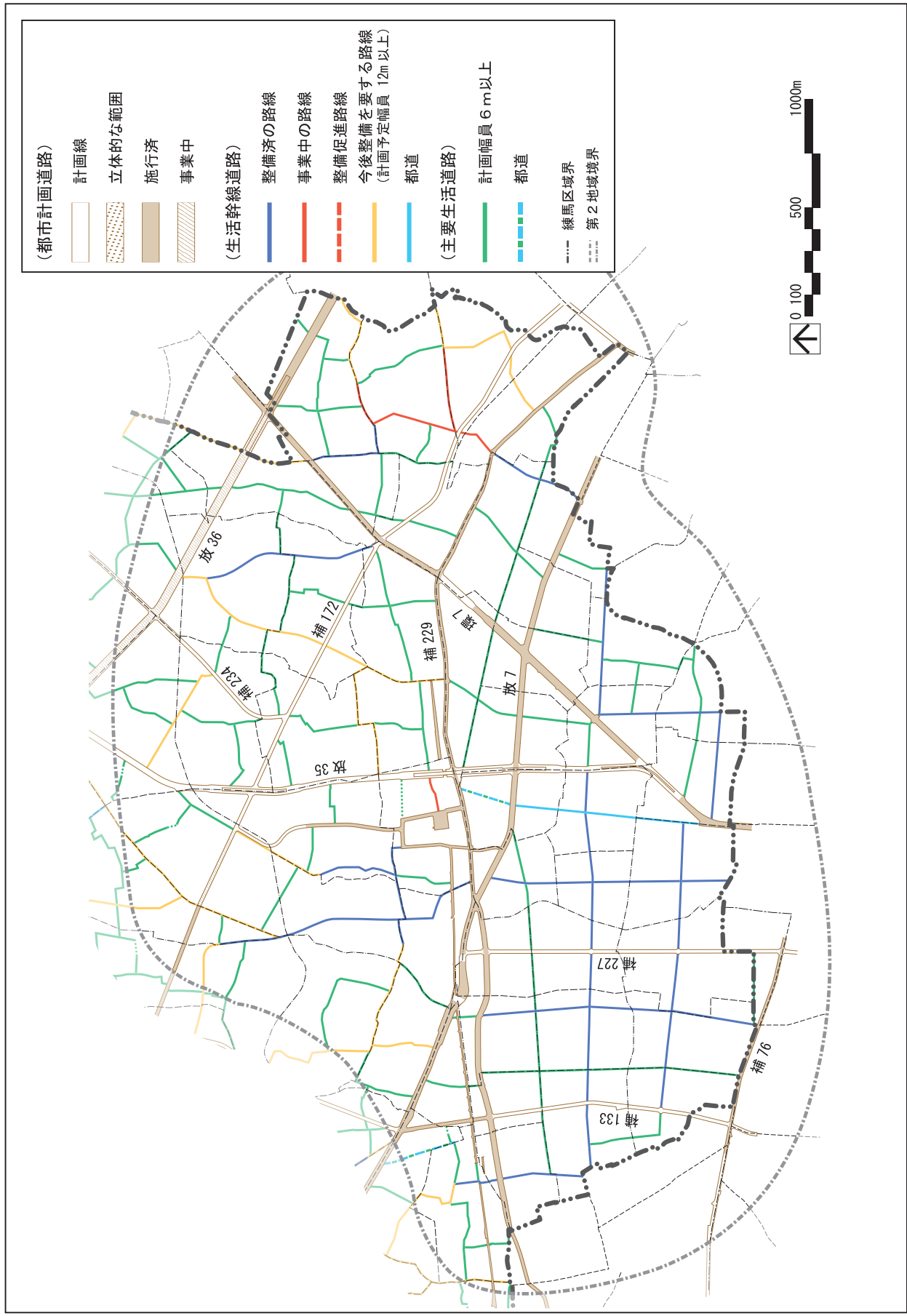
ウ 環状7号線沿道地区

環状7号線沿道では、「羽沢・小竹町地区沿道地区計画*（昭和62年1月決定）」および「環状七号線桜台・栄町・豊玉地区沿道地区計画*（平成63年1月決定）」を策定しました。後背地の住環境に十分配慮しながら、幹線道路の沿道にふさわしい適正かつ合理的な土地利用を誘導します。

第2地域 地域まちづくり指針図



第2地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



第2地域

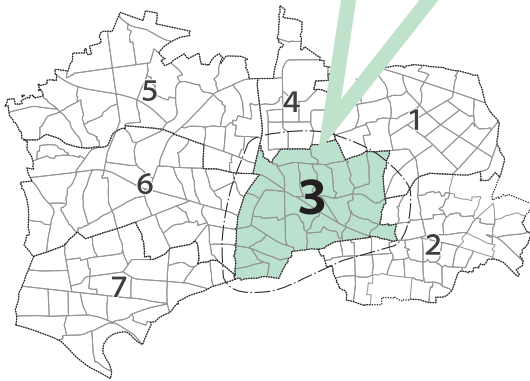
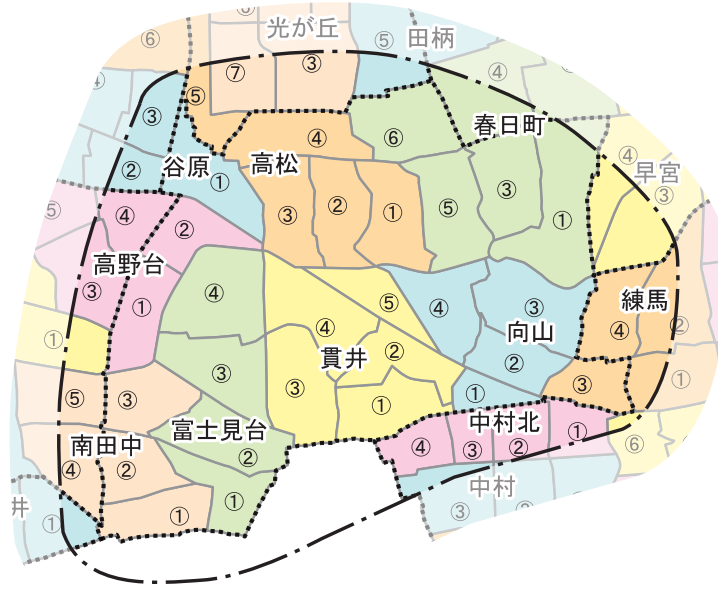
第
2
部
地
域
別
指
針

第3地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

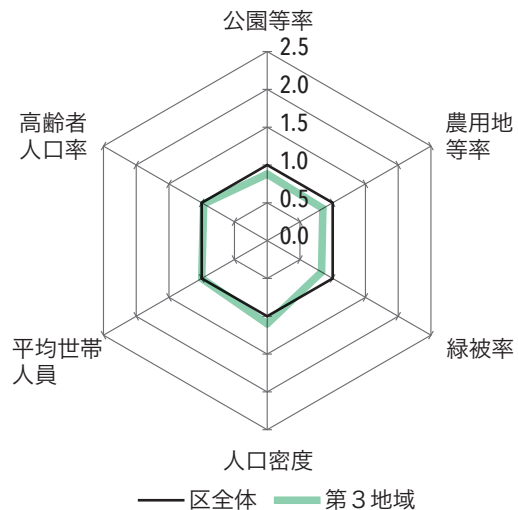
第3地域図



●対象町名

- 春日町一丁目・三丁目
五丁目・六丁目
- 向山一丁目～四丁目
- 高野台一丁目・二丁目
- 高松一丁目～四丁目
- 貫井一丁目～五丁目
- 練馬三丁目
- 富士見台一丁目～四丁目
- 南田中一丁目～三丁目
- 谷原一丁目

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第3地域	区全体
人 口	91,430人（100%）	714,656人（100%）
0歳～14歳	11,453人（12.5%）	88,479人（12.4%）
15歳～64歳	61,101人（66.8%）	473,733人（66.3%）
65歳以上	18,876人（20.6%）	152,444人（21.3%）
世 帯 数	45,438世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.0人	2.0人
人口密度	149.9人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第3地域	区全体
面 積	609.9ha（100%）	4,819.9ha（100%）
宅 地 ^{※1}	385.3ha（63.2%）	3,014.8ha（62.5%）
道 路 等 ^{※2}	123.4ha（20.2%）	903.3ha（18.7%）
農用地等 ^{※3}	27.6ha（4.5%）	253.5ha（5.3%）
公 園 等 ^{※4}	30.1ha（4.9%）	268.7ha（5.6%）
そ の 他	43.4ha（7.1%）	379.6ha（7.9%）
緑 被 ^{※5}	128.5ha（21.1%）	1,221.9ha（25.4%）

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 富士街道、豊島園通り、旧目白通りなどは古くからある道路です。
- 地域南部の西武池袋線沿いで市街化が進み、各駅周辺に商業が発達しました。
- 豊島園の南で城南住宅組合の住宅地が出来ました。

○ その後の緩やかな住宅地化の進展

- 石神井川の河川改修が進み、川沿いを中心に農地の宅地化が進みました。
- 目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）、千川通り（補助229号線）が整備されました。
- 市街化の進行とともに、商店街がつくられました。
- 光が丘団地ができ、都営地下鉄大江戸線が開通し、練馬春日町駅前に再開発事業による高層ビルが建ち、まちの様相が大きく変わりました。
- 環状8号線、補助172号線が整備され、西武池袋線が高架化され、練馬高野台駅が出来ました。

(2) 地域の特性

ア まちの資源等

□ 生活拠点の現状

西武池袋線、都営地下鉄大江戸線の各駅周辺では、商店街や大規模店舗の立地が見られ、生活拠点となっています。

中村橋駅の近くには、区立美術館、複数の福祉施設などがあります。また、中村橋駅周辺では、補助133号線が整備されるとともに、福祉のまちづくりの取組を進めました。

練馬高野台駅付近には、総合病院が整備され、生活拠点としての機能が増しました。

□ 住宅地の現状

鉄道各駅の周辺で、中高層の集合住宅の立地が見られます。地域は全体的に落ち着いた戸建住宅地が広がっています。地域の北部で地区計画*の取組がなされています。

向山三丁目にある城南住宅組合地区などは、みどりの多い、ゆったりした住宅地となっています。

□ 鉄道やバスの現状

地域の北から東にかけて都営地下鉄大江戸線（練馬春日町駅、豊島園駅）、南部に西武池袋線（中村橋駅、富士見台駅、練馬高野台駅）、東部に西武豊島線（豊島園駅）が通っています。

バス交通は、目白通り（放射7号線）、千川通り（補助229号線）、豊島園通り、笹目通り（補助134号線）などを通る路線があります。



噴水のある練馬高野台駅前広場



練馬区立美術館

□ 主要な道路の現状

都市計画道路は、目白通り（放射7号線）と笹目通り（補助134号線）、千川通り（補助229号線）、補助172号線、環状8号線、補助133号線（目白通り（放射7号線）～千川通り（補助229号線）間）が整備されています。補助172号線の一部区間（地域東端部）が事業中です。

環状8号線は、環境施設帯*などの対策が講じられ、整備にあたっては、住民参加により、道路の植栽管理や沿道のまちづくりなどの取組が進められました。

環状8号線が整備されたことで、目白通り（放射7号線）や笹目通り（補助134号線）などとともに地域の道路の骨格が出来ました。

富士街道、四商通り、豊島園通りなどが主な生活幹線道路です。

□ その他交通の現状

笹目通り（補助134号線）は、幹線道路の沿道への配慮として沿道地区計画*を策定しました。

鉄道の利便性が向上し、駅に向かう自転車利用が増え、駐車需要が増加したため、自転車駐車場の整備を行いました。

□ みどりの現状

石神井川の河川改修に伴い川沿いの緑化が進み、公園の少ない地域に潤いを与えています。

練馬城址公園がありますが、都市計画公園としては未開設です。地域には小規模な公園が点在しています。

地域の北部は、憩いの森*、保護樹林*、生産緑地*が点在し、みどりに恵まれた市街地となっています。

また、石神井町、向山、光が丘の各地域において、みどりの協定*地区として緑化の取組がなされています。

□ 石神井川

地域を石神井川が東西に流れ、川沿いは散歩道として親しまれています。河川改修により、川沿いが緑化され、橋の架け替えも行われました。今後、さらに、石神井川を区民の憩いの空間にするため、河川空間の改善などが望まれます。

イ まちの課題等

□ 住宅地の課題

宅地化の進行により、共同住宅や駐車場となった土地が多く、引き続き、宅地化に際しての敷地の細分化等への対策が必要です。

□ 防災面の課題

地域全体で宅地化が進んでおり、西武池袋線沿線では建物がやや密集した住宅地が形成されています。地域内は狭い生活道路が多く、北東部、南西部などにある大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題です。

□ 交通安全対策

幹線道路の整備に伴い、地域内の自動車交通の利便性が増します。歩行者や自転車の安全性向上のため、幹線道路への交通の誘導を促すなど、生活道路における通過交通の対策が課題です。

□ 自転車対策

駅周辺で放置自転車対策が課題となっています。放置自転車は、中村橋駅周辺をはじめとして、歩道などで通行の障害となっています。

□ 沿道環境の課題

笹目通り（補助134号線）、目白通り（放射7号線）では、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。環状8号線では、環境対策に応じた周辺地区のまちづくりの取組が必要です。

□ みどりの課題

生産緑地*や憩いの森*など民有地のみどりが残っていますが、地域全体では緑被率*が減少しています。そのため、今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。

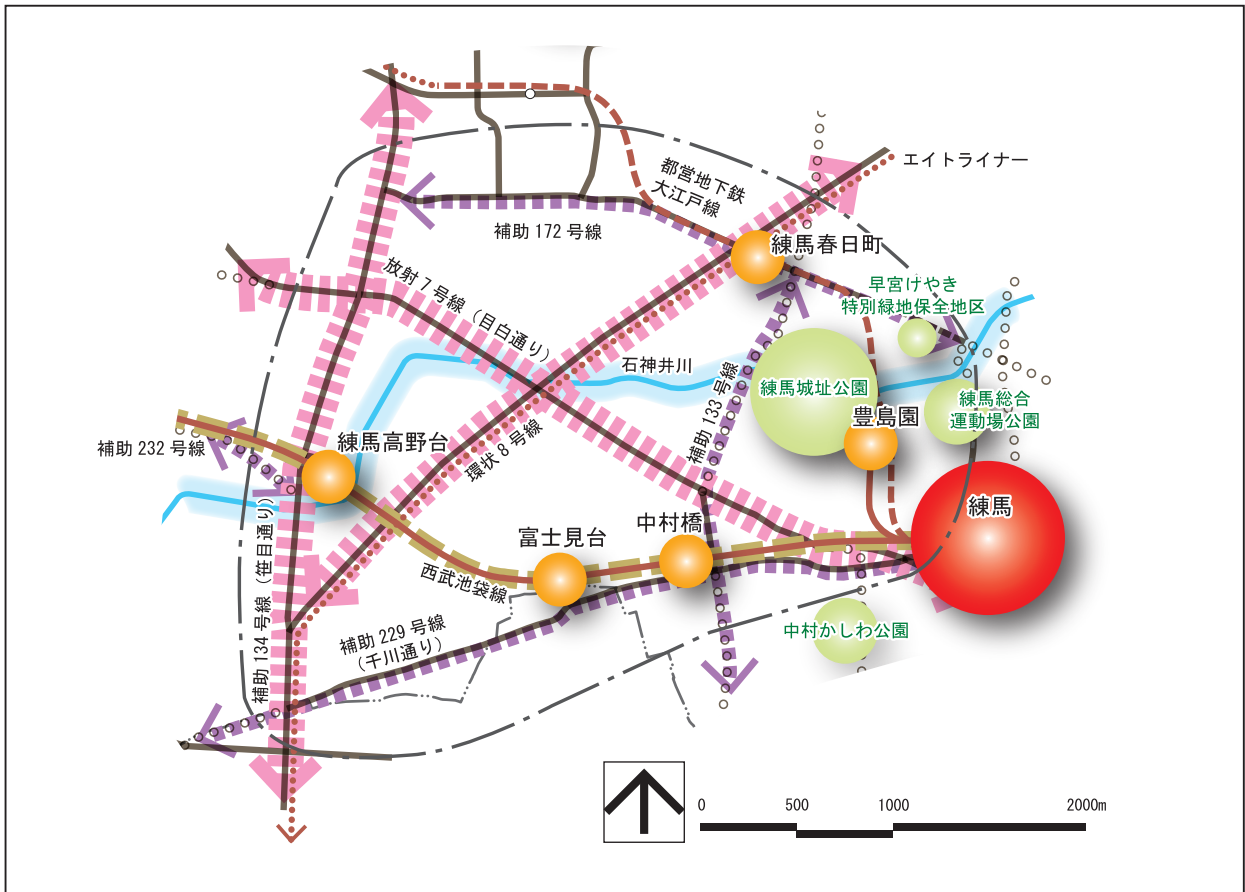
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第3地域の将来像>

補助133号線の延伸などの道路整備を進めます。貫井・富士見台地区は密集住宅市街地*整備促進事業による防災性の向上を図り安全なまちづくりを進めます。中村橋駅周辺地区では地区計画*を活かしたまちづくりを実施します。練馬総合運動場公園や練馬城址公園の整備、地域に広がる都市農地や屋敷林の景観を活かしたまちづくり、みどりの保全、まちの緑化により、みどりを増やします。

第3地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶ 都市軸	— 施行済	- - - 地域境界
■ 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		— みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

- まちの中心である生活拠点一駅周辺の歩行環境の向上と活性化を促すまちづくり
 - 西武池袋線中村橋駅、富士見台駅、練馬高野台駅の周辺、豊島園駅の周辺、都営地下鉄大江戸線の練馬春日町駅の周辺が地域の生活拠点です。
 - 中村橋駅周辺は、商業地として多様な商業機能の充実と高度利用を図ります。富士見台駅などその他の生活拠点でも、商業環境の向上を進め、地域活性化を図ります。

イ 土地利用の方針

- 中村橋駅、富士見台駅、練馬高野台駅、豊島園駅、練馬春日町駅の各駅周辺の生活拠点では、生活の利便性を高める施設の立地を促します。
- 目白通り(放射7号線)、笹目通り(補助134号線)では「都市型沿道地区」「沿道利用地区」として、沿道の条件を生かした産業や中層建物の立地を進めます。
- 道路内で環境対策が実施された環状8号線の「沿道環境地区」では、その条件を生かしながら周囲に適合した住宅地を形成します。補助133号線および補助172号線沿いでは、周囲と調和のとれた建物の中層化を促します。
- 土地利用の混在した「住商工共存地区」では、周辺と調和した土地利用で、住環境の形成を図ります。
- 地域全体に低層の住宅地が広がっていますが、狭い道路を改善しながら、緑化を進め、秩序ある開発を促し、良好な住宅地を形成します。
- 南部の住宅地では「低層集合地区」として、周囲と調和のとれた共同住宅の立地を促し、北部の住宅地区では「低層住宅地区」として、みどりの多い戸建住宅地の保全を図ります。
- 南東部の建物密度の高い住宅地では「都市型集合地区」や「都市型誘導地区」として、緑化を進め、狭い道路を改善し、土地の細分化を防ぐなどして、防災性を高めます。
- 地域に点在する「戸建住宅地区」では、周囲と調和のとれたみどり豊かな住環境を維持します。「住環境保全地区」の城南住宅組合地区などでは、みどりを保全し、土地の細分化を防ぎ、良好な住宅地を守る努力が重要です。

第3地域 土地利用方針図



第3地域

凡 例

《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》			
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	その他
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	工業系地区
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公園等
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	大規模公共施設
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区	商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	○ 鉄道駅	□ 風致地区
			生活拠点 生活拠点候補	● 地下鉄駅(候補)	--- 地域境界

*土地利用については、全体構想 I 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 特定緊急輸送道路*に指定されている目白通り（放射7号線）や笹目通り（補助134号線）、環状8号線の一部については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 環状8号線の整備で、消防活動困難区域*は相当減少しましたが、引き続き残る消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 貫井・富士見台地区では、密集住宅市街地*整備促進事業により、狭い道路の拡幅等に取り組めます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 補助133号線の一部整備により、練馬城址公園周辺のアクセス路の確保を図るなどして道路網の拡充を図り、まちづくりを推進します。
- 生活道路の安全性を確保するため、幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進め、住民の協力を得ながら放置自転車の解消に努めます。

ウ みどりと水のまち

- 地域の中央を流れる石神井川などをみどりの軸、練馬城址公園などをみどりの拠点とし、都市計画道路の街路樹とあわせて、みどりのネットワークを形成します。
- まちづくり事業とも連携し、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 新しいみどりの拠点として、練馬城址公園の整備について、東京都へ要請します。防災拠点機能を備えた公園として、豊かなみどりに区民が憩えるとともに、様々な人々が集えるにぎわいの場づくりを東京都に働きかけます。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。
- 高松一・二・三丁目農の風景育成地区においては、営農支援を強化するとともに、区民が農と触れ合う拠点の整備等を進めます。

エ 環境と共生するまち

- 石神井川は、一部緩傾斜護岸*の整備が実施されているなど、区民の憩いの場として親しまれ、区の景観を構成する重要な骨格として、景観重要公共施設*に指定しています。自然や歴史文化の資源を活かした都市の魅力づくりを進めます。
- 笹目通り（補助134号線）、目白通り（放射7号線）、環状8号線は、道路と沿道とが一体となった空間としての質的向上を図ることが大切です。また、都市的な眺めの続く、秩序と連続性の感じられる軸として美しい道路景観を形成します。
- 豊島園通り周辺で、区民が花育ての輪を広げる「春日町、話し花咲くまちなみ協定（春日町三丁目豊島園通り周辺）」に取り組んでいます。こうした地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 石神井川沿いは、みどりの連続性を高め、風の道の形成を図ります。
- 交通量が多い笹目通り（補助134号線）では、沿道地区計画*などの活用により、自動車騒音や排気ガスなどの影響に配慮したまちづくりを進めます。

オ ともに住むまち

- 地区計画*が定められた地区や城南住宅組合地区などの良好な住宅地では、計画的な住環境の保全に努めます。城南住宅は、大正時代に開発された歴史ある住宅地です。住民が「城南住宅すまいとみどりの指針」に基づき、街並み形成について定めています。
- 秩序ある開発の誘導、住宅地のみどりの保全や創出などで、現在のみどりの多い良好な住宅地を維持します。
- 石神井川、中村かしわ公園等の区立公園、中村橋駅近くの区立美術館などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。



農のある風景（高松地区）



城南住宅組合地区（向山三丁目）

(4) 地区まちづくりの推進

ア 中村橋駅周辺地区

中村橋駅周辺地区では、区内で唯一のバリアフリー*整備のモデル地区に選定され、「中村橋駅周辺交通バリアフリー*基本構想（平成16年6月策定）」に基づき、バリアフリー*化の整備が完了しました。「中村橋駅南口地区地区計画*（平成17年1月決定）」および「中村橋駅北口地区地区計画*（平成25年3月決定）」の2つの地区計画*を策定し、まちづくりを進めます。

「中村橋駅南口地区地区計画*」では、駅前広場の整備を中心に防災性の向上と、歩行者の安全に配慮した安心して歩けるみどり豊かなまちをめざし、健全な都市環境の形成・保全を図ります。

「中村橋駅北口地区地区計画*」では、賑わいの創出や、魅力ある商業・サービス機能の集積を促進することにより、静穏でみどり豊かな住環境の保全と、生活拠点としてふさわしい活力ある市街地を形成します。

イ 練馬高野台駅周辺地区

「高野台一丁目地区地区計画*（平成2年7月決定）」により、駅前地区として必要な地区施設の整備や活気ある商業地区の形成に取り組んできました。また、平成17年には地域の医療の中核となる病院が開設されました。今後は災害時医療の提供体制を強化するなどこうした施設の充実を図り、地域生活を支える生活拠点としての機能を高めます。

ウ 貫井・富士見台地区

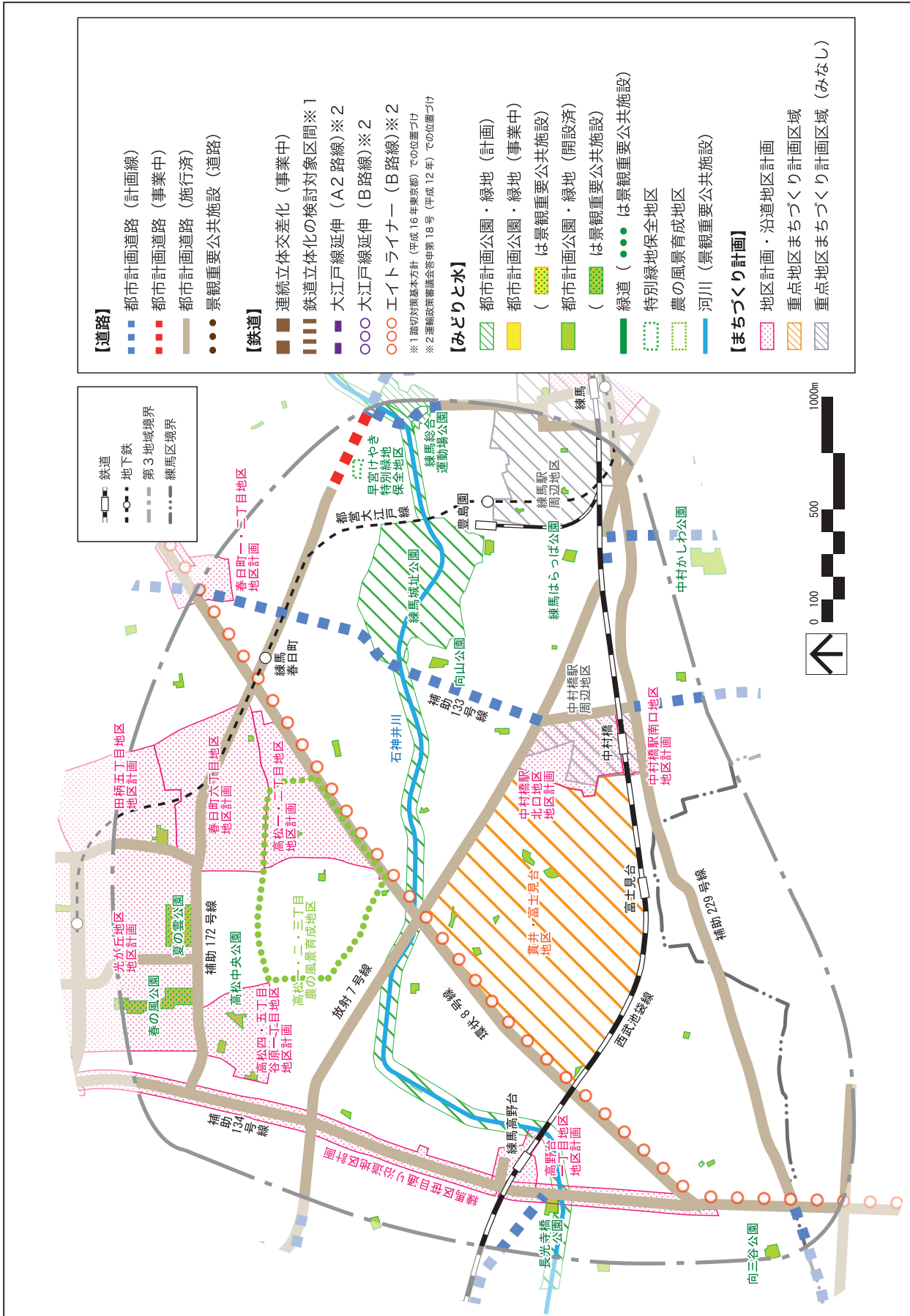
災害時の建物倒壊や延焼拡大、公園や緑が少ない等の課題を解消し、災害に強く、安全・安心で住み良いまちを実現するため、「貫井・富士見台地区まちづくり計画（平成23年2月決定）」に基づき、密集住宅市街地*整備促進事業（平成23年度から事業中）を中心としたまちづくりを進めます。

エ 高松・谷原・春日町地区

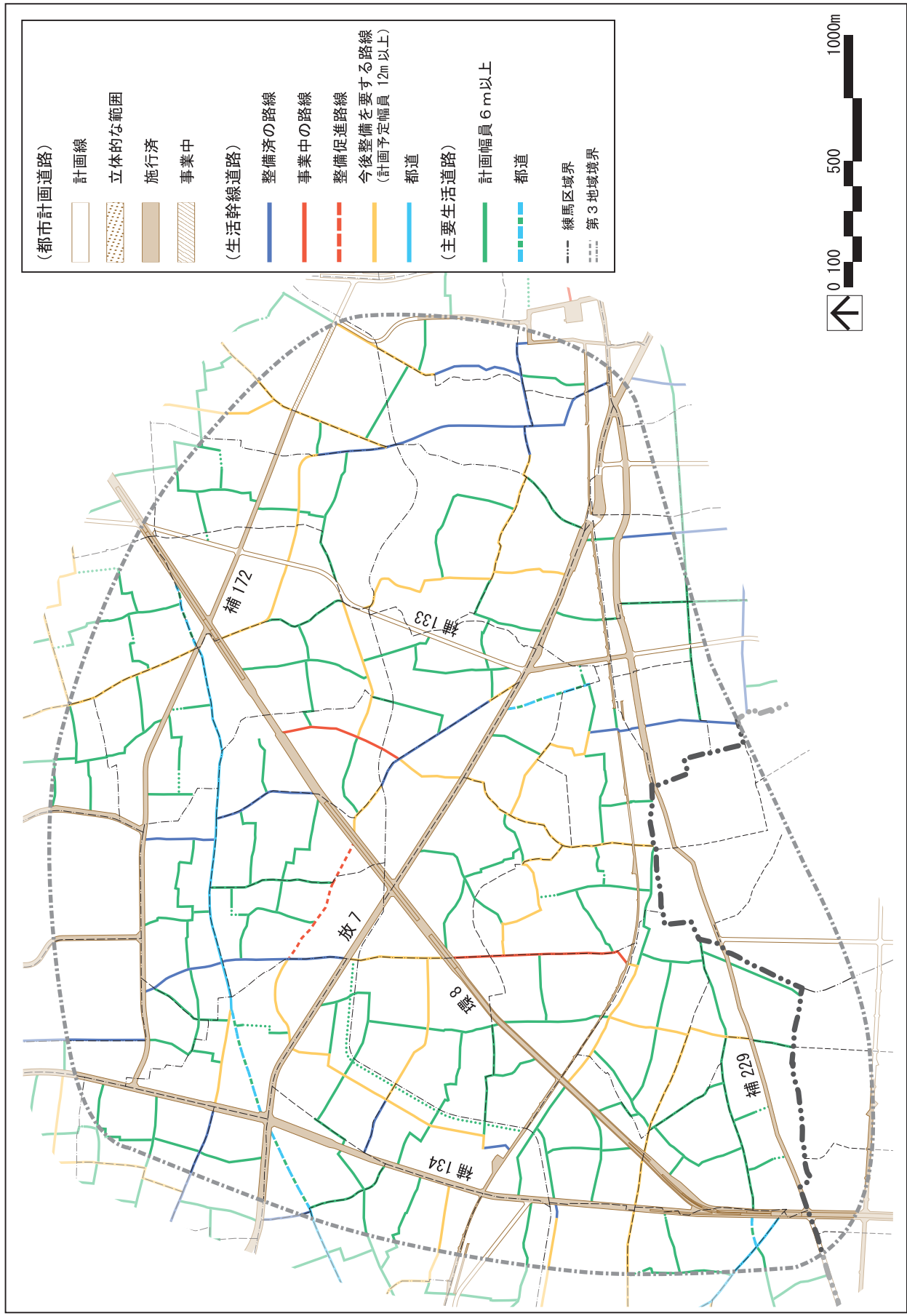
北西部では、「高松四・五丁目谷原一丁目地区地区計画*（平成元年10月決定）」に基づき、土地区画整理事業*で整備されたまちの機能を維持するため、みどり豊かで潤いのある中低層住宅地の形成に取り組めます。

また、都営大江戸線練馬春日町駅の開設による急速な市街化の進行に対しては、みどり豊かで潤いのある中低層住宅地形成をめざした「高松一・二丁目地区地区計画*（平成2年12月決定）」を策定しました。

第3地域 地域まちづくり指針図



第3地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



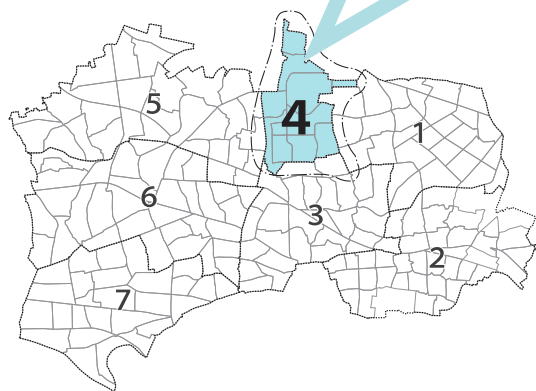
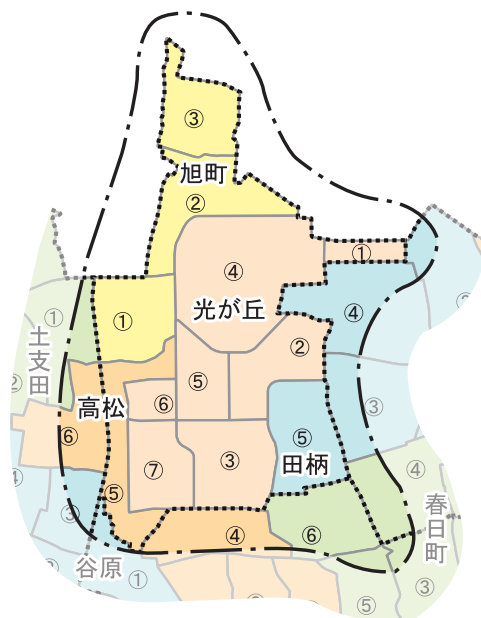
第
2
部
地
域
別
指
針

第4地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

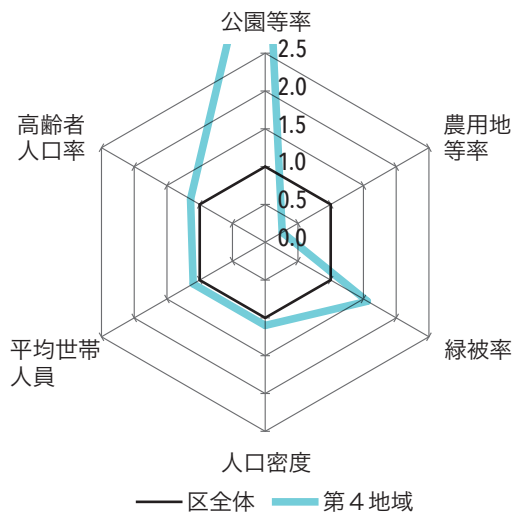
第4地域図



●対象町名

- 旭町一丁目～三丁目
- 高松五丁目
- 田柄五丁目
- 光が丘一丁目～七丁目

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第4地域	区全体
人 口	47,822人（100%）	714,656人（100%）
0歳～14歳	5,542人（11.6%）	88,479人（12.4%）
15歳～64歳	30,690人（64.2%）	473,733人（66.3%）
65歳以上	11,590人（24.2%）	152,444人（21.3%）
世 帯 数	21,922世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.2人	2.0人
人口密度	163.0人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第4地域	区全体
面 積	293.3ha（100%）	4,819.9ha（100%）
宅 地 ^{※1}	144.1ha（49.1%）	3,014.8ha（62.5%）
道 路 等 ^{※2}	49.1ha（16.7%）	903.3ha（18.7%）
農用地等 ^{※3}	4.1ha（1.4%）	253.5ha（5.3%）
公 園 等 ^{※4}	78.1ha（26.6%）	268.7ha（5.6%）
そ の 他	17.9ha（6.1%）	379.6ha（7.9%）
緑 被 ^{※5}	116.3ha（39.7%）	1,221.9ha（25.4%）

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちな姿

- 東武東上線成増駅に近い北部の旭町は、戦前に市街地整備により住宅地が形成されました。
- 旧川越街道が拡幅され、現在の川越街道（放射8号線）が整備されました。

○ その後の市街化

- 田柄川は、下水道整備によって暗渠化されました。その後、田柄川緑道に姿を変え、周囲の宅地化が進みました。
- 白子川の河川改修が進み、川沿いに宅地化が進行しました。
- 昭和39年（1964年）の東京オリンピックの頃に笹目通り（補助134号線）が整備され、沿道を中心に市街化が進みました。
- 米軍住宅であったグラントハイツが返還され、その跡地に光が丘団地、光が丘公園等が整備されました。

(2) 地域の特性

ア まちの資源等

□ 地域拠点の現状

光が丘駅周辺には、区民事務所や区民ホール、体育館、図書館、清掃工場、警察署、消防署などの公共施設とともに、郵便局、総合病院があります。大団地の中にあり、人々が集まる駅であることを生かした商業・業務施設、大規模店舗などが集まっており、地域拠点としての役割を果たしています。

光が丘地区は、公園が多く、団地内の木々、街路樹が成長し、みどり豊かな住環境となり、コミュニティ施設にも恵まれています。

□ 住宅地の現状

光が丘地区では、地域拠点として、公園のほか、様々な施設が計画的に配置され、住民による施設を利活用した活動が行われています。また、光が丘地区は、平成23年に「一団地の住宅施設*」から、良好な住環境の維持、保全と公共施設等の適切な機能更新を図るため「地区計画*」へ移行しました。

周辺地域では、北部の旭町二丁目・三丁目では昭和初期に旧法による土地区画整理事業*が行われています。南東部（田柄、春日町）の地区で、地区計画*の取組が進められています。

一部に生産緑地*が残された、みどりの多い、ゆったりした低層主体の住宅地が広がっています。



光が丘団地



光が丘公園

□ 鉄道やバスの現状

都営地下鉄大江戸線が開通し、光が丘駅、練馬春日町駅ができて、副都心方面への便がよくなりました。鉄道の便がよくなったことにより、駅利用が増え、団地内や周辺からの自転車利用が増えました。

都営地下鉄大江戸線の光が丘駅をターミナル駅として、バス交通は、成増駅などに通じる路線があります。また、光が丘駅から保谷駅南口を結ぶみどりバス保谷ルート、光が丘駅から東武練馬駅を結ぶみどりバス北町ルート、練馬光が丘病院から光が丘駅、練馬春日町駅東、練馬駅、氷川台駅を経由し、東武練馬駅入口を結ぶみどりバス氷川台ルートがあります。

北部には東京メトロ有楽町線の地下鉄成増駅や地下鉄赤塚駅があり、南東部には都営地下鉄大江戸線練馬春日町駅があります。

□ 主要な道路の現状

光が丘地区内外の都市計画道路はすべて整備されています。笹目通り（補助134号線）、補助172号線、補助230号線、光が丘東大通り（補助301号線）、光が丘西大通り（補助302号線）が、地域の外周道路および主要な道路となっています。

□ みどりの現状

光が丘公園は広域的に利用される都立の総合公園で、スポーツ施設もあり、地域の拠点になっています。街路樹が整備されている道路もあり、みどりの多い地域です。光が丘団地内にも、春の風公園、夏の雲公園、秋の陽公園、四季の香公園などの公園が計画的に配置され、みどり豊かな地域をつくりだしています。また、光が丘、旭町の各地区において、みどりの協定*地区として、緑化の取組がなされています。地域の北部の都県境には白子川が流れています。

光が丘地区の周辺では、生産緑地*や屋敷林などがみられます。

イ まちの課題等

□ 地域拠点とその周辺

光が丘団地は計画的につくられたまちで、生活の利便性も高い地区ですが、今後居住者の高齢化が進むことが予想されます。施設のバリアフリー*化や利用転換等を検討していく必要があります。

周辺地区は、生活幹線道路の整備が比較的進みましたが、道路や公園などに未整備な面があり、今後のまちづくりの課題となっています。

□ 防災面の課題

光が丘公園があり、周囲の建物の耐火化が進んでいる光が丘地区は中高層建築物が集積する地区として、他の地域とは異なる防災体制の確立が課題です。

□ 交通安全対策

団地周辺地区では、時間別通行規制が実施されている路線がありますが、生活道路への通過交通対策が課題です。また、自転車交通が多く、歩行者道などで、歩行者の安全性への配慮が必要です。

□ 自転車対策

光が丘駅は、自転車利用者が多く、放置自転車が問題となっていました。現在は大幅に減少しましたが、今後も恒久施設の整備が必要です。

□ 沿道環境の課題

笹目通り（補助134号線）は、自動車の交通量が多く、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。

□ みどりの課題

みどりに恵まれている地域ですが、地域北部（旭町）では緑被率*が低い状況にあります。南東部（田柄、春日町）では、開発などに伴うみどりの減少が心配されます。また、光が丘以外では公園も不足していることから、今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など私有地のみどりの保全と創出が課題です。

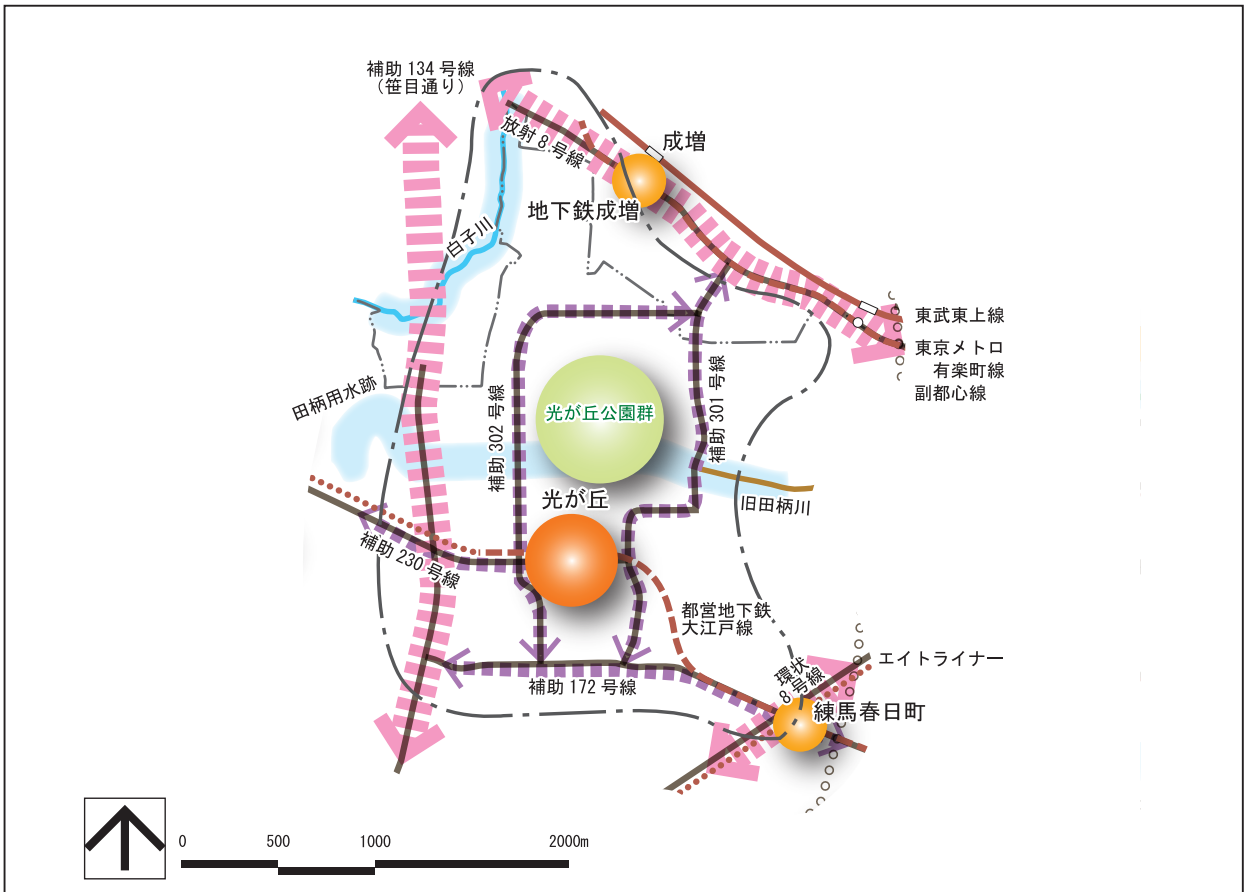
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第4地域の将来像>

光が丘団地では、地区計画*によるまちづくりの推進、地域拠点である光が丘駅周辺のにぎわいづくりを進めます。公共施設等の社会状況の変化を踏まえた適切な機能更新を図ります。併せて、地域冷暖房施設の更新によるエネルギー効率の向上を進めます。周辺地区では周囲と調和した土地利用の形成を図ります。

第4地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶ 都市軸	— 施行済	--- 地域境界
■ 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		— みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

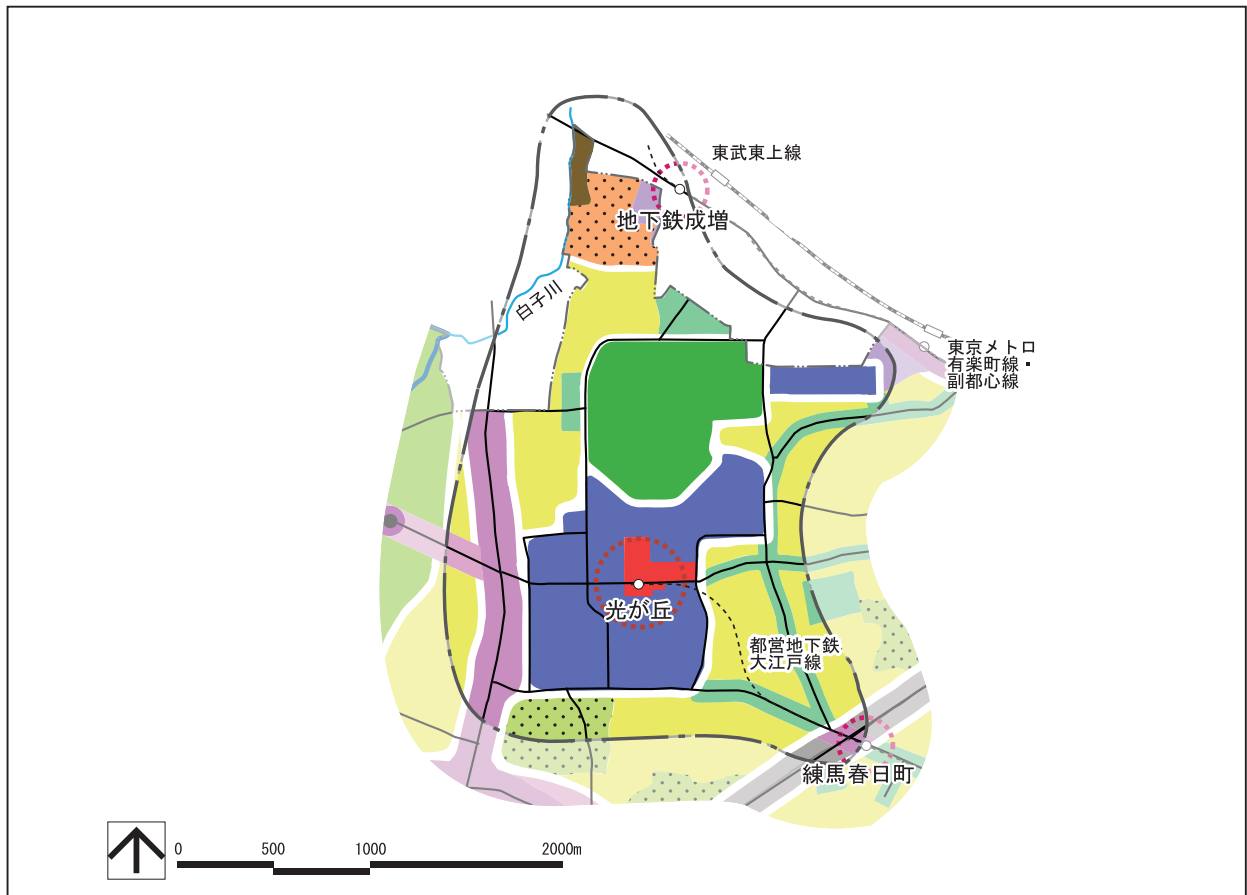
□ まちの中心である地域拠点など一駅周辺の安全なまちづくり

- 公共施設や商業施設などの集まる都営地下鉄大江戸線の光が丘駅の周辺は地域拠点であり、練馬春日町駅、地下鉄成増駅の周辺が地域の生活拠点です。

イ 土地利用の方針

- 光が丘駅の周囲は、商業施設や公共施設が集積し、地域拠点が形成されています。北部は成増駅、地下鉄成増駅の駅勢圏となっています。生活拠点である地下鉄成増駅近くでは、周辺と調和した土地利用のもとで、住環境等の形成を図ります。
- 幹線系道路では、笹目通り（補助134号線）は「**都市型沿道地区**」として沿道立地型の土地利用の推進を図り、その他補助172号線や豊島園通りなどの沿道では「**中低層地区**」として周囲と調和のとれた建物の中層化を促します。
- 中高層の団地が集合する「**集合団地地区**」は、大小の公園に恵まれ、一定水準の防災性や公共サービス、バリアフリー*が実現しています。今後もこの環境の保全をめざします。
- 光が丘地区の周辺はみどりの多い低層住宅地が広がっており、今後とも緑化への取組を進めます。南東部の「**低層住宅地区**」では、地区計画*等で良好な低層住宅地を形成し、「**中低層地区**」では整った道路条件のもとで中低層の調和のとれた住宅地を保全し、北西部の「**低層住宅地区**」では、狭い道路を改善し、みどりを守りながら、低層の住宅地としての住環境を守っています。
- 北部の小規模工場が混在している「**住商工共存地区**」では、工場と住宅の調和のとれた土地利用を図ります。

第4地域 土地利用方針図



第4地域

凡 例

《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》		その他	
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	工業系地区
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	大規模公園等
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公共施設
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区	商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	鉄道駅	風致地区
			生活拠点	地下鉄駅	
			生活拠点候補	地下鉄駅(候補)	
					地域境界

*土地利用については、全体構想 I 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 都立光が丘公園があり、中高層団地からなる光が丘地区は、災害時の危険性が低くなっています。その一方で、中高層建築物が多い地区ならではの地区の特性に応じた防災の取組が必要です。光が丘地区の周辺地区では、ゆとりある住宅地の形成により防災性の向上を図ります。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている笹目通り（補助134号線）については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 地域内にある消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 笹目通り（補助134号線）、補助172号線、光が丘地区の開発で整備された道路、豊島園通りなどが主要な道路です。
- 地域内の幹線系道路は整備がされているので、今後はバリアフリー*の向上など、より快適な道路環境づくりを進めます。
- 生活道路の安全性を確保するため、幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車レーン等の設置等により、歩行者と自転車の双方の安全確保を図ります。

ウ みどりと水のまち

- 光が丘公園は、みどりのネットワークにおけるみどりの拠点です。団地内の公園などとあわせて、住民等の協力によりみどりの多い環境を活用します。
- 光が丘内にある区立公園の春の風公園、夏の雲公園、秋の陽公園、四季の香公園は、区民に親しまれている公園です。四季の香公園では、バラ園を拡張し、花の名所としての魅力を高めます。
- 光が丘地区の周辺地区では、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 光が丘外周道路は、団地内のシンボルであり、街路樹が豊かな道路として景観重要公共施設*に指定しました。歩行者が心地よく歩くことができる道路として、桜並木など街路樹と歩道を維持管理します。
- 光が丘公園は、光が丘団地の北側に位置し、自然・文化、レクリエーションの拠点となっている公園です。光が丘内の区立公園（春の風公園、夏の雲公園、秋の陽公園、四季の香公園）とともに景観重要公共施設*に指定しました。それぞれの個性を活かしながら、区民に親しまれるみどり豊かな公園とします。
- 地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 地域冷暖房施設のエネルギーの効率を向上させるため、東京熱供給株式会社が、光が丘地区で施設を更新中です。
- 中高層住宅が集積する特性を踏まえ、建替え等に合わせて効率的な設備などで環境に配慮したまちづくりを検討します。
- 交通量が多い笹目通り（補助134号線）沿道では、建築物の適正な誘導配置と緩衝空地と同等の機能を有する屋外利用地により、後背地への道路交通騒音を防止する取組を進めます。

オ ともに住むまち

- 光が丘団地周辺の地区では、みどりの多い良好な住宅地を維持することが重要です。
- 光が丘団地の南東側の田柄地区、春日町地区では、地区計画*で定められたルールに従い、街並みを整え、道路や公園などを確保し、良好な市街地を形成します。
- 光が丘地区では、中高層の団地が集積する地区の特徴を生かした住民参加によるまちづくりを進めます。住民等と行政の連携により、公園や公共施設の適切な運営、活用などを通じて、より豊かなコミュニティづくりに向けて取り組みます。



光が丘団地と清掃工場



初夏の秋の陽公園

(4) 地区まちづくりの推進

ア 光が丘地区

光が丘地区では、社会状況の変化に対応したまちづくりを推進するため、一団地の住宅施設*を廃止し、「光が丘地区地区計画*（平成23年8月決定）」を策定しました。

学校をはじめとした区立施設、地域や災害時医療の拠点ともなる病院など公共施設の適切な機能更新をします。みどり豊かで良好な住環境を将来にわたって維持・保全し、周辺地域と調和のとれた地域拠点にふさわしい市街地の形成に取り組みます。

イ 田柄五丁目地区

「田柄五丁目地区地区計画*（昭和63年3月決定）」により、みどり豊かな潤いのある街並みの形成に取り組みます。

ウ 春日町六丁目地区

練馬春日町駅の設置や都市計画道路補助172号線の施行に伴う急激な都市化に対応するため、「春日町六丁目地区地区計画*（平成4年3月決定）」により、地区内の残っている貴重な屋敷林の保全や都市農地の活用を図りながら良好な市街地の形成に取り組みます。

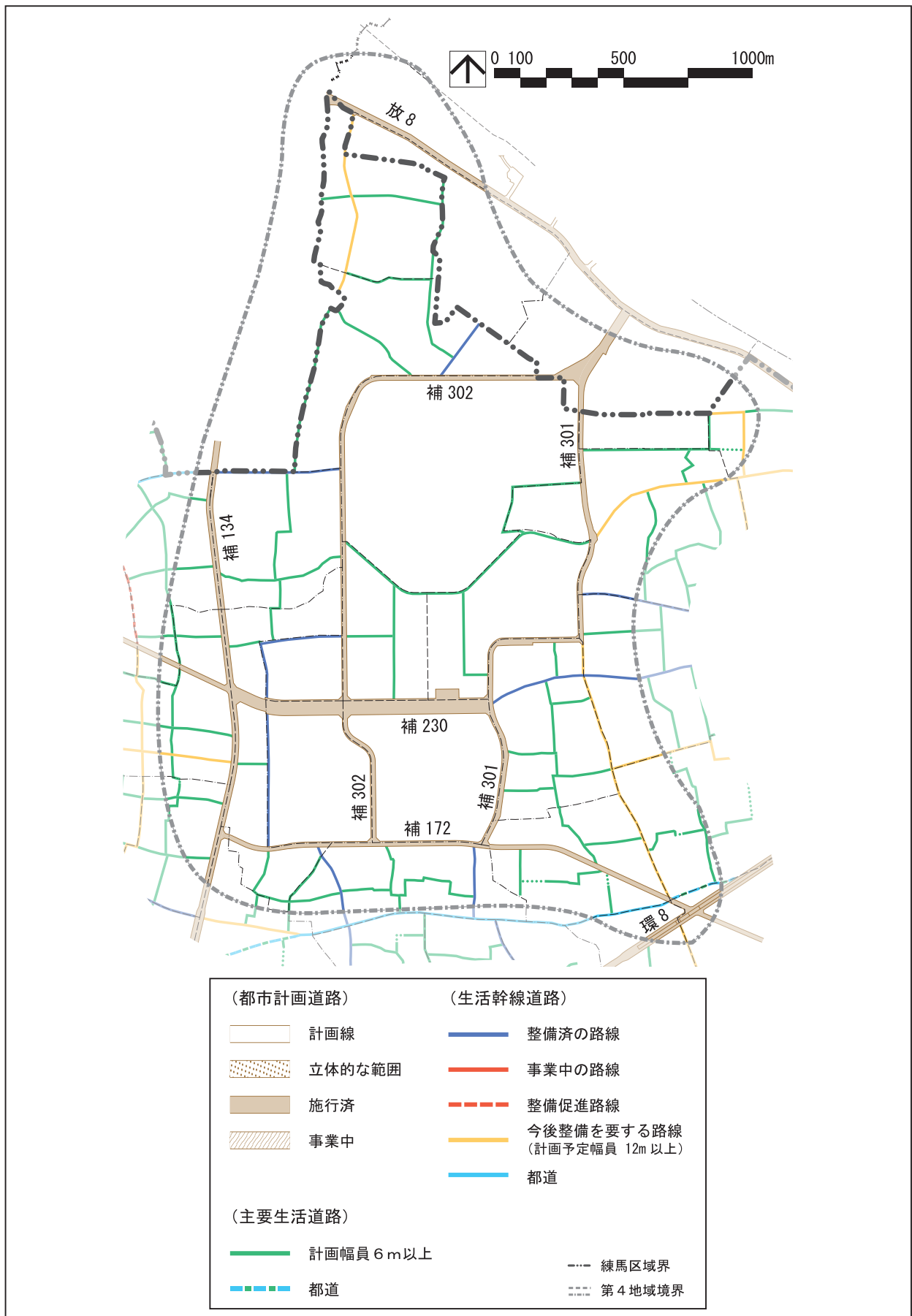
エ 笹目通り沿道地区

「練馬区笹目通り沿道地区計画*（平成15年11月決定）」により、後背地との調和を図りながら、建築物の防音構造化を促進するとともに、幹線道路沿道にふさわしい沿道型商業・業務地として土地利用を誘導します。

第4地域 地域まちづくり指針図



第4地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



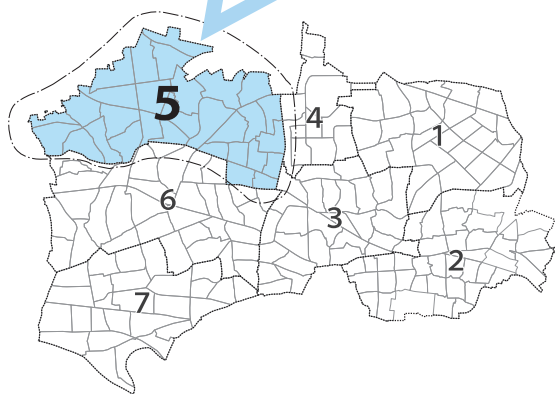
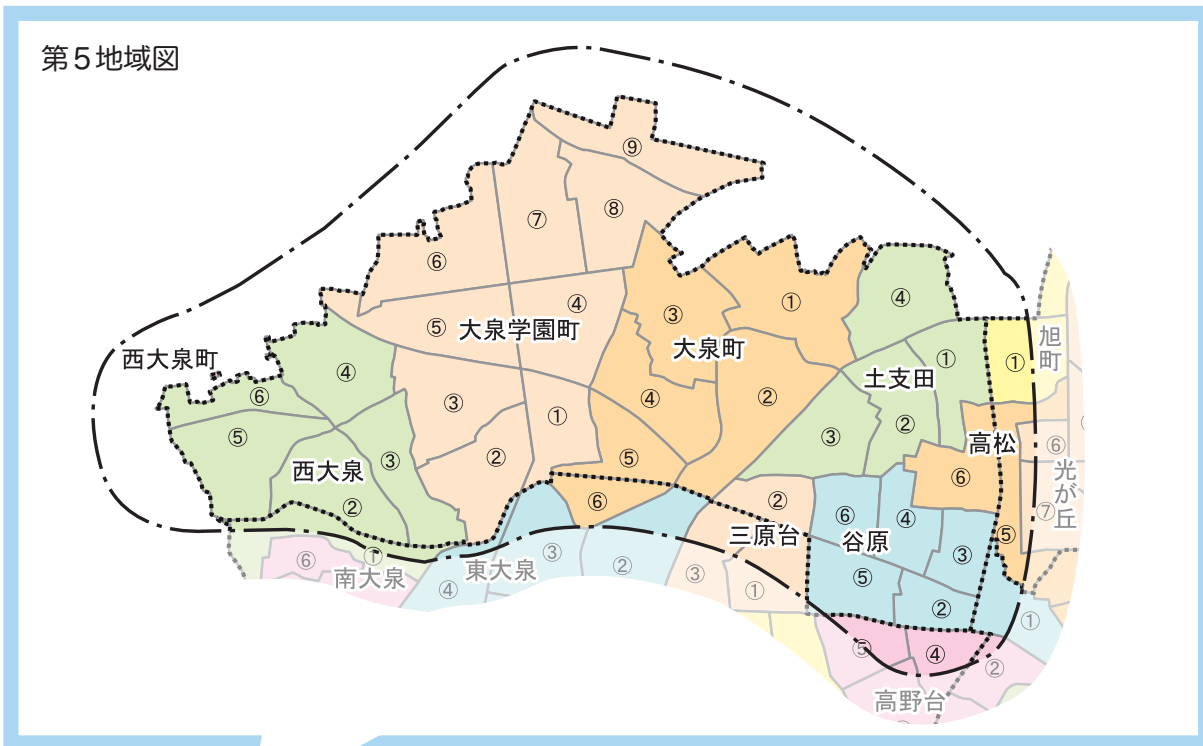
第
2
部
地
域
別
指
針

第 5 地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

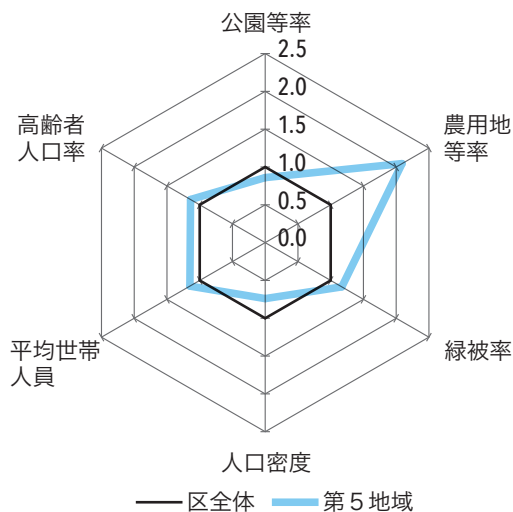
第5地域図



●対象町名

- 大泉町一丁目～五丁目
- 大泉学園町一丁目～九丁目
- 高松六丁目
- 土支田一丁目～四丁目
- 西大泉二丁目～六丁目
- 西大泉町
- 三原台二丁目
- 谷原二丁目～六丁目

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第5地域	区全体
人 口	100,864人（100%）	714,656人（100%）
0歳～14歳	14,922人（14.8%）	88,479人（12.4%）
15歳～64歳	61,581人（61.1%）	473,733人（66.3%）
65歳以上	24,361人（24.2%）	152,444人（21.3%）
世 帯 数	43,051世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.3人	2.0人
人口密度	109.6人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第5地域	区全体
面 積	902.5ha（100%）	4,819.9ha（100%）
宅 地 ^{※1}	522.3ha（56.7%）	3,014.8ha（62.5%）
道 路 等 ^{※2}	174.7ha（19.0%）	903.3ha（18.7%）
農用地等 ^{※3}	102.2ha（11.1%）	253.5ha（5.3%）
公 園 等 ^{※4}	44.1ha（4.8%）	268.7ha（5.6%）
そ の 他	77.1ha（8.4%）	379.6ha（7.9%）
緑 被 ^{※5}	273.7ha（29.7%）	1,221.9ha（25.4%）

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 白子川が流れ、流域は地形の変化に富み、崖線のみどりがところどころに残る地域です。
- 田柄用水がつくられ、飲み水や田畑に利用されました。
- 長久保道、土支田通りは古くからの交通の軸でした。
- 地域の北部の大泉学園町が市街地として住宅地の形が整えられ、風致地区*が指定されました。

○ その後の緩やかな住宅地化の進展

- 白子川の河川改修が進み、川沿いに宅地化が進みました。
- 目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）が整備され、関越自動車道が開通しました。
- 樹林地を保全するため、清水山憩いの森*を憩いの森*の第一号として開設し、その後も稲荷山、もみじ山、越後山などを開設しました。
- 練馬の原風景である農地、屋敷林、社寺林などが今も残っている地域です。

(2) 地域の特徴

ア まちの資源等

□ 住宅地の現状

地域の北部の風致地区*では一部に土地の細分化の進行が見られますが、みどりの多い住宅地となっています。大泉学園町地区は、旧法の耕地整理で整備され、落ち着いた戸建住宅地が広がっています。

□ 鉄道やバスの現状

この地域には鉄道がないため、バスが公共交通の役割を担っています。

バス交通は、土支田通り、大泉学園通り（補助135号線）、目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）などを通る路線があり、西武池袋線石神井公園駅、大泉学園駅、東武東上線成増駅、都営地下鉄大江戸線光が丘駅などに通じています。

また、保谷駅南口から光が丘駅を結ぶみどりバス保谷ルート、大泉学園駅から大泉学園町五丁目を循環するみどりバス大泉ルートもあります。

□ 主要な道路の現状

東京外かく環状道路（目白通り以北）ができ、大泉ジャンクションが整備されました。

土支田地域では土支田中央土地区画整理事業*が事業中です。地区内では補助230号線の整備が進み、笹目通り（補助134号線）から土支田通りまでの区間が交通開放されました。補助230号線は都営地下鉄大江戸線の導入空間として期待されています。

幹線道路は、目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）、大泉学園通り（補助135号線）、補助230号線があり、高速道路の大泉インターチェンジは、目白通り（放射7号線）に通じています。地域内では土支田通り、したみち通りなどが主な道路です。

幹線道路沿道の環境配慮として、笹目通り（補助134号線）では沿道地区計画*を策定しています。



白子川沿いの斜面林



大泉学園通り

□ みどりの現状

北部に大泉中央公園があり、その西側に大泉学園町希望が丘公園、東側に大泉さくら運動公園が整備されています。

地域内には、越後山の森緑地、大泉町もみじやま公園、(仮称)清水山公園などの公園や緑地があります。また、みどりの協定*が西大泉地区で結ばれています。

社寺林などの保護樹林*、屋敷林が点在し、他の地域に比べ生産緑地*も多く、区のみどりを支える地域です。

□ 白子川

白子川が流れ、その周辺では湧水池も見られ、自然豊かな憩いの森*と一体となって、地域に潤いを与える重要な資源となっています。

イ まちの課題等

□ 住宅地等の課題

都営地下鉄大江戸線の延伸に合わせ、地域の将来の生活拠点となる3駅の設置が計画されています。地区の特性に合わせた新駅予定地周辺地区のまちづくりが今後の課題です。さらに、宅地化が急速に進行しており、そうした状況に合わせた住環境の保全等が課題となっています。

□ 防災面の課題

地域内は狭い生活道路が多く、都市計画道路や生活幹線道路が未整備な状況にあります。広い範囲に散在する大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題です。

□ 鉄道やバスの課題

鉄道がなく、公共交通の利用が不便な地区があります。道路の整備等は、生活の利便性や安全性から見て十分でなく、バスは、限られた幹線系道路を利用しているため、渋滞による定時運行にも課題があります。この地域では、公共交通の改善のため、都営地下鉄大江戸線の延伸計画の実現等が求められています。

□ 主要な道路の整備

地域内の骨格となる道路が形成されていません。そのため、補助230号線および補助233号線の整備、放射7号線の延伸、生活幹線道路の整備などにより、交通の利便性・安全性、地域の防災性などの向上が課題です。また、幹線道路の整備にあたっては、地域住民との合意形成が重要です。

□ 交通安全対策

高速道路のインターチェンジを利用する自動車が、目白通り（放射7号線）、大泉学園通り（補助135号線）などを利用するため、道路の渋滞を招いています。地域では、したみち通りなど限られた道路に自動車が集中しています。また、通過交通が地域内の生活道路を利用するため、危険な道路が多く、交通安全対策が必要です。

□ 沿道環境の課題

高速道路につながる目白通り（放射7号線）では、自動車の交通量が多く、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。

□ みどりの課題

地域に生産緑地*や樹林地など民有地のみどりは多くありますが、地域全体の緑被率*は減少しています。今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。

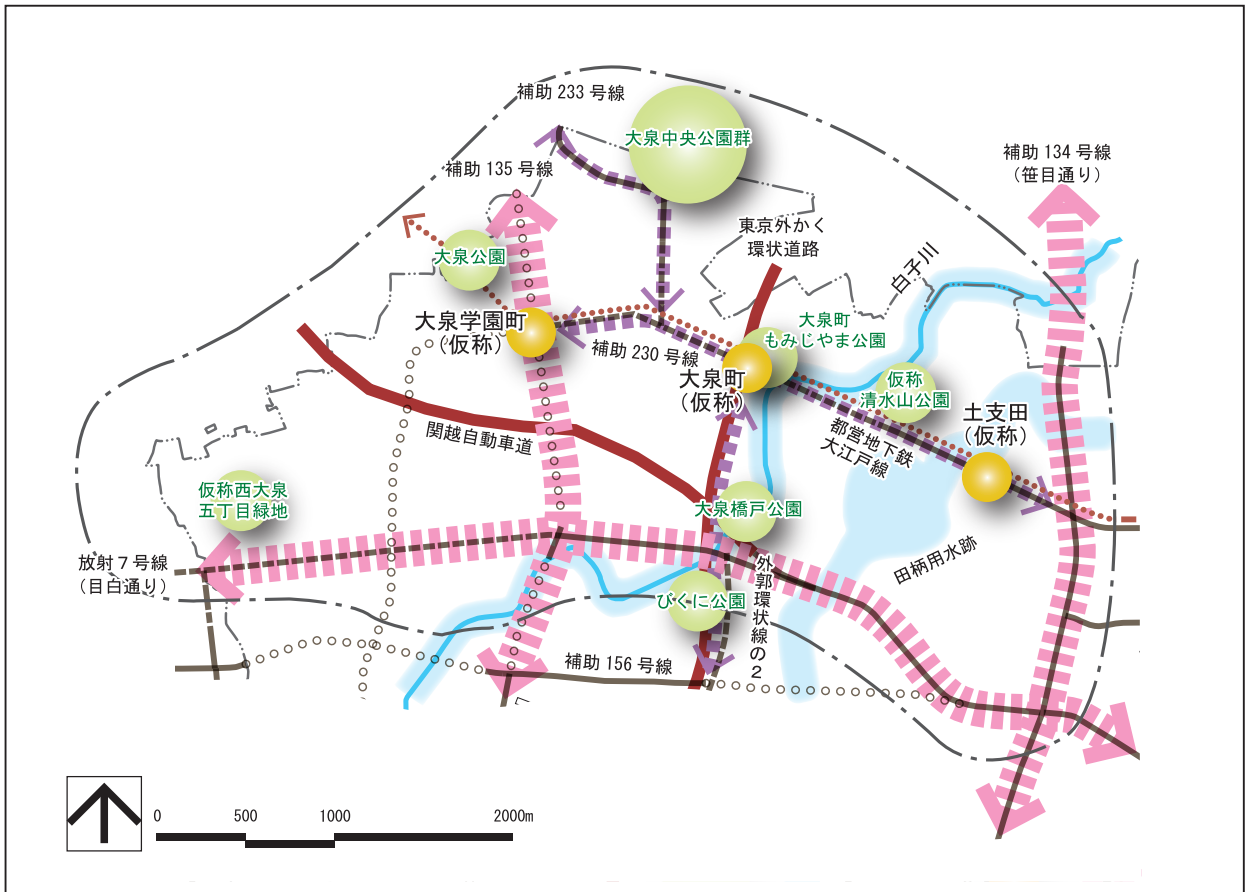
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第5地域の将来像>

都営地下鉄大江戸線の延伸、新駅予定地周辺のまちづくりに取り組みます。東京外かく環状道路、外郭環状線の2（地上部街路）の整備を進めます。補助230号線および放射7号線の延伸によるまちの利便性の向上や沿道市街地の形成に取り組みます。道路整備の進捗に併せてまちづくりを進めます。（仮称）清水山公園等の公園の整備、大泉学園町希望が丘公園、（仮称）西大泉五丁目緑地の整備、良好な風致の維持、まちの緑化などに取り組み、みどりを増やします。

第5地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶ 都市軸	— 施行済	--- 地域境界
■ 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		● みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

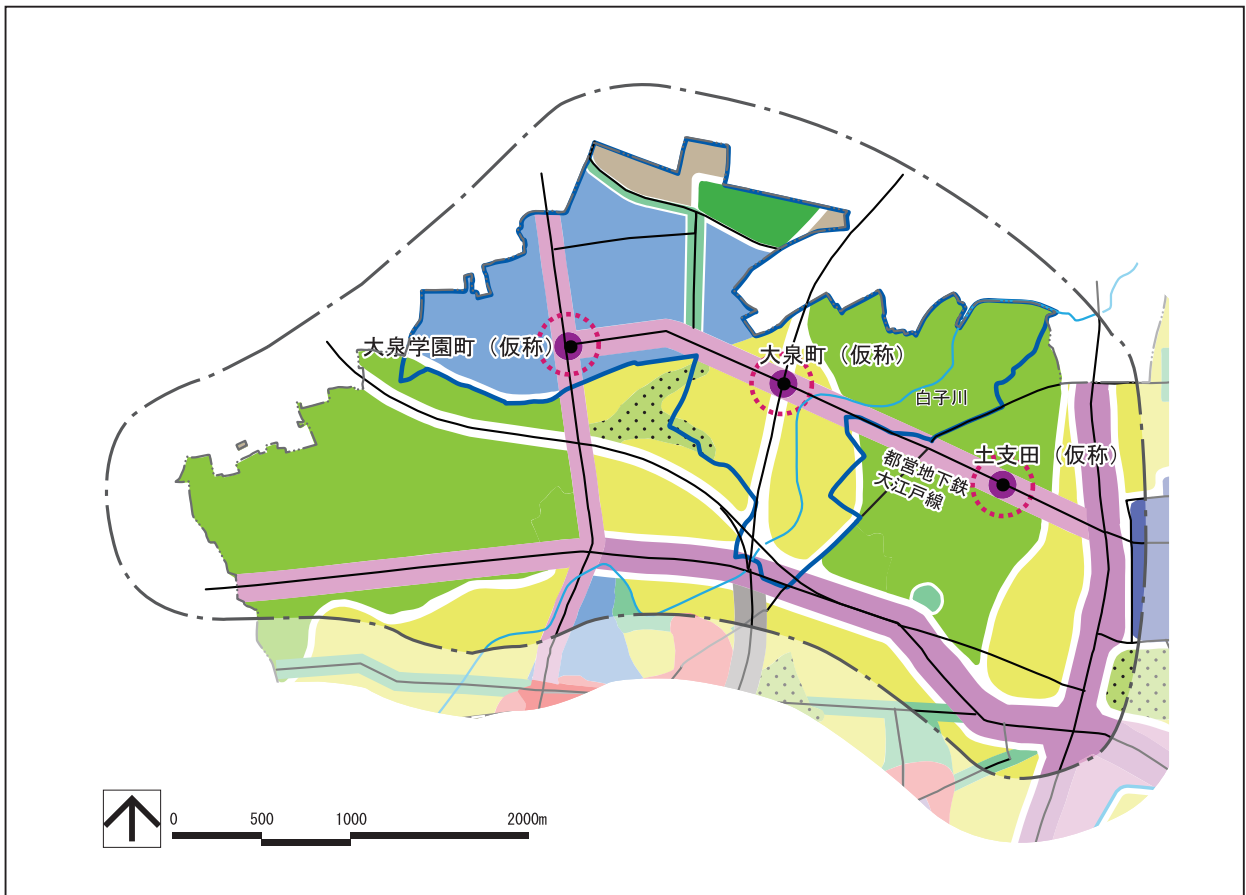
ア 都市の核と拠点

- まちの中心である生活拠点の整備－補助230号線の整備と都営地下鉄大江戸線の延伸
 - 補助230号線の整備と都営地下鉄大江戸線の延伸は、区における最重要課題の一つであり、地域に大きな変化をもたらす計画です。
 - 補助230号線の整備にあたり、地区計画*等を活用し、幹線道路沿道にふさわしい土地利用の誘導を図るとともに、みどり豊かで自然景観に配慮したまちづくりが必要です。

イ 土地利用の方針

- この地域は、全体的に屋敷林や生産緑地*など練馬の原風景を残す区内のみどりを支える地域です。みどりの保全や生活道路の確保などに配慮しながら、今後も住宅地としての環境の向上をめざします。
- 生産緑地*等が多く分布している東部、西部は「**農住共存地区**」として、生産緑地*などの農地と低層の住宅が調和した住環境の保全を図ります。
- 道路の条件が整っているみどり豊かな北部は「**住環境保全地区**」として、良好な住環境を保全します。
- また、地域の全体に広がる「**低層住宅地区**」では、適切な生活道路の配置や、敷地の細分化の防止により、建築物の適正な高さ、密度を保ち、低層住宅地にふさわしい環境の形成をめざします。
- 補助230号線沿道や大泉学園通り（補助135号線）、放射7号線（延伸部分）の沿道は、「**沿道利用地区**」として道路整備と併せて、沿道環境に配慮しつつ、集合住宅や沿道型の商業・業務施設の立地を誘導します。特に、都営地下鉄大江戸線の新駅予定地周辺では、地域の特性を生かし、生活拠点として、生活の利便性を高める土地利用を促します。また、放射7号線沿道では、みどり豊かな住宅地を基調にして、地域の活力や生活の利便性と質を高める土地利用を誘導します。
- 大泉インターチェンジを利用する交通が集中する目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）では、「**都市型沿道地区**」として都市型産業の集積を図ります。
- 補助233号線沿道等の「**中低層地区**」では、周囲と調和のとれた建物の中層化をめざします。

第5地域 土地利用方針図



《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》			
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	その他
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	工業系地区
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公園等
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	大規模公共施設
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区	商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	○ 鉄道駅	□ 風致地区
			生活拠点 生活拠点候補	○ 地下鉄駅	
				● 地下鉄駅(候補)	--- 地域境界

*土地利用については、全体構想Ⅰ 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 補助230号線、補助233号線および放射7号線の延伸整備により、消防活動困難区域*は減少しますが、幹線道路沿道だけでなく、その周辺地域の防災性向上を図ります。
- 幹線道路沿道については、道路整備の進捗や周辺環境に配慮しながら、延焼遮断帯*の形成等で防災対策を講じ、災害に強いまちづくりを進めます。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている目白通り（放射7号線）や笹目通り（補助134号線）については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 都営地下鉄大江戸線の延伸は、地域の公共交通の利便性を高めるために重要です。地区計画*等による沿道のまちづくりと、都営地下鉄大江戸線延伸の一体的な取組を今後も推進します。また、延伸に係る検討に併せて、沿道では土地の高度利用を促進し、新駅予定地周辺地区においては、生活拠点にふさわしいそれぞれの地域特性に合った整備計画を検討します。
- 東京外かく環状道路は、首都圏全体の道路ネットワークの形成と、区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路です。東京外かく環状道路については、事業の各段階において、国や東京都に対し、事業化にあたり取りまとめた「対応の方針」の確実な履行と、地域への適時適切な情報提供を行うよう求めながら、早期整備を図るよう働きかけます。
- 外郭環状線の2（地上部街路）は、南北交通の円滑化に資するとともに、環境面・防災面等の観点からも重要な都市計画道路です。今後も、東京都と連携し、整備促進に取り組みます。
- 道路網の骨格として必要な補助230号線の整備、放射7号線の延伸により、したみち通りなどの交通を転換し、自動車の流れの改善を図ります。また、沿道だけでなく後背地も含めて環境面に配慮し、沿道周辺地区では、住民等の理解のもとで地区計画*などを活用したまちづくりを進めます。
- 幹線道路の整備の遅れなどにより、生活道路に通過交通が流入しているため、住民の理解を得て、生活幹線道路の整備を進めます。幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。

- 新たに整備する放射7号線などの都市計画道路では、自転車レーン等の設置により、歩行者と自転車の双方の安全確保を図ります。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進めます。

ウ みどりと水のまち

- 南から東へ流れる白子川や放射7号線、補助230号線の街路樹などをみどりの軸、(仮称)清水山公園、大泉中央公園、大泉学園町希望が丘公園、大泉さくら運動公園などをみどりの拠点とし、みどりのネットワークを形成します。
- 白子川の改修事業にあたっては、みどりの軸として、良好な水辺環境や散歩道としての空間が整備できるよう、住民等の意見も踏まえ、東京都と連携を図ります。東京都と協力し、湧水はできるだけ保全できるよう、周辺の開発や事業と調整を図ります。
- まちづくり事業とも連携し、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- (仮称)清水山公園を区立公園として整備し、カタクリ群落を活かしたみどりの空間の保全と創出を進めます。
- 大泉学園町希望が丘公園を拡張するとともに、(仮称)西大泉五丁目緑地を整備します。(仮称)中里郷土の森緑地については、郷土のみどりを継承しながら、いきものが生息する空間づくりを進め、生物多様性*などに関する学習の拠点とします。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 白子川は、区の景観の骨格となる河川として景観重要公共施設*に指定しています。流域に残る水に関わる歴史・文化などに配慮しつつ、景観形成を図ります。
- 大泉学園通り（補助135号線）は、景観重要公共施設*として桜の時期には、区のシンボルとなる景観を形成しています。心地よい道路空間の形成に努めます。
- 大泉さくら運動公園は区民のレクリエーションの場として、越後山の緑地は白子川の景観と一体化した特色ある公園として景観重要公共施設*として、維持管理します。
- 区民が「花咲く小路づくりまちなみ協定（大泉北泉町会内）」を結び、玄関先などで花を育て、街並みづくりをしています。こうした地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 交通量が多い笹目通り（補助134号線）沿道では、建築物の適正な誘導配置と緩衝空地と同等の機能を有する屋外利用地により、後背地への道路交通騒音を防止する取組を進めます。

オ ともに住むまち

- 関係住民の意向を十分に考慮し、道路整備や沿道の市街地整備、土地区画整理事業*や地区計画*などを組み合わせた住民参加によるまちづくりに取り組みます。
- 大泉学園町地区では、安全で快適・良好な市街地を形成します。周辺と調和のとれた建物の建築を促し、大規模開発の場合には、開発者の協力を得ます。
- 放射7号線の延伸に際しては、地域の活力や生活の利便性と質を高める土地利用を誘導します。また、周辺住宅地は都市農地を保全しつつ、ゆとりある住環境の形成をめざします。
- 白子川、大泉町もみじやま公園をはじめ地域に点在する公園などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。



白子川沿いの樹林



清水山憩いの森*

(4) 地区まちづくりの推進

ア 土支田中央地区

地区内に都営地下鉄大江戸線の延伸による新駅が予定され、その導入空間である補助230号線および新駅予定地周辺の都市基盤*の整備を目的に、練馬区施行による土地区画整理事業*を施行中です。土地区画整理事業*に併せ、将来の生活拠点にふさわしい土地利用、みどり豊かな良好な住環境の保全や街並み形成を図るため、「土支田中央地区地区計画*（平成20年10月決定）」を策定し、事業効果の維持および増進を図ります。

イ 補助230号線沿道周辺地区

都営地下鉄大江戸線の延伸と新駅の整備が予定されています。新駅予定地周辺は、駅前広場の整備などにより交通結節機能を充実し、地域の特性を活かした生活拠点として利便性を高めます。沿道では、土地の高度利用を進め、商業・業務施設の利用を促進します。また、災害に強い安全なまちをめざして、防災性の向上を図ります。併せて、みどり豊かで良好な住環境の保全や景観に配慮した街並み形成の実現に向けたまちづくりを進めます。

土支田一丁目～三丁目、高松六丁目では、「補助230号線土支田・高松地区地区計画*（平成19年4月決定）」を策定しました。

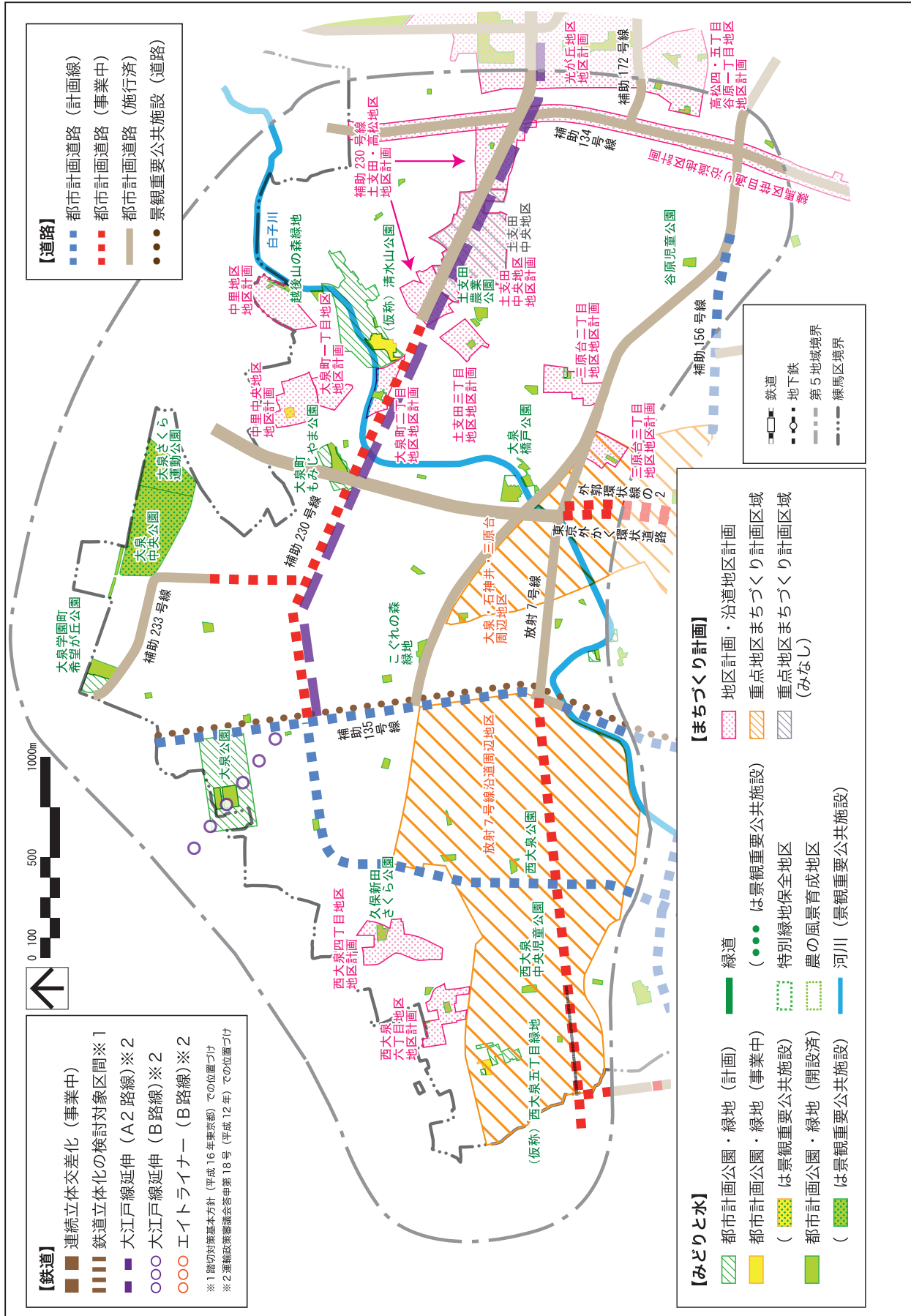
ウ 放射7号線沿道周辺地区

放射7号線の延伸地域である西大泉地区、大泉学園町地区では、住民とともに道路整備事業を契機としたまちづくりを進め、「放射7号線沿道周辺地区まちづくり計画（平成23年5月決定）」を策定しました。今後は、地区内の利便性や防災性、交通安全性の向上をめざすとともに、みどりの保全や幹線道路沿道にふさわしい土地利用の誘導を図ります。地区計画*による沿道と周辺住宅地が調和した良好な街並みづくりを進め、地域住民等と協働してまちづくり計画の実現に向けて取り組みます。放射7号線は、事業主体である東京都と連携しながら安全でみどり豊かな道路整備を進めます。

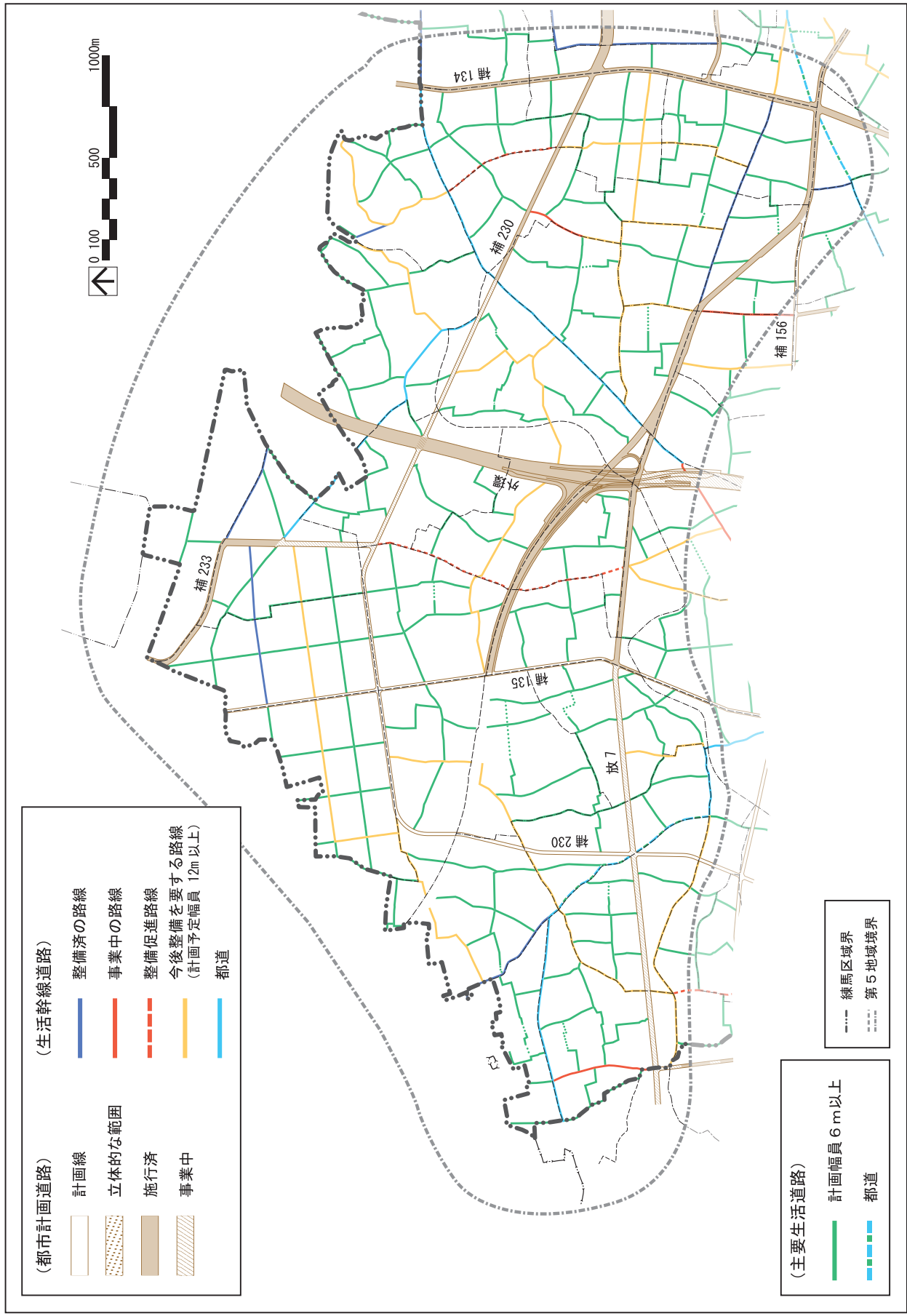
エ 中里・大泉町・土支田・西大泉

第5地域では、上記の他、「大泉町二丁目地区地区計画*（昭和61年12月決定）」、「土支田三丁目地区地区計画*（平成6年4月決定）」、「西大泉六丁目地区地区計画*（平成6年6月決定）」、「中里地区地区計画*（平成6年10月決定）」、「西大泉四丁目地区地区計画*（平成12年3月決定）」、「大泉町一丁目地区地区計画*（平成13年5月決定）」、「中里中央地区地区計画*（平成22年3月決定）」において、建築物等に関する制限を行い、土地利用を適正に誘導することにより、みどり豊かで潤いのある、良好な住宅市街地の形成をめざします。

第5地域 地域まちづくり指針図



第5地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



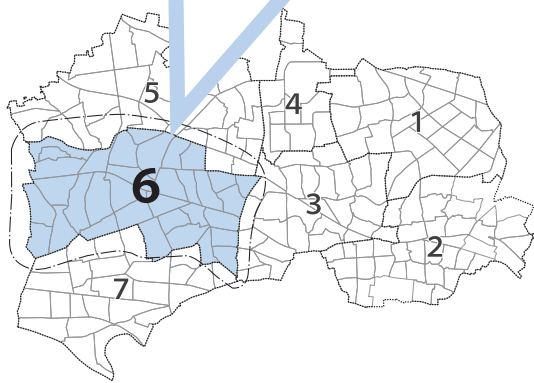
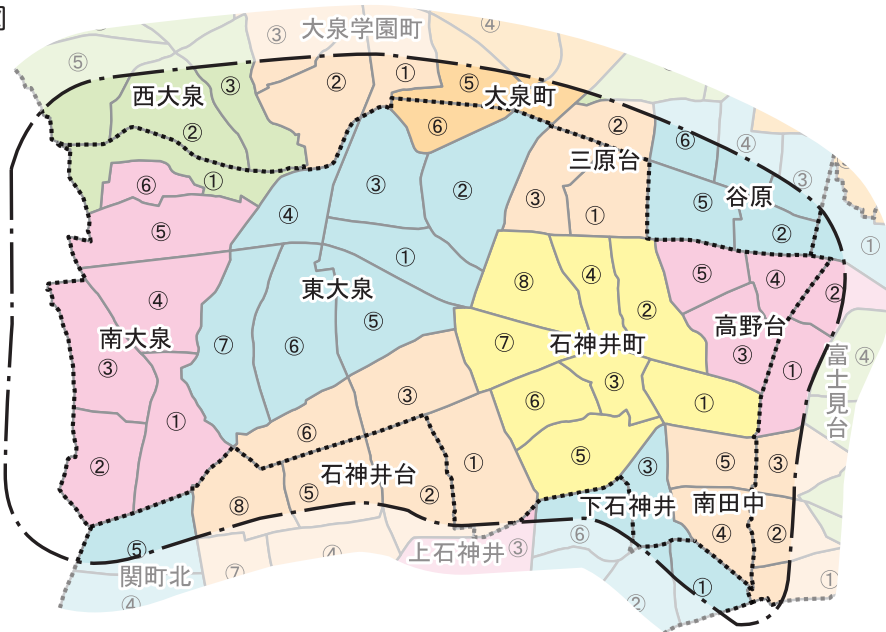
第
2
部
地
域
別
指
針

第6地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

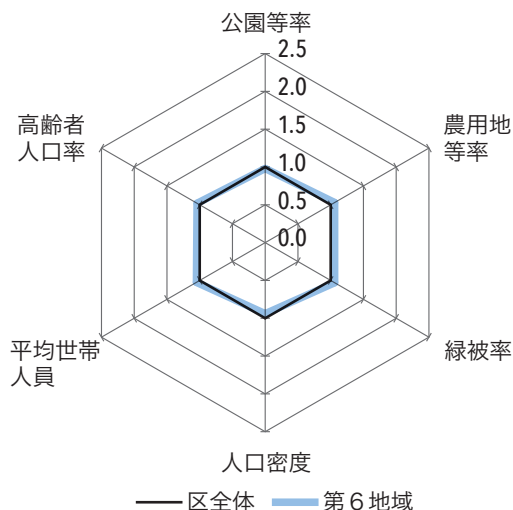
第6地域図



●対象町名

- 大泉町六丁目
- 下石神井三丁目
- 石神井台一丁目・三丁目・六丁目
- 石神井町一丁目～八丁目
- 高野台三丁目～五丁目
- 西大泉一丁目
- 東大泉一丁目～七丁目
- 南大泉一丁目～六丁目
- 南田中四丁目・五丁目
- 三原台一丁目・三丁目

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第6地域	区全体
人 口	127,390人（100%）	714,656人（100%）
0歳～14歳	16,392人（12.9%）	88,479人（12.4%）
15歳～64歳	82,790人（65.0%）	473,733人（66.3%）
65歳以上	28,208人（22.1%）	152,444人（21.3%）
世 帯 数	60,921世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.1人	2.0人
人口密度	140.0人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第6地域	区全体
面 積	909.8ha（100%）	4,819.9ha（100%）
宅 地 ^{※1}	585.5ha（64.3%）	3,014.8ha（62.5%）
道 路 等 ^{※2}	156.9ha（17.2%）	903.3ha（18.7%）
農用地等 ^{※3}	50.6ha（5.6%）	253.5ha（5.3%）
公 園 等 ^{※4}	49.6ha（5.5%）	268.7ha（5.6%）
そ の 他	67.3ha（7.4%）	379.6ha（7.9%）
緑 被 ^{※5}	243.6ha（26.8%）	1,221.9ha（25.4%）

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 古くから、大山道（富士街道）、清戸道などが主要な道であり、石神井川、白子川によってもたらされる水の恵みがありました。明治の初めには、田柄用水がつくられました。
- 60年前にはすでに、西武池袋線の駅を中心とした商店街や住宅地ができ、石神井風致地区*や大泉学園通り（補助135号線）に近い旧将校住宅地区では、整った住宅地ができていました。

○ 郊外住宅地化と道路整備などの進展

- 石神井川の河川改修による川沿いの宅地化、白子川沿いも宅地化が進みました。
- 昭和39年（1964年）の東京オリンピックの頃に目白通り（放射7号線）、笹目通り（補助134号線）が整備され、現在も道路幅が狭い旧早稻田通り、富士街道等が主要な道路としての役割を担っています。

(2) 地域の特性

ア まちの資源等

□ 地域拠点および生活拠点の現状

地域拠点である石神井公園駅周辺、大泉学園駅周辺は、商業施設が集積した練馬区西部における拠点であり、飲食店も多く、買物に便利にぎわいのあるまちです。

石神井公園駅北口、大泉学園駅前の市街地再開発事業*により、駅直近の公共施設ができ、駅前広場、公共駐車場等が整備されました。石神井公園駅南口では、駅前広場が完成しました。引き続き都市計画道路の整備を進めるとともに、地区計画*により建築物の規制・誘導を行います。

大泉学園駅北口では、市街地再開発事業*による駅前広場が完成し、地区計画*による建築物の規制・誘導を行っています。さらに、地域資源である「アニメ」を活かしたまちづくりへの取組が期待されています。

地域の西側の保谷駅は生活拠点となっています。

□ 住宅地の現状

地域全体に戸建住宅地が広がりを見せており、石神井風致地区*、東大泉三丁目の旧将校住宅地区など、良好な住宅地が見られます。

駅周辺や主要な道路沿いに中高層建物、西武池袋線沿いに密集した住宅地の形成も見られ、市街地として対比を成しています。

□ 鉄道やバスの現状

西武池袋線は笹目通り（補助134号線）や大泉学園通り（補助135号線）などと立体交差化されたほか、練馬高野台駅から大泉学園駅間の連続立体交差化*が完了しました。

地域の中央には西武池袋線が東西方向に走り、駅を起終点としたバス交通も、富士街道、大泉学園通り（補助135号線）などの主要な道路を通り、JR中央線吉祥寺駅、荻窪駅などと連絡しています。

地域の南西部に、公共交通の利用が他の地区に比べ不便な地区があり、保谷駅入口から武蔵関駅南口、関町福祉園を結ぶみどりバス南大泉ルートを平成23年12月から、新たに運行開始しました。また、保谷駅南口から光が丘駅を結ぶみどりバス保谷ルート、関町福祉園から武蔵関駅南口、上石神井駅、練馬高野台駅、順天堂練馬病院を結ぶみどりバス関町ルート、大泉学園駅から大泉学園町五丁目を循環するみどりバス大泉ルートがあります。

□ 主要な道路の現状

笹目通り(補助134号線)と目白通り(放射7号線)が外周にあり、地域内の東西方向には、富士街道、旧早稲田通り、南北方向は上石神井通り、大泉学園通り(補助135号線)などがあり、いずれも交通量が多い道路です。

□ みどりの現状

三宝寺池や石神井池のある石神井公園、白子川の源流のひとつである大泉井頭公園、三宝寺、氷川神社などの史跡や社寺、生産緑地*、屋敷林など、多くのみどりがある地域です。その他にも小規模な公園などが点在しています。石神井公園の北西にあった日本銀行石神井運動場跡地に、石神井松の風文化公園を整備しました。西大泉、石神井町、石神井台などでみどりの協定*が結ばれています。

□ 石神井川、白子川

南部を流れる石神井川は、都営南田中アパート付近が傾斜の緩い親水護岸に整備され、散歩道として親しまれています。白子川では、住民参加での河川改修計画が進められている箇所もあります。白子川は、大泉井頭公園で源流部に湧水がみられます。

イ まちの課題等

□ 地域拠点・生活拠点の課題

石神井公園駅南口では、交通の流れを改善し、商業活動の活性化や石神井公園へのアクセスを向上させることが課題です。大泉学園駅では、道路整備や商業施設の連携などにより、駅周辺の交通の流れを改善し、商業活動を活性化することが課題です。保谷駅周辺では西東京市との連携による生活拠点の形成が望まれています。

□ 防災面の課題

地域内は狭い生活道路が多く、高野台、石神井町、東大泉、南大泉などにある大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題です。

□ 鉄道等の課題

西武池袋線は大泉学園駅付近から西側は地上部を通過しているため、踏切による道路交通の円滑化の妨げとなっており、地域を分断することにもなっています。

□ 主要な道路の整備

全体的に都市計画道路の整備が遅れているため、主要な道路への交通の集中や、環境面、交通安全性、防災面の問題の解決が課題です。

□ 東京外かく環状道路の整備

国などにより事業が進められている東京外かく環状道路については、引き続き、地域への適切な情報提供などの取組が必要です。

□ 交通安全対策

大型車通行規制や時間別通行規制が実施されている地区がありますが、幹線道路の整備、道路の改善等、歩行者の安全性の確保等生活道路への通過交通対策が課題です。

□ 自転車対策

西武池袋線の駅周辺では、放置自転車が以前より大きく減っていますが、店舗等の集客施設での放置が課題となっています。そのため、放置自転車の撤去や、民間事業者とも連携した自転車駐車場の設置を進めています。今後も継続した対策が必要です。

□ 沿道環境の課題

幹線道路沿道の環境配慮として、笹目通り（補助134号線）沿道では沿道地区計画*を策定しました。目白通り（放射7号線）についても、自動車の交通量が多いため、騒音など沿道環境面で配慮する必要があります。

□ みどりの課題

近年、宅地化の進行により緑被率*が減少しています。今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。



石神井公園駅周辺



白子川・大泉井頭公園

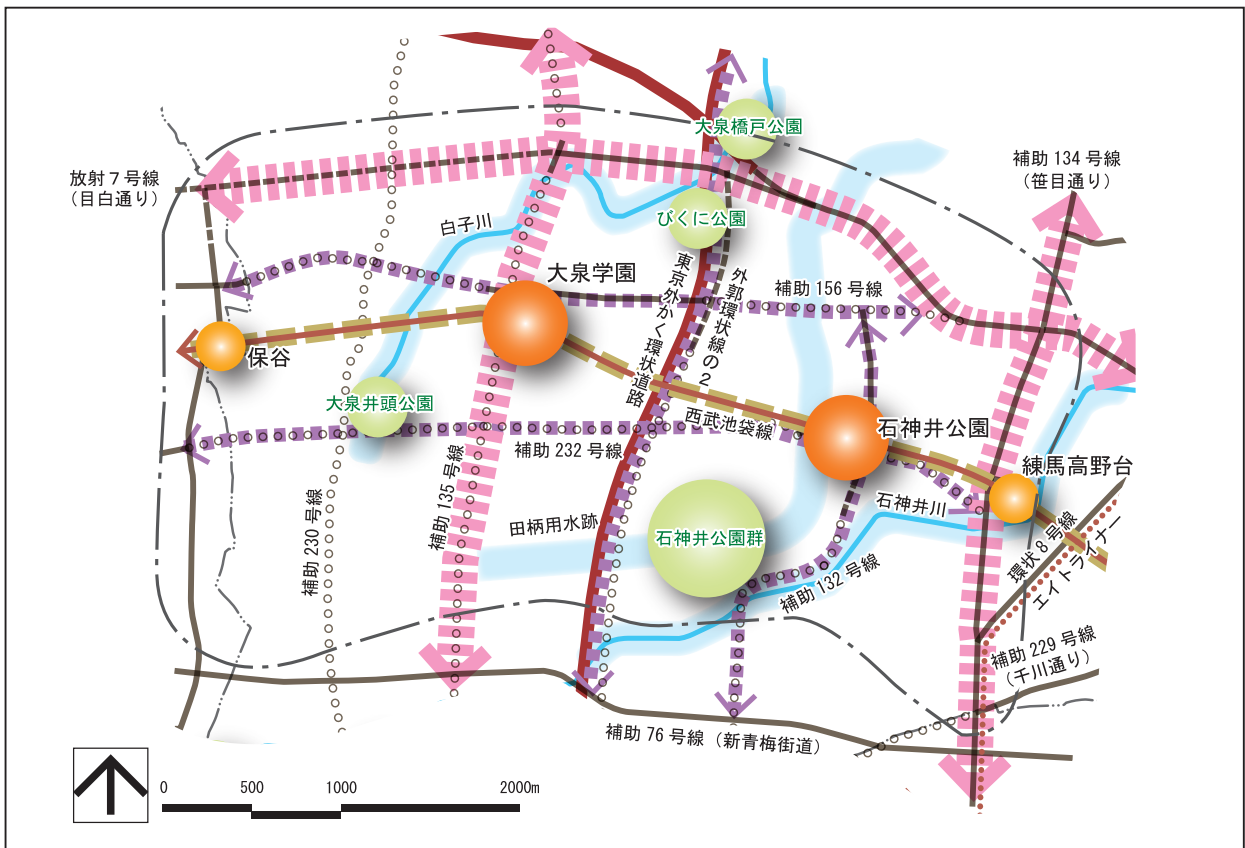
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第6地域の将来像>

東京外かく環状道路・外郭環状線の2（地上部街路）の整備を進めます。道路整備の進捗に併せた沿道まちづくりを実施します。地域拠点である石神井公園駅および大泉学園駅の周辺では、駅周辺地区の道路整備や市街地再開発事業*などのまちづくりを進めるとともに、商業の活性化を促します。大泉学園駅周辺を中心としたアニメを活かしたまちづくり、保谷駅周辺の西東京市と連携したまちづくりを進めます。公園の整備、みどりの保全などによりみどりを増やします。

第6地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	◀▶ 都市軸	— 施行済	- - - 地域境界
— 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	◀▶ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		— みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

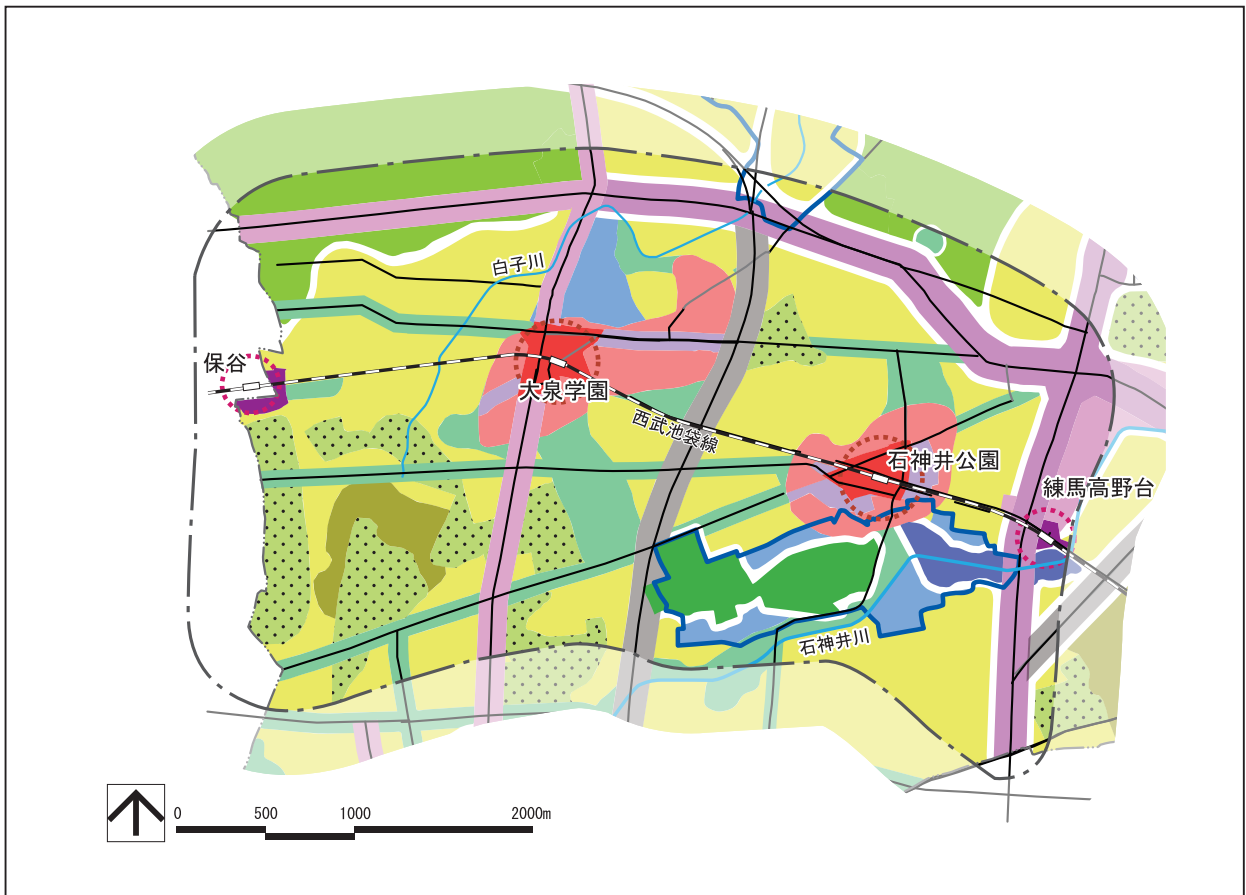
□ まちの中心である地域拠点、生活拠点 駅周辺の活性化の取組

- この地域の中心である西武池袋線石神井公園駅、大泉学園駅の周辺が地域拠点、保谷駅の周辺が地域の生活拠点です。
- 石神井公園駅周辺では災害に強く、区民生活を豊かにするにぎわいづくり、石神井公園と一体でみどりを大切にしたまちづくりを進めます。大泉学園駅周辺では交通の流れの改善、保谷駅周辺では西東京市との連携など、地区の課題を考慮したまちづくりに取り組みます。
- 駅周辺では道路、駅前広場等の整備により、バス等の交通の流れを改善するとともに、歩行者に配慮したまちづくりを進め、商業を活性化して拠点としての機能を高めます。

イ 土地利用の方針

- 石神井公園駅、大泉学園駅周辺は練馬区西部の地域拠点であり、「**商業業務地区**」として、商業・業務環境を高め、土地の高度利用を促します。拠点の周辺では、道路などの条件を考慮しながら、「**中層地区**」として基盤条件を生かしながら土地の高度利用を促します。また、保谷駅周辺では、西東京市と連携し、生活拠点として商業集積を促します。
- 笹目通り（補助134号線）、目白通り（放射7号線）では「**都市型沿道地区**」として都市型産業の複合的な利用を誘導し沿道環境に配慮しながら、延焼遮断機能を併せもった土地利用を推進します。
- 外郭環状線の2（地上部街路）の沿道については、「**沿道環境地区**」として良好な住環境を保持しつつ、中層の集合住宅や沿道型の便利施設の立地を促します。また、放射7号線や補助135号線の延伸に際しては、「**沿道利用地区**」として沿道環境に配慮し、中層の集合住宅や沿道型の商業・業務施設の立地を誘導します。補助156号線、補助232号線の沿道では、周囲と調和しつつ建物の中層化などを図ります。
- 富士街道などの生活幹線道路沿いでは、周辺地区に配慮しつつ、建物の中層化を促します。
- 旧将校住宅地区（東大泉）などの良好な住宅地、石神井風致地区*においては「**住環境保全地区**」として住環境の維持に努めます。生産緑地*の残る地区でのみどり豊かな環境の保全、石神井川沿いの都営南田中アパートの住環境の保全など、良好な住宅地としての住環境を守ります。
- 面的に住宅が広がる地区については、地域の特性に応じて「**戸建住宅地区**」、「**低層住宅地区**」、「**中低層地区**」等とし、住環境の維持、向上を図ります。

第6地域 土地利用方針図



《住宅系土地利用》			《非住宅系土地利用》		
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	その他
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区	商業業務地区	都市型沿道地区	工業系地区
	住環境保全地区	都市型誘導地区	商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公園等
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	大規模公共施設
	低層集合地区	中層地区			
	中低層地区	集合団地地区	商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	○ 地下鉄駅	□ 風致地区
			生活拠点 生活拠点候補	● 地下鉄駅(候補)	--- 地域境界

*土地利用については、全体構想Ⅰ 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 幹線道路沿道については、道路整備の進捗や周辺環境に配慮しながら、延焼遮断帯*の形成等で防災対策を講じ、災害に強いまちづくりを進めます。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている目白通り（放射7号線）や笹目通り（補助134号線）、環状8号線の一部については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 西武池袋線の連続立体交差化*の保谷方面への延伸について、沿道のまちづくりの進捗を踏まえ、東京都などの関係機関に働きかけます。
- 東京外かく環状道路は、首都圏全体の道路ネットワークの形成と、区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路です。東京外かく環状道路については、事業の各段階において、国や東京都に対し、事業化にあたり取りまとめた「対応の方針」の確実な履行と、地域への適時適切な情報提供を行うよう求めながら、早期整備を図るよう働きかけます。
- 外郭環状線の2（地上部街路）は、南北交通の円滑化に資するとともに、環境面・防災面等の観点からも重要な都市計画道路です。今後も、整備を行う東京都と連携し、整備促進に取り組みます。
- 放射7号線、補助132号線、補助135号線、補助156号線、補助232号線、富士街道、土支田通りなどは交通の流れを踏まえ、効果的な整備を図ります。
- 生活道路の安全性を確保するため、幹線道路への交通の誘導を促すなど、通過交通対策を講じます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進め、住民の協力を得ながら放置自転車の解消に努めます。
- 石神井公園駅、大泉学園駅周辺では、歩行者の回遊性の向上を図り、周辺の拠点となる公園や商業施設との連携を深め、商業・業務施設の集積と活性化を促します。
- 石神井公園駅に観光案内所を設置し、区内の魅力ある資源の発信、特産品の紹介・販売等を行い、練馬区の魅力をピーアールする機能を強化します。
- 大泉学園駅周辺では、ジャパンアニメーション発祥の地として、アニメを活かした個性的でにぎわいのあるまちづくりに取り組みます。

ウ みどりと水のまち

- 石神井川や白子川、放射7号線や外郭環状線の2（地上部街路）の植樹帯などをみどりの軸として、石神井公園や大泉井頭公園などをみどりの拠点として、石神井松の風文化公園などをつなげ、みどりのネットワークを形成します。
- 白子川の改修事業にあたっては、みどりの軸として、良好な水辺環境や散歩道としての空間が整備できるよう、住民等の意見も踏まえ、東京都と連携を図ります。
- まちづくり事業とも連携し、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- けやき憩いの森*には、当時の様子を伝える田柄用水跡が残っています。石神井公園駅付近から光が丘付近に至る田柄用水の跡は、地域の貴重な資源となっています。こうした資源を活かします。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 白子川は、区の景観の骨格となる河川として景観重要公共施設*に指定しています。流域に残る水に関わる歴史・文化などに配慮しつつ、景観形成を図ります。
- 石神井公園（景観重要公共施設*）周辺は、「石神井公園周辺地区」として景観まちづくり地区*に指定しています。自然豊かな石神井公園の水辺やみどり、歴史や文化的な景観資源を活かした自然と歴史文化が調和した景観の形成を図ります。
- 石神井公園駅周辺は、商業区域としてにぎわいの形成を図るとともに、歩いて楽しい街並みの形成を創出します。
- 大泉井頭公園は、白子川の水源のひとつで景観重要公共施設*に指定しています。現在の水辺を含むみどりの環境を維持するとともに、周辺の土地利用に配慮した整備を進め、景観の形成を図ります。
- 「東大泉四丁目の歴史、自然を活かした景観まちなみ協定」を結んだ区民が、白子川、北野神社等地域の景観を活かした景観づくりをめざしています。こうした、地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 石神井川や石神井公園周辺のみどりを中心にみどりの連続性を高め、風の道の形成を図ります。

オ ともに住むまち

- 地区の特徴を生かした住民参加によるまちづくりが必要です。
- 住宅地では街並み景観に配慮し、特に石神井公園周辺では風致を守るとともに、良好な住宅地を保全します。
- 東大泉三丁目の旧将校住宅地区では、現在の良好な環境を保全します。
- 白子川や石神井川、都立石神井公園をはじめ地域に点在する公園などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。



石神井川の散歩道



旧将校住宅（現共栄住宅）

(4) 地区まちづくりの推進

ア 石神井公園駅周辺地区

連続立体交差事業に合わせた駅周辺整備のため、「石神井公園駅周辺地区まちづくり全体構想（平成15年6月決定）」に基づき、都市計画道路事業、南口駅前広場整備を進め、「石神井公園駅南地区地区計画*（平成24年5月決定）」を策定しました。今後は、地区計画*による建築物の規制・誘導や市街地再開発事業*を推進し土地の高度利用を図ることにより、商業・業務環境を高めます。また、補助132号線や補助232号線、石神井公園通りなどの道路網整備を進め交通環境を改善するとともに、災害に強い安全なまちをめざして防災性の向上を図り、地域拠点としての機能を高めます。

イ 大泉学園駅周辺地区

「大泉学園駅周辺地区のまちづくり整備構想（平成元年7月決定）」を策定しています。その一環として、北口および南口地区を区域とした市街地整備事業に取り組み、再開発ビル、駅前広場、都市計画道路等の整備を行ない、歩行者の回遊性の向上、商業環境の改善などの取組を進めました。今後も、「アニメ」を活かしたまちづくりを進めます。北口地区においては、「大泉学園駅北口地区地区計画*（平成23年4月決定）」、「大泉学園駅北口東地区地区計画*（平成24年3月決定）」を策定しました。

ウ 外かく環状道路沿道（大泉・石神井・三原台周辺地区）

大泉・石神井・三原台周辺地区では、平成23年に「大泉・石神井・三原台周辺地区まちづくり協議会」を設立し、東京外かく環状道路や外郭環状線の2（地上部街路）の整備を見据えたまちづくりを検討しています。平成24年には、まちの課題やまちづくりのあり方についての検討を取りまとめました。

区では、これをもとに平成27年7月に重点地区まちづくり計画として「大泉・石神井・三原台周辺地区まちづくり構想」を策定しました。

今後は、「大泉・石神井・三原台周辺地区まちづくり構想」の実現に向けて、様々な事業手法を検討し、地域住民と協働して計画に沿ったまちづくりを進めます。

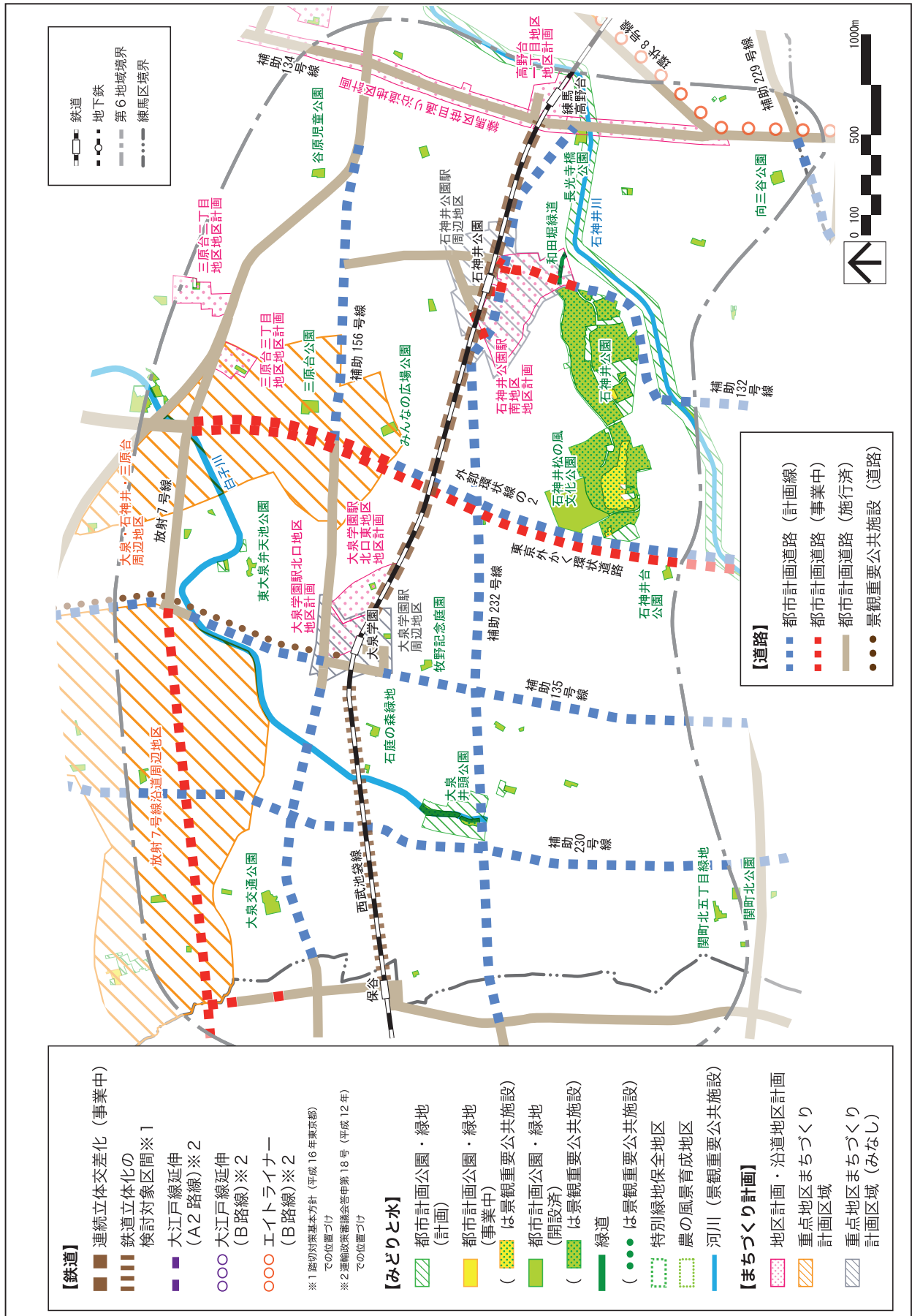
エ 保谷駅周辺地区

保谷駅周辺地区は、地域の状況の把握、課題の整理を行い、地域の方々とその課題を共有しながら、まちの将来像についての話し合いを重ねます。また、西東京市とも連携したまちづくりに取り組めます。

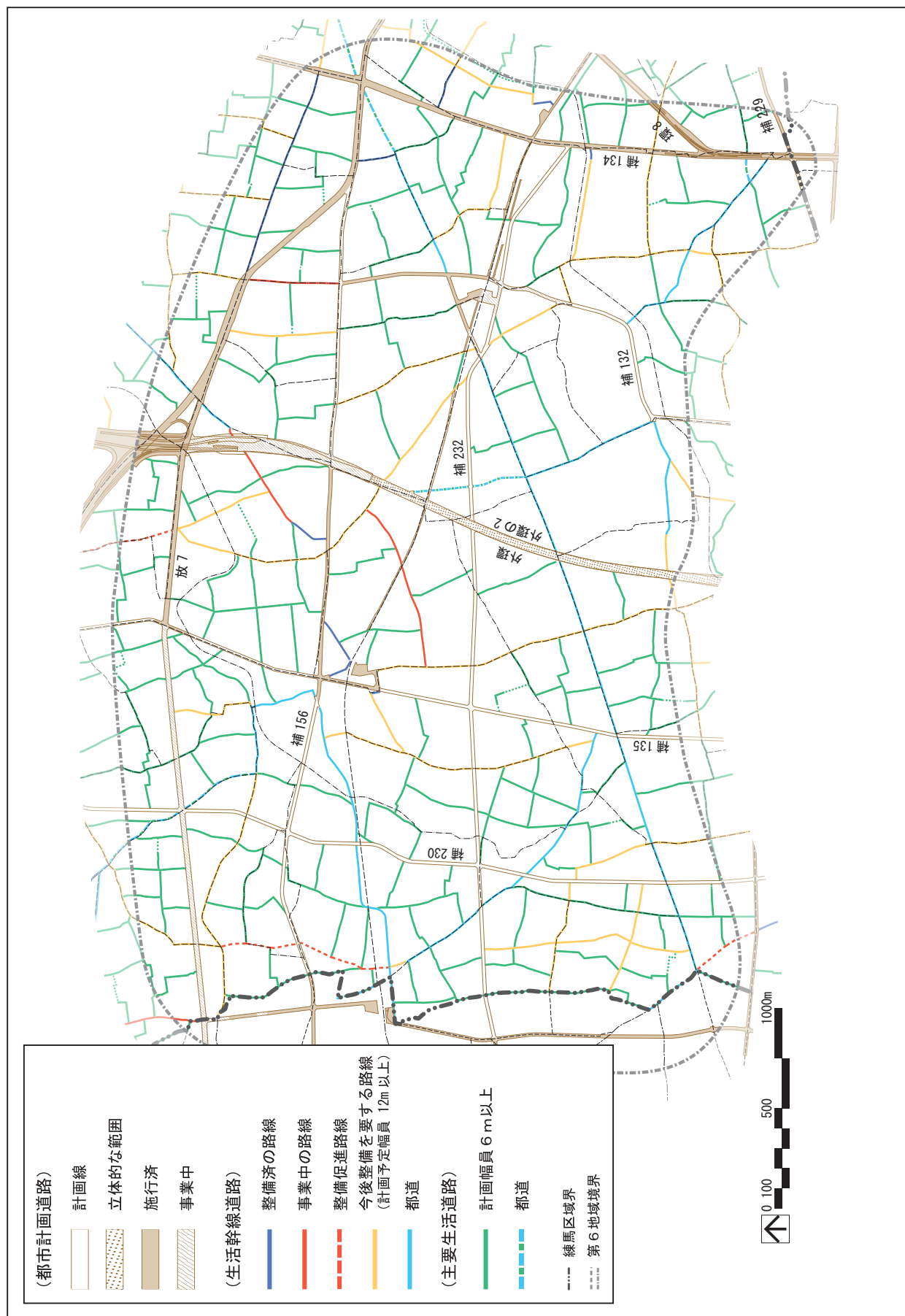
オ 三原台地区

「三原台三丁目地区地区計画*（平成6年4月決定）」、「三原台二丁目地区地区計画*（平成13年5月決定）」により、市街化の適切な誘導、みどり豊かで潤いのある良好な市街地の形成を進めます。

第6地域 地域まちづくり指針図



第6地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)

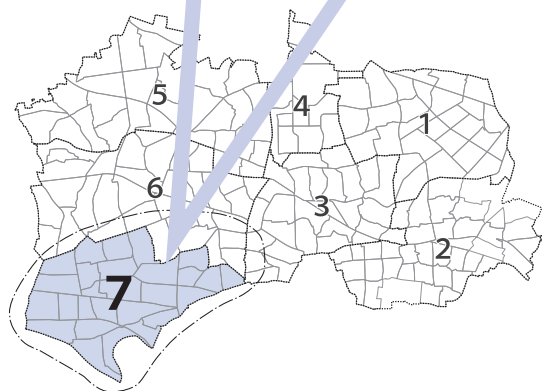
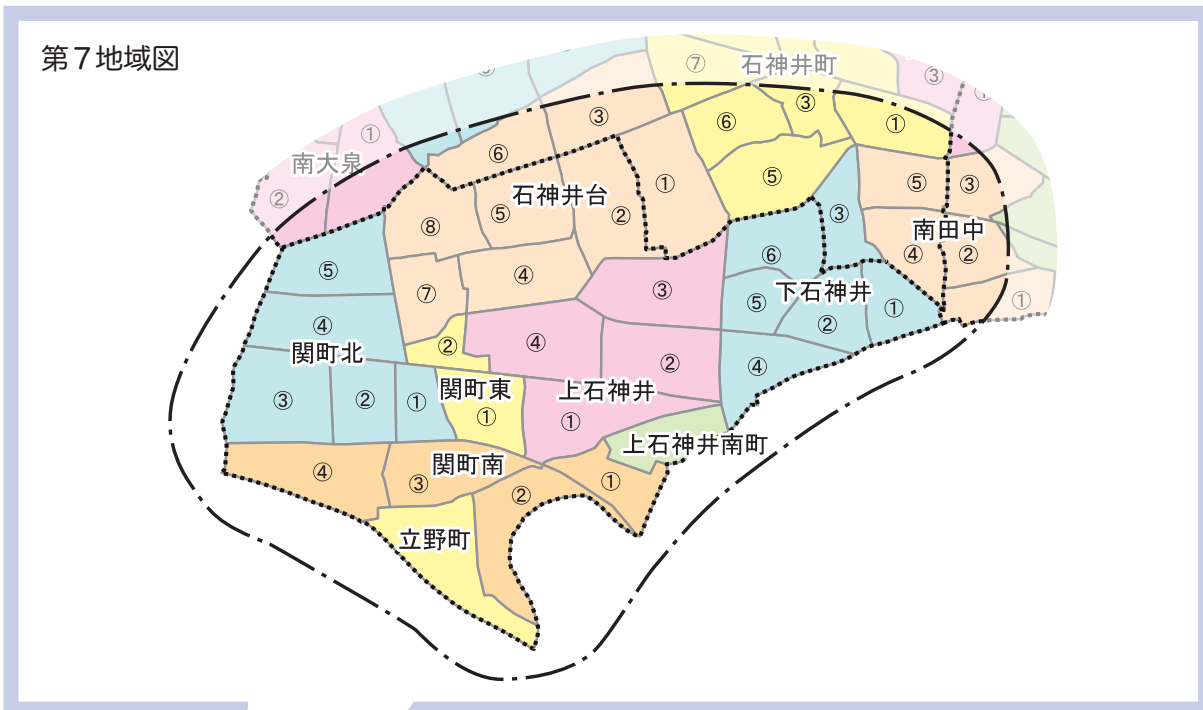


第7地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

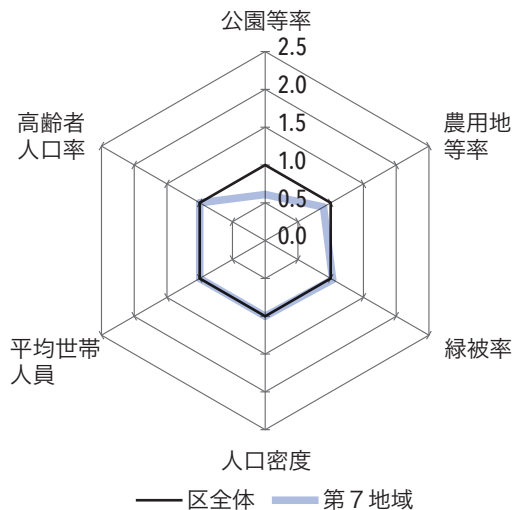
第7地域図



●対象町名

- 上石神井一丁目～四丁目
- 上石神井南町
- 下石神井一丁目・二丁目
四丁目～六丁目
- 石神井台二丁目・四丁目
五丁目・七丁目
八丁目
- 関町東一丁目・二丁目
- 関町北一丁目～五丁目
- 関町南一丁目～四丁目
- 立野町

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

	第7地域	区全体
人 口	102,825人 (100%)	714,656人 (100%)
0歳～14歳	12,148人 (11.8%)	88,479人 (12.4%)
15歳～64歳	68,700人 (66.8%)	473,733人 (66.3%)
65歳以上	21,977人 (21.4%)	152,444人 (21.3%)
世 帯 数	50,801世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.0人	2.0人
人口密度	148.4人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第7地域	区全体
面 積	693.1ha (100%)	4,819.9ha (100%)
宅 地 ^{※1}	464.4ha (67.0%)	3,014.8ha (62.5%)
道 路 等 ^{※2}	120.4ha (17.4%)	903.3ha (18.7%)
農用地等 ^{※3}	32.9ha (4.7%)	253.5ha (5.3%)
公 園 等 ^{※4}	23.6ha (3.4%)	268.7ha (5.6%)
そ の 他	51.9ha (7.5%)	379.6ha (7.9%)
緑 被 ^{※5}	181.0ha (26.1%)	1,221.9ha (25.4%)

※1 土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を合わせたもの

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

※5 農地、樹木や草地で覆われた部分（緑被地）の面積が区域の面積に占める割合のこと
（「練馬区みどりの実態調査報告書/平成24年3月」より）

※小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が総数と同値にならない場合がある。

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

- 地域の中央は石神井川が武蔵野台地を削り、やや低い地形をつくりました。
- 江戸時代に千川上水、明治の初めに田柄用水がつくられ、飲み水や田畑に利用されました。
- 青梅街道（放射6号線）と富士街道に古くから行き来があり、集落が点在していました。
- 昭和の初め、田園風景の中に西武新宿線が敷かれ、駅を中心としてまちができました。
- このころ関町地区は、市街地としての形が整えられました。

○ その後の郊外住宅地化

- 石神井川の河川改修が行われ、川沿いが宅地化され、都営住宅や公団住宅などが出来ました。
- 千川上水や田柄用水は、水害対策や下水道整備のために暗渠化されました。
- 関町地区では住環境を保全するために建築協定*が結ばれました。

(2) 地域の特性

ア まちの資源等

□ 地域拠点および生活拠点の現状

上石神井駅周辺は、西武新宿線の連続立体交差化*、都市計画道路の整備が検討されています。地域拠点として、様々な可能性を活かしたまちの顔としてふさわしい魅力づくりをめざしています。

武蔵関駅周辺は、西武新宿線の連続立体交差化*を見据えた魅力のある新たな駅前空間の創出や商店街のにぎわい、石神井川のみどりのネットワークを活かし、特色のある生活拠点となることが期待されます。

上井草駅周辺は、西武新宿線の連続立体交差化*を見据えたまちづくりとともに、安全で快適に買い物ができる、にぎわいのある商店街づくりが求められています。

□ 住宅地の現状

幹線道路の沿道には中高層の建物が見られますが、地域全体に戸建住宅地が広がっています。関町地区は戦前に市街地整備がされ、建築協定*地区もあり、良好な住宅地があります。石神井公園周辺は、風致地区*に指定され、みどりが多い住宅地です。

□ 鉄道やバスの現状

地域の中央部を西武新宿線（上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅）が東西方向に走っています。バス交通も、富士街道、上石神井通り、関町庚申通り、青梅街道（放射6号線）、吉祥寺通り（補助135号線）などを通る路線があり、西武池袋線石神井公園駅、大泉学園駅、JR中央線吉祥寺駅、三鷹駅などと連絡しています。

また、関町福祉園から武蔵関駅南口、上石神井駅、練馬高野台駅を経由し、順天堂練馬病院を結ぶみどりバス関町ルート、保谷駅入口から武蔵関駅南口を経由し、関町福祉園を結ぶみどりバス南大泉ルートもあります。

□ 主要な道路の現状

都市計画道路は、南北方向に笹目通り（補助134号線）、吉祥寺通り（補助135号線）、東西方向に青梅街道（放射6号線）、新青梅街道（補助76号線）、千川通り（補助229号線）があり、地域内では、富士街道、上石神井通り、関町庚申通りなどが主な生活幹線道路です。

□ みどりの現状

三宝寺池や石神井池がある石神井公園、富士見池のある武蔵関公園、立野公園などがありますが、その他は小規模な公園などが点在している状況です。また、地域内には生産緑地*が点在し、憩いの森*、屋敷林、街路樹などのみどりがあります。地域のレクリエーションの場の確保や防災機能の向上を図るため、都市計画を変更し、(仮称) 関町南一丁目公園を追加しました。

上石神井、石神井台地区では、みどりの協定*が結ばれ、地区の緑化に取り組んでいます。

□ 石神井川、千川上水

地域を東西に流れる石神井川沿いには遊歩道が整備されている箇所もあり、散歩道として親しまれています。千川上水は、開渠部もあり、地域の貴重な資源となっています。

イ まちの課題等

□ 拠点の課題

西武新宿線の連続立体交差化*、都市計画道路の整備を見据えながら、沿線の3駅周辺でそれぞれの地区ごとにまちづくり協議会を設立、まちの課題やまちづくりの将来の方針を検討し、各地区において重点地区まちづくり計画を策定しました。今後も、地元住民等と協働しながら、拠点としてふさわしい各地区のまちづくりを進めていくことが必要です。

□ 防災面の課題

区内は狭い生活道路が多く、下石神井、関町南、立野町などの大規模災害時の消防活動困難区域*の解消が課題となっています。

□ 鉄道等の課題

西武新宿線による地域の分断や、踏切遮断による交通渋滞などが課題です。

さらに、上石神井駅、武蔵関駅には、駅前広場がなく、ゆとりある歩行者空間がないため、バスやタクシー、自転車、歩行者が錯綜しています。両駅ともこのような状況の解消が課題となっています。

□ 主要な道路等の整備

南北の都市計画道路が未整備なため、通過交通が生活道路に流入しています。そのため、幹線道路として、都市計画道路の整備が課題となっています。さらに、地域内では、歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、幹線道路の整備とともに、生活道路での通過交通対策も必要です。

□ 東京外かく環状道路の整備

国などにより事業が進められている東京外かく環状道路については、引き続き、地域への情報提供などの取組が必要です。

□ 自転車対策

上石神井駅、武蔵関駅の周辺では放置自転車が多く、自転車駐車場の設置や自転車利用者のモラルやマナーの向上が課題となっています。

□ 沿道環境の課題

幹線道路沿道の環境配慮として練馬区笹目通り沿道地区計画*を策定しました。富士街道や新青梅街道（補助76号線）では高度地区の指定により、建築物の高さの最高限度を規制しています。今後も幹線道路沿道の環境に配慮していくことが必要です。

□ みどりの課題

近年、宅地化の進行で緑被率*が減少しています。今後も公園の整備等を推進するとともに、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。



上石神井駅南側



千川上水跡

2 地域のまちづくりの方向性

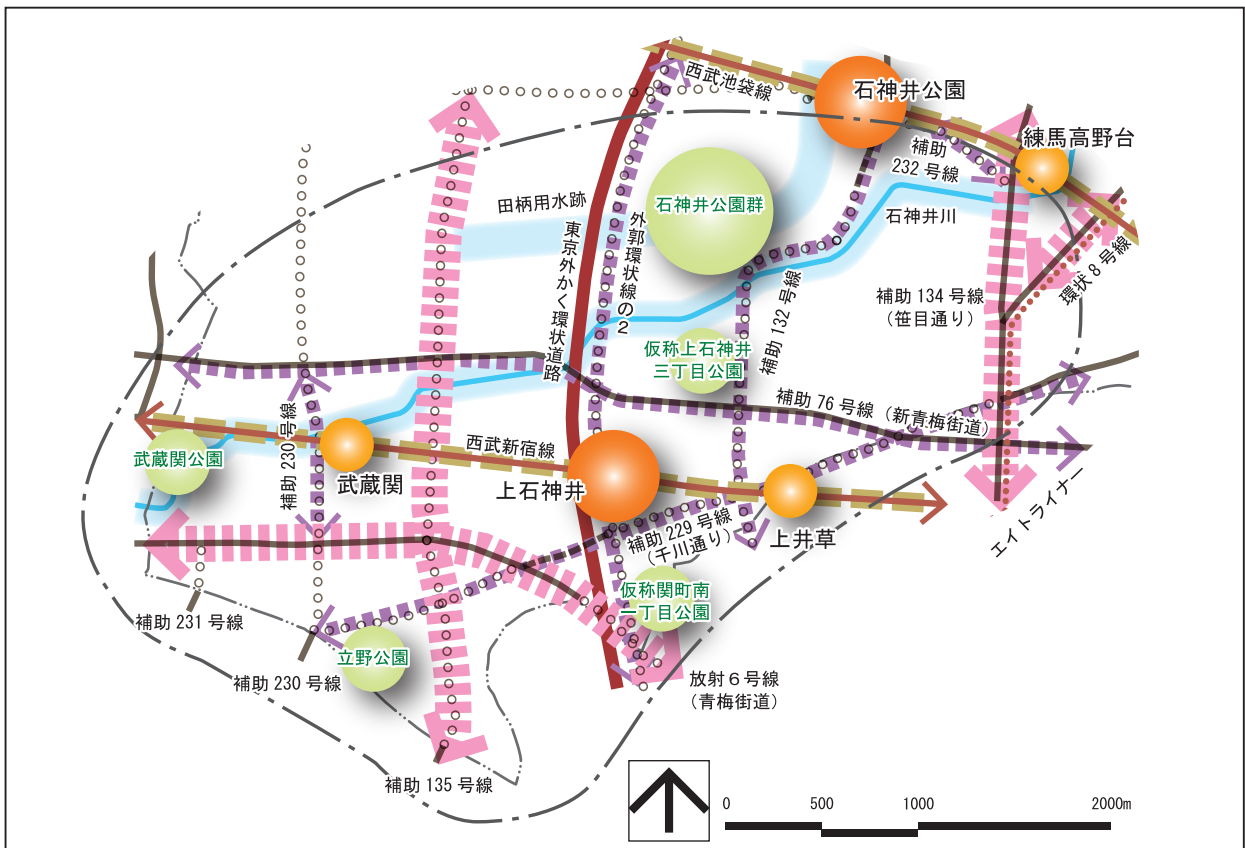
(1) まちの将来像

<第7地域の将来像>

西武新宿線の連続立体交差化*、東京外かく環状道路、外郭環状線の2（地上部街路）の整備を進めます。また、西武新宿線沿線の上石神井駅周辺、武蔵関駅周辺、上井草駅周辺では、連続立体交差化*、道路整備、交通環境や商業環境の向上による拠点性の向上を図ります。

都市計画道路の整備にあわせて、周辺の住宅地では、良好な住環境の維持や調和ある土地利用の誘導、防災面の向上を図り、安心できるまちづくりを進めます。公園の整備、みどりの保全等によりみどりを増やします。

第7地域 地域構造図



凡例 (将来都市構造)				
鉄道	駅 (拠点)	道路	都市計画道路	区市界
— 鉄道	● 練馬の中心核	⇄ 都市軸	— 施行済	- - - 地域境界
— 鉄道 (連続立体交差化)	● 地域拠点	⇄ 主要な交通軸	- - - 事業中	— 河川
- - - 鉄道 (地下鉄)	● 生活拠点	みどり	○ ○ ○ ○ 計画線	— 緑道
● ● ● ● 鉄道 (計画・構想)	● 生活拠点 (候補)	● みどりの拠点		— 緑道 (道路)
		— みどりの軸 (河川)		— 高速道路

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

ア 都市の核と拠点

□ まちの中心である地域拠点、生活拠点一駅周辺の安全で快適なまちづくり

- 西武新宿線の上石神井駅を新たに地域拠点として位置づけ、地域における活動と交流の中心、区民生活の豊かさを実現する場として、交通網や文化施設などの充実、高度利用を進めます。
- 武蔵関駅周辺、上井草駅に隣接する地域については、生活拠点として、交通の利便性や安全性、買物などの回遊性を高めます。
- 補助135号線の整備を進め、沿道の土地利用を促進し、活力とにぎわいのある都市活動を支えます。

イ 土地利用の方針

- 地域拠点である上石神井駅の近隣は、西武新宿線の連続立体交差化*と外郭環状線の2（地上部街路）の事業化を見据えながら「**商業・業務地区**」として、その集積を高め土地の有効利用を図ります。周辺の「**都市型集合地区**」は、都市基盤*の改善をしながら中層の建物を適正に誘導するなどの対応を検討します。
- 生活拠点では、武蔵関駅の近隣は「**商業誘導地区**」として商業集積を図り、都市生活の利便性を向上させます。周辺の「**都市型誘導地区**」は都市基盤*を活かしながら土地の活用を図ります。上井草駅の周辺は、杉並区と連携し生活拠点として、交通結節点*の機能向上やゆとりある駅前空間の創出を図ります。
- 青梅街道（放射6号線）、笹目通り（補助134号線）沿いは「**都市型沿道地区**」として、都市型産業の集積を図ります。また、富士街道や新青梅街道（補助76号線）沿いは「**中低層地区**」として、周囲と調和した建物の中層化を促進します。
- 補助135号線、補助230号線（補助76号線～放射6号線）の整備に際しては、周辺地区と調和した沿道の土地利用の形成を「**沿道利用地区**」として図ります。外郭環状線の2（地上部街路）の沿道については「**沿道環境地区**」として、土地利用を図ります。
- 住宅地は、全体にみどりの多い低層の住宅地が広がっており、今後とも良好な住宅地の環境を保つよう主に「**戸建住宅地区**」「**低層住宅地区**」としての土地利用を図ります。
- 武蔵関の区画が整った地区、石神井風致地区*においては「**住環境保全地区**」として住環境の維持に努めます。石神井川沿いの上石神井四丁目地区では、地区計画*に基づき、老朽化した公営住宅の建て替えを適切に誘導し、良質な住宅の供給を行います。建て替えによって創出される用地については、将来の社会・地域のニーズを踏まえた土地利用を図ります。

第7地域 土地利用方針図



凡 例	
《住宅系土地利用》	
農業・住居複合地区	一般住宅地区
農住共存地区	戸建住宅地区
	住環境保全地区
	低層住宅地区
	低層集合地区
	中低層地区
	都市型住宅地区
	都市型集合地区
	都市型誘導地区
	住商工共存地区
	中層地区
	集合団地地区
《非住宅系土地利用》	
商業・業務系地区	幹線沿道地区
商業・業務地区	都市型沿道地区
商業誘導地区	沿道利用地区
	沿道環境地区
商業・業務拠点 (中心核・地域拠点)	工業系地区
生活拠点	大規模公園等
生活拠点候補	大規模公共施設
	風致地区
	鉄道駅
	地下鉄駅
	地下鉄駅(候補)
	地域境界

*土地利用については、全体構想 I 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

- 石神井川の改修事業においては、治水対策を進めます。また、河川周辺の浸水被害を軽減するよう水害に関する情報提供や水害発生時の対応等について啓発や周知を図ります。
- 特定緊急輸送道路*に指定されている新青梅街道（補助76号線）や青梅街道（放射6号線）、環状8号線の一部については、沿道の建物の耐震化を進めます。
- 消防活動困難区域*については、建物の建て替え、狭い道路の改善などにより災害に強いまちづくりに取り組みます。
- 防災に関する区民への普及啓発を推進するとともに、地域防災力の向上を図ります。また、区民との協働で安全・安心な、防犯に配慮したまちづくりを進めます。

イ 活動的でにぎわいのあるまち

- 西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）の連続立体交差化*の早期実現を東京都に要望しており、引き続き鉄道立体化の促進に取り組みます。
- 東京外かく環状道路は、首都圏全体の道路ネットワークの形成と、区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路です。東京外かく環状道路については、事業の各段階において、国や東京都に対し、事業化にあたり取りまとめた「対応の方針」の確実な履行と、地域への適時適切な情報提供を行うよう求めながら、早期整備を図るよう働きかけます。
- 外郭環状線の2（地上部街路）は、南北交通の円滑化に資するとともに、環境面・防災面等の観点からも重要な都市計画道路です。今後も、整備を行う東京都と連携し、整備促進に取り組みます。
- 地域の主要な交通軸である補助135号線の整備について検討を進めます。
- 自転車走行ネットワークの構築に向けて新青梅街道（補助76号線）等では、自転車走行環境の向上を、東京都に働きかけます。
- 生活道路の安全性を確保するため、幹線道路への交通の誘導、適切な交通規制などを実施することにより、通過交通対策を講じます。
- 地域交通として、適正な自転車利用の推進が有効です。そのため、自転車利用のルールの周知、利用者のマナーの向上を推進します。また、タウンサイクルの利用促進や駅周辺等の自転車駐車場の整備を進め、住民の協力を得ながら放置自転車の解消に努めます。

ウ みどりと水のまち

- 石神井川、補助229号線や外郭環状線の2（地上部街路）の植樹帯などをみどりの軸として、武蔵関公園、立野公園、石神井公園などをみどりの拠点として、みどりのネットワークを形成します。
- 石神井川の改修事業にあたっては、みどりの軸として、良好な水辺環境、散歩道としての空間が整備できるよう、住民等の意見も踏まえ、東京都と連携を図ります。
- まちづくり事業とも連携し、日常的なレクリエーションの場等としての公園の整備を推進します。
- 民有地の樹林地の保全や緑化に努めます。特に良好な樹林地などについては、積極的に保全します。
- 多面的な機能を持つ都市農地や屋敷林などの民有地の貴重なみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。

エ 環境と共生するまち

- 石神井川は、景観重要公共施設*として位置づけています。河川沿いの散策路等を活用し、水辺に親しむ空間づくりに努めるなど、憩いとやすらぎの感じられる景観の形成を図ります。
- 石神井公園周辺地区は、練馬区景観計画により景観まちづくり地区*に指定しています。石神井公園の豊かなみどりに調和した景観づくりと、石神井公園駅周辺の歩いて楽しい街並み景観づくりをめざします。
- 武蔵関公園には、石神井川が流れ、富士見池沿いには、遊歩道が整備されています。景観重要公共施設*として、水辺とみどりの景観形成を図ります。
- 地域の特性を活かした景観まちづくりの取組を進めるとともに、その担い手を育みます。
- 石神井川や石神井公園を中心に、みどりの連続性を高め、風の道の形成を図ります。
- また、笹目通り（補助134号線）は、練馬区笹目通り沿道地区計画*に基づき、良好な沿道環境を形成します。

オ ともに住むまち

- 地区の特徴を生かした住民参加によるまちづくりが必要です。
- 風致地区*、地区計画*等の運用により、住環境を維持し、美しい街並みの形成を図ります。
- 安心して住める美しい住環境づくりのため、まちづくりに取り組み、関町地区などの良好な住宅地の保全などを進めます。
- 白子川や石神井川、千川上水、都立石神井公園をはじめ、地域に点在する公園などまちの魅力ある資源を活用し、まちづくりに住民と協働で取り組みます。
- 千川通り（補助229号線）の一部は、地域住民の「千川プロムナード構想」の提案を踏まえて東京都が拡幅整備をしています。



青梅街道（放射6号線）



武蔵関公園

(4) 地区まちづくりの推進

ア 上石神井駅周辺地区

上石神井駅周辺地区では、平成13年に「上石神井駅周辺地区まちづくり協議会」が設立され、外郭環状線の2（地上部街路）や西武新宿線の連続立体交差化*の進捗を見据えながら、駅周辺のまちづくりを検討しています。

平成16年には、まちの課題、まちづくりの方針や土地利用および道路交通網などのあり方についての意見をとりまとめ、区に「上石神井駅周辺まちづくり構想（提言書）」が提出されました。

区では、これをもとに、平成20年3月に重点地区まちづくり計画として「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。今後も東京外かく環状道路や外郭環状線の2（地上部街路）、西武新宿線の連続立体交差化*の進捗を踏まえ、東京都と連携しながら、様々な事業手法を検討し、まちづくりを進めます。

イ 武蔵関駅周辺地区

武蔵関駅周辺地区では、西武新宿線の井荻駅から東伏見駅付近が東京都において連続立体交差化*の事業候補区間に選定されたことを契機とし、平成22年に「武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会」が設立されました。生活拠点にふさわしいまちにするため、西武新宿線の連続立体交差化*を見据えながら駅周辺のまちづくりを検討しました。

平成24年には、まちの課題やまちづくりのあり方についての意見をとりまとめた「武蔵関駅周辺のまちづくり提言書」が区に提出されました。区ではこれをもとに、平成26年5月に「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。

今後は、「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」の実現に向けて、様々な事業手法を検討し、地域住民等と協働して計画に沿ったまちづくりを進めます。

ウ 上井草駅周辺地区

上井草駅周辺地区では、武蔵関駅周辺地区と同様に西武新宿線の連続立体交差化*の事業候補区間に選定されたことを契機とし、平成23年に「上井草駅周辺地区まちづくり協議会」が設立されました。生活拠点にふさわしいまちにするため、西武新宿線の立体化促進とともに駅周辺のまちづくりを検討しました。

平成25年3月には、まちの課題やまちづくりのあり方についての意見をとりまとめ、「上井草駅周辺地区（下石神井四丁目）まちづくり提言書」が区に提出されました。区ではこれをもとに、平成26年11月に重点地区まちづくり計画として、「上井草駅周辺地区（下石神井四丁目）まちづくり構想」を策定しました。

今後は、「上井草駅周辺地区（下石神井四丁目）まちづくり構想」の実現に向けて、様々な事業手法を検討し、地域住民等と協働して計画に沿ったまちづくりを進めます。

エ 上石神井四丁目地区

上石神井団地は、昭和39～43年度に完成した住宅団地です。東京都では施設が老朽化しているため、建替事業を計画しました（一部、着工中）。

この建替事業を適切に誘導するために、平成21年に「上石神井四丁目地区地区計画*（平成21年9月決定）」を策定しました。

今後は、地区において公園・緑地を整備するとともに、地区計画*に沿ったまちづくりを進めます。

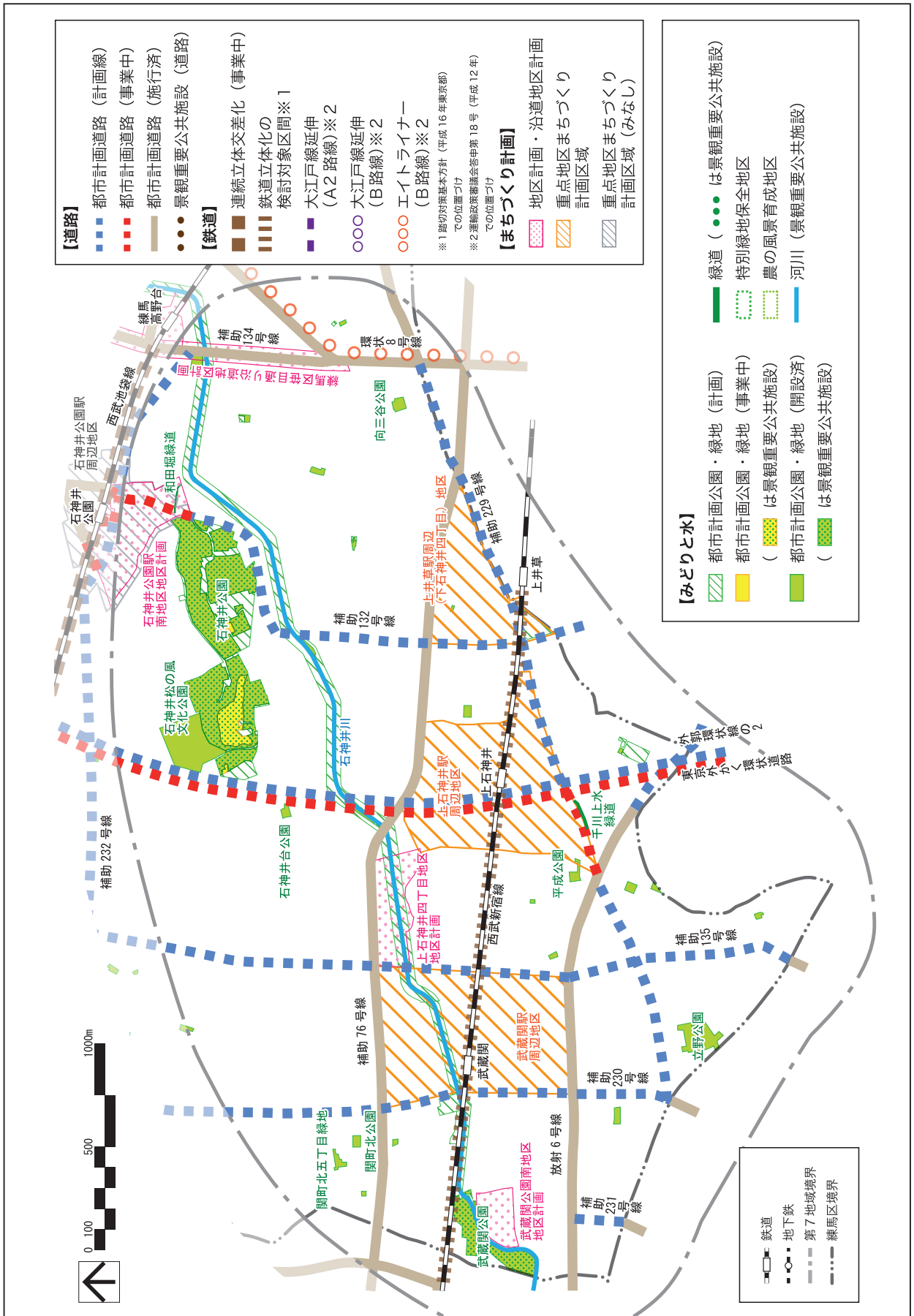
オ 武蔵関公園南地区

武蔵関公園南地区では、地元の「武蔵関・環境を守る会」が、昭和47年に建築協定*を締結し、良好な住環境を守っています。

平成21年には、同会をまちづくり条例*に基づく総合型地区まちづくり協議会として認定し、まちづくりを支援しています。その後、平成25年3月には、地区計画*の住民原案の提出がされました。区はこの住民原案を踏まえて、平成27年7月に「武蔵関公園南地区地区計画*（平成27年7月決定）」を策定しました。

北下がりの傾斜地を有する地形的特徴や地域の福祉に配慮しつつ、建築協定*等により保全されてきたみどり豊かで、良好な住環境を維持するまちづくりを進めます。

第7地域 地域まちづくり指針図



第7地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)

