

(仮称) 都市のランドデザイン有識者委員会

報 告 書

平成29年11月

目 次

はじめに	…	1
第1章 練馬区の現況と課題	…	2
第2章 まちの将来像検討にあたっての視点	…	9
第3章 目指すべき都市像	…	15
第4章 実現に向けた取組の方向性	…	20
参考資料	…	22

はじめに

- 本有識者委員会は、練馬区の将来のまちの姿を専門的見地から検討することを目的として、本年4月に設置されました。その後、計6回の会議を開催し、学識経験者委員からの将来的な社会状況を踏まえたプレゼンテーションをもとに幅広く意見交換を行うなど、概ね30年後の練馬区が理想とするまちの姿の検討を進めてきました。

このたび、これまでの検討をもとに、本有識者委員会が考える理想とするまちの姿を「(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会 報告書」としてまとめました。
- 「(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会 報告書」では、概ね30年後の都市インフラ整備の状況に加え、今後のまちづくりにおいて重要な視点や方向性などを踏まえて、都市づくりの目標や目指すべき都市構造、実現に向けた取組の考え方をまとめています。
- 本有識者委員会の検討では、人々の生活をより豊かにする都市空間とするために、都市インフラをどう活用したらよいか、そのあり方について議論しました。そのうえで、練馬区の特徴であるみどり豊かな環境と都市生活の利便性を両立し続けるために、今後、目指していくべき都市像を具体化しています。
- 「(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会 報告書」では、将来に向けた都市づくりにおいて重要となる視点や方向性を多く取り上げました。区で検討を進めている目指す30年後のまちの将来像が、本報告書の内容を踏まえたものとなることを期待します。

第1章 練馬区の現況と課題

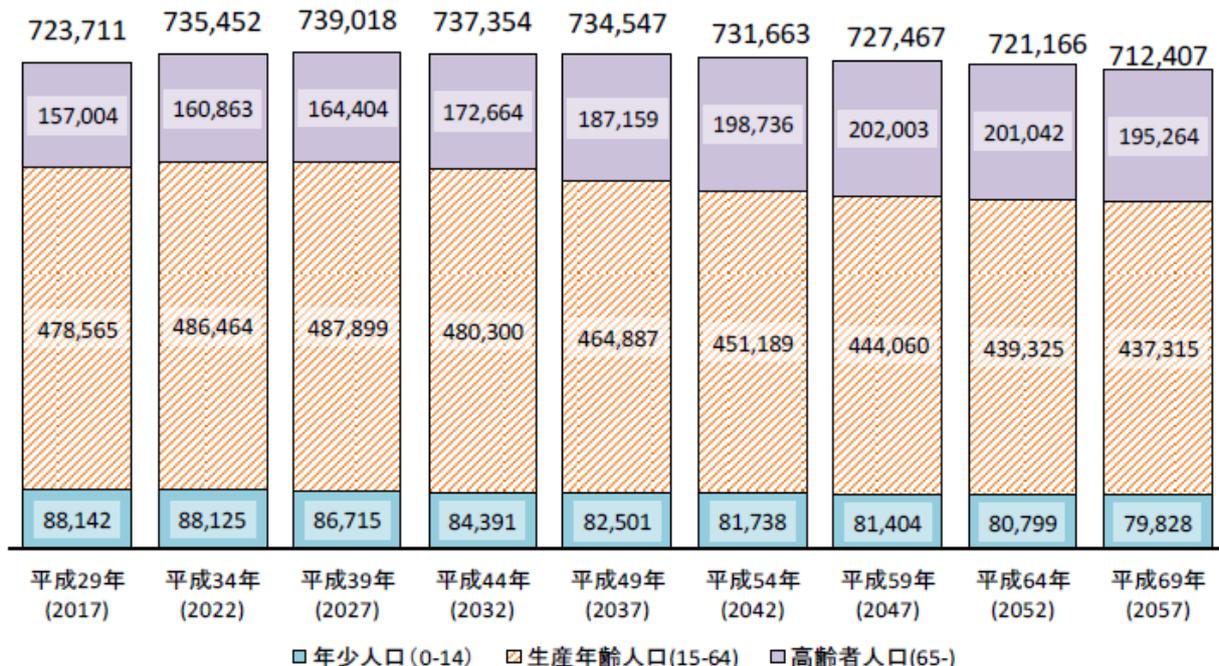
練馬区は、都心に近接する地域でありながら、農地や屋敷林などの豊かなみどりが残り、良好な環境を備えた住宅都市です。一方で、昭和30年代以降の高度経済成長期に、市街化が急速に進展したため、都市計画道路などの都市インフラ整備が遅れています。

今後の少子高齢・人口減少社会の到来を見据え、様々な社会状況の変化に対応していくとともに、遅れている都市インフラの整備を着実に進めていくことが必要です。

1) 練馬の人口予測 —人口の4人に1人が高齢者に—

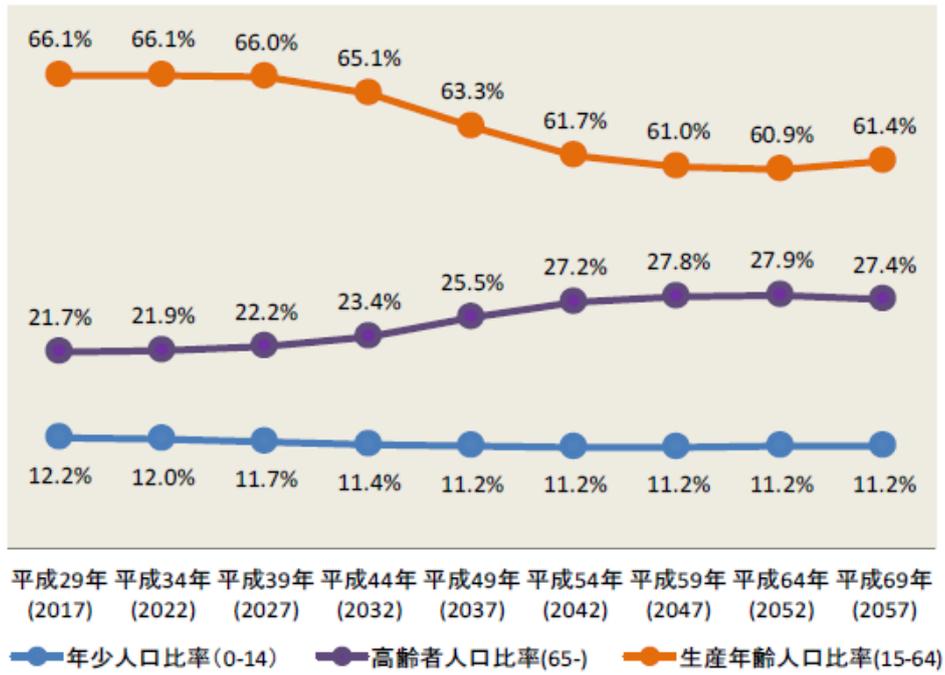
- 練馬区の人口は、板橋区から分離・独立後、70年をかけて、約6倍に増加し、平成29（2017）年現在、723,711人と、全国で19番目、都内でも世田谷区に次いで2番目に人口規模の大きな自治体となっています。
- 練馬区の人口は、平成39年（2027）頃まで増加する見込みで、30年後の平成59年（2047）年は約727,000人と、現在とほぼ同じ規模の人口を維持していると予測されています。
- 一方で、人口構成は大きく変化し、年少人口、生産年齢人口が大きく減少する中、高齢者人口が急増し、高齢者人口比率は約27%と、4人に1人が高齢者になると予測されています。

図 練馬区の将来推計人口の推移（総人口）



出典：練馬区企画部企画課

図 練馬区の年齢三区分比率の将来推移（総人口）



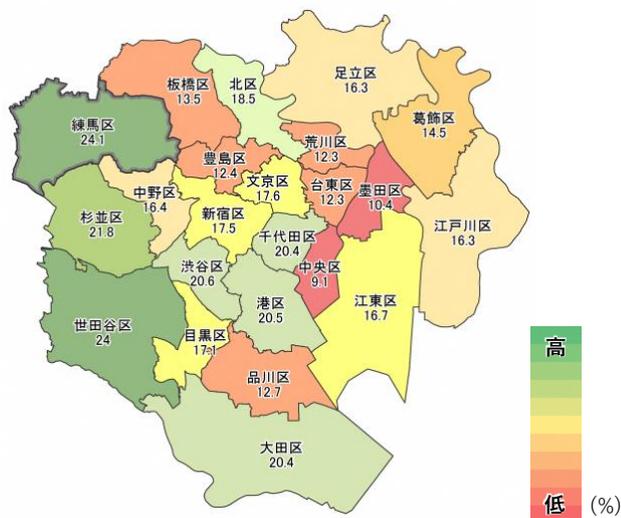
出典：練馬区企画部企画課

2) 練馬区の「強み」

◆ 23区一の緑被率

- ・練馬区の緑被率は24.1%で、23区で最も高い割合となっています。
- ・平成29年8月に実施した区民アンケートの結果では、将来の「練馬のまち」にふさわしいイメージとして「みどりが生まれ美しい街並みが続くまち」が最も多く選ばれ、重要な区のアイデンティティとなっており、今後もみどりを保全することが求められています。

図 23区の緑被率

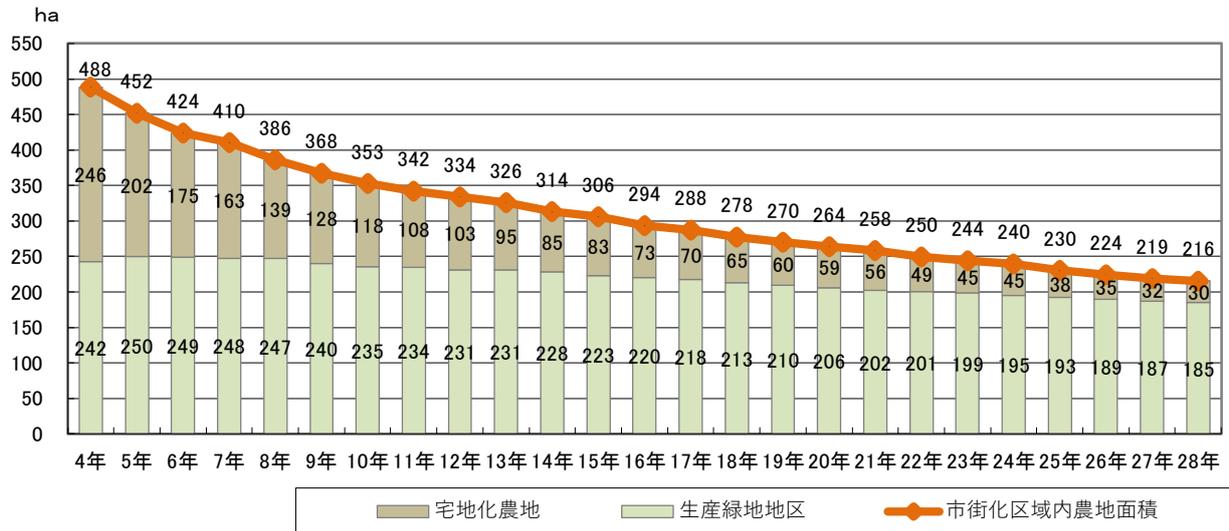


資料：緑の実態調査結果報告書（平成23年台東区）
みどりの実態調査 調査結果報告書(平成28年練馬区)

◆ 多面的機能を発揮する都市農地

- ・練馬区は23区で最も広い農地面積を有し、農産物の供給のほか、農業体験によるレクリエーションなどの多面的な機能を通じて、都市農地と住宅地が良好に共存しています。

図 練馬区の農地面積の推移

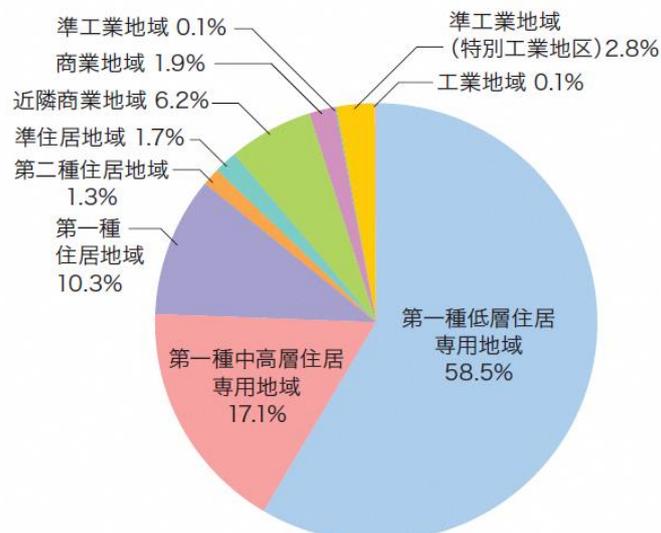


出典：練馬区資料

◆ 低層住宅が中心の住宅都市

- ・用途地域の区分において約90%を占める住居系地域の中でも、第一種低層住居専用地域が目立って多く、戸建住宅が中心の低層住宅市街地となっています。

図 用途地域の指定状況



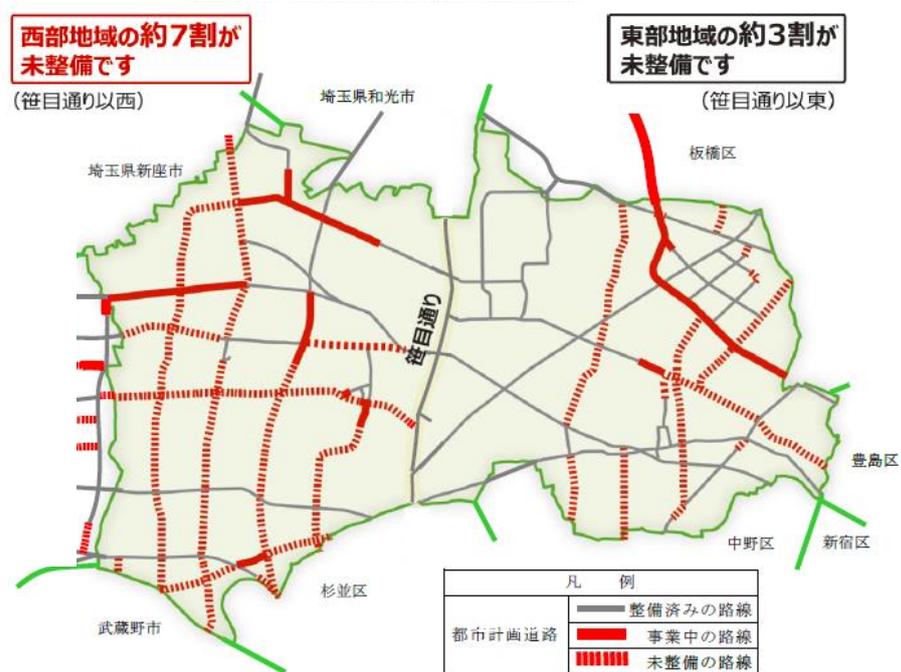
出典：練馬区の土地利用 平成26年 3月

3) 練馬区の「弱み」

◆ 地域的な基盤整備の遅れ

- ・急速な市街化などの影響で、都市インフラの整備が遅れており、特に西部地域では顕著となっています。（区北西部の鉄道空白地域や都市計画道路整備の偏在など）
- ・幹線道路のネットワーク形成が不十分であるため、生活道路へ通過車両が流入し、まちの安全性を阻害する要因となっています。
- ・木造住宅が密集する地域は、緊急車両の相互通行が困難な道路が多く、改善する必要があります。

図 都市計画道路の整備状況



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

◆ 商店街の減少と拠点機能（集積地）の不足

- ・生活密着型を中心とした産業立地となっていますが、商店街の減少などの課題があります。
- ・駅周辺の基盤整備と公共サービス・商業の集約化が遅れている地域があり、地域格差の解消が課題となっています。

表 練馬区における産業大分類別事業所数の推移

	平成18年	平成21年	平成24年	対平成18年比
全産業(公務を除く)	21,499	22,126	20,194	93.9%
製造業	1,164	1,160	926	79.6%
運輸業, 郵便業	1,369	1,123	887	64.8%
卸売業, 小売業	5,520	5,229	4,773	86.5%
医療, 福祉	1,789	1,865	1,869	104.5%

出典：「平成18年事業所・企業統計調査」「平成21年経済センサス-基礎調査」「平成24年経済センサス-活動調査」（総務省）

4) 練馬区における「機会」(今後に予定されている都市インフラ整備)

◆ 都営地下鉄大江戸線の延伸

- ・ 「都営地下鉄大江戸線の延伸」は、光が丘駅まで開通している都営地下鉄大江戸線を大泉町・大泉学園町を経由し、JR武蔵野線東所沢駅へ延伸する計画です。
- ・ 練馬区内の整備区間は約4kmで、土支田駅(仮称)、大泉町駅(仮称)、大泉学園町駅(仮称)の3つの新駅整備が予定されています。
- ・ 都営地下鉄大江戸線の延伸と新駅の整備により、区北西部の鉄道空白地域(最寄りの駅まで1km以上離れたエリア)が大きく改善されます。

図 都営地下鉄大江戸線の延伸により解消する鉄道空白地域



◆ 外環の2などの都市計画道路の整備

- ・ 都市計画道路は、都と共同で「東京における都市計画道路の整備方針」、いわゆる「第四次事業化計画」を策定し、区内18.5 kmを優先整備路線として位置づけ整備を進めています。
- ・ 「外環の2」は、昭和41年に都市計画決定された「東京外かく環状道路(外環)」の地上部街路で、世田谷区北烏山五丁目(東八道路)から練馬区東大泉2丁目(目白通り)までの約9 kmにわたる都市計画道路です。平成19年に「外環」が高架方式から地下方式に都市計画変更されたことを踏まえ、東京都では「外環の2」の必要性やあり方などについて検討し、平成26年11月に、標準部の幅員(40m→22m)に関する都市計画を変更しました。

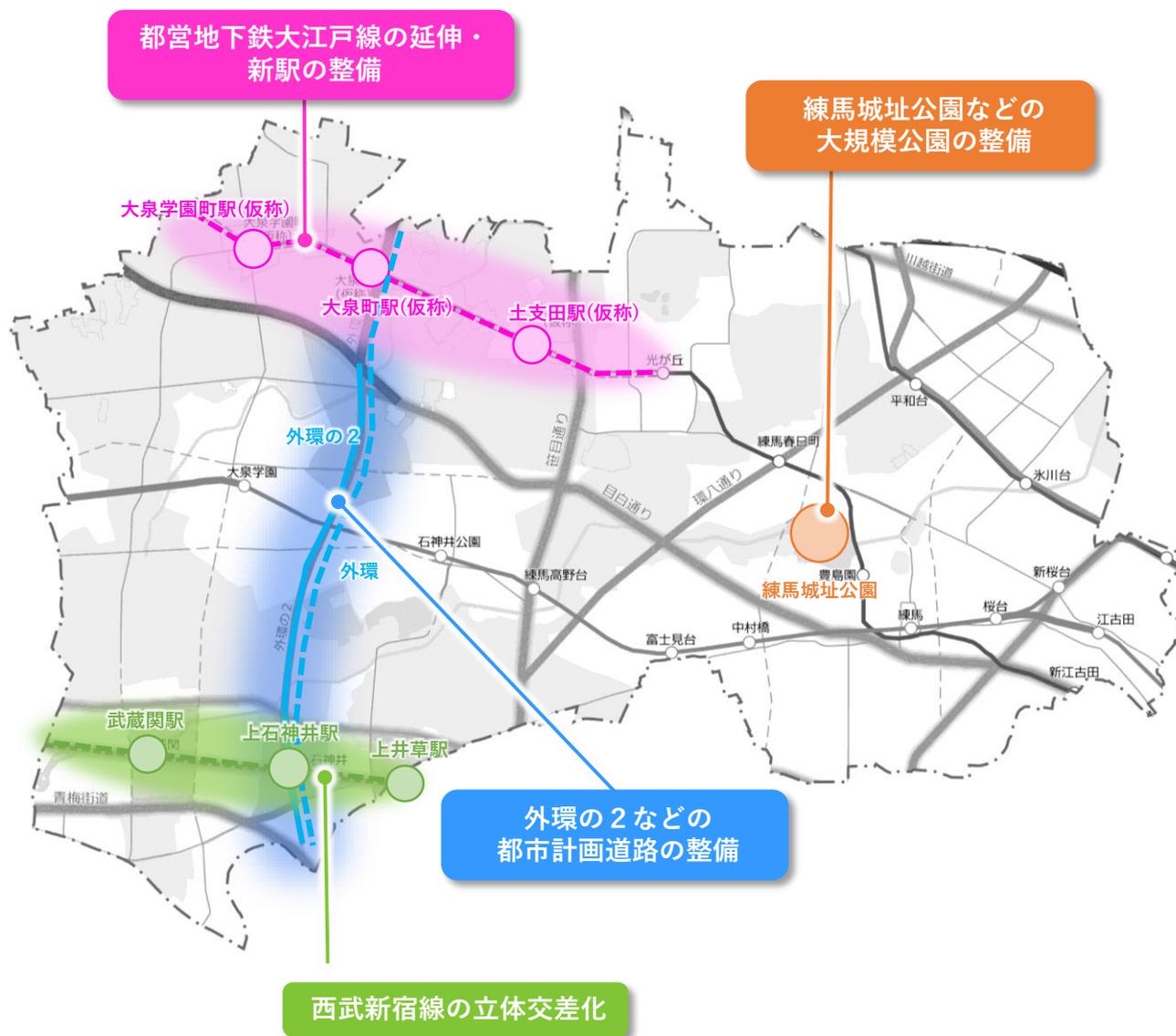
◆ 西武新宿線の立体交差化

- ・ 西武新宿線の井荻～東伏見駅付近の連続立体交差事業で、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性、地域分断による生活の不便や沿線地域のまちづくりの遅れなど、様々な問題の解消を目的としています。
- ・ 平成28年には、井荻～東伏見駅付近間が、都における「新規に着工を準備する区間」に位置付けられ、事業化に向け構造形式や施工方法の検討が行われています。

◆ 練馬城址公園などの大規模公園の整備

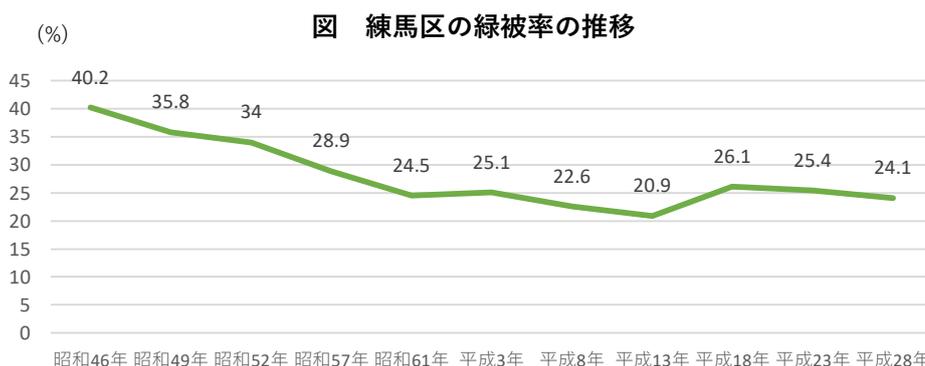
- 都市計画公園「練馬城址公園」の整備は、都内有数の遊園地として知名度が高い「としまえん」を含む一帯を、防災機能を備えた都市計画公園として東京都が整備するものです。
- 平成23年12月に公表された「都市計画公園・緑地の整備方針（改定）」に位置づけられ、区域のうち21.9haが、平成32年度までに事業認可取得を図る「優先整備区域」に設定されています。

図 今後進められる都市インフラの整備



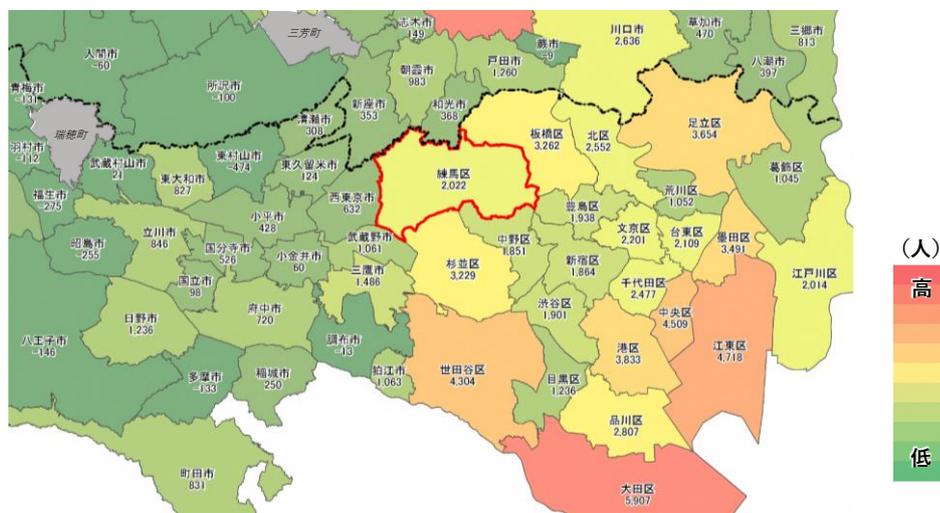
5) 練馬区における「課題」

- ・23区中、最大の緑被率を誇るものの、みどりは減少傾向にあります。
- ・相続の発生などに伴い農地は年々減少しています。さらに、指定後30年の保全期限到来による生産緑地地区の急激な減少が懸念されます。
- ・広域的な鉄道網の発達により、住宅都市としての競争相手が東京西部から東京東部、多摩エリアまで拡大するなど、都市間競争の激化が将来的に見込まれます。
- ・今後、公共施設の老朽化が進むため、その維持・管理に要する費用負担が増加します。



※平成3年および平成18年の調査は、調査方法や調査精度を変更したことにより値が上昇している。

図 転入人口と転出人口の差



第2章 まちの将来像検討にあたっての視点

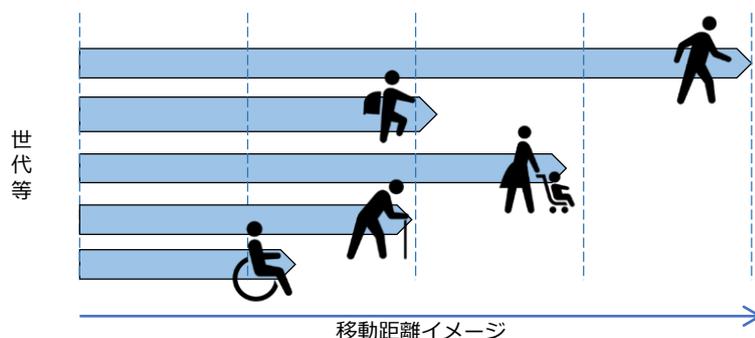
概ね30年後の練馬区が理想とするまちの姿について、特に留意することが必要と考え取り上げた重要な視点や今後の方向性を5つの項目に分類して示します。

1) 暮らし・ライフスタイル

①地域で過ごす人の増加

- ・超高齢社会の到来により、会社や職場ではなく家や地域で過ごす人が増えます。日常の移動距離が短い人が増える社会となります。
- ・30年後に向けて、高齢者などが一日の大半を過ごす、自宅周辺を含む「生活圏」の快適性や魅力を高めていくことが必要です。
- ・在宅勤務の普及などにより職住の分離が見直され、地域で働き生活する人が増えることが予想されます。

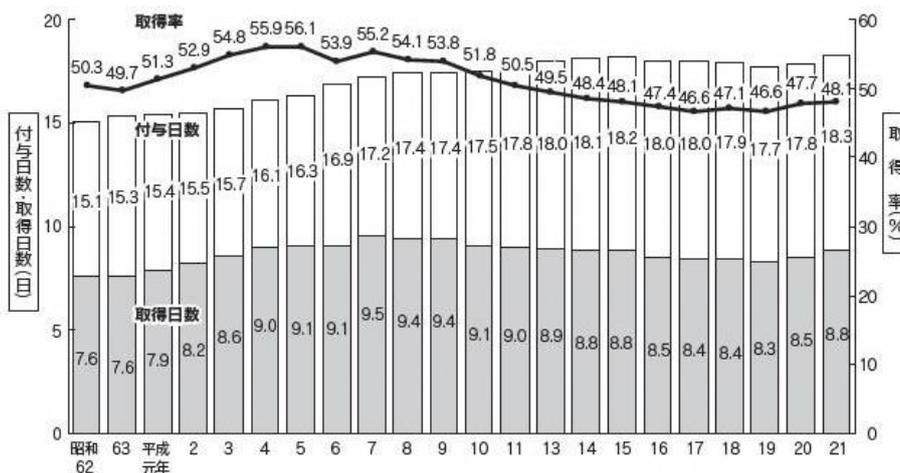
図 世代別の移動距離の違い（イメージ）



②価値観とライフスタイルの多様化

- ・「物の豊かさ」から「心の豊かさ」へと価値観が変わる中、単身世帯の増加とともに、労働時間の短縮化やテレワークなどの働き方が広がり、人々の生活スタイルは多様化していきます。
- ・余暇活動、文化活動や地域活動、ボランティア等、様々な活動が地域で行われます。

図 年次有給休暇取得率の推移



2) 都市計画・都市構造

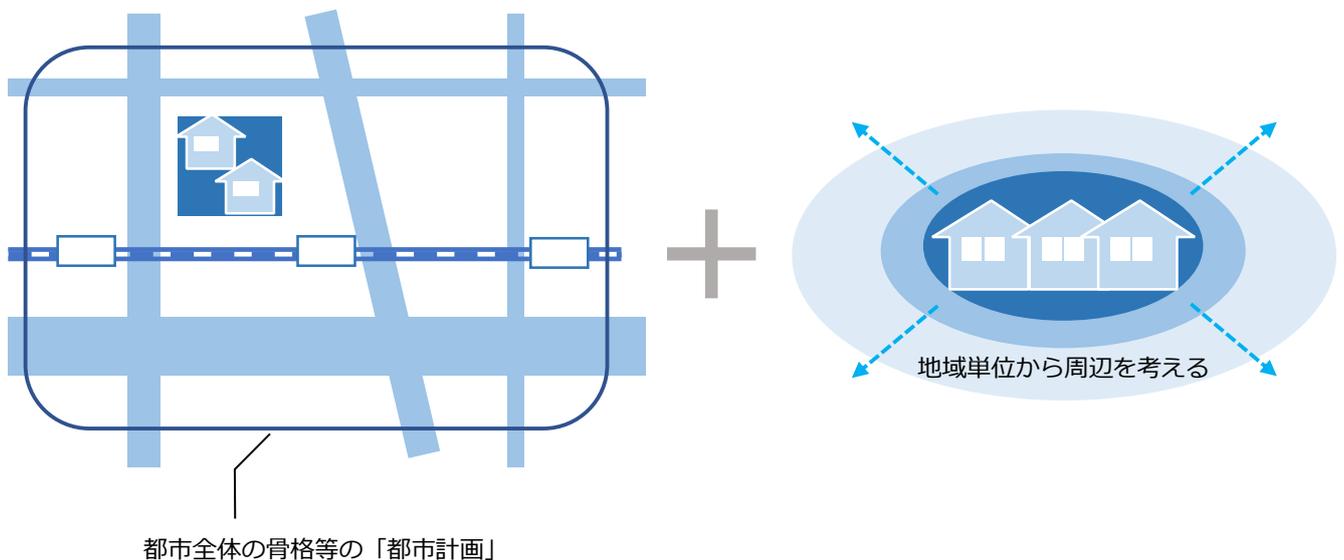
①都市間競争への対応

- 鉄道や高速道路などの交通インフラネットワークの拡充により、人々の移動が広域化し、居住地としての選択の幅が広がるため、練馬区も含め都市間競争が激しくなります。練馬区が、居住地として選択されるためには、交通利便性だけでなく、環境や暮らしやすさも含めた多様な観点から魅力を高めていく必要があります。

②将来の練馬のまち（住宅地）を考える地域単位

- 練馬区のような住宅地を考えると、都市計画マスタープランなどのように区全域の都市の骨格レベルの上位の計画から考えるだけでなく、近隣の日常的な生活圏をベースに発想し、まちづくりを進めていくことも必要です。

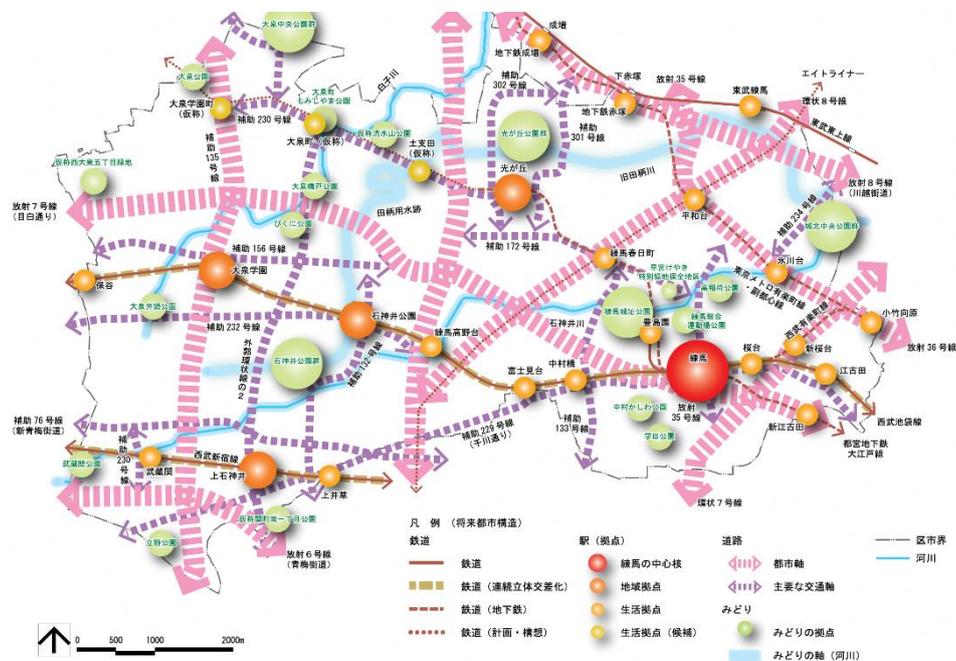
図 上位計画からの視点と日常生活圏からの視点



③拠点の重要性

- 練馬区が今後も発展する可能性を考えた場合、みどりや都市基盤の整備とともに、ある程度しっかりとした複数の拠点を形成することが重要です。
- 公共施設の再編では、大きな拠点への集約が課題となります。
- 練馬区においては、広域的な拠点のさらなる整備が必要です。

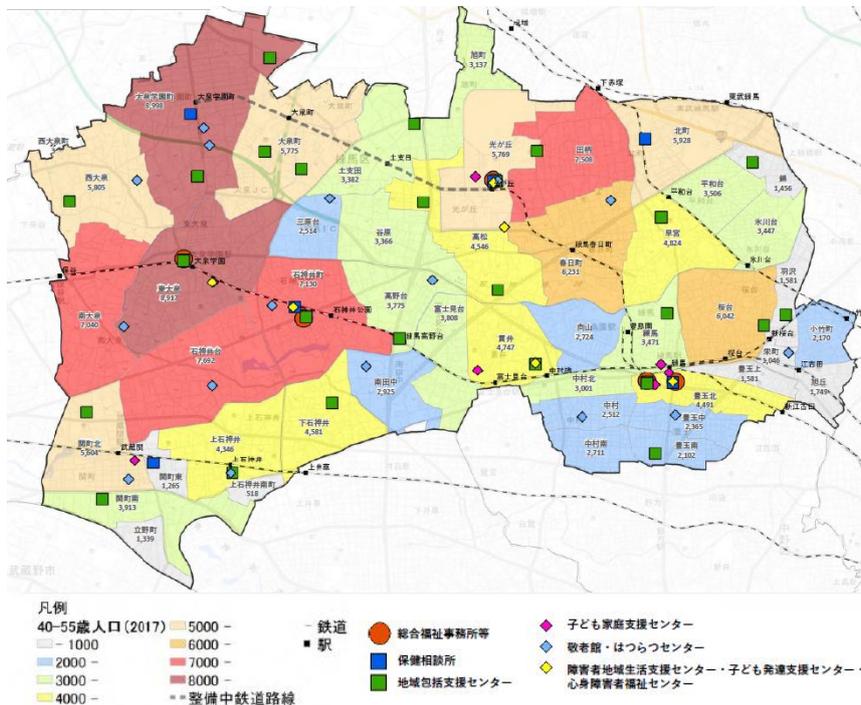
図 練馬区都市計画マスタープランにおける将来都市構造図



④地域ごとの小さな拠点の分散化

- 小地域（人口1万人程度）に分割して小さな拠点を設けて、縦割りの相談窓口ではなく、多様なニーズに対応できる体制づくりを考える必要があります。
- 小さな拠点の整備は、施設の統廃合などを契機として、既存の公共施設の活用を視野に入れて進めることが現実的です。

図 福祉施設等の分布



3) 交通

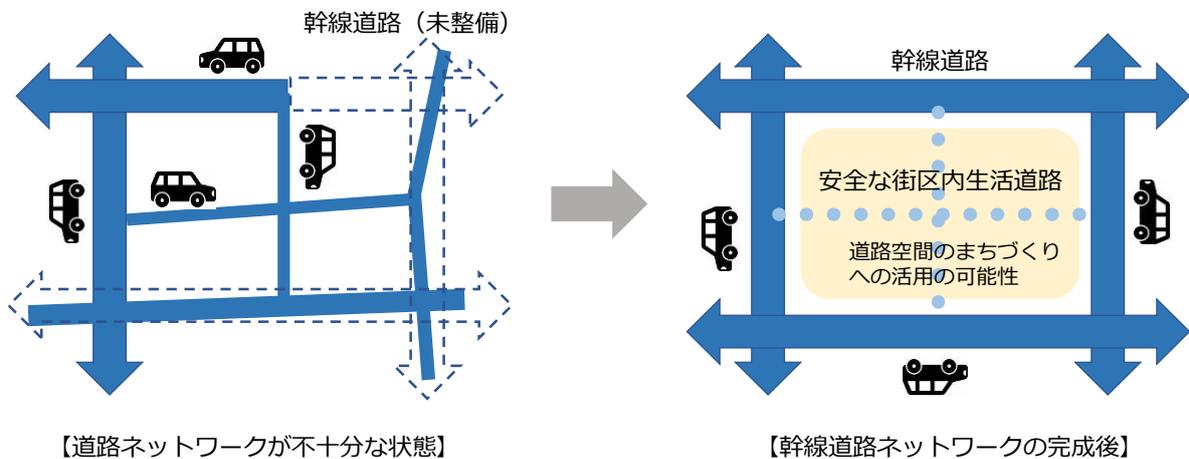
①新たな交通・自動運転等

- 将来、新たに普及する可能性がある乗り物は、超小型EVやフル電動自転車が考えられます。
- フル電動自転車は、80歳代の高齢者まで利用できる可能性があり、自立的な移動手段となります。
- 今後の30年間で自動運転技術の進展が見込まれるものの、いわゆる完全自動運転に関しては、練馬区の道路事情を踏まえると普及には大きな課題があります。

②幹線道路の整備と生活道路の活用

- 将来的に普及が予想される交通機能への対応の観点からも、まずは幹線道路をしっかりと整備していくことが重要です。そこに、バスやタクシー、その他のニーズに合わせて、きめ細かな公共交通を組み合わせる必要があります。
- 幹線道路の整備を進めて街区内の通過交通を抑制することで、道路空間をまちづくりに活用することが可能となります。生活道路は地域住民が安全に利用できる空間となります。

図 幹線道路整備後の生活道路イメージ



4) 環境

①住宅都市における環境への取組

- 住宅都市における環境への取組は、駅周辺等の拠点と住宅市街地に分けて捉えることができます。拠点は、様々な用途で構成されることから、エネルギー需要を平準化できるため、効率的なエネルギー利用を実現できる可能性があります。住宅市街地では、環境の観点だけでなく、防災や安全・安心も含めた「暮らしやすさ」の視点を打出すことで、住民の意識が高まっていくと考えられます。
- 低炭素型まちづくりの観点では、区内のみどりや農地を残すことも大きく貢献すると考えられます。

図 水素ステーション事例



出典：練馬区エネルギービジョン

②自然災害への対応

- 首都直下地震、南海トラフ巨大地震は、30年以内の発生確率が70%とされており、甚大な被害をもたらすと予測されています。都市インフラの整備だけでなく、住民一人ひとりの安全に対する意識を高めるとともに、地域のつながりづくりや地域コミュニティの形成が求められます。

図 今後発生が予測される大規模地震

首都直下地震	南海トラフ地震
○将来の地震発生の可能性	○将来の地震発生の可能性
・地震の規模：M6.7～M7.2程度	・地震の規模：M8～M9クラス
・地震発生確率：30年以内に70%程度	・地震発生確率：30年以内に70%程度
・平均発生間隔：23.8年	・平均発生間隔：88.2年

出典：国土のグランドデザイン2050参考資料

表 練馬区における首都直下地震の被害想定

	被害の最大値
建物全壊棟数(棟)	2,611
出火件数(件)	12
焼失棟数(棟)	2,968
死者(人)	212
負傷者(人)	5,389
帰宅困難者数(人)	98,294
電力(停電率)(%)	6.3
上水道(断水率)(%)	28.3
閉じ込めにつながり得るエレベーター停止台数(基)	101

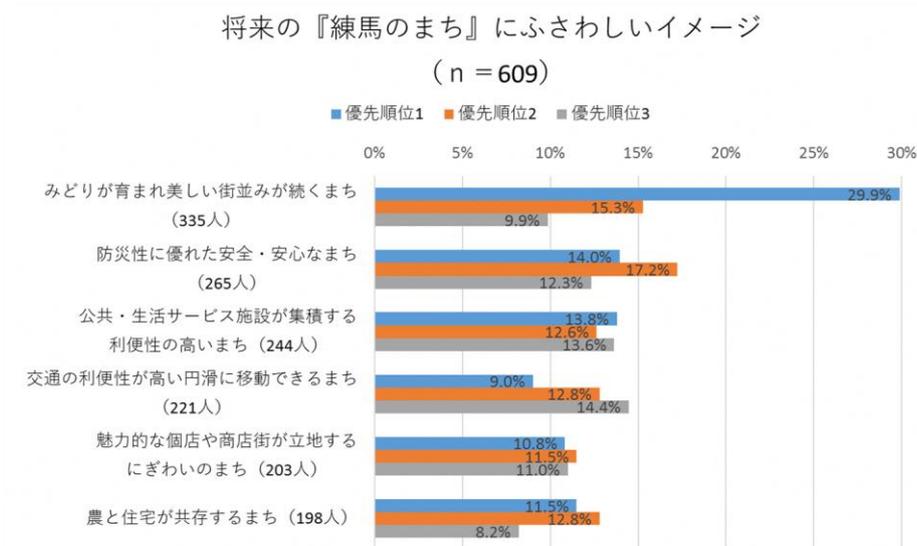
出典：練馬区地域防災計画平成26年度修正

5) みどり

①「量」から「質」へ

- みどりの評価は、「量」だけでなく「質」も基準とする必要があります。
- 創出されるみどりは、区民が愛着を持てるよう、日常生活の中でどのような機能が必要かを検証し、計画的に位置づけていくことが重要です。
- みどりの「恵み」を区民に対して「見える化」して、その密度や植生などの質を高めることが重要です。

図 区民アンケート（2017年）結果（抜粋）

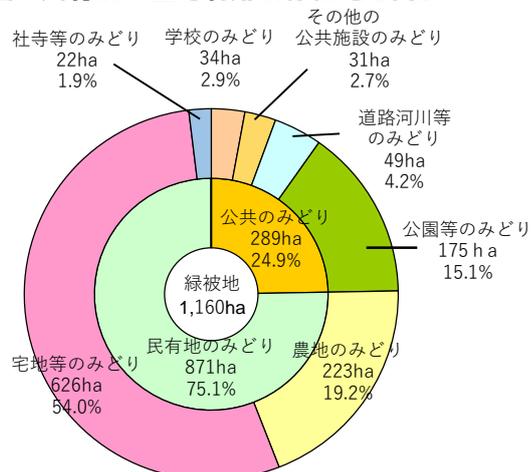


出典：第5回（仮称）都市のランドデザイン有識者委員会資料

②将来のみどりの空間形成

- みどりの空間形成を地域ごとに検討し、目標を設定のうえ、計画的にみどりを配置していくことが求められます。
- 広域的な生態系や、都市の立地特性、居住のあり方など、広い視点からみどりのつながりを形成し、環境・エネルギーにおけるみどりの効用を考えることが重要です。
- 公園などの公共空間と同時に、民有地での緑化を進めることも重要です。

図 所有別・土地利用別緑被地の内訳



出典：練馬区みどりの実態調査 (平成28年)

第3章 目指すべき都市像

1) 都市づくりの目標

駅を中心とした拠点や環状・放射方向に整備された幹線道路などの都市インフラと、練馬区の特徴である都市農地や屋敷林、緑地などのみどりに恵まれた良好な環境を活かして、都市生活の利便性とみどり豊かな環境を兼ね備え、多様なライフスタイルや新たな価値が生み出される都市の実現を目指していくことが重要です。

こうした観点から次のとおり練馬区の都市づくりの目標を提案します。

みどり豊かな環境の中で、
誰もが安全・快適に暮らし続けられる生活都市

2) 目指すべき都市構造

都市生活を支える道路や鉄道は、ネットワークの形成によりその機能を最大限に発揮します。これにみどりや河川などの自然環境を組み合わせ、都市空間を形成する駅前市の街地と周辺住宅地の機能を再編して、大きく4つの都市構造の実現を目指していくことが重要です。

■ 円滑な移動を支える鉄道と道路のネットワーク

区内外の人々が移動しやすい環境を整え、集い、交流し、楽しめる都市を目指していくために、区内全域と他都市をつなぐ鉄道と道路ネットワークの形成を進めることが重要です。

■ 自然の恵みをもたらすみどりと水のネットワーク

道路整備と併せて街路樹等のみどりを創出し、河川と公園や緑地などのみどりをつなぎ、みどりと水のネットワークによる「グリーンインフラ」を整備することが重要です。合わせて、農地や屋敷林などの地域に応じたみどりの機能を活用して、区民がみどりの「恵み」を享受できる都市の実現を目指していくことが必要です。

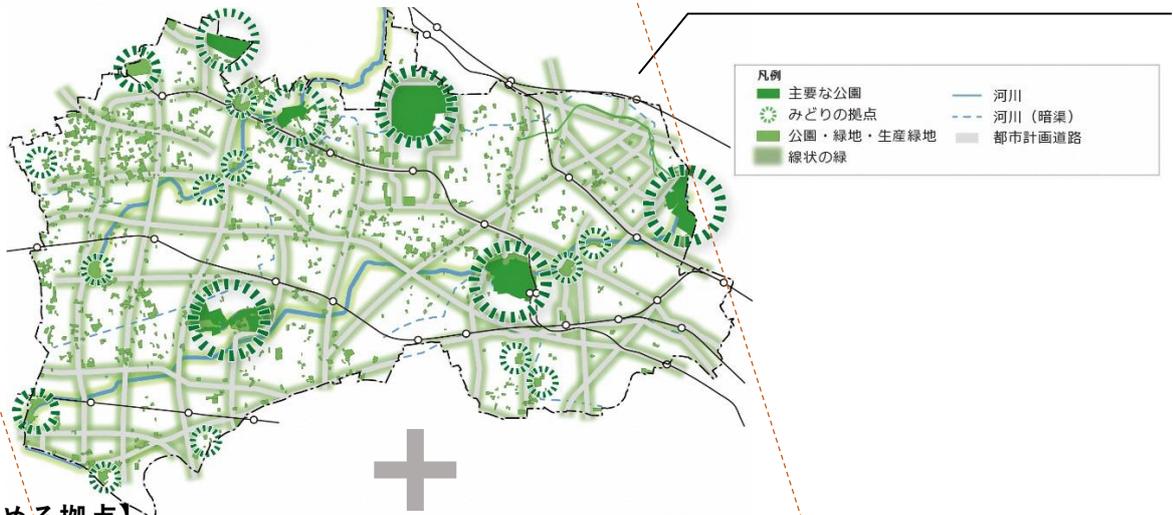
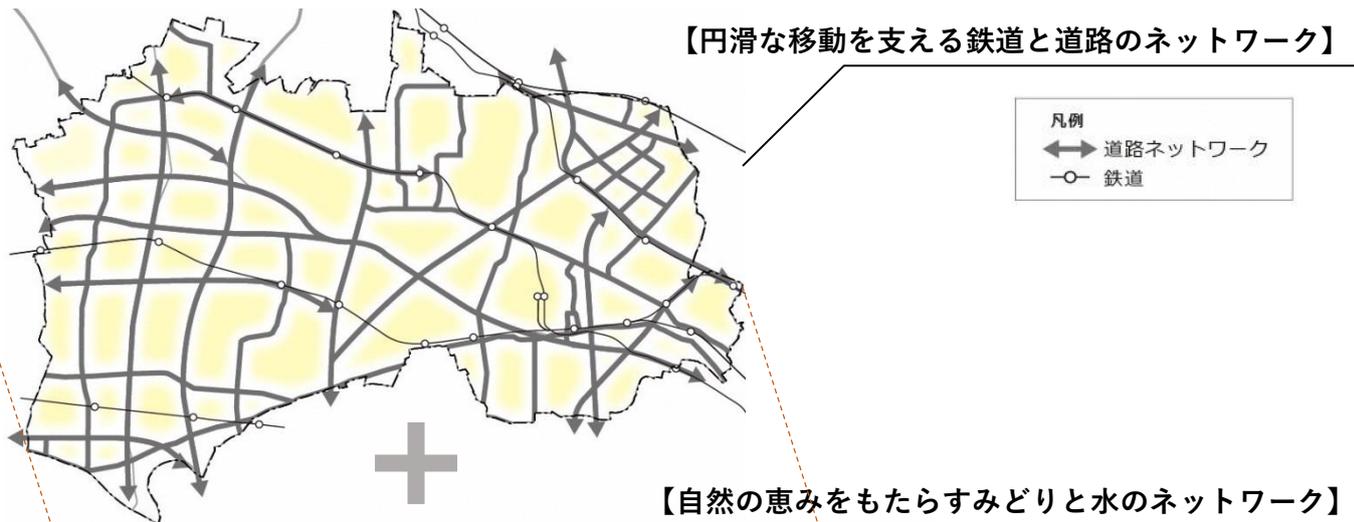
■ 都市生活の利便性を高める拠点（駅前空間）

駅前は、鉄道やバスなどの多様な公共交通が結節し、公共・商業施設が集積することで、誰もが都市生活の利便性を享受できる都市空間として、機能を高めていくことが重要です。駅周辺地域は、地域の特色を活かしたまちづくりを進めることで、区内外からの多くの人々でにぎわうまちを目指していくことが必要です。

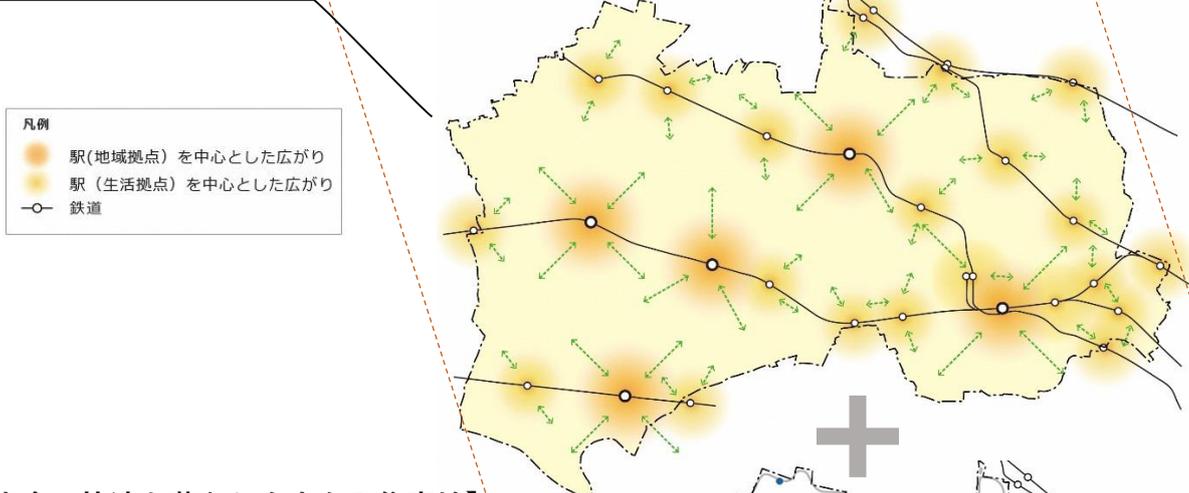
■ 安全・快適な暮らしを支える住宅地（生活空間）

学校や福祉施設などの公共・公益施設の有効活用を進めて、小学校の学区域程度を単位として、地域の小さな拠点や人々の居場所を配置することが重要です。身近な生活空間の中で、住民の主体的な活動が広がり、住民同士が気軽に交流し、お互いを支え合える良好なコミュニティが育まれるまちの実現を目指していくことが必要です。

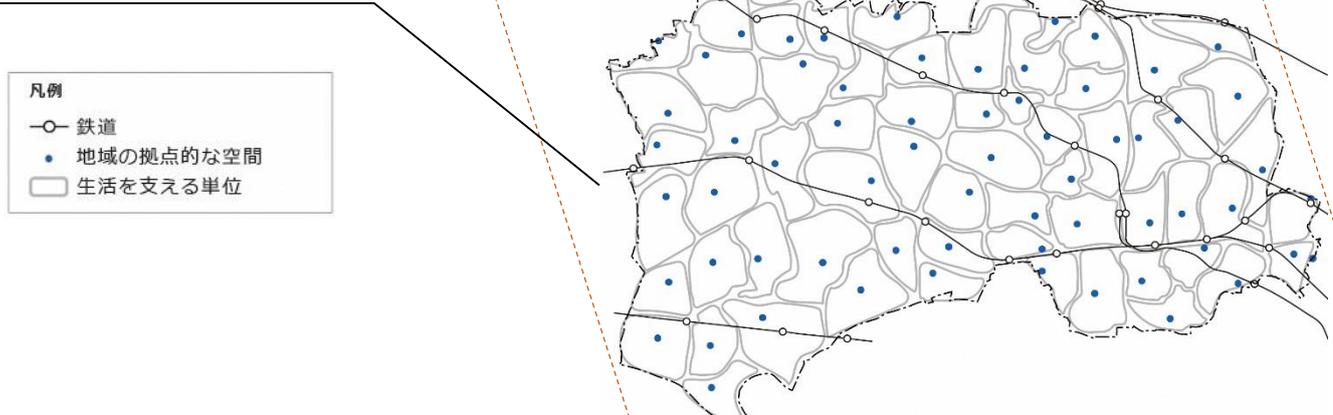
3) 都市構造のイメージ



【都市生活の利便性を高める拠点】



【安全・快適な暮らしを支える住宅地】



4) まちの将来像（目指す方向性）

練馬区は、遅れている都市インフラの整備が着実に進むことで、将来的に区民の日常生活を支える都市機能が飛躍的に向上していくことが見込まれます。さらに、練馬区の特徴を活かしたまちづくりに取り組むことにより、潜在力を花開かせて、豊かで美しく、活力のある生活都市へと発展する可能性があります。

生活都市としての今後の可能性に着目して、今後のまちづくりにおいて重要となる視点を踏まえて、概ね30年後の練馬区のまちの姿を4つのテーマで具体的に示します。

— まちづくりの視点 —

- あらゆる世代が生活利便性を享受できる
- みどり・農の魅力を最大限に活かす
- 都市インフラを新たな発想で活用する
- まちの防災性・安全性を高める

【テーマ①】

利便性と魅力にあふれた駅周辺と快適に暮らせる住宅地を備えた都市

- ・ 交通広場の整備により交通結節機能が強化され、バスやシェアサイクルなどの多様な交通モードへの乗り換えの利便性が向上し、鉄道駅を中心に円滑で快適な移動環境が実現しています。
- ・ 駅周辺には、個性あふれる店舗が立地し、特色ある商店街に区内外から多くの人々が集まっています。また、商店街は、買い物や飲食を楽しむだけでなく、地域のイベント等により人々が交流する場として親しまれ、にぎわいと活気にあふれています。
- ・ 新たなワークスタイルを支える機能（シェアオフィス、コワーキングスペース）が整備され、職住が近接したゆとりある暮らしや働き方へのニーズに対応した環境となっています。



多くの人々にぎわう駅前空間



快適に安心して買い物ができる商店街

- ・ 住宅地では、空き家などの活用により、住民同士が気軽に交流・相談できる地域の拠点的空間が整備され、地域の支え合いが広がっています。
- ・ 住宅地における分散型電源設備、再生可能エネルギー設備の導入や避難拠点となる学校への蓄電池の整備により、災害時における自立的なエネルギーの確保に向けた取組が進んでいます。

【テーマ②】

豊かなみどりを備えた幹線道路が人々の安全と健康を支える都市

- ・ 幹線道路の整備に併せて新たに植栽された街路樹が大きく成長し、幹線道路と一体となったみどりと水のネットワークを形成しています。
- ・ 不燃化された沿道建築物と大きく成長した街路樹が延焼遮断帯を形成し、後背にある木造住宅地域の防災性を高めています。



みどり豊かな幹線道路



人々が集い活動する道路空間

- ・ 子どもから高齢者まであらゆる世代が安全に通行できる歩行空間が整備され、交流する場として活用されています。
- ・ ジョギングやサイクリングなど健康増進のためのアクティビティを楽しむ空間としても利用され、人々の健康を支えています。

- ・ 幹線道路ネットワークが形成され、円滑な自動車交通が実現しています。
- ・ バスなどの公共交通は定時運行が可能となり、人々の快適な移動を支えています。
- ・ 自動車、自転車、歩行者の通行帯がそれぞれ分離できるところでは、道路の安全性がより向上しています。



多様な交通を支える道路



安全性が向上する生活道路

- ・ 区内を通過する車両は幹線道路の利用が中心となり、住宅地への車両流入が大幅に減少しています。
- ・ 歩行者や自転車が安全に通行できる地域住民のための生活道路が実現し、住民同士が集い交流する空間としても活用されています。

【テーマ③】

住宅と農地が共存するまちの中で農の魅力があふれる都市



武蔵野の面影が残る風景



農と共存する住宅地

- ・練馬区の北西部などでは、農地と母屋、それを取り巻く屋敷林など、武蔵野の面影が残る風景が保全されています。防災や景観、教育、交流など、都市農地が多面的な機能を発揮する中で、都市農業が営まれています。
- ・「果樹あるファーム」や体験農園など農を体験できる機会が充実し、マルシェや農園レストランでは新鮮な野菜やそれら使った料理が提供され、多くの人が農業を身近に感じ、農を通じたコミュニティが育まれています。
- ・多様な手法で農地を保全・創出する取組が進められ、東京に住みながら、日常的に農を楽しむ練馬区ならではのライフスタイルが実現しています。

【テーマ④】

豊かな自然の中で多様な活動を楽しめる場が広がる都市

- ・自然環境を活かした公園、スポーツを楽しめる公園、伝統芸能を楽しめる公園、レストランやオープンカフェ等を備える公園など、特色ある公園が整備されています。子どもからお年寄りまで、あらゆる世代が、散歩やジョギング、ウォーキング、芸術鑑賞などを楽しむ場として利用し、練馬の魅力を実感しています。
- ・大規模公園や憩いの森などの地域のみどりが、幹線道路と一体化したみどりと水のネットワークでつながり、区民は豊かな「みどりの恵み」を享受する暮らしを楽しんでいます。
- ・憩いの森や雑木林などの豊富なみどりから、生け垣などの身近にあるみどりまで、区民がみどりを守り、活かし、楽しむ生活が定着しています。



多様な活動を楽しめる公園



自然とふれあう憩いの森

第4章 実現に向けた取組の方向性

「目指すべき都市像」を実現するために、区民をはじめ多様な主体と協働しながら、着実にまちづくりを進めていくことが必要です。

まちの将来像の4つのテーマに沿って、実現に向けた取組の方向性として主なものを示します。今後、時代の変化に合わせて、取組を見直して新たな発想を加えて進化させていくことが必要です。

【テーマ①】

利便性と魅力にあふれた駅周辺と快適に暮らせる住宅地を備えた都市

駅周辺と住宅地のそれぞれの視点から、必要な機能や施設などを配置し、エリア相互間を有効に連携させることが重要です。

■ 都市計画・都市構造

- ・ユニバーサルデザインに配慮した利用しやすい駅前広場の整備やアクセス道路の整備などを進め、交通結節機能の向上を図る。
- ・高度利用による商業施設の誘致、公共サービス機能の集約化、サテライトオフィス等の立地を促進する。

■ 暮らし・ライフスタイル

- ・安全・快適に過ごし、買い物ができる商店街づくりを進める。
- ・地域の特色や個性を活かしたまちづくりを進める。
- ・生活圏内に区民の公的サービス等に関わる相談機能を充実する。
- ・空き家や公園等を活用し、人々が交流し、活動する場を整備する。

■ 環境・防災

- ・エネルギーの効率的利用システムなどを活用し、環境配慮型の拠点を形成する。
- ・災害時の避難場所に自立分散型エネルギーシステムを構築し、住宅地の安全性を高める。

【テーマ②】

豊かなみどりを備えた幹線道路が人々の安全と健康を支える都市

幹線道路の整備により、交通インフラ、グリーンインフラを形成し、防災機能を高めることが可能となります。道路が持つ機能を複合的に発揮できるよう取り組むことが重要です。

■ 都市計画・都市構造

- ・幹線道路のネットワーク形成を着実に進め、通過車両の流入を抑制することで、安全な生活道路を実現する。
- ・人や車、自転車等が安全・快適に移動できる道路を整備する。

■ 交通

- ・少子高齢化や技術革新等を視野に入れ、定時制が確保されたきめ細かな公共交通システムを構築する。
- ・多様な交通手段を想定し、道路空間（幅員）を整備する。

■ 環境・防災

- ・沿道建築物の屋上緑化や壁面緑化を進めることで環境負荷の低減に取り組む。
- ・幹線道路沿いの建築物の不燃化と街路樹の整備により延焼遮断帯を形成する。

■ みどり

- ・街路樹を備えた幹線道路を、みどりと水のネットワーク（グリーンインフラ）として整備する。

【テーマ③】

住宅と農地が共存するまちの中で農の魅力があふれる都市

計画的に農地を保全し、新たな農地の創出を進めるとともに、活用方法を含めて検討し、農の魅力をさらに高めていくことが重要です。合せて、都市にあるべきものとして農地の重要性を発信していく必要があります。

■ 都市計画・都市構造

- ・ 生産緑地制度を最大限に活かし、都市農地を保全する。
- ・ 宅地の開発などにおける農地の保全と新たな農地の創出を推進する。

■ 暮らし・ライフスタイル

- ・ 都市農地が持つ多面的な機能（防災、環境、景観、食、コミュニティ）を活かし、その重要性を発信する。
- ・ 農がもたらす「恵み」や「楽しみ」を区民が実感できる取組をさらに充実する。

【テーマ④】

豊かな自然の中で多様な活動を楽しめる場が広がる都市

豊かな自然環境を、地域の特性に応じて幅広く活用し、区民が活動する場、楽しむ場として、その機能や魅力を高めていくことが重要です。

■ 環境・防災

- ・ 防災活動の拠点として、一時避難や物資の備蓄などに対応できる公園を整備する。

■ みどり

- ・ 河川や公園などの緑地を、幹線道路の街路樹でつなぎ、みどりの骨格的な基盤（グリーンインフラ）として整備を進める。
- ・ 地域の特性に応じて、みどりの空間整備を推進する。
- ・ 河川の親水性を高めることで、水とふれあえる空間を形成する。
- ・ 生態系にも配慮して、みどりを保全する。
- ・ 民有地のみどりの保全と創出を、区民との協働により進める。

参考資料

- （仮称）都市のランドデザイン有識者委員会 委員名簿
- （仮称）都市のランドデザイン有識者委員会 開催概要
- （仮称）都市のランドデザイン有識者委員会設置要綱

(仮称) 都市のランドデザイン有識者委員会 委員名簿

(平成29年11月13日現在)

	氏名	現職等
学識経験者	今井 伸	田園調布学園大学 教授
	久保田 尚	埼玉大学大学院 教授
	小泉 秀樹	東京大学大学院 教授
	瀬田 史彦	東京大学大学院 准教授
	只腰 憲久	練馬区都市計画審議会 会長
	村木 美貴	千葉大学大学院 教授
	横田 樹広	東京都市大学 准教授
区 民	井口 薫	(株)井口機工製作所 代表取締役会長
	佐藤 公明	(株)あわ家惣兵衛 代表取締役
	山本 勝一	石神井太鼓保存会せんば太鼓 会長代行

(委員区分ごとに五十音順、敬称略)

(仮称) 都市のグランドデザイン有識者委員会 開催概要

回	開催日	主な検討内容
第1回	平成29年 4月19日 (水)	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 都市のグランドデザイン策定の考え方 ・ 有識者委員会の役割 ・ スケジュール ・ 有識者委員会の運営 ・ 練馬区の現状と課題
第2回	平成29年 5月29日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有識者委員プレゼンテーション① テーマ：30年後に想定される社会状況の変化 ・ 意見交換
第3回	平成29年 7月10日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有識者委員プレゼンテーション② テーマ：30年後に想定される社会状況の変化 ・ 意見交換 ・ 区民提案・意見募集の実施概要 (報告)
第4回	平成29年 8月28日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ プレゼンテーションの内容整理 ・ 練馬区が目指すべき30年後の都市像 ・ 将来的に求められる都市の役割・機能 ・ 都市のグランドデザイン (素案) の構成
第5回	平成29年 10月23日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民提案・意見募集の実施結果 (報告) ・ 理想とする将来のまちの姿 ・ 目指すべき都市像の表現内容 ・ 今後の進め方
第6回	平成29年 11月13日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 理想とする将来のまちの姿 ・ 有識者委員会報告書のまとめ

(仮称) 都市のランドデザイン有識者委員会設置要綱

平成29年4月5日

29練都第2号

(設置)

第1条 練馬区の将来のまちの姿を専門的見地から検討するため、(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、つぎに掲げる事項について検討し、その結果を区長に報告する。

- (1) 概ね30年後の練馬区の理想とするまちの姿
- (2) 前号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

(構成)

第3条 委員会は、区長が委嘱する委員をもって構成する。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から(仮称)都市のランドデザインを策定する日までとする。

(委員長および副委員長)

第5条 委員会には委員長を置き、委員の中から区長の指名によってこれを定める。

- 2 委員長は、委員会を主宰し、委員会を代表する。
- 3 委員会に副委員長を置き、委員の中から委員長の指名によってこれを定める。
- 4 副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるときまたは委員長が欠けたときはその職務を代理する。

(謝礼)

第6条 委員に謝礼を支払う。

- 2 謝礼の額は、別に定める。

(会議)

第7条 委員会の会議は、委員長が招集する。

- 2 委員長が必要と認めるときは、委員以外の者に委員会の会議への出席を求め、意見を聴くことができる。
- 3 委員会の会議は、原則として公開とする。ただし、区長の管理する情報の公表および提供ならびに附属機関等の会議の公開に関する事務取扱要綱(平成14年3月14日練総情発第150号)第13条第1項各号のいずれかに該当するときは、非公開とすることができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市整備部都市計画課が行う。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、都市整備部長が別に定める。

付 則

この要綱は、平成29年4月5日から施行する。