報告事項４
説明資料③

練馬区都市計画マスタープラン
変更原案

平成 27 年（2015 年）3月

練　馬　区

練馬区都市計画マスタープラン　目次

第 1 部　　全 体 構 想　Ⅰ

第１章　都市計画マスタープランの目的と位置づけ ---------- 1

1 都市計画マスタープランの目的と位置づけ ---------- 2

(1)都市計画マスタープランの目的----------2

(2)都市計画マスタープランの位置づけ----------2

2 改定の考え方 ---------- 4

(1)都市計画マスタープラン見直し（改定）の背景----------4

(2)改定の方針----------5

(3)目標年次----------5

(4)主要改定内容----------6

第２章　まちの現状と課題等 ---------- 9

1 モデルなき成熟社会を迎えて ---------- 10

(1)人口構造の変化----------12

(2)土地利用の変化----------14

(3)都市基盤等の整備状況----------16

2 まちづくりの課題 ---------- 19

(1)密集住宅市街地の改善、都市型水害対策----------20

(2)都市計画道路の整備促進、鉄道の整備推進----------21

(3)鉄道駅周辺の整備----------22

(4)みどりの保全と創出、都市農地の保全----------23

(5)自立分散型エネルギー社会の実現----------24

第３章　まちの将来像 ---------- 27

１ まちの将来像 ---------- 28

２ 将来の都市構造 ---------- 29

(1)都市の核と拠点 ----------29

(2)都市のネットワーク、みどりのネットワーク ----------31

３ 土地利用の方針 ---------- 33

(1)土地利用の方針 ----------33

(2)風致地区等 ----------37

第４章　重点的に進めるまちづくり ---------- 39

１ 新しい成熟都市をめざしたまちづくり ---------- 40

２ まちづくりの重点的な取組 ---------- 41

(1)災害に強い安全なまちづくり ----------41

(2)鉄道、道路などインフラの整備 ----------43

(3)地域生活を支える駅周辺のまちづくり ----------46

(4)みどりあふれるまちづくり ----------48

(5)環境に配慮したまちづくり ----------50

第５章　分野別まちづくりの方針 ----------53

分野別まちづくりの方針 ----------54

１ 安全・安心のまち ----------55

(1)防災・復興まちづくりの方針 ～お互いに助け合い、災害を防ぐまち～ ---------55

(2)防犯まちづくりの方針 ～安心して生活できるまち～ ----------60

２ 活動的でにぎわいのあるまち----------63

(1)交通の方針 ～活動的に行き来のできるまち～ ----------63

(2)産業・魅力あるまちづくりの方針 ～生き生きとしたにぎわいのあるまち～ -----68

３ みどりと水のまち ----------71

(1)みどりのまちづくりの方針 ～みどりや水との出会いがあるまち～ ----------71

(2)農のあるまちづくりの方針 ～農とともにあるまち～ ----------74

４ 環境と共生するまち ----------79

(1)景観まちづくりの方針 ～周辺と調和のとれたまち～ ----------79

(2)環境に配慮したまちづくりの方針 ～自立分散型エネルギー社会のまち～ -------83

５ ともに住むまち ----------87

(1)住まいづくりの方針 ～ともに住むやさしいまち～ ----------87

(2)地域で連携するまちづくりの方針 ～交流を育むまち～ ----------90

第 2 部　地 域 別 指 針

□ 地域別指針について ---------- 1
(1)地域別指針の位置づけと役割 ----------1
(2)地域別指針における地域区分の考え方 ----------1
(3)地域区分図 ----------2
□ 第１地域----------3
□ 第２地域----------17
□ 第３地域----------31
□ 第４地域----------45
□ 第５地域----------59
□ 第６地域----------73
□ 第７地域----------89

※各地域の内容は以下のとおり

１　地域の現状と特性

(1)地域の現状

(2)地域の特性

２　地域のまちづくりの方向性

(1)まちの将来像

(2)土地利用の方針

(3)まちづくりの指針

(4)地区まちづくりの推進

第 3 部　全 体 構 想 II

第６章　都市計画マスタープランの実現に向けて ---------- 1

１ まちづくりの基本的な進め方---------- 2

(1)まちづくりの進め方 ----------2

(2)まちづくりの普及および啓発 ----------4

２ 都市計画マスタープランの実現に向けて ---------- 6

(1)まちづくりの推進体制 ----------6

(2)都市計画マスタープランの評価と見直し ----------7

凡例：記載のない限り、基準日は平成 ２６年 ４ 月 １ 日とし、資料の出典については、各表等に書き入れた。

第１部

全体構想Ⅰ

第１章
都市計画マスタープランの目的と位置づけ

１ 都市計画マスタープランの目的と位置づけ

（１）都市計画マスタープランの目的

練馬区の目標とするまちづくりの将来像をわかりやすく示します。併せて、その将来像を実現するための考え方等を明確にすることを目的とします。

（２）都市計画マスタープランの位置づけ

区では、今後の区政運営の方向性を明らかにし、現状を踏まえつつ将来を見据えた戦略を提示するため、平成27年３月に「みどりの風吹くまちビジョン～新しい成熟都市・練馬をめざして」（以下「ビジョン」という。）を策定しました。

都市計画マスタープランは、そのビジョンを受け、まちづくり分野の計画として、まちづくりの将来像や目標を示すとともに、個別の都市計画の方針を示します。また、都市計画マスタープランは、区をはじめとする行政が進める都市計画についての基本的方針でもあります。同時に、住民等（住民、民間事業者等、ＮＰＯ、各種の団体など）が主体となって行うまちづくりの指針という性格を併せもっています。

さらに、長期的な視点にたって、まちの将来像や土地利用、都市施設などの整備の方針を明らかにする、まちづくりのガイドラインとしての役割も担います。練馬区都市計画マスタープランで示す「まちづくりの方針」は、個別の都市計画や地域のまちづくりなどにより実現化を図ります。

練馬区都市計画マスタープランは、全体構想と地域別指針からなります。

全 体 構 想

練馬区全体のまちづくりの方針

まちづくりの基本理念や将来像、都市構造、土地利用の方針、分野別まちづくりの方針等の考え方を提示する。

地 域 別 指 針

７地域のまちづくりの指針を提示

※鉄道駅を中心としたサービス圏域を基本に区分

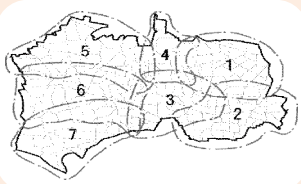
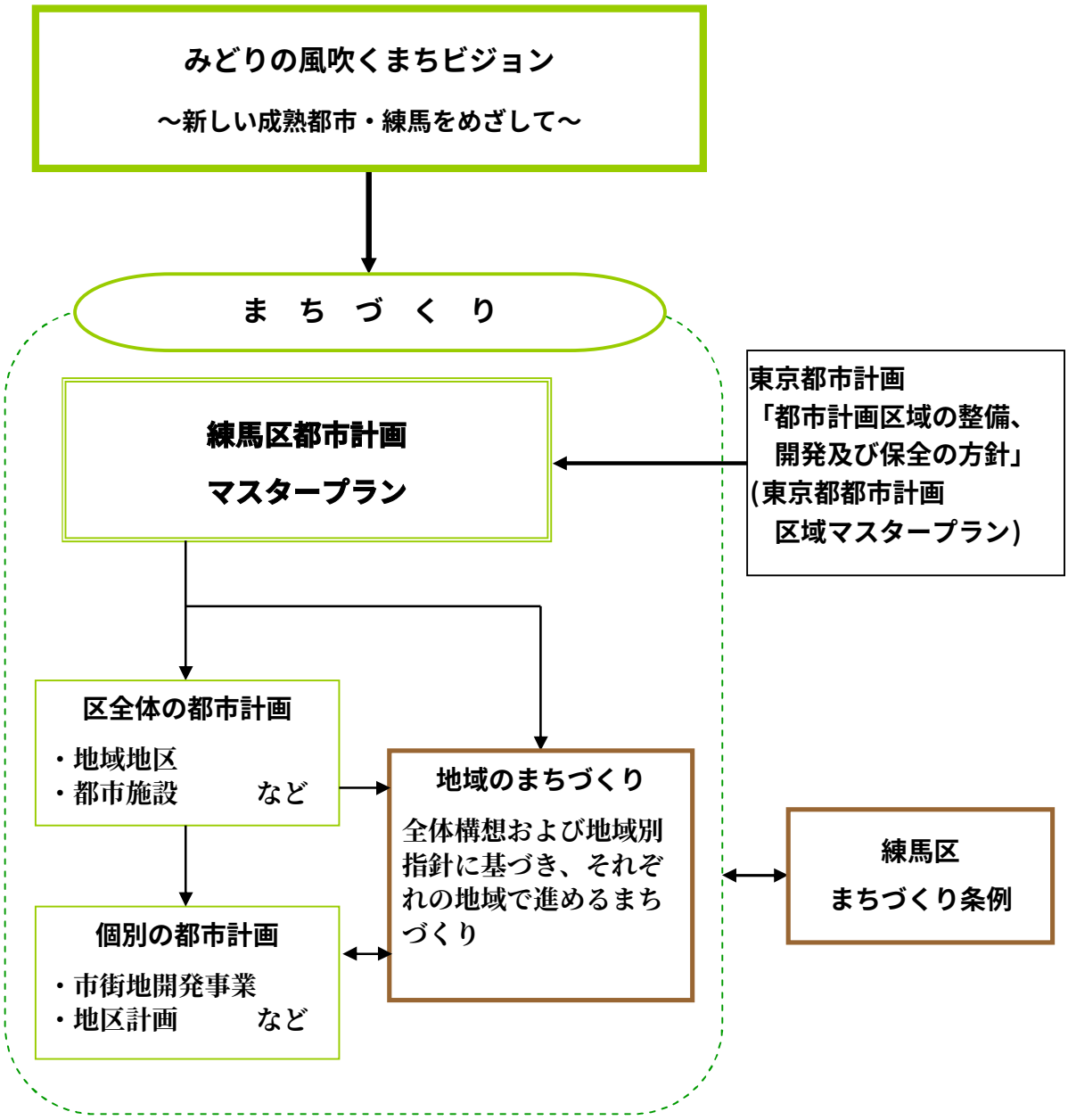


図-都市計画マスタープランの位置づけ



都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)第 18 条の２
（市町村の都市計画に関する基本的な方針）
第 18 条の２ 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。
２ 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
３ 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
４ 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

２ 改定の考え方

（１）都市計画マスタープラン見直し（改定）の背景

都市計画マスタープランの策定後10年以上経過し、区のまちづくりは大きく進展しました。その間、社会構造の変化、区民の価値観の多様化により、まちづくりの課題も大きく変化しました。また、まちづくりにおける地球環境問題への配慮の必要性、災害に対する安全性確保の重要性等が改めて認識されています。こうした課題を解決するためには、基礎的自治体として、区は自らの責任をこれまで以上に果たしていかなければなりません。

そこで、区ではビジョンを策定し、これまでとは異なるモデルなき未知の時代に向けて、練馬区がさらに成熟した住宅都市として発展する方向性を示しました。練馬区都市計画マスタープランも、まちづくり分野の計画として、今後のまちの将来像を明確にし、区のまちづくりの方向性を示します。

改定にあたっては、関連する状況の変化を踏まえつつ、改定の方針に基づき、内容や構成の変更を行います。

主な改定の背景	
社会経済情勢の変化	・人口の減少、超高齢社会の進展 ・東日本大震災を契機とする安全・安心へのニーズの高まり ・環境へ配慮したまちづくりの重要性
関連する法律等の制定・改正	・景観法の制定や都市緑地法の改正 ・住生活基本法の制定 ・都市計画法の改正 ・地方分権→自治体への権限委譲
モデルなき成熟社会を迎えたまちづくり	・人口構造の変化 →少子、高齢社会に対応したまちづくりの必要性 ・土地利用の状況 →住宅用地は増加、今後も「住宅都市」として発展 ・モデルなき未知の時代に向けてのまちづくり →都心に近い利便性とみどり豊かな環境、多彩な資源を活かした、新しい成熟都市をめざしたまちづくりの必要性

（２）改定の方針

改定にあたっては、基本的な考え方を踏まえ、まちづくりの進捗状況や課題の変化に合わせた修正を行います。全体構想と地域別指針（二分冊）の内容を精査、全体の構成を整理します。さらに、練馬区まちづくり条例（平成17年12月練馬区条例第95号。以下「まちづくり条例」という。）の規定に基づく区民意見の聴取の他、区民意見交換会等の実施、練馬まちづくりセンターとの連携による多様な方法で、区民意見の反映を実施します。

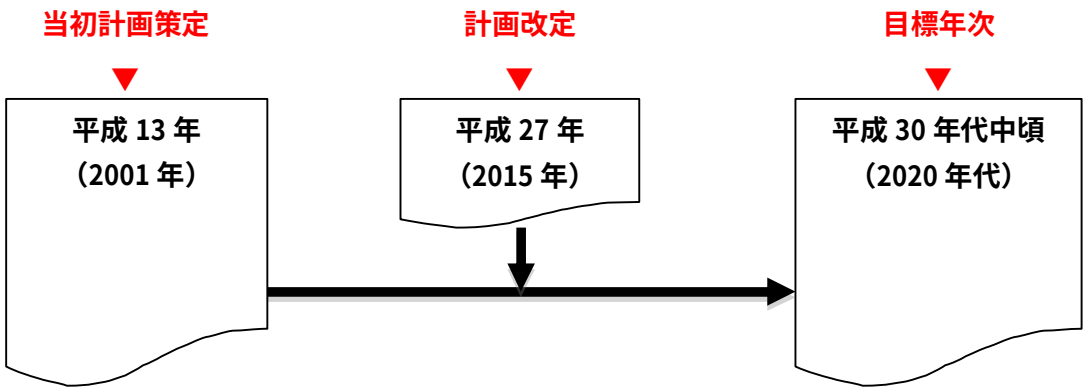
社会経済情勢の変化等に対応する

基本的な内容を踏まえ、わかりやすくする

多様な方法で区民の意見を反映する

（３）目標年次

平成30年代中頃（2020年代）を展望し、計画期間は概ね20年とします。（今回は中間の見直しのため、目標年次は踏襲します。）



（４）主要改定内容

前　都市計画マスタープラン

全体構想

第１章
都市計画マスタープランの目的と性格

第２章
まちの現状と課題等

第３章
まちの将来像と都市構造

第４章
めざすまちとまちづくりの方針

第５章 地域別指針

第６章 地区別まちづくり

第７章
都市計画マスタープランの実現のために

第８章
都市計画マスタープランの評価と見直し

地域別指針

第１地域
第２地域
第３地域
第４地域
第５地域
第６地域
第７地域

改定

改定　都市計画マスタープラン

全体構想Ⅰ

第１章
都市計画マスタープランの目的と位置づけ

第２章
まちの現状と課題等

第３章
まちの将来像

第４章
重点的に進めるまちづくり

第５章
分野別まちづくりの方針
1　安全・安心のまち
2　活動的でにぎわいのあるまち
3　みどりと水のまち
4　環境と共生するまち
5　ともに住むまち

地域別指針

第１地域
第２地域
第３地域
第４地域
第５地域
第６地域
第７地域

全体構想Ⅱ

第６章
都市計画マスタープランの実現に向けて
1　まちづくりの基本的な進め方
2　都市計画マスタープランの実現に向けて

◇全体構想　第１章～第３章は、構成を整理しました。
第４章は、ビジョンの戦略計画を受けて、重点事業をまとめました
第５章は、新たに分野別まちづくりの方針としました。
第６章に、前都市計画マスタープランの第６章～第８章をまとめました。

◇地域別指針　前都市計画マスタープラン第５章の内容を統合し、新たにまとめました。

※まちづくりカルテ　区民意見交換会等で区民の皆さまが現状や課題を整理した内容を「まちづくりカルテ」として、まとめる予定です。

第２章
まちの現状と課題等

１ モデルなき成熟社会を迎えて

練馬区は、農地、屋敷林等の緑が広がり、石神井川、白子川などの河川があり、水と緑が豊かな美しい武蔵野の風景が随所にみられる地域でした。その後、昭和30年代以降の高度成長期の急速な市街化を経て、様々な都市化の経過をたどりました。その間、急激な都市化に対応するため、都市基盤の充実、土地利用の適正な規制や誘導を実施しました。また、基幹的な都市基盤の整備に加え、景観（都市デザイン）への配慮、地域の特性を活かしたまちづくり等を実施してきました。

しかし、現在、私たちは、モデルなき新しい未知の時代に直面しています。平成27年策定のビジョンでは、これからの社会をこれまでとは異なる「新しい成熟社会」と位置づけています。

将来の社会環境は、従来とは異なる局面を迎えることが想定されます。まちづくりの面でも、鉄道や道路などの整備を始め、多様化する行政需要が見込まれます。練馬区は、区民に最も身近な基礎的自治体として、安全で快適な都市基盤整備などの責任を果たす必要があります。

これからの社会では、持続可能な都市環境の形成が一層求められます。一方、練馬区は、みどりに恵まれた環境と都心に近い利便性が両立し、さらに多彩な地域資源に恵まれています。そうした環境を活かし、みどり豊かで快適な魅力ある都市空間の形成を進める必要があります。

また、従来まちづくりの担い手は、主に行政や専門家でした。しかし、これからの時代は誰も経験したことのない新たな時代です。そのため、まちづくりの実現にあたっては、これまで以上に、まちの構成員である区民や企業、地域団体、ＮＰＯおよび行政など多様な主体が関わる必要があります。

□　人口減少や高齢化の進展

前都市計画マスタープラン策定時は、平成22年以降に人口減少が始まり、平成27年の人口は約671,000人と予測しましたが、実際には平成27年現在の練馬区の人口は、714,656人となっています。

人口のピークは、最新のビジョンの将来人口推計に基づくと、都市計画マスタープランの計画期間内である平成33年（2021年）であり、以降人口が減少していくと予測されています。また、現在21.3パーセントの高齢者比率は、増加予想となっています。

□　これからのまちづくり

これまで、都市計画道路を始め都市基盤の整備を進めてきましたが、区内の他の地域に比べると交通の不便な地域が、現在も存在しています。このため、引き続き交通網をはじめとする都市基盤の整備が課題です。また、これまで蓄積されてきた都市基盤は、日常生活を支えるとともに産業活動の基盤となってきました。しかし、これらのストックは、今後経年劣化が進むことから、維持保全および更新費用が増大します。

高度成長期とは異なり、高齢化や社会経済状況から今後の財政状況も厳しくなることが想定されます。しかし、住宅都市としての性格上、暮らしを支える基盤づくりは、必要不可欠です。また、これからの社会は、人口規模や構成を見据え、効率的な都市基盤の整備、さらには既存資源の維持や活用、計画的な更新も重要であり、今の時点から検討する必要があります。

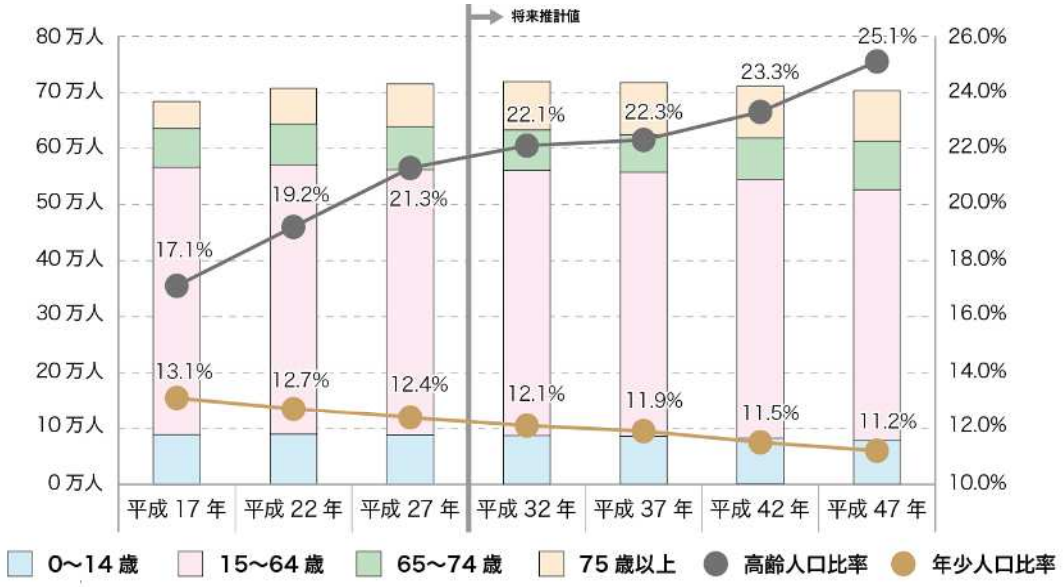
さらに近年、高齢化の進展や社会状況による住宅や住宅地の需要の変化により、市街地においても空き家や未利用地が発生するようになりました。また、誰もが快適に移動でき、暮らせる都市にするためには、バリアフリーやユニバーサルデザインへの配慮も高齢社会の進展とともに、重要となってきます。将来の人口構成の比率を踏まえた土地利用や都市基盤整備を行う必要があります。

（１）人口構造の変化

ア　人口の動向

日本の総人口は、厚生労働省の人口動態調査によれば、平成17年（2005年）に減少に転じています。一方、練馬区の総人口は当面増加しますが、平成30年前半から人口減少が始まります。目標年次である平成30年代中頃の総人口は、約71～72万人と予測します。

今後は高齢化が著しく進行し、総人口および年少人口の減少と、高齢人口の増加が同時に進むことが見込まれます。なお、近年の傾向では世帯数は増加するものの、世帯人員は平成12年の2.3人から平成22年には2.1人に減少しています。



（単位：人）

	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年
総数	684,365	706,449	714,656	718,970	717,215	710,489	702,275
0～14歳	89,352	89,575	88,479	86,965	85,165	81,753	78,534
15～64歳	477,711	480,899	473,733	473,385	471,915	463,150	447,567
65～74歳	69,478	73,042	76,330	72,480	67,147	73,392	86,416
75歳以上	47,824	62,933	76,114	86,140	92,988	92,194	89,758

（ビジョン≪白書編≫をもとに作成）

イ　世帯数の推移

平成12年から平成22年にかけて増加した52,199世帯の内訳をみると、単独世帯が36,968世帯となっており、単独世帯の増加が著しくなっています。また、高齢単身世帯数も10,430世帯増加しています。

図-単独世帯数の推移（一般世帯数）

世帯種別	平成12年		平成17年		平成22年	
	練馬区	東京都	練馬区	東京都	練馬区	東京都
一般世帯総数	283,753	5,371,057	278,380	5,747,460	335,952	6,382,049
単独世帯数	105,843	2,194,342	98,493	2,444,145	142,811	2,922,488
（%）	37.3%	40.9%	35.4%	42.5%	42.5%	45.8%
高齢単身世帯数	19,263	388,396	28,418	498,443	29,693	622,326
（%）	6.8%	7.2%	10.2%	8.7%	8.8%	9.8%

（資料：国勢調査）

ウ　昼夜間人口

昼夜間人口の比率は、平成 22 年現在 82.1 パーセントで、23 区で最も低く、東京都の 118.4 パーセント、区部の 130.9 パーセントを下回っています。

昼夜間人口比率から、練馬区が住宅都市であることがわかります。

昼夜人口比率（都・区比較）

（%）

No.	自治体	昼夜間人口比率
－	東京都	118.4
－	区部	130.9
1	千代田区	1,738.8
2	中央区	493.6
3	港区	432.0
4	渋谷区	254.6
5	新宿区	229.9
6	台東区	167.5
7	文京区	167.2
8	豊島区	148.6
9	品川区	144.3
10	江東区	119.1
11	墨田区	112.8
12	目黒区	109.3
13	大田区	98.7
14	北区	95.8
15	荒川区	94.3
16	世田谷区	92.7
17	板橋区	92.1
18	中野区	91.9
19	足立区	89.1
20	杉並区	87.4
21	葛飾区	85.0
22	江戸川	84.1
23	練馬区	82.1

（出典：平成22年　国勢調査）

人口密度（都・区比較）

（人/平方km）

No.	自治体	人口密度
－	東京都	5,999.4
－	区部	14,368.7
1	豊島区	20,673.3
2	荒川区	20,240.9
3	中野区	19,965.1
4	台東区	18,389.7
5	墨田区	18,328.6
6	目黒区	18,014.4
7	文京区	17,794.6
8	新宿区	17,617.8
9	板橋区	16,704.2
10	北区	16,179.3
11	品川区	16,134.9
12	杉並区	15,873.6
13	世田谷区	14,820.1
14	練馬区	14,727.2
15	渋谷区	14,034.5
16	江戸川区	13,544.4
17	葛飾区	12,835.0
18	中央区	12,635.4
19	足立区	12,577.9
20	江東区	12,009.8
21	大田区	11,531.5
22	港区	11,383.4
23	千代田区	4,491.8

（出典：平成25年　住民基本台帳）

エ　人口密度

平成25年現在の人口密度は、14,727／㎢となっています。概ね23区の平均値と同じ数値です。

（２）土地利用の変化

ア　土地利用の状況

区全体の土地利用状況は、以下の様になっています。

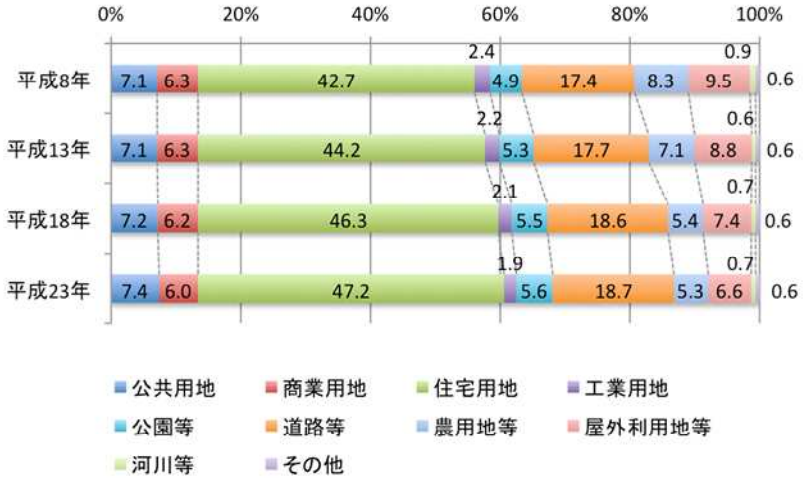
区全体4,819.9haの約60パーセントが宅地です。宅地面積のうち住宅用地の比率が一番高く、また、増加傾向にあり、練馬区は住宅都市としての性格が強いことが分かります。

区全体	宅地	土地利用区分別面積				非宅地	土地利用区分別面積			
		公共用地	商業用地	住宅用地	工業用地		公園等（※1）	道路等（※2）	農用地等（※3）	その他（※4）
4,819.9 ha	3,014.8 ha	355.8 ha	289.7 ha	2,275.3 ha	94.0 ha	1,805.1 ha	268.7 ha	903.3 ha	253.5 ha	379.6 ha
	62.5%	7.4%	6.0%	47.2%	1.9%	37.5%	5.6%	18.7%	5.3%	7.9%

練馬区の土地利用（平成26年(2014)3月）より

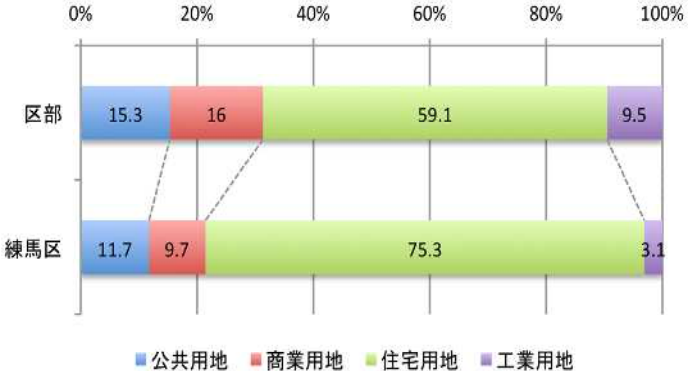
※１　公園緑地、運動場、野球場など
※２　公道、私道、通路、鉄道等など
※３　農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など
※４　その他　屋外利用地（屋外駐車場など）、未利用地、水面・河川・水路、森林、原野など

図‐練馬区の土地利用の内訳推移



（資料：練馬区の土地利用 平成 26 年３月）

宅地の内訳をみると、住宅用地が70パーセントを超え、東京都23区の状況と比較しても、宅地における住宅用地の占める割合が多くなっています。



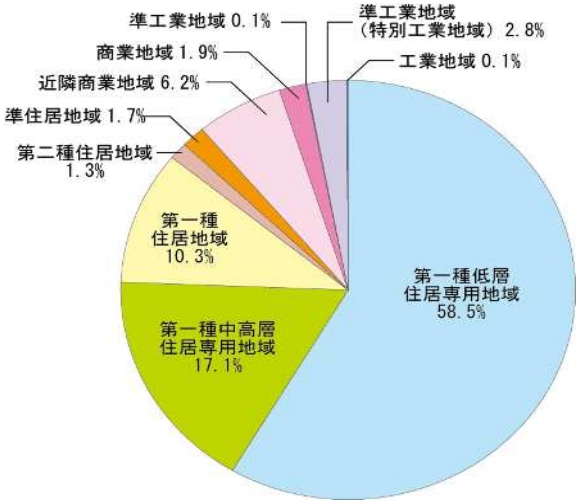
（資料：東京の土地利用 平成 23 年東京都区部）

イ　用途地域の指定状況

用途地域が指定されている区域の約90パーセントが住居系の用途地域となっています。中でも、第１種低層住居専用地域が全体の約60パーセントを占めています。

こうした状況からも、「住宅都市」としての特性が高いことが分かります。

図-用途地域等の指定状況



練馬区の土地利用（平成26年(2014)3月）より

ウ　宅地利用の状況

区内では、みどり豊かな低層住宅中心の生活空間に加え、駅周辺の交通拠点の機能拡充による生活利便性の向上を活かした都市型居住も進みました。そのため、多様なライフスタイルや働き方に合わせ、居住環境の選択肢が多様化しています。

しかし、今後は住宅の更新時期を迎え、戸建て住宅の建替えをはじめ、マンションの改修、更新などが増加することも想定されます。また、少子高齢化の進行と本格的な人口減少等の社会構造の変化による、住宅や住宅地の需要の変化も見据える必要があります。

多様化する区民のニーズに応えつつ、良好な住宅都市としてさらに発展していくため、地域特性に応じた、居住空間、生活空間の向上が求められています。

（３）都市基盤等の整備状況

練馬区では、都市計画マスタープラン全体構想を平成13年３月に、地域別指針を平成15年６月に策定しました。以下に、概ね10年間のまちづくりの主な実施状況を示します。

都市計画道路等都市基盤の整備は、いまだ不十分なため移動の円滑化や都市環境創出のための取組が必要です。

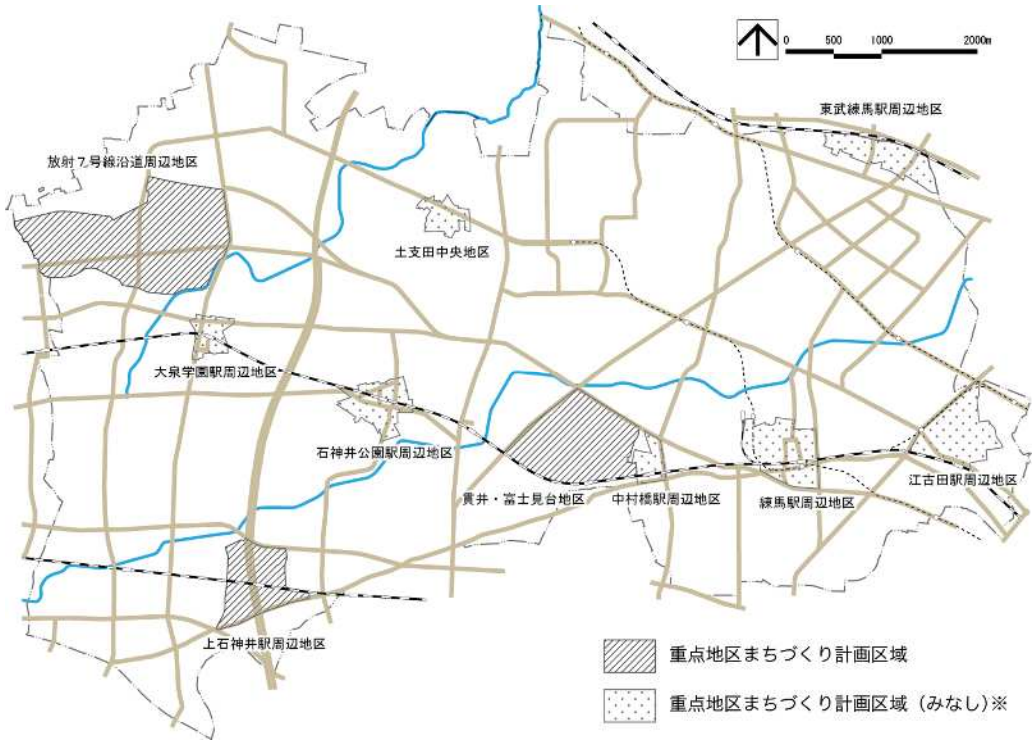
ア　土地利用に関連する状況

各種の計画およびまちづくり条例の策定等により、土地利用に関する規制および誘導を行っています。地域のまちづくりについては、地区計画の決定等を行いました。また、土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備方針を定めました。今後も適切な土地利用を進めます。

項目	平成 14 年度末	平成 25 年度末
地　区　計　画	16 地区	30 地区
重点地区まちづくり計画	なし	10 地区＊
建築物の高さの最高限度（高度地区）	なし	指定
敷地面積の最低限度	なし	指定
まちづくり条例	なし	施行
土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備方針	なし	制定

＊まちづくり条例施行に伴う経過措置によるみなし計画含む。

重点地区まちづくり計画



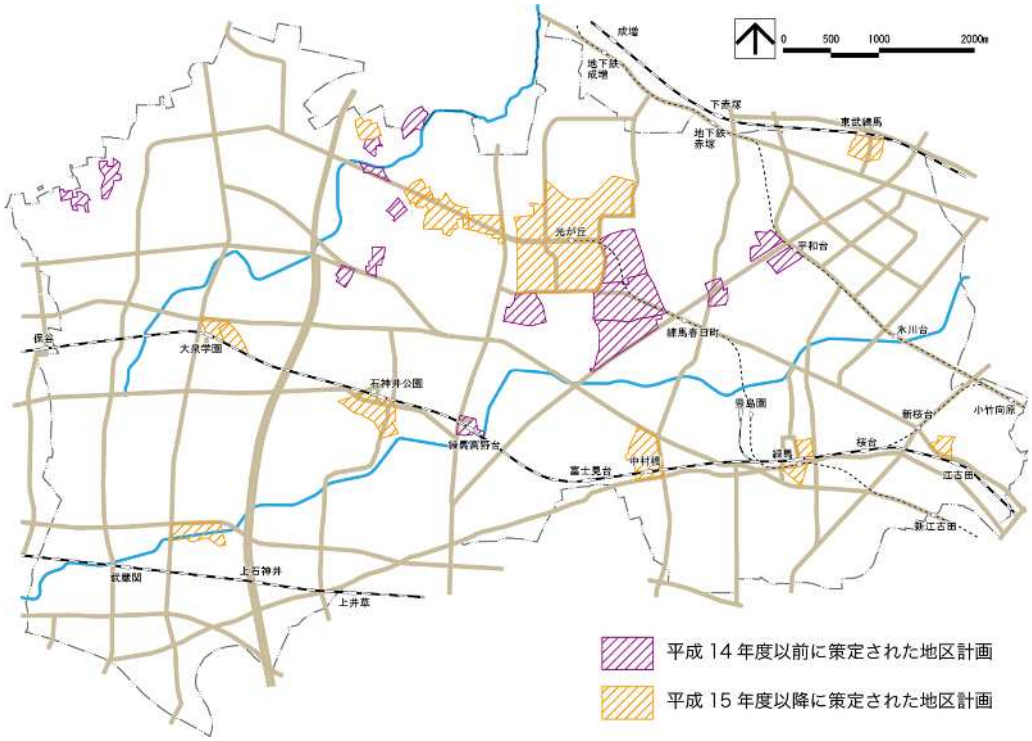
イ　拠点の整備状況

区民生活を支える鉄道駅周辺の練馬駅周辺地区（練馬の中心核）・石神井公園駅周辺地区・大泉学園駅周辺地区・光が丘地区（地域拠点）において、市街地再開発事業の実施や地区計画の策定を進めました。今後も都市基盤の整備を進めます。

項目	平成 14 年度末	平成 25 年度末
市街地再開発事業	２地区完了 ・練馬春日町駅西地区 ・石神井公園駅北口地区 １地区事業中 ・大泉学園駅前地区	３地区完了 ・練馬春日町駅西地区 ・石神井公園駅北口地区 ・大泉学園駅前地区 １地区計画決定 ・大泉学園駅北口地区
地区計画 ･中心核 ・練馬駅周辺地区 ･地域拠点 ・石神井公園駅周辺地区 ・大泉学園駅周辺地区・ ・光が丘地区	なし	６地区計画決定 ･中心核 ・練馬駅南口地区 ・練馬駅北口地区 ･地域拠点 ・大泉学園駅北口地区 ・光が丘地区 ・大泉学園駅北口東地区 ・石神井公園駅南地区

※中心核・拠点については、第３章　将来の都市構造　参照

地区計画策定状況



ウ　交通体系の整備の状況

道路は都市に必要不可欠な基本的な都市基盤です。現道路網の交通機能の円滑化や防災機能の向上などに留意し、引き続き必要性の高い路線から順次、整備を進めます。

鉄道については、西武池袋線の連続立体交差事業を行っています。今後、引き続き西武新宿線等の連続立体化や、都営地下鉄大江戸線の延伸およびエイトライナーの実現に向けた取組を進めます。

項目	平成 14 年度末	平成 25 年度末
都市計画道路の整備率	完了　46.3㎞(42.8%) 事業中　7.3㎞（6.7%) 未完了 54.7㎞(50.5%)	完了　54.0㎞(49.9%) 事業中 10.7㎞（9.9%) 未完了 43.6㎞(40.2%)
西武池袋線練馬高野台駅～大泉学園駅間の連続立体交差化	計画中	練馬高野台駅～ 石神井公園駅付近(Ⅰ期区間)の高架切換完了
コミュニティバス （みどりバス）	２ルート	６ルート

エ　みどりと水の整備および保全の状況

公園、樹林地をみどりの拠点とし、幹線道路沿いの街路樹、河川沿いの樹木をみどりの軸として、ネットワーク化を図り、練馬らしいみどりの保全と創出を進めます。

項目	平成 14 年度末	平成 25 年度末
公園総数	公園 173 か所 緑地 172 か所 児童遊園 207 か所 （総面積 783,933.64 ㎡）	公園 201 か所 緑地 229 か所 児童遊園 217 か所 （総面積 983,825.59 ㎡）
大規模公園＊	12 か所 （総面積 296,602.6 ㎡）	17 か所 （総面積 430,392.54 ㎡）
区民一人当たり公園面積	2.68 ㎡／人	2.88 ㎡／人
特別緑地保全地区	なし	１ヵ所（早宮けやき）
生け垣化推進(助成制度)	延長 643m 総延長 14,657m	延長 218m 総延長 19,172m
河川改修（石神井川）	6.9㎞	8.5㎞
河川改修（白子川）	0.5㎞	1.7㎞

＊大規模公園：地区公園、近隣公園および概ね 1.0ha をこえる都市公園

２ まちづくりの課題

土地利用の誘導、都市計画道路や公園の整備、市街地再開発事業など都市基盤整備を進めましたが、引き続き取り組む必要がある課題があります。

そこで、中・長期視点に立ち、以下を練馬区のまちづくりの課題として捉えます。

（１）密集住宅市街地の改善、都市型水害対策
震災に備えた密集住宅市街地の改善、
建築物の耐震化、無電柱化、都市型豪雨等の水害対策　など

（２）都市計画道路の整備促進、鉄道の整備推進
遅れている南北方向や西部地域都市計画道路の整備促進、
西武新宿線の立体化、地下鉄大江戸線の延伸
まちのバリアフリー化の推進　など

（３）鉄道駅周辺の整備
交通広場など駅前空間の整備、商業環境の向上
日常生活を支える拠点づくり　など

（４）みどりの保全と創出、都市農地の保全
公園や緑地などまちのみどりの保全と創出
都市農地や屋敷林など区の特徴であるみどりの保全と創出　など

（５）自立分散型エネルギー社会の実現
将来を見据えたエネルギーセキュリティの確保、自立分散型エネルギー
温室効果ガス削減、ヒートアイランド現象対策、循環型のまちづくり　など

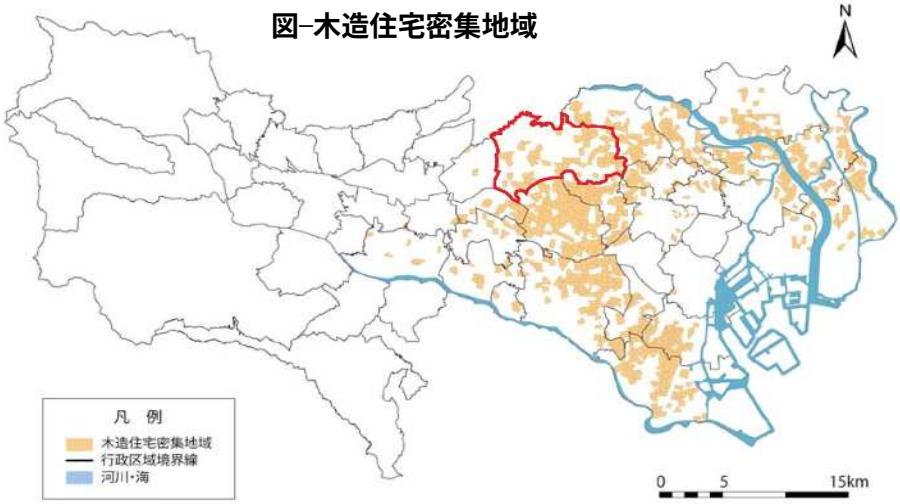
（１）密集住宅市街地の改善、都市型水害対策

首都直下地震の発生が危惧される中、区内にも木造住宅が密集し、緊急車両の通行が困難な地域や災害発生時に延焼の可能性が高い危険な地域があります。このような地域について、練馬地区は密集住宅市街地整備促進事業を終え、江古田北部、北町、貫井・富士見台の３地区では、密集住宅市街地整備促進事業を実施しています。また、区立施設は計画的に耐震化していますが、民間建築物の耐震化は７～８割程度にとどまっています。災害時の電柱倒壊の危険を減らすために、道路の整備の機会をとらえた無電中化も求められています。

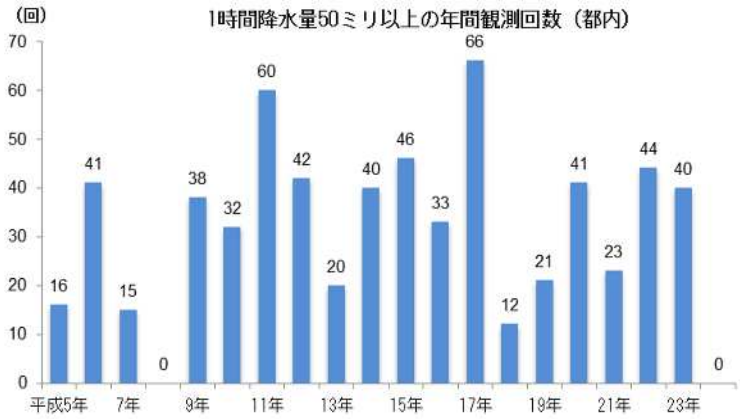
さらに、近年、従来の雨水処理能力を超えた集中豪雨が頻発し、浸水被害が発生しています。浸水被害軽減のために、東京都は１時間あたり50ミリの降雨に対応する河川改修や下水道の貯留管設置といった治水施設の整備を進め、区は雨水流出抑制対策を実施しています。

このため、建築物の耐震化や不燃化等の対策、都市型豪雨対策が引き続き必要です。

図−木造住宅密集地域



（出典：「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」実施方針　平成 24 年１月）
※プロジェクトの対象地域は、「防災都市づくり推進計画（平成 22 年１月）」で定めている整備地域等を要件としている。



（資料：平成５～17 年「東京都豪雨対策基本方針」（平成 19 年８月）
平成 18～24 年　東京都建設局「過去の水害記録」災害別雨量記録表）

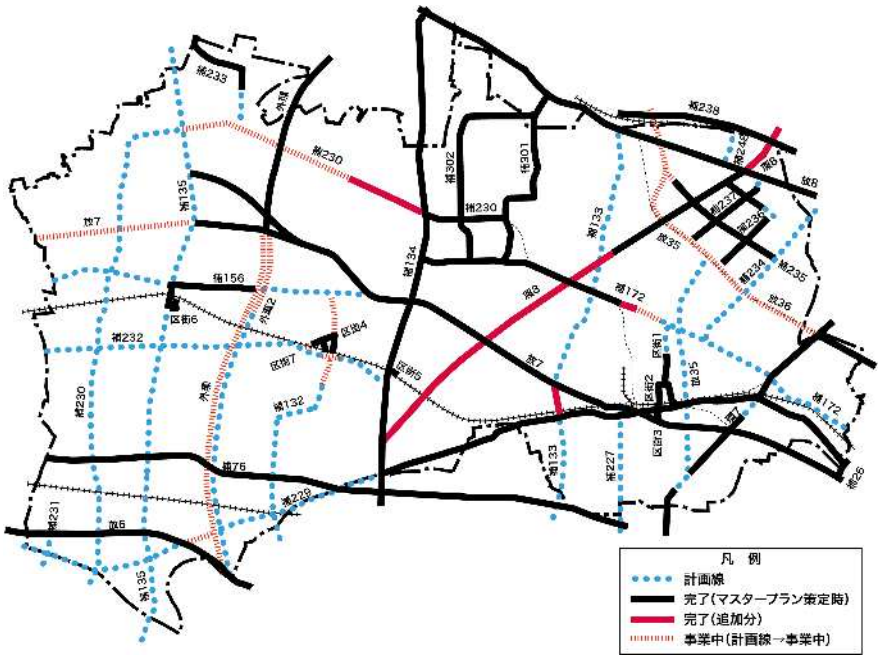
（２）都市計画道路の整備促進、鉄道の整備推進

鉄道ネットワークの発達により、都心や副都心などへのアクセスが容易になりました。その一方、区北西部には、最寄りの駅まで１キロメートル以上離れ、都心などへアクセスするには交通の不便な鉄道空白地域があります。

また、区内の都市計画道路の整備率は約49.9%であり、23 区平均の約63.8%を下回っています。特に西部地域の整備率は約29.0%と低くなっています。また、南北方向の道路整備の遅れが目立っています。このため、主要道路での渋滞や生活道路への車両等の流入が続いています。さらに、道路と鉄道が平面交差する踏切（区内に33カ所）には、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性など、多種多様な問題が発生しています。都営地下鉄大江戸線延伸による区内北西部の鉄道空白地域の解消、西武新宿線の立体化による踏切の除却など鉄道事業に関連する整備が課題です。

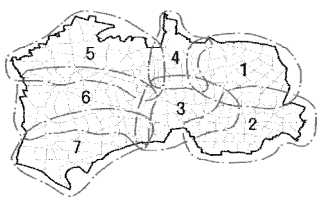
さらに高齢者を始め、誰もが安全に安心して移動できる都市空間を形成するためのバリアフリー対策や交通対策も重要です。

図–都市計画道路の状況



平成 24 年度実施　都市計画マスタープラン区民アンケート結果

鉄道の本数や路線の便利さ等については、区の西部、特に第５地域・第７地域で満足度が低くなっています。



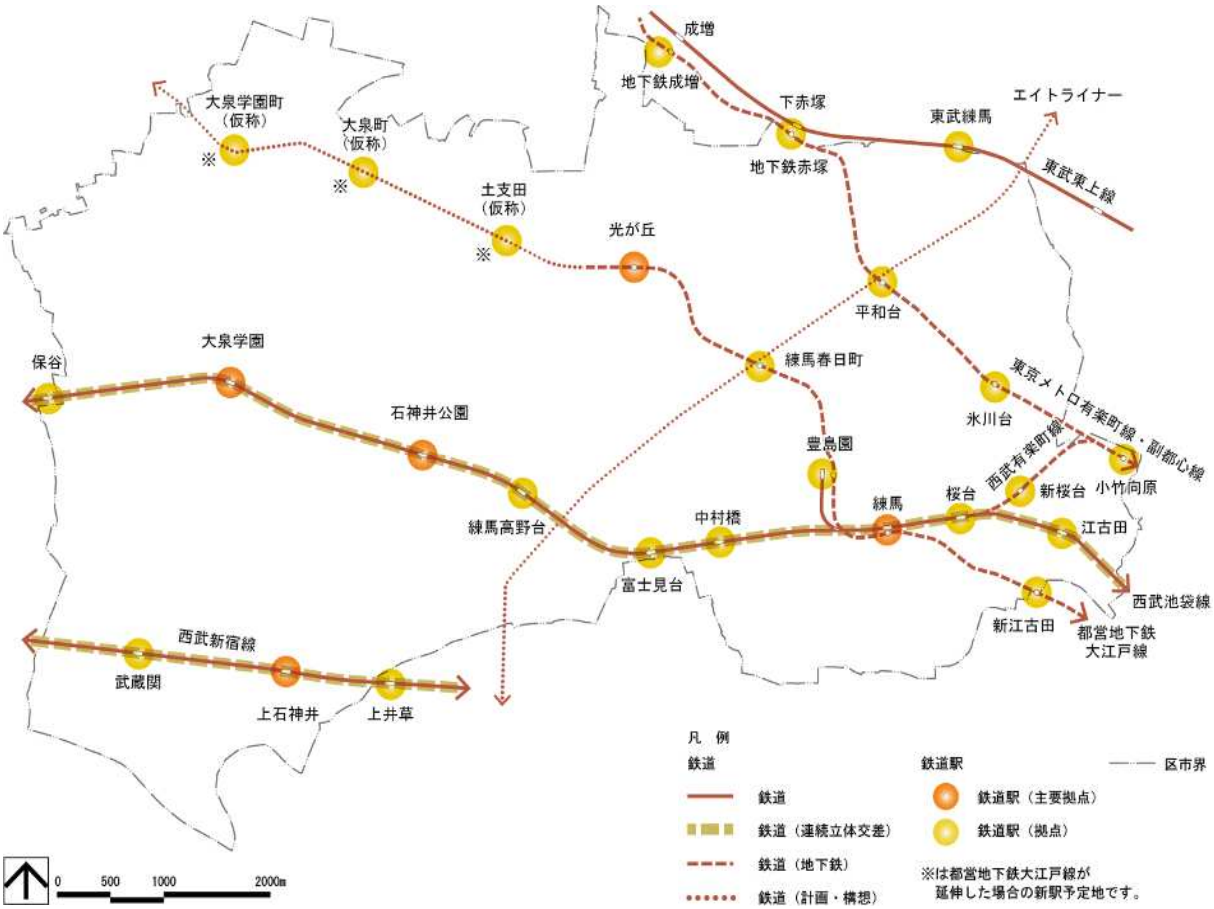
（３）鉄道駅周辺の整備

練馬区は、70万人以上の区民が生活し、にぎわいのある駅前や商店街、落ち着きのある住宅地、都市農地が点在する地域など様々な特色をもっています。

鉄道は、西武池袋線・豊島線・新宿線、東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線、西武有楽町線、都営地下鉄大江戸線が運行しています。鉄道は、まちの中の重要な移動手段です。また、鉄道駅や交通広場は、公共交通機関であるバス路線の基点、自転車や徒歩などの移動手段の基点ともなっています。区では、各鉄道の駅を、生活を支える拠点とし位置づけています。

地域の中心的な役割を果たす鉄道駅周辺の機能を高めるためには、交通広場などの駅前空間の整備に加え、生活に密着した商業施設の充実や商店街の魅力を高めることが必要です。

図−練馬区内および隣接の各駅



（４）みどりの保全と創出、都市農地の保全

練馬区の魅力は、みどりの豊かさと都市の利便性が両立しているところです。

練馬区の緑被率は23区で最も高い25.4%を誇ります。地域別にみると、練馬や豊玉、春日町など区の東部より、光が丘や大泉、石神井など区の中央部や西部の方が緑被率は高くなっています。区内の農地面積は224.1haであり、区部では１番目、都内でも４番目の規模です。しかし、農地面積の減少が続いており、過去10年で69.5haも減少しました。

今後、東京都による練馬城址公園の整備などにより、公園面積は増加していくことが見込まれています。一方、区内のみどりの78%を占める農地や樹林地など、民有地に存在するみどりの減少が懸念されます。

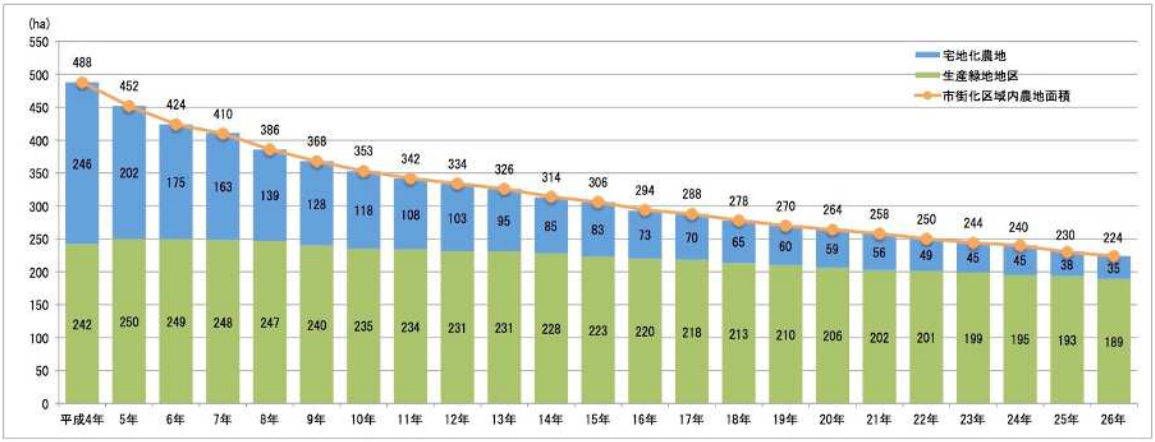
みどりは、防災、環境、景観、観光資源としての機能も担っており、都市生活を送る上で必要不可欠なものです。そのため、豊かなみどりの保全や創出を図ることが課題となっています。また、練馬区の魅力のひとつであり、都市における貴重なみどりでもある多面的な機能をもつ都市農地の保全も重要です。

練馬区の緑被等の変化

	平成 18 年度	平成 23 年度
緑被率	26.1%	**25.4%**

資料：練馬区みどりの実態調査報告書(平成 24 年３月)

練馬区の農地面積の推移



平成 26 年 12 月 1 日現在
（出典：練馬区資料）

（５）自立分散型エネルギー社会の実現

平成23年３月に発生した東日本大震災では、区内でも一部の地域で計画停電が実施されるなど私たちの生活に大きな影響がありました。大規模集中型電力システムの脆弱性が明らかになったのです。

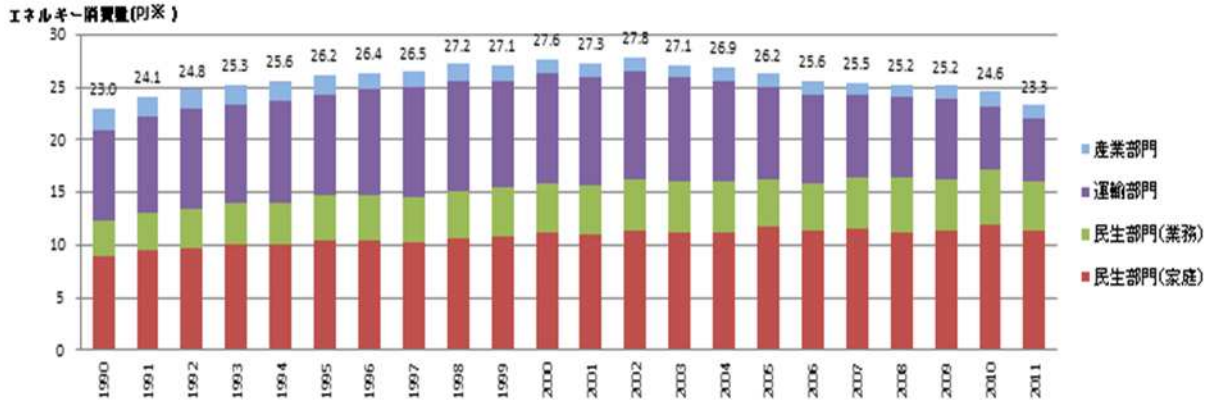
また、近年の技術動向として、家庭用燃料電池や再生可能エネルギーをはじめとする分散型電源の製品開発が進展しています。この技術の進歩によりこれまでの大規模な工場だけでなく、小規模な事業所や家庭においても分散型電源の導入が可能となりました。

一方、区内のエネルギー消費量は全体的に漸減傾向にあります。しかし、部門別に見ると、民生部門（家庭部門・業務部門）が約７割を占めており、その割合は増加しています。

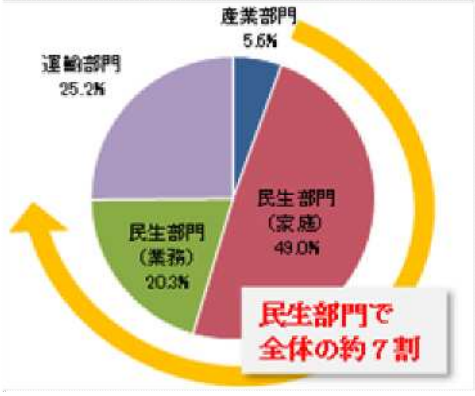
再生可能エネルギーの設備容量の合計は約18,000kW（すべてが太陽光発電）です。１年間で得られる発電量は約2,000万kWhです。これは区内の年間電力使用量（約25億kWh）の１％にも満たない程度です。

こうした状況を踏まえ、住宅都市にふさわしい自立分散型エネルギー社会の実現をめざします。

区内エネルギー消費量の状況



区内エネルギー消費量の部門別割合（2011 年度）



（出典：(公財)特別区協議会
「特別区の温室効果ガス排出量
（1990～2011 年度）」をもとに作成した
ビジョン白書編）

第３章
まちの将来像

１ まちの将来像

これまで練馬区は、良好な住宅都市として発展してきました。しかし、現在、人口の減少や超高齢社会の進行等、従来の社会状況とは異なる局面を迎え、モデルなき未知の時代に直面しています。そうした、社会が質的に変化する中、まちづくりにおいても、これまでとは異なる多様化する行政需要が見込まれることが予測されます。

そのため、都市生活を支える鉄道や道路の整備、木造住宅密集地域の改善など、都市基盤整備の課題を引き続き克服する必要があります。また、既存の都市インフラを生かしつつ、快適な都市空間の形成を図ることも求められます。

そこで、都心に近い利便性とみどり豊かな環境、多彩な地域資源を活かしたまちづくりを進め、新しい成熟社会における住宅都市、としての可能性を発展させます。そして、子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすく住み続けたい、住宅都市をめざします。

そのため、平成30年代中頃（2020年代）を展望し、新たに顕在化した社会状況の変化に対応し、住宅都市としてさらに発展するための将来像、都市構造を以下に示します。

まちの将来像

暮らし続けたい　みどりあふれる　快適な住宅都市
～新しい成熟都市・練馬をめざして～

将来の都市構造と土地利用の方針

○ 都市の核と拠点
○ 都市のネットワーク、みどりのネットワーク
○ 土地利用の方針

２ 将来の都市構造

都市基盤や都市機能の充実を的確に誘導するため、東京のもつ広域的な構造を踏まえつつ、区独自の都市構造を明確にします。将来の都市構造として、都市の骨格となる「核と拠点」、都市生活を支える「都市のネットワーク」、みどりあふれる都市空間形成に向けての「みどりのネットワーク」についての考え方を示します。

（１）都市の核と拠点

練馬区では、都心や副都心への通勤者の多い住宅都市としての性格から、主に鉄道駅周辺が商業活動や区民の生活の中心となっています。

鉄道駅を中心とした駅周辺を、多様な交通手段の重要な結節点、重要な都市空間として位置づけます。それぞれの駅周辺で、生活に密着した商業サービスの向上などを図り、地域の状況にあわせたにぎわいを形成します。都市基盤の整備、土地利用の有効活用などを推進します。

ア　中心核

練馬駅周辺を中心核とします。中心核は、交通の結節点として、人々が集まり、交流し、活動し、楽しめる練馬区の中心機能を担います。そのため、交通広場等駅周辺の整備を進め、練馬の「顔」としてふさわしい、魅力ある都市空間の創出をめざします。また、区役所や文化センター等が立地する複合機能を生かすとともに、商業、業務、文化機能を充実します。

イ　地域拠点

石神井公園駅周辺、大泉学園駅周辺、光が丘駅周辺、上石神井駅周辺を地域拠点とします。地域拠点は、地域における活動と交流の中心であり、区民生活の豊かさを実現する地域の中心的な役割を果たします。交通網の充実とともに、生活利便性の高い駅前空間の整備を進めます。地区の状況に合わせた土地の高度利用、適切な土地利用を進めます。文化施設などの充実により、個性を生かした魅力ある拠点としての機能を高めます。地域の顔として相応しい、魅力ある都市空間を形成します。

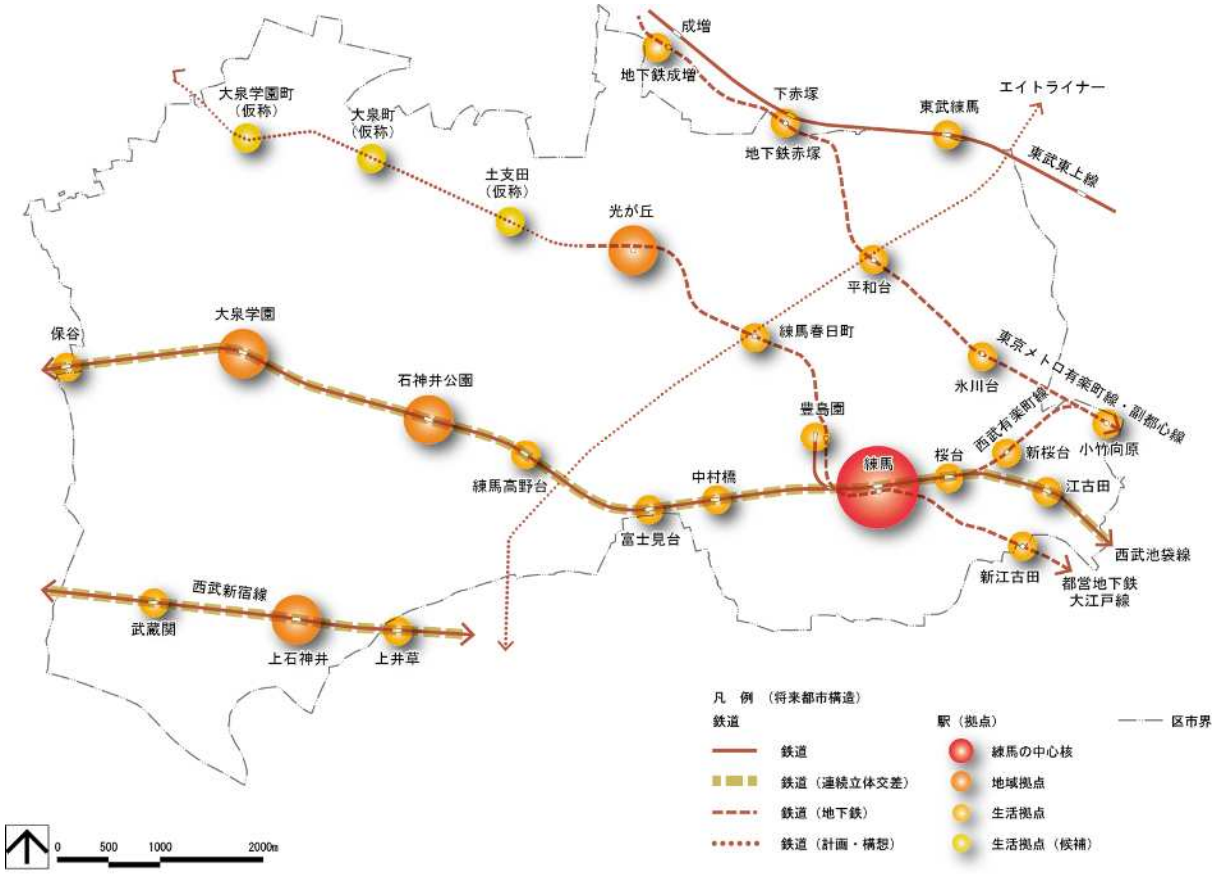
ウ　生活拠点

中心核および地域拠点以外の駅の周辺を生活拠点として位置づけます。生活拠点は、区民の日常生活を支える生活の中心です。そのため、地区の特性に応じた交通利便性の向上や良質な都市空間の形成、商業環境の向上等により生活利便性の機能を高めます。地区の状況に合わせた適切な土地利用を進めます。

都市の核と拠点一覧

区　分	地　区　名　称
中心核（１地区）	□練馬駅周辺地区
地域拠点（４地区）	□石神井公園駅周辺地区　□大泉学園駅周辺地区 □光が丘駅周辺地区　□上石神井駅周辺地区
生活拠点（18地区）	□東武練馬駅周辺地区　□小竹向原駅周辺地区 □新桜台駅周辺地区　□氷川台駅周辺地区 □平和台駅周辺地区　□地下鉄赤塚駅周辺地区 □地下鉄成増駅周辺地区　□新江古田駅周辺地区 □練馬春日町駅周辺地区　□江古田駅周辺地区 □桜台駅周辺地区　□豊島園駅周辺地区 □中村橋駅周辺地区　□富士見台駅周辺地区 □練馬高野台駅周辺地区　□保谷駅周辺地区 □上井草駅周辺地区　□武蔵関駅周辺地区
生活拠点（候補）（３地区）	□（仮称）土支田駅周辺地区　□（仮称）大泉町駅周辺地区 □（仮称）大泉学園町駅周辺地区

拠点位置図



※拠点については、「街づくり基本計画」（平成３年策定）で示した考え方を踏まえています。

（２）都市のネットワーク、みどりのネットワーク

都市生活を支える鉄道および道路の交通ネットワーク形成を図り、都市機能を強化します。併せて、都市空間に必要なみどりのネットワークの形成を進めます。

ア　都市のネットワーク

□　鉄道ネットワーク

多様な都市活動を支え、人びとの移動手段となる鉄道ネットワークの充実を図ります。快適な都市空間づくり、高齢社会の進展を見据えた鉄道ネットワークを形成します。

□　都市軸（道路）

主として広域的な交通需要を支える幹線道路(都市計画道路)を「都市軸」として位置づけます。

「都市軸」は、区内外を連絡するとともに、区内の拠点相互を連絡する主要な幹線道路です。防災面や景観面で区の骨格の形成、みどりの創出に積極的に寄与するとともに、拠点や沿道における活力とにぎわいのある都市活動を支えます。沿道の土地利用については、商業および業務機能、サービス施設の誘導を図るとともに、こうした諸機能と複合した中高層の都市型住宅を誘導し、にぎわいを形成します。

□　主要な交通軸（道路）

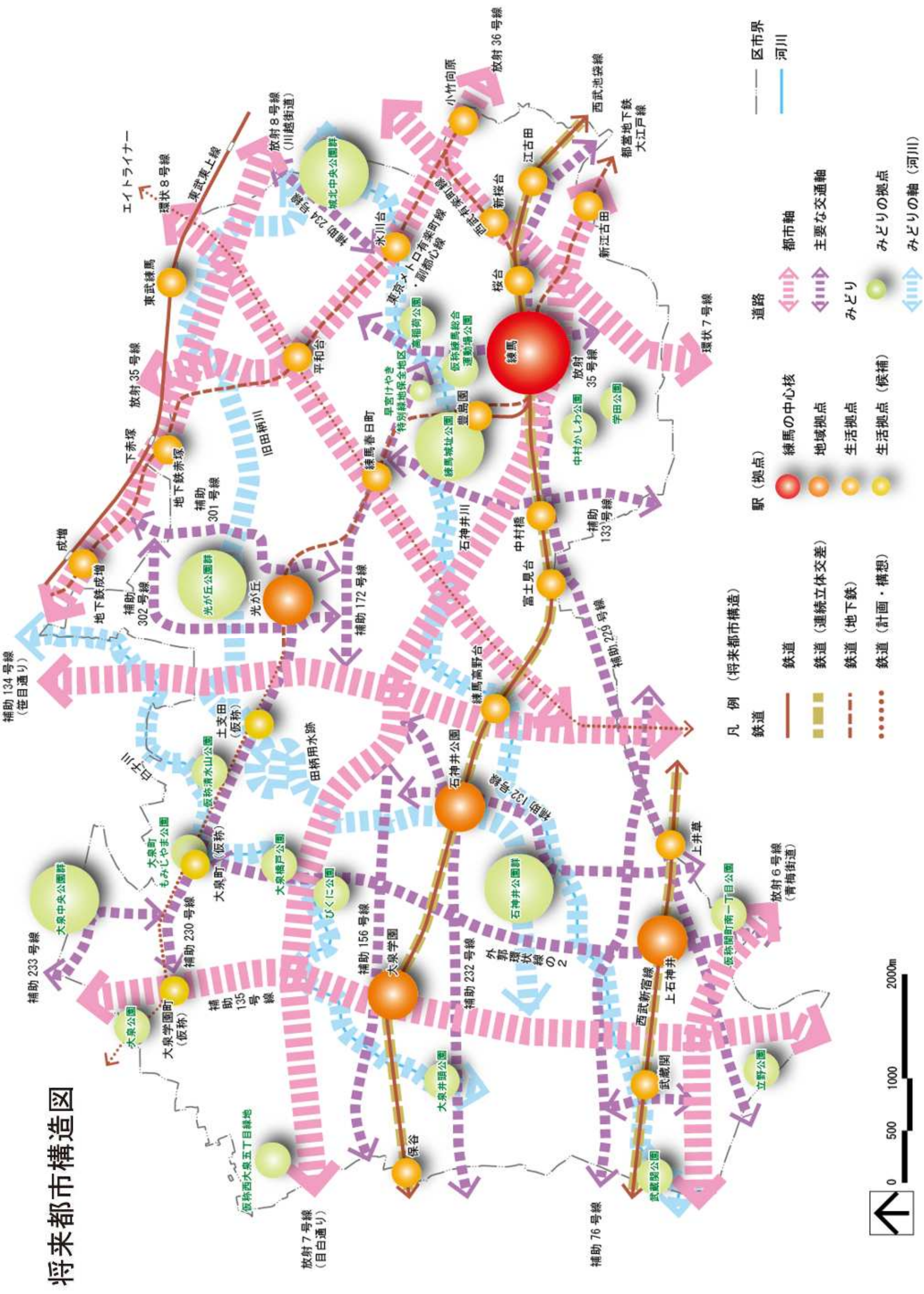
主として、地域間交流を図り、生活圏を構成する幹線道路（都市計画道路）および補助的な幹線道路を「主要な交通軸」として位置づけます。

「主要な交通軸」は、区民生活を支え、区内の交流を進め、拠点相互を連絡する道路として、ネットワークを形成し「都市軸」を補完します。都市軸と同様に、みどりの創出に寄与します。沿道の土地利用については、地域生活に立脚した商業および業務機能、商業及び業務機能と複合した都市型住宅を誘導します。住宅地内を通過する路線については、周辺住宅の環境に配慮しつつ、都市型住宅などを誘導します。

イ　みどりのネットワーク

大規模公園や緑地などのまとまったみどりをみどりの拠点として整備を進めます。併せて、幹線道路（都市軸および主要な交通軸）の街路樹、石神井川と白子川の２つの水系や旧田柄川等をみどりの軸として位置づけます。みどりの拠点とみどりの軸により、防災、環境、景観、レクリエーションなどの機能が最大限発揮された都市空間の形成をめざします。

みどりの拠点とみどりの軸により、みどりのネットワークの形成を進めます。



将来都市構造図
凡例（将来都市構造）
鉄道
鉄道
鉄道（連続立体交差）
鉄道（地下鉄）
鉄道（計画・構想）
駅（拠点）
練馬の中心核
地域拠点
生活拠点
生活拠点（候補）
道路
都市軸
主要な交通軸
みどり
みどりの拠点
みどりの軸（河川）
区市界
河川
練馬
桜台
新桜台
江古田
新江古田
小竹向原
氷川台
平和台
東武練馬
下赤塚
地下鉄赤塚
成増
地下鉄成増
光が丘
土支田（仮称）
練馬春日町
豊島園
中村橋
富士見台
練馬高野台
石神井公園
上井草
上石神井
武蔵関
大泉学園
保谷
大泉町（仮称）
大泉学園町（仮称）
東武東上線
西武池袋線
西武新宿線
都営地下鉄大江戸線
東京メトロ有楽町線・副都心線
エイトライナー
放射 36 号線
放射８号線（川越街道）
環状８号線
放射 35 号線
環状７号線
放射 7 号線（目白通り）
放射６号線（青梅街道）
補助 134 号線（笹目通り）
補助 172 号線
補助 301 号線
補助 302 号線
補助 133 号線
補助 229 号線
補助 230 号線
補助 233 号線
補助 135 号線
補助 156 号線
補助 232 号線
補助 132 号線
補助 76 号線
外郭環状線の２
旧田柄川
石神井川
田柄用水跡
白子川
城北中央公園群
高稲荷公園
練馬城址公園
中村かしわ公園
学田公園
光が丘公園群
清水山公園
大泉中央公園群
大泉橋戸公園
ひぐらし公園
石神井公園群
大泉公園
大泉井頭公園
大泉西五丁目緑地
立野公園
武蔵関公園
0
500
1000
2000m

３ 土地利用の方針

（１）土地利用の方針

＜基本的考え方＞

将来都市構造に基づき、土地利用の将来の方向性を表す方針を示します。

社会経済状況の変化に対応するため、まちの成り立ちや市街地形成の経緯などの地域特性に考慮し、現在の土地利用を踏まえた計画的な土地利用の誘導を図り、良好な市街地を形成するまちづくりを進めます。

「住宅都市」としての基本的性格を継承しながら、より住宅都市として発展するため、住宅地を中心とした良好な住環境を引き続き確保します。また、住宅地以外の駅周辺、幹線道路沿道などでは、まちの活性化を図り、区民の生活を支えるために、土地の高度利用、有効活用を進めます。

ア　土地利用の基本的な考え方

□　地域特性に応じた土地利用

住宅都市として形成されてきた経緯を踏まえつつ、人口減少と高齢社会の同時進行や、環境に配慮したまちづくりなど新たな課題に対応するため、それぞれの地域特性に合った計画的な土地利用を進めます。

イ　土地利用の方向性

≪住宅系土地利用≫と≪非住宅系土地利用≫の２つに区分後、それぞれ細分化し、地域特性に応じた多様な市街地形成をめざします。

□　住宅系土地利用

土地利用の約半分が住宅用地であり、その住宅用地が区の良好なイメージをつくるとともに、快適な生活を送る場となっています。良好な街並みの形成、住環境の保全等を図る土地利用を誘導します。

□　非住宅系土地利用

商業・業務系の機能が集積する地区は、都市の活力やにぎわいを生み出しています。幹線道路沿道は、商業や業務機能に加え、延焼遮断帯の形成など防災機能も果たします。

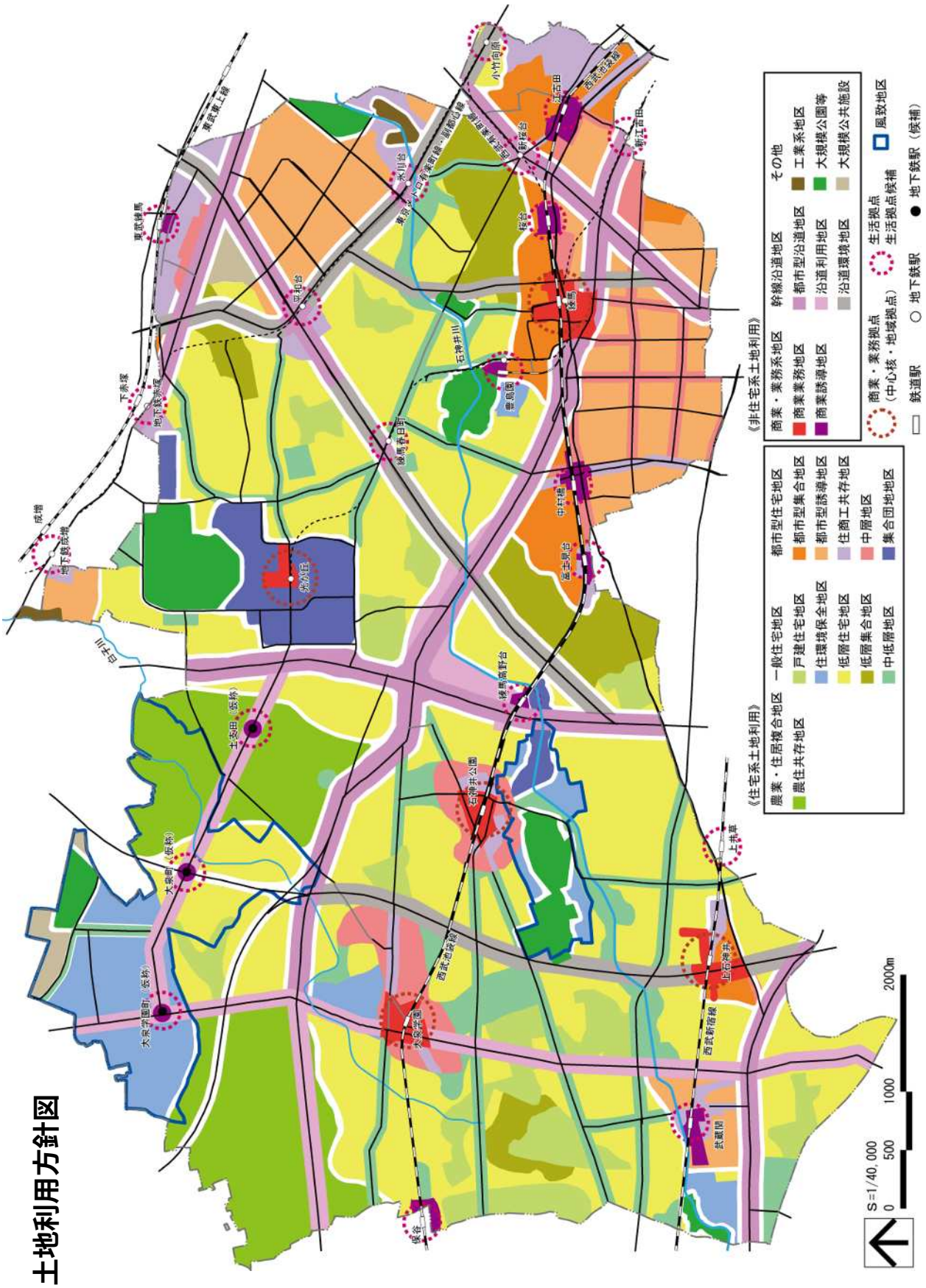
高度利用とともに、周辺の住宅地や後背地の環境と調和した土地利用を誘導します。

≪住宅系土地利用≫

地　区		土 地 利 用 方 針
農業住居複合地区	□ **農住共存地区** 生産緑地などの農地、樹林地と低層の住宅の共存を図る地区	農地、樹林地、低層の住宅それぞれが調和した住環境を保全します。農地の宅地化の際には、道路や公園などを整備し、みどり豊かな良好な戸建住宅や集合住宅を誘導します。
一般住宅地区	□ **戸建住宅地区** 農地を残しつつ、みどり豊かな環境を保つ戸建の住宅地区	農地と住宅の調和がとれたみどり豊かな住環境を維持します。 農地の宅地化の際には、道路や公園などを整備し、良好な戸建住宅の立地を誘導します。
	□ **住環境保全地区** 基盤が整い、みどり豊かで良好な環境を保全する住宅地区	道路などの条件が整い、ゆったりとした郊外型の住宅地の現状をできるだけ保全します。 将来にわたり良好な住環境を維持します。
	□ **低層住宅地区** 低層住宅地区や中層住宅が点在し、調和を図る低層住宅地区	適切な生活道路を配置のうえで、敷地の細分化の防止や建物の適正な密度、高さの維持を図ります。 低層住宅地にふさわしい住環境をめざします。
	□ **低層集合地区** 住宅が密集しており、修復を必要とする低層住宅地区	幅員の狭い道路(狭あい道路)の整備、協調化による建物の更新などを進め、住環境の改善を図ります。
	□ **中低層地区** 周辺の低層住宅地と調和を図りつつ、中層化を促す住宅地区	補助幹線道路の沿道や、低層住宅地に囲まれた中層集合住宅地では、周囲の住環境と調和した土地利用を図りつつ、土地の高度利用を促します。
都市型住宅地区	□ **都市型集合地区** 住宅が密集しており、中層化を促し、修復を必要とする地区	都市基盤の改善、敷地や建物の共同化・協調化によって中層の建物を適正に誘導します。オープンスペースの確保や建物の耐火化、狭あい道路の整備などを進めます。
	□ **都市型誘導地区** 良好な都市基盤を生かし、土地の活用を促す地区	道路などの都市基盤が整っている立地条件を生かして、多様な形態や規模の建物との共存に配慮します。 適正な土地の高度利用を誘導し、街並みを形成します。
	□ **住商工共存地区** 住宅と商業施設や工場等の相互の調和を図っていく地区	地区の条件に応じて施設立地の適正化を図り、周囲と調和した土地利用のもとで、住環境の形成を図ります。
	□ **中層地区** 基盤条件を生かしながら、土地の高度利用を図っていく地区	基盤条件を考慮しながら、中高層の集合住宅の誘導を図ります。高層住宅については、高さや規模などについて周辺への影響に配慮した立地を誘導します。
	□ **集合団地地区** 中層や高層の住宅団地が立地し、良好な環境を維持する地区	まとまったオープンスペースとみどり豊かな環境を生かし、良好な住環境を維持します。

≪非住宅系土地利用≫

地　区		土 地 利 用 方 針
商業・業務系地区	□ 商業業務地区 商業・業務を活性化し、土地の有効利用を図る地区	練馬の中心核や地域拠点では、土地の高度利用を進めます。市街地再開発事業などの活用や、敷地や建物の共同化・協調化などを図ります。
	□ 商業誘導地区 鉄道駅の周辺で、商業集積を図り、都市生活の利便性を向上する地区	鉄道駅周辺の生活拠点では、近隣向けの商業施設などを誘導し、都市生活の利便性向上を進めます。 大江戸線延伸に伴う新駅予定地周辺では、将来の生活拠点にふさわしい市街地整備を図ります。
幹線沿道地区	□ 都市型沿道地区 幹線道路の沿道で都市型産業の集積を図る地区	主要な幹線道路の沿道では、中高層の集合住宅や沿道型の商業・業務施設・サービス施設などの都市型産業の複合的な利用を誘導します。沿道環境、防災性に配慮しながら、延焼遮断機能を併せもった土地利用を図ります。
	□ 沿道利用地区 幹線道路の沿道等で、土地の高度利用を進め、商業・業務施設の利用を進める地区	幹線道路沿道およびその後背地の環境に配慮し、中層の集合住宅や沿道型の商業・業務施設の利用を進めます。 沿道の防災性にも配慮した土地利用を進めます。
	□ 沿道環境地区 沿道環境に配慮した環境施設帯や地下・掘割区間の沿道地区	沿道環境に配慮した構造の幹線道路の沿道では、良好な住環境を保持します。併せて、中層の集合住宅や沿道型の利便施設の立地を促します。また、延焼遮断機能をもたせた土地利用を図ります。
その他	□ 工業系地区	工業と住宅が混在する現状を考慮し、環境に配慮した、地域密着型の土地利用を図ります。さらに、ＩＴ（情報技術）など、研究・開発を中心とした新しい業態への転換や創業の支援などを積極的に検討します。
	□ 大規模公園等	防災、環境保全、レクリエーション、景観、地域の魅力の向上などの機能の更なる充実を図ります。
	□ 大規模公共施設	大泉学園町北部の公共施設地区、北町の自衛隊駐屯地地は、周辺地区との調和に配慮しつつ、公共の土地利用の保全、充実を図ります。


土地利用方針図
《住宅系土地利用》
農業・住居複合地区
農住共存地区
一般住宅地区
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
商業業務地区
商業誘導地区
幹線沿道地区
都市型沿道地区
沿道利用地区
沿道環境地区
その他
工業系地区
大規模公園等
大規模公共施設
商業・業務拠点
（中心核・地域拠点）
生活拠点
生活拠点候補
風致地区
鉄道駅
地下鉄駅
地下鉄駅（候補）
S=1/40,000
0
500
1000
2000m

（２）風致地区等

ア　風致地区

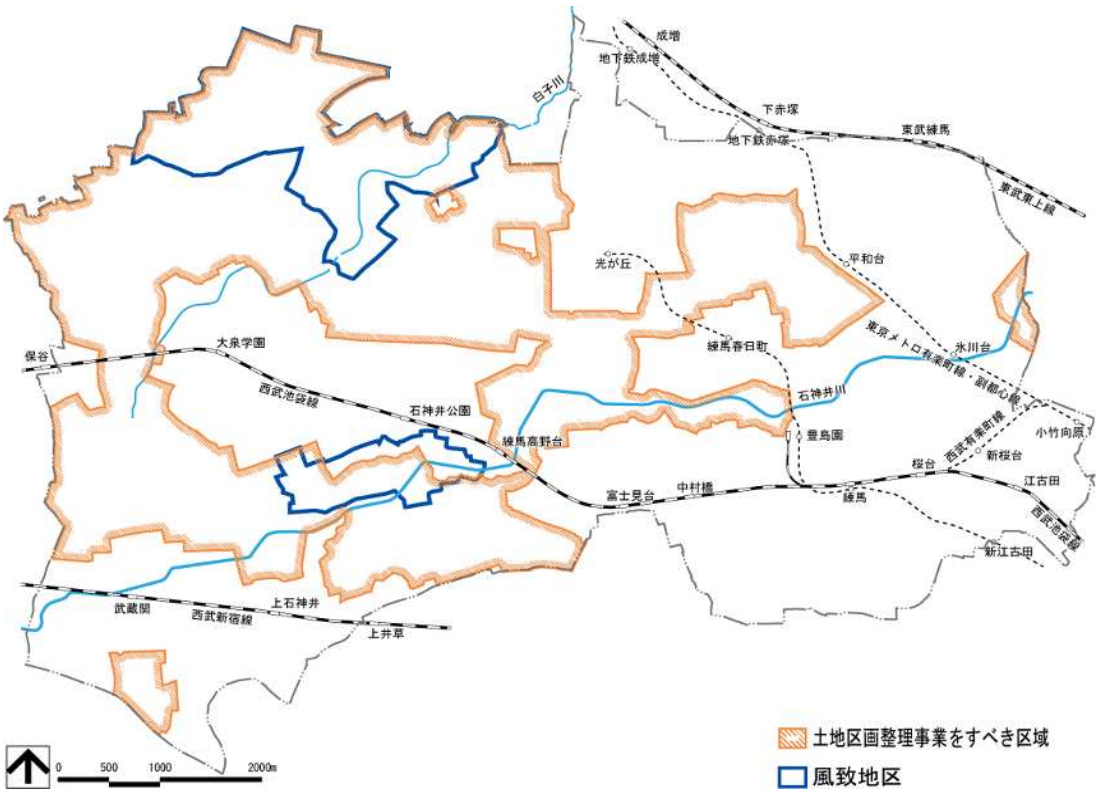
区内には、大泉、石神井の２つの風致地区があります。大泉風致地区（昭和５年10月）、石神井風致地区（昭和８年１月）は、それぞれの地区の付近一帯の風致の維持を目的に風致地区として指定されています。地区では、良好な自然的景観とともに街並みのゆとりやみどりに恵まれた住環境が維持されている地域とその維持に課題がある地域が存在します。こうした地域の実態などを踏まえ、今後のまちづくりの中で、まちのあり方について検討する必要があります。

イ　土地区画整理事業を施行すべき区域

練馬区の約44%を占める土地区画整理事業を施行すべき区域では、都市基盤が未整備なため、事業化に向けてさまざまな働きかけを行いましたが、事業実施地区は区域面積の約３%にとどまっています。その一方、市街化や宅地の細分化が進んでいる現在、新たな土地区画整理事業の実施が難しい状況にあります。

そうした状況の中、区では平成20年（2008年）に、より良い市街地形成を図るため、整備の手法や今後の進め方についての方針を定めた「土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備方針」を策定しました。

今後は、市街地整備方針に基づき、条件の整った地区について、その立地特性を踏まえながら市街地整備計画を策定し、具体的なまちづくりを進めます。



第４章
重点的に進めるまちづくり

１　新しい成熟都市をめざしたまちづくり

都市計画マスタープランは、まちづくり分野の計画として、まちづくりの将来像や目標、個別の都市計画の方針を示します。

新しい成熟都市をめざして、暮らしやすく住み続けたい住宅都市をつくるために、着実にまちづくりを進めます。そこで、新たな視点に立った当面のまちづくりの重点的戦略を、住宅都市としての地域特性を踏まえつつ、以下に示します。

重点的に進めるまちづくり

□災害に強い安全なまちづくり
□鉄道、道路などインフラの整備
□地域生活を支える駅周辺のまちづくり
□みどりあふれるまちづくり
□環境に配慮したまちづくり

２ まちづくりの重点的な取組

（１）災害に強い安全なまちづくり

ア　まちづくりの方向性

首都直下地震など首都圏に大きな影響のある地震発生の懸念に加えて、都市型集中豪雨などの自然災害が近年頻発しています。災害に強い安心して住めるまちづくりを進めることが、引き続き求められています。そのため、建築物の耐震化や不燃化、水害対策の強化、木造住宅密集地域の改善などにより災害に強い都市構造をつくります。

イ　重点事業

○　特定緊急輸送道路沿道にある対象建築物等の耐震化

特定緊急輸送道路は、地震発生時に建築物の倒壊による道路の閉塞を防ぎ、広域的な避難路および輸送路を確保するための道路です。区内には、川越街道、目白通り、環状７号線、環状８号線（一部）、青梅街道、新青梅街道、笹目通りの７路線あります。

その特定緊急輸送道路沿道建築物で耐震化の対象となる建築物 101 棟の所有者へ個別に働きかけ、耐震改修の必要性や方策への理解と耐震改修助成の制度の活用を促し、耐震化を進めます。

さらに、民間建築物に対する耐震診断や耐震改修工事に対する支援を進めるとともに、とりわけ耐震化に際して、所有者間の合意形成が必要となる分譲マンションへの支援を強化します。

特定緊急輸送道路沿道
（出典：練馬区資料）

○　都市計画道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断帯の形成

都市計画道路は、災害時においても地域の骨格となる道路です。さらに、大規模地震により火災が発生した際は、都市計画道路とその沿道建築物の不燃化により、不燃化空間をつくり、火災の延焼を防ぐ延焼遮断機能を有しています。

放射７号線等の都市計画道路事業に併せた沿道まちづくりにおいて、防火地域等の都市計画決定を行い、沿道建築物の不燃化を誘導します。

○　**無電柱化による避難路確保**

震災時の電柱の倒壊により、災害時の避難や救援活動に重要な道路が塞がれることがないように、都市計画道路や生活幹線道路の整備にあわせた無電柱化を進めます。

無電柱化を進めるには、歩道幅員の確保などが必要ですが、歩道幅員の狭い既存道路においても、モデル事業として無電柱化を図ります。モデル事業を踏まえ、既存道路での無電柱化事業の進め方を検討し、無電中化を進めます。

石神井町二丁目（補助 132 号線）（出典：練馬区資料）

○　**木造住宅密集地域における道路・公園の整備と不燃化**

木造密集地域は、木造建築物が密集し、地域の中に幅員の狭い道路が多いため災害時の消防活動が困難な地域です。密集住宅市街地整備促進事業が進捗してきている江古田北部地区、北町地区は、災害危険性の改善に必要な道路や公園の整備を終え、地区計画によるまちづくりを進めます。

現在、密集住宅市街地整備促進事業を実施している貫井・富士見台地区では、消防活動困難区域を解消するため、道路や公園の整備等の事業計画の合意形成を図り、事業化の取組を進めます。また、新たに１地区を選定して、密集住宅市街地整備促進事業を活用して木造密集地域の改善を進めます。

さらに 密集住宅市街地整備促進事業を実施している地域以外でも、木造住宅が連担している比較的小規模の地域について、新たな制度の創設により改善の取組を進めます。

○　**雨水貯留浸透施設の増設等水害対策の強化**

区内の白子川や石神井、旧田柄川流域など河川沿いの低地では、集中豪雨時の下水道管からの逆流などにより、浸水被害が発生しています。

そのため、河川沿いなどで浸水被害が想定される場所で、都の河川改修や下水道貯留管の整備に加え、区における雨水流出抑制対策などを強化します。

雨水貯留浸透施設設置工事（出典：練馬区資料）

また、民間の開発や公共施設の整備にあわせ、雨水の貯留浸透施設を設置するとともに、道路の透水性舗装の整備などにより、雨水の流出抑制を図ります。

○　**地下室・半地下室の浸水対策**

練馬区浸水ハザードマップに基づき、家の新築・増改築時に浸水対策の届け出を制度化し、地下室・半地下室の浸水対策を促進します。

（２）鉄道、道路などインフラの整備

ア　まちづくりの方向性

鉄道や道路は、快適な都市生活を支える、区民の日常生活に不可欠な施設です。高齢化社会が進む中、公共交通による移動を充実するため、鉄道や交通の交通ネットワーク整備を進めます。

イ　重点事業

○　都営地下鉄大江戸線の延伸

区内には、鉄道駅から１キロメートル以上離れている鉄道空白地域が存在しています。こうした地域の状況を改善するため、区北西部においては、大江戸線の早期事業化を図り、大泉学園町まで地下鉄を延伸することが必要です。

そのため、事業予定者である東京都と、事業化に向けて実務的な協議を進めます。また、大江戸線延伸推進基金を積み増し、延伸実現のために有効活用します。さらに、こうした状況を踏まえ、新駅予定地を中心に、都市生活を支えるサービス施設等の立地を促進し、大江戸線延伸地域の補助 230 号線沿道のまちづくりを具体化します。併せて、大江戸線の延伸による区民生活や地域経済への整備効果をＰＲし、区民の機運を一層盛り上げます。

大江戸線延伸促進大会
（出典：練馬区資料）

○　都市計画道路の整備

都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、区民の日常生活にも重要な役割を担っています。広域的な交通ネットワーク構築の観点からも着実に道路整備を進めることが必要です。また、都市計画道路は、交通・環境・防災などさまざまな機能を持ち、都市を形成する最も基本的な都市基盤ともなっています。そのため、国、東京都などと連携し東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の完成に向けて整備を促進します。

外郭環状線の２（前原交差点以南）の早期の事業着手を東京都に働きかけ、街路樹の充実した広幅員の歩道と自転車道を設けた道路とします。併せて、沿道のまちづくりを進め、都市生活を支える良質な空間の形成を図ります。

また、東京都などと連携し、放射７号線（補助 135 号線（大泉学園通り）以西）、放射 35 号線・放射 36 号線（環状７号線～放射８号線（川越街道））、補助 230 号線（土支田通り～補助 135 号線（大泉学園通り））などの早期完成、補助 133 号線（補助 229 号線（千川通り以南））などの早期事業着手など、都市計画道路の整備を促進します。

区が施行する石神井公園駅周辺の補助 132 号線（西武池袋線～都立石神井公園付近）などの完成、補助 135 号線（区街６号線～富士街道）などの整備に着手します。

都市計画道路の整備に際しては、街路樹等による緑化、無電柱化、自転車レーンの整備を進め、快適な都市環境を創出します。

区内の都市計画道路の整備率は、約５割です。５年後には、23 区平均である概ね６割となることを目標とします。また、東京都と区市町で平成 28 年度から 37 年度までの 10 か年を計画期間とした新たな事業化計画を策定します。この計画では、完成後の整備率が、概ね８割になることをめざします。

都市計画道路イメージ
（出典：練馬区資料）

○　**西武新宿線の立体化の早期実現**

西武新宿線と交差する外郭環状線の２は、鉄道立体化を前提に都市計画変更がされました。外郭環状線の２の整備促進とともに、早期の鉄道立体化（井荻駅間～東伏見駅間）に向けて、区民、区議会、区が一体となった要請活動に取り組みます。

西武新宿線沿線のまちづくりを進め、早期の事業化を東京都に働きかけます。

現在の上石神井駅南口
（出典：練馬区資料）

○ **自転車レーンの整備促進による散策しやすいまちづくり**

国や東京都などの事業主体とも連携し、都市計画道路の整備に際しては、自転車レーンの設置を促進します。街路樹等による緑化や無電柱化を進め、みどり豊かな練馬の魅力を体感し、散策しやすい快適な都市環境を実現するまちづくりに取り組みます。自転車走行ネットワークの構築にむけて、自転車走行環境の整備を促進します。

（３）地域生活を支える駅周辺のまちづくり

ア　まちづくりの方向性

区民の生活を支える駅周辺は、交通広場やアクセス道路による他の交通機関への乗り換えサービスを備えた交通結節機能の向上が不可欠です。また、便利で賑わいのある商業環境、地域住民等の交流の場を備えた駅前空間、各種の情報や公共的なサービスの提供などによる、生活の中心としての生活利便機能も重要です。こうした機能を向上させ、まちの拠点としての整備を進めます。併せて、地域の状況に合わせた拠点としての景観の形成を図ります。

イ　重点事業

○　石神井公園駅周辺地区

石神井公園駅周辺では、これまで都市計画道路補助 132 号線（富士街道～西武池袋線）、補助 232 号線（132 号線～駅前広場）の整備や駅前広場の整備、北口地区での市街地再開発事業の施行、南口地区での地区計画の都市計画決定などのまちづくりを進めてきています。

今後は、南口西地区市街地再開発事業施行への支援や補助232号線（南口駅前広場～富士街道）の整備を進めます。

駅と石神井公園を結ぶ駅南側補助132号線の緑化を図り、沿道では用途地域の変更などを含む、地区整備計画の決定を行います。

安全で快適な歩行空間を確保するため、都市計画道路などの整備にあわせて、無電柱化やバス経路、歩行者優先路線などの交通動線を見直します。

石神井公園駅周辺
（出典：練馬区資料）

○　上石神井駅周辺地区

上石神井駅周辺地区は、 旧マスタープランでは、生活拠点に位置づけていましたが、西武新宿線と交差する外郭環状線の２の事業化や西武新宿線の連続立体交差化を見据え、新たに区南西部における地域拠点と位置付けます。

西武新宿線と交差する外郭環状線の２は、駅前広場の整備と鉄道の立体化を前提に都市計画変更が決定されました。上石神井駅周辺では、これを受けて交通広場の整備計画を策定し、整備に着手します。

外郭環状線の２の沿道については、東京都と連携して道路と沿道の商店街や住宅を一体とした整備の事業手法の検討や合意形成を行い、まちづくりを進めます。

引き続き、周辺の商店街と良好な住宅地のまちづくりにも取り組みます。地域における活動と交流の中心である生活拠点にふさわしい計画的な土地利用、さらに土地の高度利用を実施します。

○　その他の駅周辺地区

その他の駅周辺の生活拠点においても、関連する事業の特性や地域のまちづくりの機運の高まりなど、地域の状況にあわせ、道路整備などと連動しながらまちづくりを進めます。

西武新宿線の連続立体化をみすえて、武蔵関駅では、交通広場など交通結節機能の整備計画を関係機関と連携し策定します。また、上井草駅周辺地区では杉並区と連携し駅周辺のまちづくりを進めます。

保谷駅周辺地区では、まちづくりの検討組織による協議を進め、地域の課題の把握、重点地区まちづくり計画の策定などを行います。

江古田・東武練馬・富士見台の各駅周辺地区では、密集住宅市街地整備促進事業の施行と連携し、防災対策に加え、地域の特性に応じた交通結節機能の向上を図ります。

大江戸線延伸による新駅予定地周辺では、良質な都市環境に資するまちづくりを具体化し、新たな拠点整備を進めます。

武蔵関駅南口周辺
（出典：練馬区資料）

（４）みどりあふれるまちづくり

ア　まちづくりの方向性

みどりの豊かさは、練馬の特徴のひとつです。みどりは防災・環境・景観・レクリエーションなど多面的な機能を担う、快適な都市生活を送る上で、必要不可欠な存在です。

そのため、現在に受け継がれた貴重なみどりを守り、さらに増やし、将来へつなぎ、みどりの豊かさを実感できるまちの実現をめざします。さらに、練馬の重要な地域資源である農地の多面的機能を有効に発揮するための取組を行います。

イ　重点事業

○　みどりのネットワークの形成

みどりの拠点（公園・緑地）とみどりの軸（河川や都市計画道路）をつなぎ、みどりのネットワークを形成します。

都市計画道路の整備にあわせ、みどりの創出に取り組みます。また、沿道まちづくりの中で公園や緑地を整備するなど、まちのみどりを増やすことにより、みどりの軸を形成します。

○ みどりの拠点の整備

（仮称）練馬総合運動場公園やカタクリ群生地となっている（仮称）清水山公園など、特色ある公園等15か所を整備します。

区民の共有の財産として保全すべき民有樹林地の健全度や所有者の意向調査を実施し、３か所程度、都市計画公園として決定します。

四季の香公園バラ園イメージ
（出典：練馬区資料）

○ みどりの軸の整備

拠点となる公園の整備に加え、都市計画道路の整備は、沿道の街路樹の整備により豊かで質の高いみどりを積極的に増やす機会ともなります。外郭環状線の２（前原交差点以南）の早期の事業着手を東京都に働きかけ、みどりのネットワーク形成に繋がる街路樹を充実します。

石神井公園駅から石神井公園までは、補助132 号線の整備にあわせて、道路の街路樹などによりみどりの軸を形成します。

石神井川、白子川の河川改修にあわせ、サクラ並木の整備を促進します。

○　みどりの美しい街並みづくり

街路樹や公園の樹木は、目標樹形を設定した維持管理を促進します。大泉学園通りのサクラ並木などで、計画的に樹木の更新を行います。

街区や沿道単位での緑化を支援し、連続性のあるみどりの創出を図ります。

○　子どもたちが楽しめる体験型事業の実施

みどりの重要性や必要性などを認識するため、啓発事業の充実を図ります。特に未来を担うこどもたちを対象とした事業を進めます。

「カブトムシの森」事業や小中学生参加による白子川の生物調査により、直接生き物とふれあう機会を提供します。

こどもの森を開園し、自然を活用した木登り、虫捕り、冒険遊びの場を提供します。

（仮称）中里郷土の森緑地に、体験型環境学習の拠点を整備します。

○　都市農地の保全に向けた取組

環境保全機能、災害時の延焼防止などの防災機能、農のある風景による景観形成機能など、多面的な機能を持つ、農地の保全に向けた取組を推進します。

生産緑地指定の下限面積（500㎡）の廃止、相続税納税猶予制度の適用要件の拡大等、都市農地の保全に向けた規制緩和が可能となるよう、特区制度の活用等を含めた取組を進めます。

都市農地
（出典：練馬区資料）

都市農地保全推進自治体協議会の会長区として、積極的に他の自治体と連携し、引き続き都市農地の保全に向けた制度改正を国に働きかけます。また、農の風景育成地区制度を活用し、農地や屋敷林のある風景を保全します。

○　練馬城址公園の整備に向けた要請

(1) 災害時に避難場所や活動拠点等として機能する「防災の拠点」

(2) 練馬区の新たなみどりの象徴となる「水とみどりのネットワークの拠点」

(3) 多くの人が訪れ、楽しいひとときを過ごすことのできる「にぎわいの拠点」

(4) 都市計画道路補助 133 号線をはじめとする周辺都市基盤の整備

など、整備されることが望ましい機能の検討を行い、東京都の事業化にあたって公園機能として盛り込まれるよう、東京都に要請していきます。

（５）環境に配慮したまちづくり

ア　まちづくりの方向性

快適な都市生活を送る上で、エネルギーの確保は重要な課題です。

これまで国家的、広域的課題とされてきたエネルギー政策を、基礎的自治体である練馬区が取り上げるのは、東日本大震災などを背景とする大きな時代の変化があったことによります。

小型発電機やコジェネレーション等の分散型発電技術が飛躍的に発展したこと、従来の大規模集中型電力システムの脆弱性と全体としてのエネルギー利用効率の限界などが明らかになったことです。

そこで、住宅都市練馬の地域特性を活かしながら、災害時のエネルギーセキュリティの確保と平時の自立分散型エネルギー社会の実現という視点にたって、練馬区にふさわしいエネルギー政策を展開します。

電力、ガス、再生可能エネルギーなど様々なエネルギーのベストミックスを基本として住宅都市にふさわしい自立分散型エネルギー社会の実現を目指します。

イ　重点事業

○　災害時のエネルギーセキュリティの確保

避難拠点である小・中学校、病院などの医療機関、福祉避難所となる福祉施設などでの自家発電機能の充実、蓄電設備の導入を進めます。

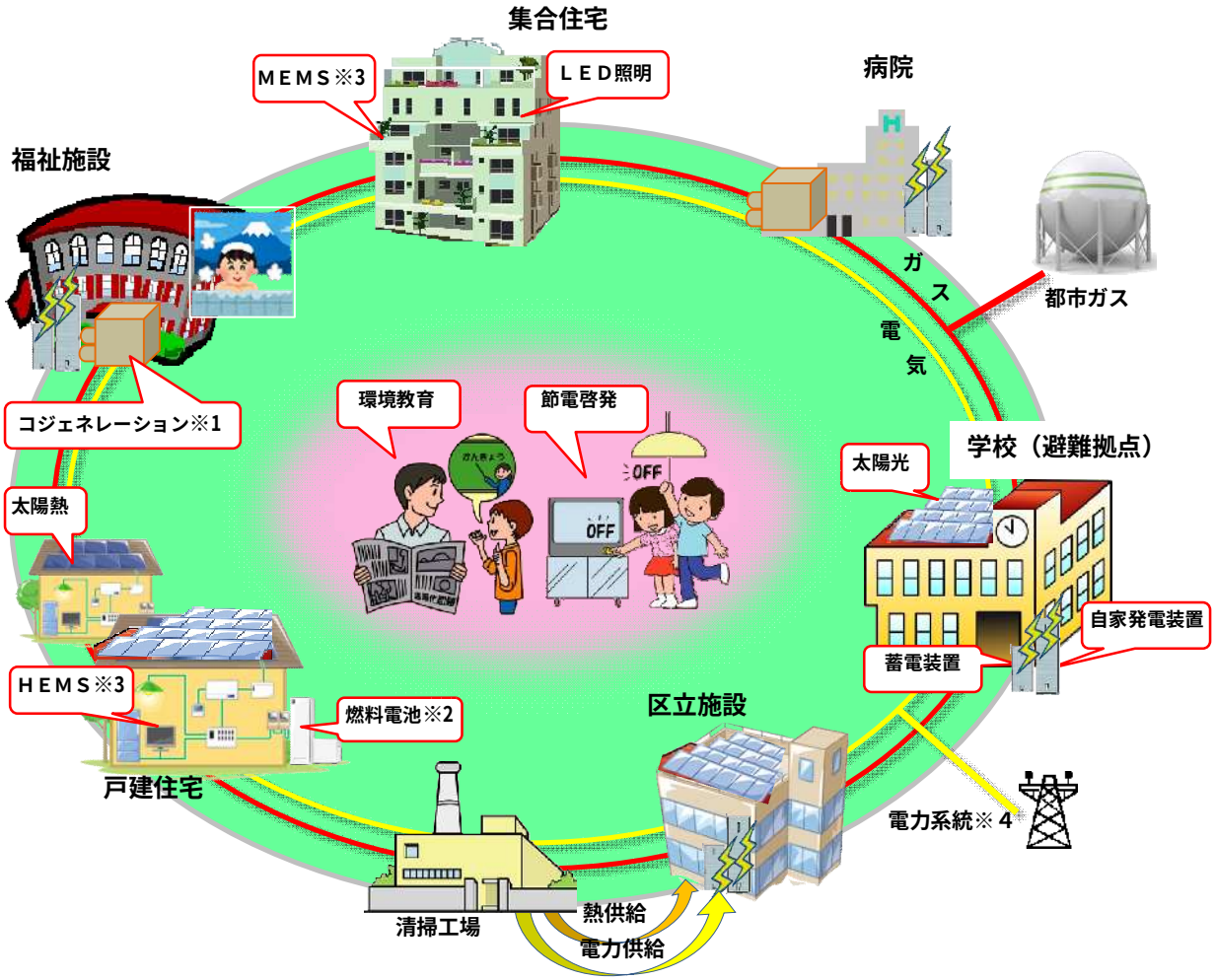
○　自立分散型エネルギー社会への取組の推進

電力、ガス、再生可能エネルギーなど様々なエネルギーのベストミックスを基本とする自立分散型エネルギー社会の実現に向けて取り組みます。

コジェネレーションや家庭用燃料電池の導入の促進、太陽光発電などの再生可能エネルギーを最大限活用します。また、区内に２か所ある清掃工場でのごみ焼却から発生する熱や発電した電気の利用を拡充する仕組みを検討します。木造住宅密集地域の改善、CO_2の排出量の削減施策また、再開発などのまちづくりと連携して進めます。ＩＣＴ（情報通信技術）を活かしたスマートエネルギーのネットワーク化に取り組みます。

○　省エネルギーへの取組

災害時のエネルギーセキュリティの確保や自立分散型エネルギー社会への取組の推進にあわせ、省エネ型住宅などの普及促進や、環境教育、節電啓発、省エネ型ライフスタイルへの誘導などに取り組みます。



自立分散型エネルギー社会のイメージ図
（出典：練馬区資料）

第５章
分野別まちづくりの方針

分野別まちづくりの方針

区のまちづくりを進める際には、以下の各分野別まちづくりの基本的考え方に基づき進めます。

まちづくりの基本的考え方

- 災害に強く安全で安心な　都市基盤の整ったまちをめざします。
- 快適に移動できる　生き生きとした魅力あるまちをめざします。
- 練馬区の特性を活かした　みどりあふれるまちをめざします。
- まちの個性を大切にした　環境に配慮したまちをめざします。
- だれもが暮らしやすい　地域のつながりを大切にしたまちをめざします。

分野別まちづくりの方針

（１）安全・安心のまち
□防災・復興まちづくりの方針
～お互いに助け合い、災害を防ぐまち～
□防犯まちづくりの方針
～安心して生活できるまち～

（２）活動的でにぎわいのあるまち
□交通の方針
～活動的に行き来のできるまち～
□産業・魅力あるまちづくりの方針
～生き生きとしたにぎわいのあるまち～

（３）みどりと水のまち
□みどりのまちづくりの方針
～みどりや水との出会いがあるまち～
□農のあるまちづくりの方針
～農とともにあるまち～

（４）環境と共生するまち
□景観まちづくりの方針
～周辺と調和のとれたまち～
□環境に配慮したまちづくりの方針
～自立分散型エネルギー社会のまち～

（５）ともに住むまち
□住まいづくりの方針
～ともに住むやさしいまち～
□地域で連携するまちづくりの方針
～交流を育むまち～

１ 安全・安心のまち

（１）防災・復興まちづくりの方針～お互いに助け合い、災害を防ぐまち～

＜基本的考え方＞

地震や火災、水害による被害を少なくするため、建築物の耐震化・不燃化、狭あい道路の拡幅、延焼遮断帯の整備、治水施設の充実等により災害に強いまちをつくります。地域のつながりを大切に、それぞれの地域で日頃から話し合いや訓練を行います。また、万が一災害が発生したときには、地域が一体となって、避難や救助、復旧、復興が行えるようにまちづくりを進めます。

ア　災害に強いまちづくりの推進

火災や地震に強く安全な市街地としていくために、震災予防の視点から、建築物の耐震化および不燃化等に取り組みます。また、地区の特性に応じて、道路や公園などの公共施設の整備等を行います。

□　地域特性に応じた市街地の防災性の向上

密集住宅市街地整備促進事業を活用して防災性を高めるほか、同事業の要件に該当しない地域においても地区計画等により、オープンスペース、緑地の確保や区道の整備を進めます。建築物の耐震化、不燃化も併せて進め、市街地の不燃空間の形成を促進します。

どれみふぁ緑地

□　災害時の安全性の確保

災害時の安全性を確保するため、延焼遮断帯としての幹線道路沿道の建築物等の耐火性能の向上と緑化の推進、防災上有効な道路および広場等の確保、都市計画道路の整備など、都市の防災性の向上に資する都市基盤を整備します。

都市計画道路や生活幹線道路の整備に併せて、無電柱化を進め、災害時の避難路を確保します。

□　災害軽減への取組

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を推進します。

□　建築物の計画的な耐震化

災害時に重要な役割を担う区立施設や公共施設の耐震化を進めます。また、区内の民間建築物に対する耐震診断や耐震改修工事に対する支援、分譲マンションの管理組合の活動などに助言を行う専門家（耐震改修アドバイザー）の派遣等で耐震化を促進することにより、地震災害を軽減します。

イ　水害に強いまちづくりの推進

東京都が実施する河川改修事業、公共下水道整備事業などと連携し、総合的な観点から治水対策を推進します。

また、雨水の貯留･浸透施設の設置等を進め、水害に強いまちにします。

□　都市型水害に対応した総合治水対策の推進

都市型水害などの発生に対応し、治水安全度の向上を図るため、河川、調節池、公共下水道などの整備、改善、貯留施設等の整備を推進します。

雨水の貯留・浸透施設の設置、道路、公園その他の公共施設の透水性舗装の整備、農地や緑地の保全による保水および遊水機能の保持などにより、雨水の流出抑制を図ります。

白子川比丘尼橋下流調節池（河川）
（出典：区ホームページ）

□　浸水被害を軽減する対策の推進

河川や下水道の整備、流域対策に加えて、練馬区浸水ハザードマップ（平成 25 年７月）等を活用します。水害に関する情報の提供や水害発生時の対応、避難場所や日頃の備えなどに関する啓発や周知を図ります。

ウ　地域防災力の向上等

災害による被害を軽減するために、各種防災設備や応急体制の整備の構築や充実を進めます。災害発生時に、区民が自ら身を守り、協力して地域を守ることができるように、防災に関する知識や技術の普及や啓発、住民組織等の連携強化を図ります。

□　防災設備・災害対応体制の充実

防災行政無線をはじめとする各種情報伝達手段の充実を図るとともに、避難者や帰宅困難者等の対応のために、備蓄物資や資器材の充実、受入や運営体制の強化に取り組みます。また、災害時要援護者の安否確認や避難誘導体制等を強化します。

避難拠点において避難生活を送ることが困難な高齢者や障害者等の受け入れ先として、福祉避難所を充実します。

□　防災意識の高揚、連携の強化

家庭や事業所等において、物資の備蓄や家具、什器の転倒防止など災害に備えた対策に取り組みます。災害時に迅速かつ的確な対応がとれるように、防災に関する知識や技術を身に付けるための防災に関する講座・講演会や訓練等の充実を図ります。

また、地域における防災力の強化に向け、区民防災組織やＰＴＡ、商店会、事業所等の連携の強化に取り組みます。

防災カレッジ事業の様子

エ　被災後の復興まちづくり

大地震が発生した場合、被災直後の応急対策、復旧対策だけではなく、生活を取り戻すための復興が必要です。とりわけ、市街地の復興を円滑に進めるためには、区民、事業者、区の連携が必要不可欠です。

□　復興まちづくりの進め方

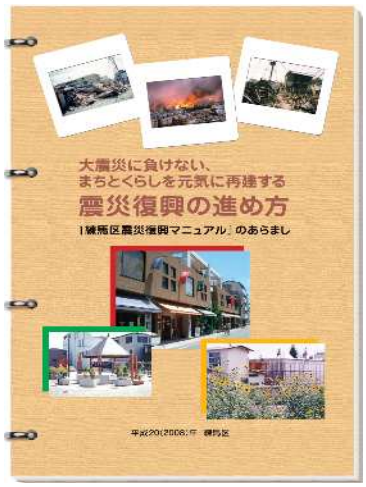
被害が発生する前から様々な施設の持つ防災上の役割やまちづくりの重要性、復興まちづくりに関する取組について周知し、区民や事業者の理解を深めるようにします。

また、被災後に混乱することなく復興を進めるため、市街地の復興に関する方針や復興計画の策定手順等について、予め明らかにします。さらに、被災後のまちの復興に関する取組は、区民、事業者との連携により進め、誰もが安心して暮らせるまちづくりに努めます。

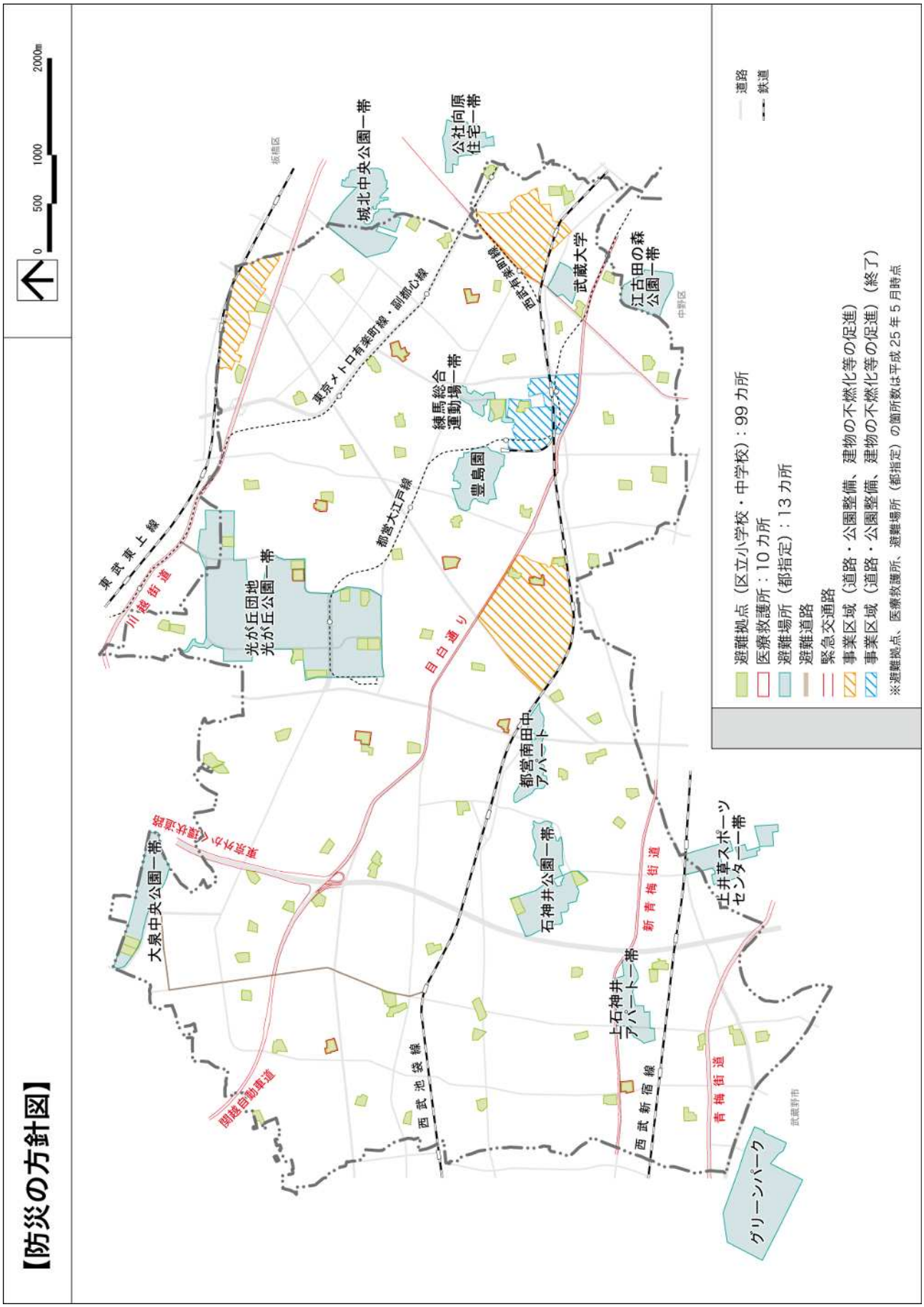
□　事前復興の考え方

阪神・淡路大震災（平成７（1995）年）、東日本大震災（平成 23（2011）年）では、膨大な復興業務に関連して様々な問題が発生し、その後の復興の遅れにつながりました。このような事態に備え、平常時から取組を進めることが事前復興の考え方の基本です。

大規模災害からの復興に関する法律（平成 25 年法律第 55 号）の制定、東京都による（仮称）市街地の震災復興ガイドラインの策定（平成 27 年度予定）等、新たな事前復興の考え方が示されています。練馬区においても、国や東京都の動きを踏まえ、事前復興に関する取り組みをさらに進めます。



震災復興マニュアルのあらまし


【防災の方針図】
0
500
1000
2000m
東武東上線
川越街道
光が丘団地
光が丘公園一帯
都営大江戸線
自白通り
練馬総合
運動場一帯
豊島園
東京メトロ有楽町線・副都心線
城北中央公園一帯
公社向原
住宅一帯
武蔵大学
江古田の森
公園一帯
都営南田中
アパート
石神井公園一帯
上石神井
アパート一帯
止井草スポーツ
センター一帯
大泉中央公園一帯
東京外かく環状道路
関越自動車道
西武池袋線
西武新宿線
新青梅街道
青梅街道
グリーンパーク
練馬区
中野区
武蔵野市
道路
鉄道
避難拠点（区立小学校・中学校）：99 カ所
医療救護所：10 カ所
避難場所（都指定）：13 カ所
避難道路
緊急交通路
事業区域（道路・公園整備、建物の不燃化等の促進）
事業区域（道路・公園整備、建物の不燃化等の促進）（終了）
※避難拠点、医療救護所、避難場所（都指定）の箇所数は平成 25 年 5 月時点

（２）防犯まちづくりの方針～安心して生活できるまち～

＜基本的考え方＞

日常の安全性を高め、犯罪の防止に配慮したまちとするため、区民、関係機関、区が協力して防犯まちづくりを進めます。まちづくりの計画段階から地域における防犯の視点を取り入れ、安全で安心して暮らせるまちをめざします。

ア　防犯性の高いまちづくり

安全で快適な環境をつくるため、防犯の視点を計画段階から取り入れ、効果的でバランスのとれたまちづくりを進めます。さらに、地域での防犯への取組と連携することにより、安全で安心なまちを実現します。

□　市街地における防犯対策

まちの中の身近な場所において、安全な空間の整備を進めます。犯罪を未然に防止するため、まちのどのようなところに防犯上の問題があるか、防犯に役立っている資源がどこにあるかなどを確認し、日々の防犯対策や防犯活動に活かします。

□　防犯に配慮したまちづくり

区民やまちを訪れる人にとって、安全で安心なまちと感じられるようにします。建築物の建築や工作物の建設、まちの緑化などに関わる規定等を検討する際には、防犯の視点を取り入れます。

イ　地域における防犯・防火の取組

日常的な暮らしの安心のために、区民が自主的に行う防犯・防火活動について、区と関係機関が連携して、その活動を支援し、地域における防犯・防火への取組を進めます

□　地域における防犯・防火活動への支援

防犯・防火に関する情報などを電子メールで配信するサービスの提供や、防犯・防火活動を行っている各団体へのパトロール用品の支給などの支援を行います。

安全・安心パトロールカー

□　地域における連携

「地域のことは地域で協力して守る」という考え方に基づき、地域内で日頃から防犯・防火活動を行っている各団体が、相互の連絡調整や情報交換を行うための地域防犯防火連携組織の立ち上げを推進し、その活動を区と関係機関が連携して支援します。

２ 活動的でにぎわいのあるまち

（１）交通の方針～活動的に行き来のできるまち～

＜基本的考え方＞

公共交通サービスを高め、道路ネットワーク機能の向上を図るとともに、適正な交通需要を踏まえた交通体系の確立を進めます。誰もが快適に移動できる交通環境のまちをめざします。さらに、環境に配慮した交通利用を推進します。

ア　移動しやすいまちづくり

区民をはじめ利用者の誰もが、安全かつ快適に公共交通を利用でき、円滑な移動が確保されることが必要です。さらに、高齢社会の進展等を踏まえ、交通弱者に配慮した移動手段の確保のため、駅周辺や生活道路等でのバリアフリー化の推進、歩行環境や自転車走行環境の整備を進めます。

□　公共交通サービスの充実

鉄道やバスなどの公共交通機関は、区民の重要な移動手段になっています。事業者と連携し、誰もが移動しやすいまちをめざします。また、環境にやさしい一人当たりの温室効果ガスの排出量の少ない交通機関として、事業者と連携して、利用しやすい環境の向上に努めます。

□　バリアフリーの促進と安全性の向上

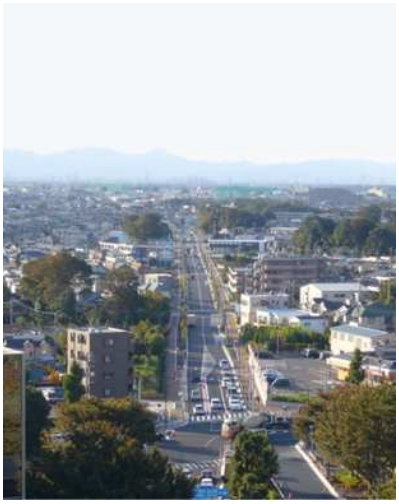
交通弱者の移動しやすさの向上のため、駅周辺を中心としたバリアフリー化を促進します。ユニバーサルデザインの視点で、安全性や快適性の高い駅空間の整備を事業者と連携して進めます。

また、安全な道路環境の確保のため、子ども、高齢者、障害者などが安全に歩くことができる歩行空間の整備を進めます。生活道路での通過交通の抑制や、自転車の走行環境の向上、交通マナーの向上を図ります。

□　利便性向上のための環境整備

都営地下鉄大江戸線延伸の取組を関係機関と協力して進めます。地下鉄の延伸を見据えて、新駅周辺や沿線地区のまちづくりを計画的に進めます。道路網や公共交通機能を充実し、誰もが快適に移動できる交通環境をめざします。

また、公共交通空白地域の改善にあたっては、既存バス路線の再編による改善を基本とします。民間のバスによる新たな対応が困難な場合は、区民や事業者と連携を図り、基本条件を踏まえた上でコミュニティバス（みどりバス）等の導入を検討します。



都営地下鉄大江戸線の
導入空間である補助 230 号線

イ　道路ネットワークと交通結節点の整備

区内の道路ネットワークは、秩序ある自動車交通の処理のため、担うべき機能に応じて段階的な構成で整備を進めることが必要です。駅周辺の道路等の整備により、公共交通と自動車、自転車や徒歩等の様々な移動手段の連携を図ることが必要です。

□　鉄道施設周辺の環境整備

区内では、西武池袋線の鉄道立体化等に伴い、周辺のまちづくりが進みました。今後、西武新宿線の鉄道立体化等、鉄道施設整備の機会を捉え、移動の円滑化に資するよう、交通結節機能の向上を図ります。

□　東京外かく環状道路の整備

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ことを求めながら、早期整備を図るよう働きかけます。

ウ　道路ネットワークの形成

練馬区内の道路ネットワークは、秩序ある自動車交通の処理のため、担うべき機能に応じて、幹線道路（都市計画道路）の他、生活幹線道路、主要生活道路で構成します。

□　幹線道路（都市計画道路）

安全かつ快適な交通を確保するとともに、災害時には延焼遮断機能や避難路としての役割を果たすなど多面的な機能を有し、道路ネットワークの軸として骨格的な役割を果たす道路です。

区内ではこれまでに、環状８号線、放射７号線（目白通り）、放射 35 号線、放射 36 号線、補助 230 号線、補助 132 号線等が整備されました。「優先整備路線」として位置づけられた都市計画道路については、関係機関と連携して整備を進めます。その他の区間についても、円滑な交通ネットワーク機能や防災機能の向上などに注意しつつ、必要性の高い路線から順次ネットワークを形成する準備を進めます。

□　生活幹線道路・主要生活道路など

生活幹線道路は、幹線道路（都市計画道路）を補完し、地区内の交通を処理する道路です（基本幅員12メートル以上、約500メートル間隔で計画）。現状の道路における円滑な交通ネットワーク機能や防災機能の向上に注意しつつ、必要性が高い路線から整備を進めます。

主要生活道路は、生活幹線道路を補完し、地区内交通を処理するとともに、日常消防活動の向上を図るための道路です（幅員６メートル以上、約250メートル間隔で計画）。面的なまちづくりの際には、防災上必要性の高い路線からネットワークを形成する準備を進めます。それ以外では、公道化の促進に加え、宅地開発などの機会を捉えて、道路の確保に努めます。

生活道路は、街区を形成する上で必要な道路です。安全対策を重点的に実施し、歩行者や自転車の安全を確保します。

エ　適正な交通需要を踏まえた交通体系の確立

今後のまちづくりの状況を踏まえ、自動車使用の抑制などで、適切な交通体系の確立を図ります。

□　交通需要マネジメントの推進

渋滞の解消や市街地の安全性の向上、さらに、環境に対する意識の高まりを受け、自動車交通利用に過度に依存しない交通需要の調整が必要です。そのため、都営地下鉄大江戸線延伸やエイトライナーの促進に今後も引き続き取り組みます。また、自動車、公共交通および自転車の適正な役割分担を進め、公共交通の利用促進や自転車の適正利用（自転車駐車場の整備、放置自転車の撤去）を推進します。まちづくりの面からも、地域住民とともに自転車の適正利用を進めます。

□　自転車利用環境の整備促進

日常生活の交通手段として幅広く活用されるとともに、観光面での活用、地球環境問題へ寄与する面も考慮し、自転車利用環境を整備します。さらに、自転車走行ネットワークの構築に向けて、引き続き、自転車走行環境の整備を推進します。また、ねりまタウンサイクル（貸し自転車）の利用環境を整えるとともに、シェアサイクルの導入について検討します。

区立夏の雲公園付近の
自転車レーン

【交通の方針図】

0
500
1000
2000m
成増
地下鉄成増
補 233
補 230
補 302
補 301
下赤塚
補 238
東武練馬
地下鉄赤塚
補 248
放 8
東武東上線
放 35
補 235
補 237
光が丘
都営大江戸線
平和台
補 133
補 234
補 236
東京メトロ有楽町線・副都心線
補 134
補 172
氷川台
練馬春日町
環 8
保谷
大泉学園
西武池袋線
補 156
石神井公園
補 232
練馬高野台
豊島園
西武有楽町線
放 36
小竹向原
新桜台
桜台
江古田
中村橋
富士見台
練馬
西武池袋線
補 230
補 132
補 229
補 227
環 7
放 7
新江古田
補 76
武蔵関
西武新宿線
上石神井
上井草
放 6
補 231
外環 2
補 135
凡例
都市計画道路
計画線
事業中
施行済
鉄道等
鉄道
地下鉄
鉄道整備
連続立体交差事業
鉄道立体化の検討対象区間 ※1
大江戸線延伸（A 路線）※2
大江戸線延伸（B 路線）※2
エイトライナー（B 路線）※2
※1 踏切対策基本方針
※2 運輸政策審議会答申路線
自転車走行環境整備
整備決定路線（優先）
整備決定路線
整備済区間
モデル整備路線（整備済）

（２）産業・魅力あるまちづくりの方針～生き生きとしたにぎわいのあるまち～

＜基本的考え方＞

人口が多く交通の利便性が高い練馬区のポテンシャルを活かした産業の活性化や、地域にあるアニメや農といった練馬区の多彩な資源を活かした魅力の発信により、まちのにぎわいづくりを進めます。

ア　商業施設の集積と魅力的な商店街づくりの推進

商業施設の集積や、商店街の魅力を高め、区民生活の利便性の向上を図ります。魅力のある個店とその集合体である商店街の意欲ある取組を支援し、大規模スーパー等にはない商店街ならではの魅力を創出し、区内外から来街者を呼び込み、商店街を中心とするまち全体の活性化を図ります。

□　集客力のある個店および商店街づくりへの支援

商店街を構成する個店の集客力を高めることが、商店街全体の魅力づくりにつながります。個店の魅力を高めるための商品開発やイベント等の個店の意欲、創意工夫による取組を支援します。

また、地域の特色や統一的なコンセプトを掲げ、まち全体のイメージを高め、にぎわいづくりに資する商店街の取組を支援します。

□　商店街の環境整備

駅周辺の道路整備や鉄道の立体化といったまちづくり事業を契機に商店街地域のまちづくりを進めます。街路灯の整備、案内板の設置、バリアフリー化や駐輪場等商店街や個店の環境整備を進めます。

イ　産業の支援と連携したまちづくり

人口が多く交通の利便性が高い練馬区のポテンシャルや練馬区の特徴的な地域資源を活かした中小企業の事業活動を支援し、地域の活力を生み出します。

□　創業を支援し暮らしやすい地域を実現

練馬ビジネスサポートセンターを拠点に、暮らしやすい地域づくりや地域の活性化に寄与する産業の創業を支援します。

多様な創業セミナーの実施や創業への新しい融資制度の創設、空き店舗とのマッチング等、創業への総合的な支援を充実します。

□　産業を育成し地域を活性化

販路拡大の需要の開拓や掘り起しの促進のための「産業見本市」の開催や企業間交流を支援し、既存産業の活性化と安定的な発展を図り、地域を活性化につなげます。

□　練馬らしさを活かしたまちづくり

地域の経済を支えまちのにぎわいを創り出す上で、産業が持つ役割は重要です。そのため、アニメ産業や都市農業など練馬区ならではの特徴的な産業を活かしたまちづくりを進めます。練馬らしさを活かし、まちの魅力を高めることで、生き生きとした活力のあるまちをめざします。

ウ　練馬区の特徴を活かしたまちづくり

練馬区の強みとなる特徴的な産業を活かしてまちを活性化し、まちの魅力を醸成します。また、練馬区の多彩な魅力を発信するまちづくりを進めます。

□　まちの魅力を発見する仕組みづくり

アニメや農、文化施設など地域資源を発掘し、磨き、練馬の魅力を体感する仕組みを構築します。

まちの多彩な地域資源を発見したり、体験できたりする「まち歩き」「ポタリング」等をしやすい環境を整備します。また、ポタリングのツールとなるシェアサイクルの導入方法の検討を行います。自転車レーンの設置と併せて、散策しやすい快適な都市環境を実現するまちづくりを進めます。

□　練馬の魅力づくりの発信

区民ＰＲサポーターによる練馬の魅力発信や観光案内所（産業・観光情報コーナー）等を整備し、情報発信機能を強化します。区民ともに練馬ならではの魅力づくりを進め、にぎわいと活力のあるまちづくりをめざします。

産業・観光情報コーナー

３ みどりと水のまち

（１）みどりのまちづくりの方針～みどりや水との出会いがあるまち～

＜基本的考え方＞

みどり豊かな練馬を築くために、長い年月をかけて育まれてきた郷土のみどりを次世代へ継承します。みどりの保全や創出などを通して、みどりや水との出会いがあるまちをめざします。公園やみどりなどのまとまったみどりの拠点と河川や都市計画道路沿いのみどりの軸により、みどりのネットワーク化を進めます。

ア　みどりのネットワークの形成

公園の整備や樹林地の保全を進め、みどりの拠点を創出し、河川や都市計画道路沿いのみどりの軸をつなげ、ネットワーク化を図ります。みどりのネットワークを広げることで、防災性の向上、環境保全機能の拡大、まちの景観の魅力向上、区民が憩い楽しめる空間の拡大、生物多様性への寄与といったみどりの機能を最大限発揮させます。

□　みどりの拠点づくり

練馬の風土に培われた農地、屋敷林、雑木林等のみどりを保全、活用する拠点を確保します。また、区民の多様なニーズに対応した特色ある大規模公園の整備を進めます。

□　みどりの軸づくり

みどりの拠点の充実に加え、みどりの拠点同士をみどりの軸でつなぎます。石神井川、白子川、旧田柄川に沿ったみどりを充実させます。また、都市計画道路の緑化、沿道地域でのみどり空間の確保を東京都とも連携を図りながら進めます。

石神井川沿いの桜並木

イ　新たなみどりの創出等

区民が潤いのある街並みを実感できるよう、住宅地およびその周辺、公共施設や民間施設の緑化を推進します。さらに、植物でつくるみどりのカーテン、壁面緑化、生け垣などを増やし、みどりの豊かさを実感できるまちづくりを進めます。

□　みどり豊かな街並みづくり

区が管理する街路樹の計画的な更新など、美しい街並みづくりのための維持管理を進めます。

また、街区や沿道単位での緑化を支援し、連続性のあるみどりの創出を図ります。

区立貫井図書館横

□　緑化の推進

小学校や中学校、地域の顔となる公共施設について、積極的に緑化推進を図り、みどりの量と質の向上を図ります。

ウ　みどりを活かしたまちづくり

区内に残る樹林地は、宅地の開発等により減少傾向にあります。このため、各種保全制度や開発時の協議等によってみどりを保全します。

□　まとまった樹林地の保全・活用

区内に残る屋敷林や雑木林、寺社林等の樹林地は、今なお良好な自然環境を有する練馬らしい景観となっています。

これらの樹林地を将来に渡り継承するため、みどりの特性に応じて、市民緑地制度等の各種保全制度を適切に活用し、樹木、樹林地の保全を進めます。

また、樹林地を「みどりを見て楽しむ場」だけではなく、「将来を担う子どもたちが楽しめる場」としても活用し、みどりの大切さを広めます。

こどもの森

□　開発時のみどりの保全

練馬区みどりを愛し守りはぐくむ条例による緑化基準に基づき、住宅地等の緑化推進を図ります。

住宅地等の民間開発の際は、みどりの保全に対する協力を求めます。うるおいある都市空間を形成するため、住まいに対する緑化指導を行います。

エ　みどりに関する普及・啓発

区民みんなでみどりを愛し、みどりの保全と創出に取り組んでいけるよう、区民・事業者・区の三者で協働し、緑化活動や啓発事業を推進します。

□　みどりに関する普及啓発

みどりの重要性や必要性などを認識し、花とみどりの相談所や（仮称）中里郷土の森緑地を拠点とした啓発事業の充実を図ります。特に、未来を担う子どもたちを対象とした体験型事業を進めます。

□　みどりを守り育てる活動を広げる

地域に息づくみどりを守り育んでいくため、地域の方々や地域団体の協力を得て、緑化活動を展開しその支援を行います。

（２）農のあるまちづくりの方針～農とともにあるまち～

＜基本的考え方＞

農業は、区のイメージを特徴づける重要な産業の一つであるとともに、農地は区民の暮らしを豊かにする多面的な機能を持っています。

区の特徴である農を活かして武蔵野の風景として残された貴重な農の空間を残しながら、調和のとれた市街地の形成を進め、農とともにあるまちづくりをめざします。

ア　魅力的な都市農業の振興

練馬区は、23区の中でもっとも農地が多く、四季折々の野菜や果物などの農産物が身近に楽しめる贅沢な環境にあります。消費者に新鮮で安全な農産物を供給し続けるため、農業者を支援する取組を進めるとともに、農に関わる区民の裾野を広げます。区民が農とふれあう機会をつくることにより、農が身近にあるまちづくりを進めます。

□　農に関する人材の育成

小規模農家や高齢化の進む農家を支えるため、平成 27 年度から講座を開始する「練馬区農の学校」では、農に関心を持つ区民に対し学びの場を提供し、農の支え手となる人材を育成するとともに、農業者との交流機会や活躍の場を提供したり創出したりします。

□　農の魅力の発信

区は、意欲ある農業経営を支援するために、季節の味覚を楽しめる多様な果樹の直売や摘み取りを行う「練馬果樹あるファーム」事業の支援や、練馬産農産物のブランド名を決定するとともに、周知し、その魅力を発信します。

□　農とふれあう機会の提供

都市の農地は、収穫体験や農作業、土とのふれあいができる身近なレクリエーションの場です。また、利用者や農家との交流などを通して、地域のつながりが育成される場ともなります。

練馬大根引っこ抜き競技大会など農の魅力を発見できるイベントや区内産農産物や加工物の即売会「ねりマルシェ」を開催し、農の魅力を発信します。

また、都市における農とのふれあいを、新たにまち歩き観光の観点から捉え、新たな観光資源としての農の活用を推進します。

農と観光の連携として行われている「練馬大根引っこ抜き競技大会」

ブルーベリー観光農園の冊子。平成 26 年度版では 30 園が紹介されている。（出典：区ホームページ）

イ　多面的機能を持つ都市農地の保全

都市農地は、ヒートアイランド現象の緩和などの環境保全機能、災害時の延焼防止や公共空地としての防災機能、農の風景に代表される景観形成機能などさまざまな機能を有しています。こうした都市農地の多面的な機能への区民の理解を深め、貴重な都市農地の保全に向けた取組を推進します。

□　都市農地の保全

農地が年々減少している状況を踏まえ、貴重な都市農地の保全に取り組みます。都市農地保全推進自治体協議会の会長区として、積極的に他の自治体と連携して制度改正を国に働きかけます。同時に、都市農地の保全に向けて、生産緑地や相続税等納税猶予制度についての規制の緩和が可能となるよう、特区制度の活用等を含めた取組を進めます。

□　農のある風景の継承

東京都が平成23年８月に創設した農の風景育成地区制度は、都市の貴重な農地を保全し、農のある風景を維持していくための制度です。

農地や屋敷林などが比較的まとまっている特色あるものです。こうした制度などを活用して、農のある風景を継承するために農地や樹林を保全します。

農のある風景（高松一丁目）

□　都市農地の多面的機能の発信

農地の持つ教育機能の発揮を推進するため、練馬大根の小学生向け資料を作成し、食育へ活用します。また、農地の防災上の役割を積極的に発信します。これらの取組により、社会資源としての都市農地に対する理解をさらに広げます。

都市農地の保全に向けた取組と、農家による多様な都市型農業経営の展開により、都市農業や都市農地がもつ多面的機能をより一層発揮していきます。

４ 環境と共生するまち

（１）景観まちづくりの方針～周辺と調和のとれたまち～

＜基本的考え方＞

快適な市街地の形成には、魅力的な景観の形成を図ることが重要です。誰もが安心して快適に暮らせるまちの実現のため、周辺と調和のとれたまちづくりを進め、市街地の環境の維持、向上を図ります。

周囲と調和した良好な景観の形成をめざし、「歩きたくなるまち　住みつづけたくなるまち　ねりま」をめざして「景観まちづくり」に取り組みます。

ア　景観に配慮したまちづくり

練馬区では、これまで住みやすく快適な空間づくりに積極的に取り組んできました。今後も地域の魅力を向上させ、区民が暮らしやすさを実感し、住みつづけたいと思えるまちをめざします。

景観法（平成 16 年法律第 110 号。以下「景観法」）に基づく、景観行政団体（平成 23 年５月１日付）として、区民、事業者と協力しながら、地域によって異なる魅力や個性を活かしつつ、景観に配慮したまちづくりを進めます。

□　地域特性に応じた景観の形成

駅周辺等の拠点、区内を流れる河川や緑道、幹線道路といった都市の軸、面的な市街地それぞれにおいて、地域の特性を反映した景観形成を図ります。また、景観上特に重要な地区については、地域の合意を得ながら、重点的な景観形成のルールづくりを進めます。

放射６号線（青梅街道）

□　みどりが映える景観づくり

練馬区には、農地や屋敷林が多く残るとともに、みどりを育む石神井川、白子川、大規模な公園などがあります。そうしたみどりを活かし、印象的な落ち着きのある街並み景観を形成します。建築物等の色彩、形態・意匠は、周辺のみどりが映えるような工夫をし、みどりとの共生に配慮した街並みづくりを進めます。

（出典：練馬区景観計画）

□　街並み景観の形成

低層の住宅地では、敷地内のみどりと道路や公園など公共のみどりをつなぎ、ゆとりと落ち着きのある街並み空間を形成します。中高層住宅が集積する地域では、宅地内でのオープンスペースの確保や緑化の推進、建築物等の形態・意匠の誘導などにより、歩行者からの視点に配慮した心地よい景観を形成します。

都市計画道路など新たに整備される道路については、周辺の街並みに配慮し、街路樹等による緑化、無電柱化などで、快適な道路景観を形成します。

□　にぎわいを育む景観づくり

鉄道駅を中心とした商業施設の集積を活かすとともに、商業振興と連携し、にぎわいのある景観の形成を進めます。

商店街の街並みやにぎわいが連続するように歩行者の利便性や快適性に配慮します。地域の歴史や文化を活かした親しみやすい街並みの演出などで、地域の魅力づくりを進めます。

□　公共施設の景観の形成

道路、公園等の公共施設や公共建築物等が、景観形成の先導的な役割を果たす必要があります。公共施設の整備にあたっては、地域の特性や街並みに配慮し、景観まちづくりを推進する形態やデザインとなることをめざします。

公共施設の改修、新設等の際には景観に配慮した整備を進めます。さらに、景観法に基づく景観重要公共施設の制度を積極的に活用します。

□　身近な景観資源の活用

景観上重要な建造物や樹木等について、所有者や関係機関と協議、調整しながら景観法に基づく、景観重要建造物または景観重要樹木として指定します。また、歴史的な建造物などについては登録文化財制度の適用、景観上重要なみどりについては、みどりの保全政策など諸制度を活用し、適切な保全活用方策を検討します。さらに、景観資源の魅力を高めるため、周辺地区における景観的な配慮を求めます。また、そうした地域の資源を楽しむまち歩き等の啓発事業を実施します。

イ　区民、事業者と連携した取組の推進

良好な市街地の形成には、区民、事業者と連携した取組の推進が必要です。まちづくりに関する情報を広く公開するとともに、区民、事業者と協働した活動の呼びかけ、支援を行います。

□　屋外広告物の規制・誘導

まちの景観を構成する要素として、屋外広告物は重要な要素の一つとなっています。落ち着きのある市街地の景観の形成や、都市のにぎわいの演出、自然景観との調和などを図るため、屋外広告物の表示や掲出については景観面からも一定の配慮を求めます。

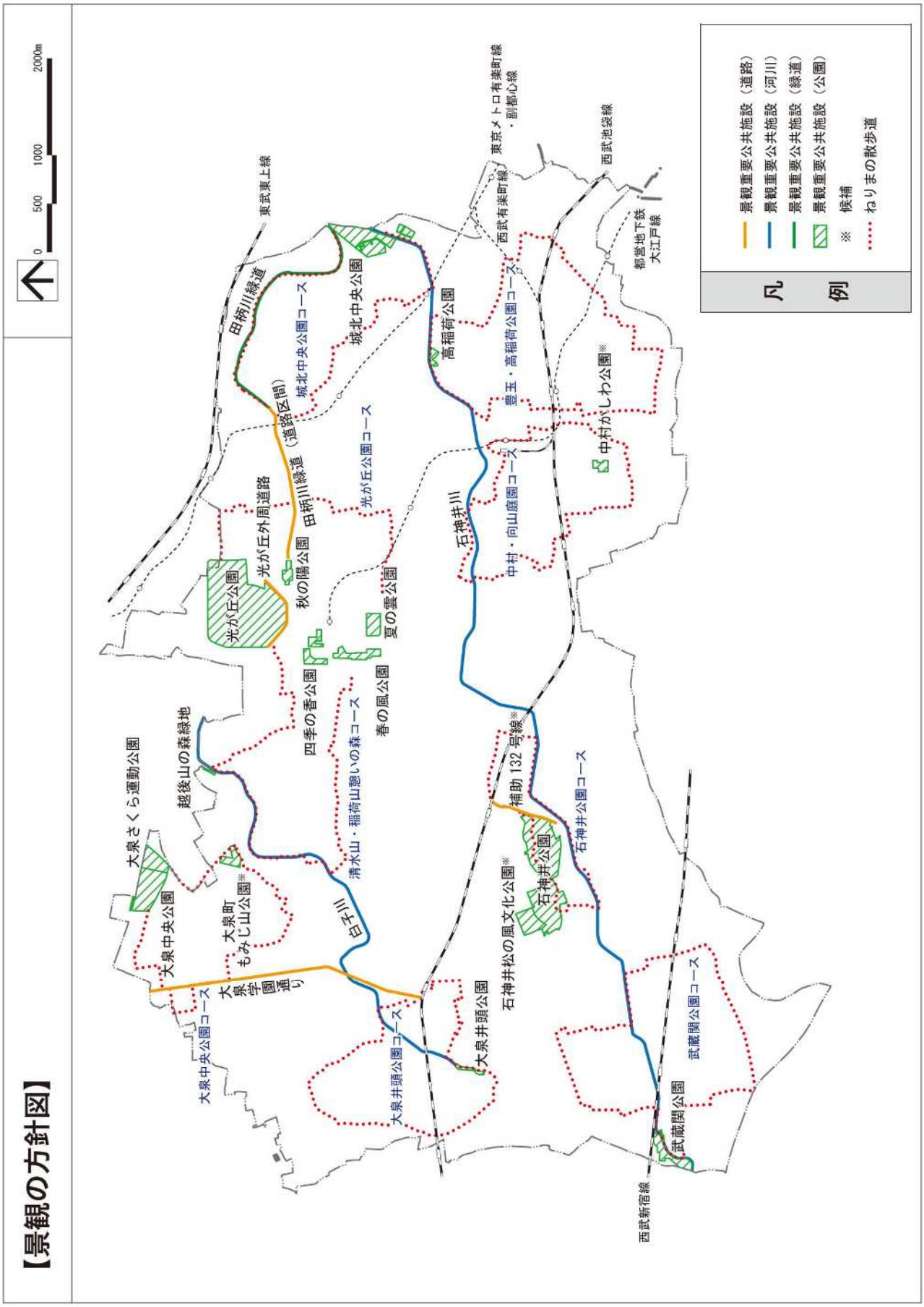
□　まちの美化の推進

駅周辺地区等での利用者のマナーの向上のため、歩行喫煙等のポイ捨て防止の意識啓発を図るとともに、まちの美化運動の支援を行います。

□　景観まちづくりの推進

練馬区景観計画等による各種の取組において、区民と区との協働による景観まちづくりを推進します。また、景観法の規定に基づき、平成 23 年５月 20 日に景観整備機構として指定した公益財団法人練馬区環境まちづくり公社（練馬まちづくりセンター）と連携し、景観形成に向けた取り組みを推進します。景観整備機構は、地域の景観まちづくりに関わる区民に向けた情報の提供やコーディネート等に取り組みます。

景観まちなみ協定制度
地域景観資源登録制度
募集パンフレット


【景観の方針図】
0
500
1000
2000m
凡例
景観重要公共施設（道路）
景観重要公共施設（河川）
景観重要公共施設（緑道）
景観重要公共施設（公園）
※ 候補
ねりまの散歩道
東武東上線
東京メトロ有楽町線・副都心線
西武有楽町線
西武池袋線
都営地下鉄大江戸線
田柄川緑道
城北中央公園コース
城北中央公園
高稲荷公園
豊玉・高稲荷公園コース
光が丘外周道路（道路区間）
光が丘公園
秋の陽公園
田柄川緑道
光が丘公園コース
夏の雲公園
石神井川
中村・向山庭園コース
中村がしわ公園※
大泉さくら運動公園
越後山の森緑地
四季の香公園
春の風公園
清水山・稲荷山憩いの森コース
補助132号線※
大泉中央公園
大泉町もみじ山公園※
大泉学園通り
白子川
石神井松の風文化公園※
石神井公園
石神井公園コース
大泉中央公園コース
大泉井頭公園コース
大泉井頭公園
武蔵関公園
武蔵関公園コース
西武新宿線

（２）環境に配慮したまちづくりの方針～自立分散型エネルギー社会のまち～

＜基本的考え方＞

住宅都市にふさわしい自立分散型エネルギー社会の実現をめざします。

環境に配慮した都市構造の整備の推進やまちづくりの実現により、環境負荷の少ない都市づくりを進めます。省エネルギー化などの検討により温室効果ガスを削減し、環境に配慮した循環型のまちづくりに取り組みます。

ア　自立分散型エネルギー社会への取組

練馬区の地域特性を活かしながら、災害時のエネルギーセキュリティの確保と、平時における自立分散型エネルギー社会の実現という視点にたって、練馬区のエネルギー政策を展開します。

□　災害時のセキュリティの確保

避難拠点である小中学校、病院などの医療機関、福祉事務所となる福祉施設などでの自家発電機能の充実、蓄電設備の導入を進めます。

□　自立分散型エネルギー社会への取組の推進

電力、ガス、再生可能エネルギーなど様々なエネルギーのベストミックスを基本とする自立分散型エネルギー社会の実現に向けて取り組みます。

コジェネレーションシステムや家庭用燃料電池等の導入促進や太陽光発電などの再生可能エネルギーを最大限活用します。区内に２カ所ある清掃工場でのごみ焼却から発生する熱や発電した電気の利用を図る仕組みを検討します。木造住宅密集地域の改善、CO_2 の排出量の削減施策、再開発などのまちづくりと連携して進めます。また、ＩＣＴ（情報通信技術）を活かしたスマートエネルギーのネットワーク化に取り組みます。

□　省エネルギーへの取組

災害時のエネルギーセキュリティの確保や自立分散型エネルギー社会への取組の推進に併せ、省エネ型住宅などの普及促進や、環境教育、節電啓発、省エネ型ライフスタイルへの誘導などに取り組みます。

イ　環境に配慮した市街地の実現

まちづくりにおける市街地開発事業等の都市計画事業、建物の更新等の機会にあわせ、環境にやさしい都市づくりを推進します。また、ヒートアイランド現象の緩和、環境に負荷の少ない交通システムの検討などを進めることで、環境に配慮したまちづくりを進めます。

□　循環型のまちづくり

環境に配慮した良好な環境を保つためには、限られた資源を繰り返し使う循環型のまちをめざすことが必要です。そのため、エネルギーの有効活用を進め、環境への負荷が少ない都市づくりをします。また、ごみの発生抑制や二酸化炭素などの温室効果ガスを削減し、限りある資源のリサイクル等も併せて進めます。

□　省エネ建築物の普及促進

エネルギー使用の効率性や二酸化炭素の排出抑制に役立つ、建築物の建築を促進する低炭素建築物新築等計画の認定制度の運用、建築物の省エネ基準適合義務化などにより、環境に寄与する建築物を普及促進します。

□　市街地開発事業等による環境負担の軽減

区が主体的に関わる市街地再開発事業等の市街地開発事業の機会に合わせ、再生可能エネルギーや効率的なエネルギーシステム、ビルエネルギーマネジメントシステム（ＢＥＭＳ）等の導入を積極的に検討します。

また、住宅団地等が集まる地区を中心に、省エネルギーに配慮した建築物の新築、改築、施設の改修等を促進します。

建築物単体の対策に加え、特に建築物が集積する地区や街区においてエネルギーの面的利用システムの導入を検討し、環境に負担の少ない市街地の実現を図ります。

□　地球温暖化・ヒートアイランド現象の緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けた都市構造を構築するため、新たに建築する建築物の形状や配置が風の道を遮らないように配慮を求めます。公園、緑地の整備や街路樹の充実を図るとともに、建築物や敷地内の緑化を促進します。

道路の整備や改修に際しては、路面温度の上昇を抑制する遮熱性の舗装、雨水の保水効果や地中への浸透性のある舗装などを進めます。

風の道を確保するための建築
（まちづくりガイドライン地域全体編）
（出典：東京都都市整備局ホームページ）

ウ　環境負荷の少ない交通の検討

温室効果ガス削減のために、自動車交通による環境の負荷を軽減するための取組を検討します。公共交通を中心としたまちづくり、環境負荷の少ない公共交通の充実を念頭におき、環境にやさしい自転車、次世代自動車利用を促進する環境を整備します。環境負担の少ない社会に向けた、交通体系の導入を検討します。

□　公共交通の利用促進

鉄道とバスの円滑な乗り換えができるように駅前広場や駅へのアクセス道路の整備を行います。

併せて、駅のバリアフリー化を促進し、公共交通の利用を促進します。

バリアフリー化された駅前広場の例
（西武池袋線中村橋駅）

□　低炭素交通システムの構築

自動車交通の抑制に向けて、公共交通の利便性や快適性の向上、徒歩や自転車による移動手段の利便性の向上を図ります。

温室効果ガス削減のため、都営地下鉄大江戸線の延伸の早期実現等、公共交通の充実により、交通機能の円滑化を図ります。パークアンドライドの推進、カーシェアリングの導入、次世代自動車等の利用環境の整備などを検討します。

フルラッピング電気自動車
アニメ「銀河鉄道 999」などのキャラクターラッピング
（出典：区ホームページ）

５ ともに住むまち

（１）住まいづくりの方針～ともに住むやさしいまち～

＜基本的考え方＞

子どもや高齢者、障害者など、まちに住むすべての人が主人公として、ともに暮らせるやさしいまちをめざします。「住宅都市」として区民の豊かな暮らしを実現するため、誰もが住み続けたいと感じられる住環境を形成します。

ア　安心して暮らせる住まいづくり

みどり豊かな環境と都心に近い利便性が両立する住宅都市としての特徴を活かし、練馬に住むことの魅力と価値を高めながら、地域を大切にした住まいづくりをめざします。

□　さまざまな世代・世帯に対応した住まい

高齢者、障害者、子育て世帯など、誰もが安心して暮らすことができる環境づくりを進めます。そのため、さまざまな世代や世帯の住宅ニーズに応じた住まいについての情報提供等の充実に努めます。また、住宅の確保に特に配慮を要する世帯に対する公営住宅入居機会の確保に取り組みます。

□　地域特性を大切にした住まいづくり

地域それぞれの特性を活かした住まいづくりを進めます。

高齢化が進んでいる都市型住宅地区の集合団地などでは、若い世代等新たな入居者を集合団地に呼び入れ交流を図ることで、地域の活性化をめざします。

都市型住宅地区のその他の地区、および他の地区においても、地区の特性やまちの状況を踏まえ、区民の交流が深められる空間づくりの誘導などで、地域の活性化に努めます。

みどり豊かな街並み

イ　住みつづけたくなるまちづくり

定住促進を図り、ともに住む地域社会を形成するため、多様な住宅ニーズに対応した住宅市街地の整備や住宅の良好な維持管理を促進します。

□　良好な住宅市街地の形成

住宅都市として、土地利用や市街地の状況を踏まえ、良好な住環境の整備を進めます。

区内の大半を占める戸建て住宅を中心とした低層住宅地では、みどりあふれるゆとりと落ち着きのある現在の街並み環境を保全します。

中高層住宅が集積する地域では、地域特性を踏まえた緑化の推進、後背地の低層住宅市街地への配慮を誘導します。

中高層の街並み

□　良好な住宅市街地の維持

近年、社会状況による住宅や住宅地の需要の変化により、市街地においても空き家や未利用地が発生するようになりました。そのため、平成 26 年には、「空家等対策の推進に関する特別措置法」が公布されました。練馬区でも、空き家が発生している状況を踏まえ、様々な角度から空き家に関する対策を検討します。

□　まちの資産となる住まいづくり

住宅を練馬のまちの社会的な資産として捉え、次の世代に引き継ぎ、良好な状態で有効活用できる住まいづくりを促進します。分譲マンションの適切な維持管理への支援など、それぞれの住宅の特性に応じた住まいづくりを促進します。

併せて、住宅の長寿命化や省エネルギーに配慮した住宅の普及などにより、環境に配慮した住まいづくりを進めます。さらに、住宅の耐震化をはじめ、防災性、防犯性の向上、バリアフリー化などにより住まいの安全性を高めます。

ウ　福祉のまちづくりの充実・推進

すべての人が住み慣れた地域で安心して快適に暮らし続けることができる地域社会の実現をめざします。地域社会に生活する多様な人が、人生のすべての段階で安心して自由に社会参加ができる環境を実現します。また、誰もが快適な生活を選択できる空間づくりと社会ネットワークづくりを推進します。

□　福祉施設等の充実

高齢者、障害者、子育て世帯などが利用する福祉施設について、誰もが安全かつ円滑に利用できるように、施設の管理や運営を進めます。

各施設の利用目的に適合した整備基準を検討し、必要な施設の整備を促進します。

□　医療提供体制の充実

高齢者人口が増大する中で、急性期から回復期、慢性期、在宅療養に至るまで、区民が住み慣れた地域で安心して医療が受けられる環境を整備します。

□　交流の場づくりにおける支援

誰もが気軽に安心して外出できる環境を実現するために、身近な場所に気軽に立ち寄り交流できる場の開設やその運営をめざす区民を支援します。さらに、情報の提供、相談、研修などの取組を充実します。

□　建築物等のユニバーサルデザイン推進

多くの人が利用する建物が、すべての人にとって安全かつ円滑に利用できるよう整備を促進します。

また、高齢者や障害者、子育て層など多様な区民の視点を、区立施設や区立公園の整備や改善に取り入れるようにします。

意見聴取の様子

□　福祉のまちづくりの推進

区民、事業者、区の協働で、人々の多様な状況に共感を持って理解しながら、継続的、計画的に福祉のまちづくりを実現させるための仕組みづくりを推進します。

また、施設等の整備を推進するとともに、各施設間の連続性の確保、普及啓発等事業の実施により、ハード面とソフト面の両面から総合的な取組を推進します。

（２）地域で連携するまちづくりの方針～交流を育むまち～

＜基本的考え方＞

今後予想される人口減少と少子高齢化などの都市の生活環境の変化に対応するため、地域における近隣同士の交流や連携を促します。地域における様々な交流を育み、地域に愛着を持つきっかけをつくり、住み続けたいまちづくりをめざします。

ア　地域の連携で進めるまちづくり

日々の生活や地域活動などを通じて、地域を自らの手で住みやすくする区民の取組を支援します。

□　地域まちづくりの推進

地域のまちづくりの課題に取り組むためには、地域の区民の参加を得ながら進める必要があります。そのため、それぞれの地域や地区のまちづくり協議会等の組織の立ち上げや運営等、区民のまちづくりを支援します。

■まちづくり協議会等の状況

まちづくり協議会		区民と区がともにまちづくりに取り組んでいる。 現在 26 地区。
地区計画の決定		まちづくり協議会の取り組みの１つの成果として、地区計画を 30 地区決定。
まちづくり条例	地区計画等の 住民原案申出制度	地区計画等の決定・変更に関する住民原案の申出手続きを、法の委任規定に基づきまちづくり条例に規定。２件受理。
	重点地区 まちづくり計画	区が重点的かつ積極的に特定の地区のまちづくりを進める際に定めている。現在 10 の地域で計画・構想を策定。
	総合型地区 まちづくり計画	身近な地区の建築やその他の土地利用等に関するルールや基準等を定めるもの。２地区の協議会を認定。
	施設管理型 地区まちづくり計画	地区住民が主体となり、公園、緑地等の施設について、管理・利用に関する事項を定めるもの。１か所の計画を認定。
	テーマ型 まちづくり提案	みどりや景観などのテーマとして、まちづくりを推進するための提案をするもの。１団体の提案を採用。

□　施設を活用した場づくり

地域の交流を育むため、公共施設や民間施設の活用を進めます。

公共施設は、地域の核となる施設としてその利便性を高め、特性に応じた計画的な施設の改修や設備の改良を進めます。

また、民間施設を活用することで、幅広い世代の区民が気軽に交流できる場づくりを支援します。

ねりま子ども劇場のイベント
（出典：練馬まちづくりセンターホームページ）

□　シニア世代の地域活動への参加

シニア世代は、国の経済の発展を支えた豊富な知識、経験、技術を持つ世代です。地域の財産であり、まちづくりでも重要な役割を果たすことが期待されます。

シニア世代の地域活動への参加を進めるため、高齢者センター等の活動場所や機会の提供、地域活動への参加に役立つ知識を得るための学びの場の提供、地域活動への参加につながる情報提供を進めます。シニア世代の力を活用して地域の活性化を図るとともに、シニア世代の生きがいづくりにつなげます。

□　様々な交流ができるまち

子どもから大人まで、また子育て世代や高齢者等、誰もが安心して暮らすことができるまちをめざします。そのため、地域社会全体で見守り、支え合う体制を構築します。そうした交流の基盤となる、暮らしやすく、住みやすい、さらには、地域で連携しやすい環境をまちづくりの面からも整えます。

イ　大学や企業との連携によるまちづくり

大学や企業での研究成果の活用やまちづくりに関連する専門的知識を持つ人材やＮＰＯの連携等により、まちの活性化を進めます。

□　大学との連携

大学の研究成果を活用してのまちづくりの課題の解決や、大学と地域のまちづくりに取り組む活動団体やＮＰＯ等との協働によるまちづくりの実践を支援します。

また、大学の施設やキャンパスを、今後も地域活動の交流の場として区民が利用できるように協力を求めます。

武蔵大学、商店街、環境団体が協力して実施している「江古田ミツバチ・プロジェクト」（出典：練馬まちづくりセンターホームページ）

□　企業との連携

企業の研究成果を活かしたまちづくりの課題の解決や、ノウハウを活かした人材の育成等を進めます。

また、企業と地域のまちづくり活動団体やＮＰＯ等と共同研究等を支援します。

さらに企業のＣＳＲ（社会的責任）の一環として、地域活動への協力を得ることにより、まちづくりをさらに進めます。

ウ　多様な活動主体によるまちづくり

□　主体の多様化と地域のまちづくり

練馬区内には戸建て住宅地、集合住宅団地等がある一方で、駅前の商業地域や幹線道路の沿道などがあり、地域により異なる特徴を持っています。そうした特徴を踏まえながら、地域の課題の解決に向け取り組む必要があります。

そのため、制度や仕組みの活用に加え、まちに関わる多様な主体が連携して、地域のまちづくりを進める環境を整えます。

図−地域特性を活かしたまちづくりイメージ

第２部

地域別指針

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

（１）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。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。

（２）地域区分設定方法

ア　東部地域と西部地域を笹目通りで区分

イ　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沿線、西武池袋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地域を設定

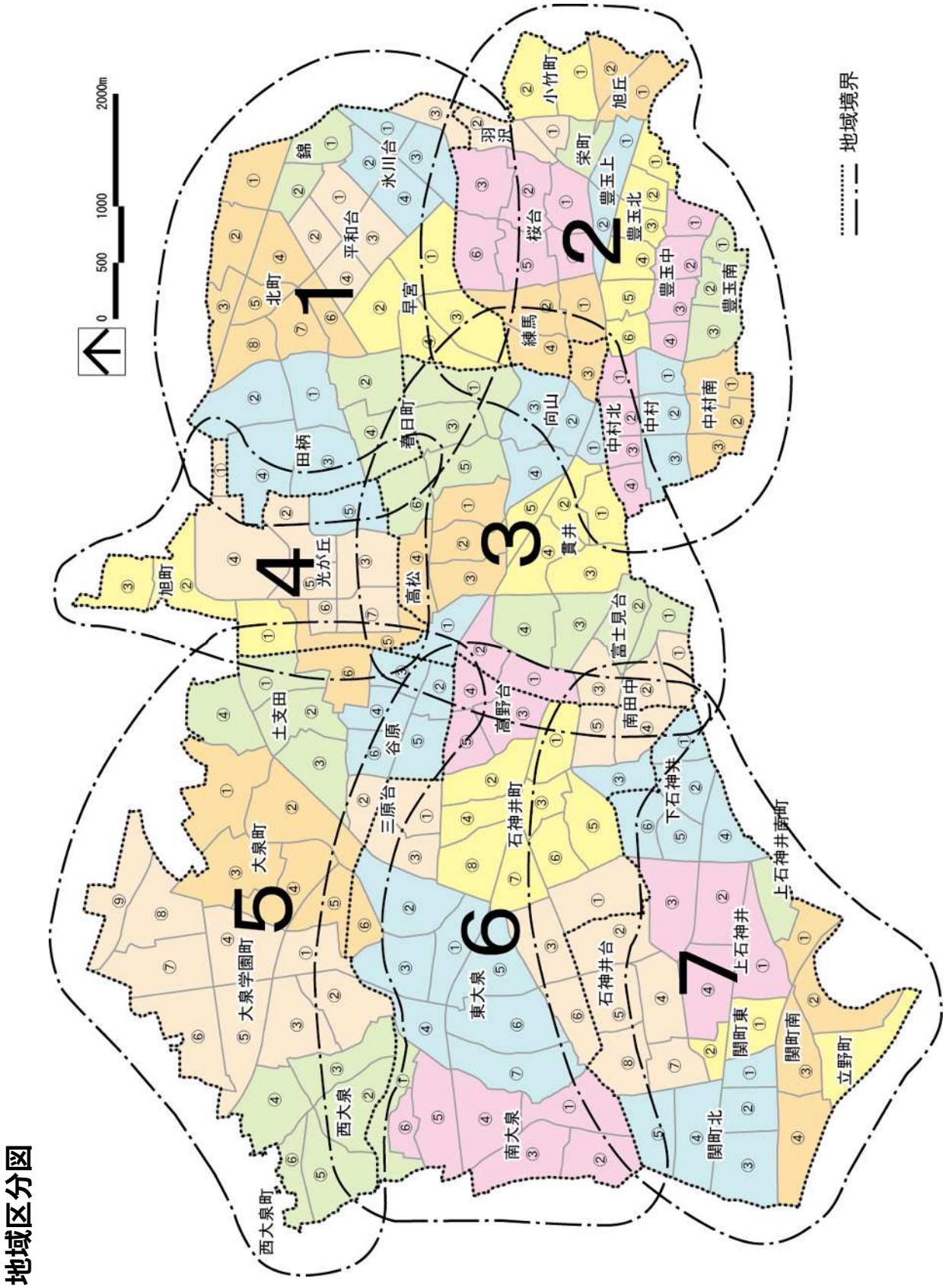
ウ　西部地域は、西武新宿線沿線、西武池袋線沿線、その北部の３地域を設定

エ　検討にあたり、各ブロックは、地域の疑似的な生活圏を示すそのため、隣り合う地域の境界が重なるように工夫

オ　最終的には、範囲を明確にするため７つの地域区分をブロックによる区分とは別に新たに設定

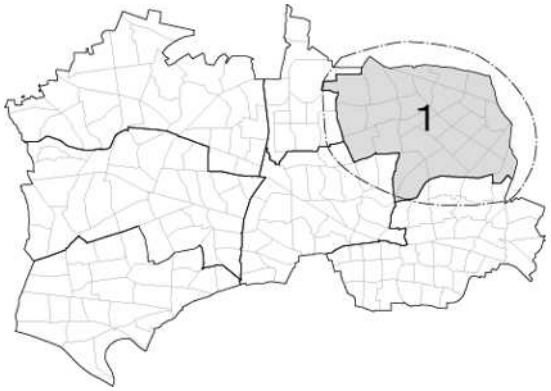
※今回、重複していた地域区分の範囲を微修正しました。ブロック境界は、地域の疑似的な生活圏としてそのまま残しています。

（３）地域区分図

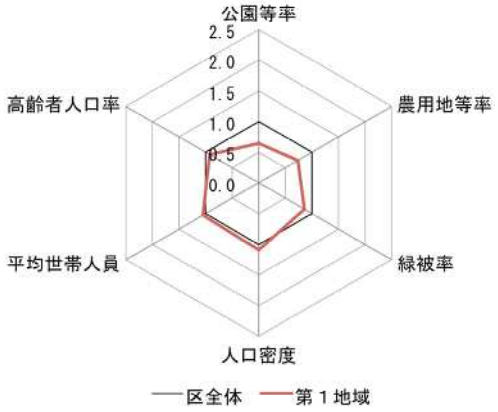

地域区分図
地域境界
0
500
1000
2000m
1
2
3
4
5
6
7
錦
氷川台
平和台
北町
小竹町
旭丘
栄町
羽沢
桜台
豊玉上
豊玉北
豊玉中
豊玉南
早宮
練馬
春日町
向山
中村北
中村
中村南
田柄
旭町
光が丘
高松
貫井
富士見台
土支田
大泉町
大泉学園町
谷原
三原台
高野台
南田中
石神井町
下石神井
上石神井南町
西大泉
東大泉
南大泉
石神井台
上石神井
関町東
関町南
関町北
立野町
西大泉町

１　（第１）地域の現状と特性

（１）地域の現状



春日町一丁目～六丁目、北町一丁目～八丁目、
田柄一丁目～五丁目、錦一丁目～二丁目、
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、桜台三丁目・六丁目、
羽沢三丁目、練馬二丁目



区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第１地域（上段：実数、下段：割合）	110,885 人	14,302 人	75,280 人	21,303 人	53,526 世帯	2.1 人	160.4
	100.0%	12.9%	67.9%	19.2%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第１地域（上段：実数、下段：割合）	691.1ha	426.7ha	131.5ha	27.0ha	24.7ha	81.3ha	150.3ha
	100.0%	61.7%	19.0%	3.9%	3.6%	11.8%	21.8%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を含わせたもの。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（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１、２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。

電車の見える公園（北町１丁目）

田柄川緑道

□　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 号線も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。

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が廃止・縮小されることから、自転車駐車場の確保などの対策が必要です。

□　**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。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。今後も公園の整備等を推進します。

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、良好な基盤ができました。
・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くられました。
・この時期に宅地化が進んだところでは、建て替えの時期にさしかかっています。
・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。

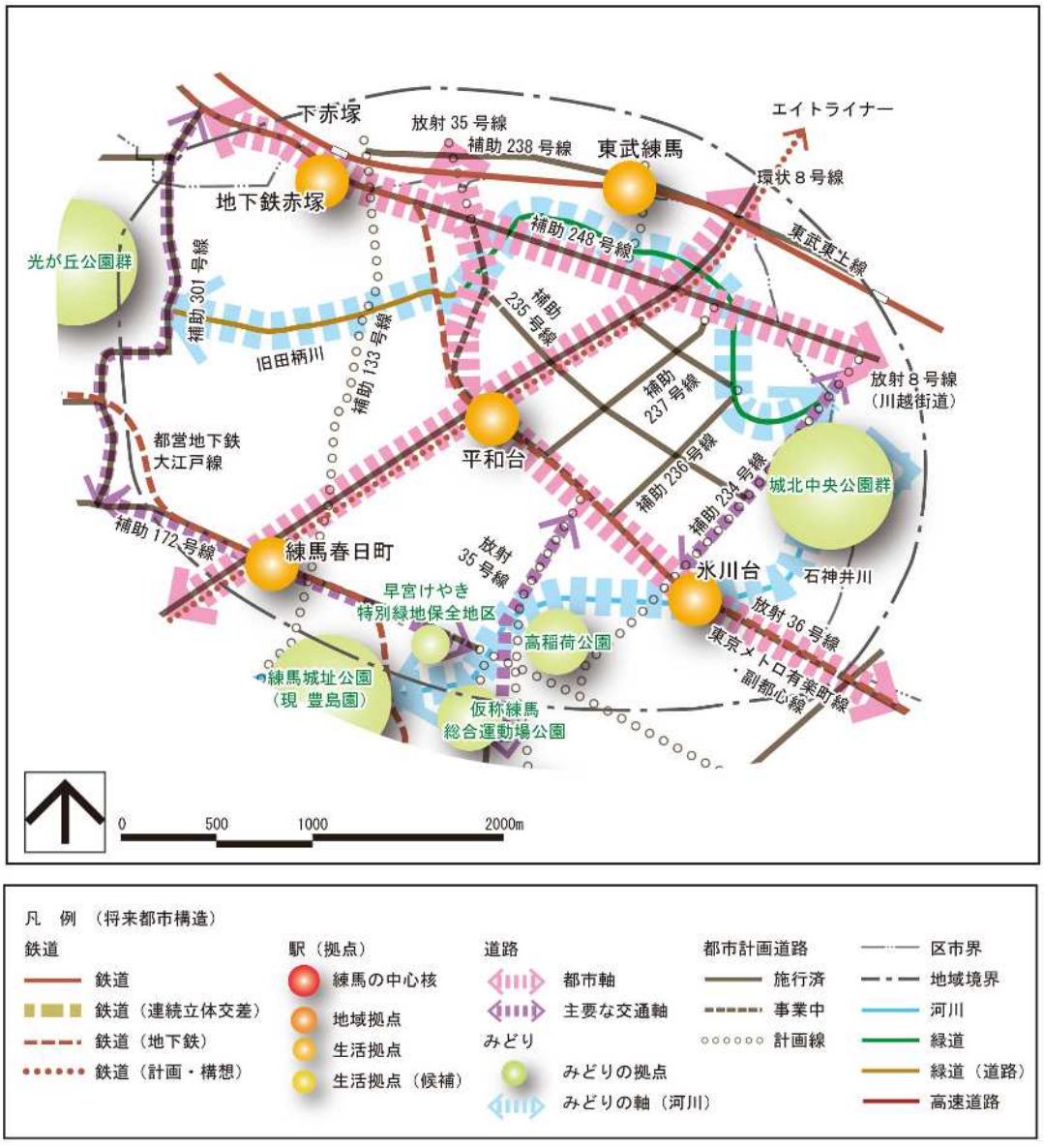
２ 地域のまちづくりの方向性

（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などを図ります。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。こどもの森の整備、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



＊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－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、下赤塚駅、地下鉄成増駅の周辺のほか、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

凡　例

《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
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区
	住環境保全地区	都市型誘導地区
	低層住宅地区	住商工共存地区
	低層集合地区	中層地区
	中低層地区	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	その他
商業業務地区	都市型沿道地区	工業系地区
商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公園等
	沿道環境地区	大規模公共施設

商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
生活拠点
生活拠点候補
鉄道駅
地下鉄駅
地下鉄駅（候補）
風致地区
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に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。

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、周辺の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実施されています。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をみどりの軸、城北中央公園や高稲荷公園、どんぐり山の森緑地などをみどりの拠点とし、放射 35 号線、放射 36 号線の環境施設帯などとあわせて、みどりのネットワークを形成します。
・都立公園の整備にあわせ、石神井川での親水空間の整備を東京都へ要望します。
・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の整備をめざします。
・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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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、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。

田柄梅林公園

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、良好な住環境の形成を図ります。

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。

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

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

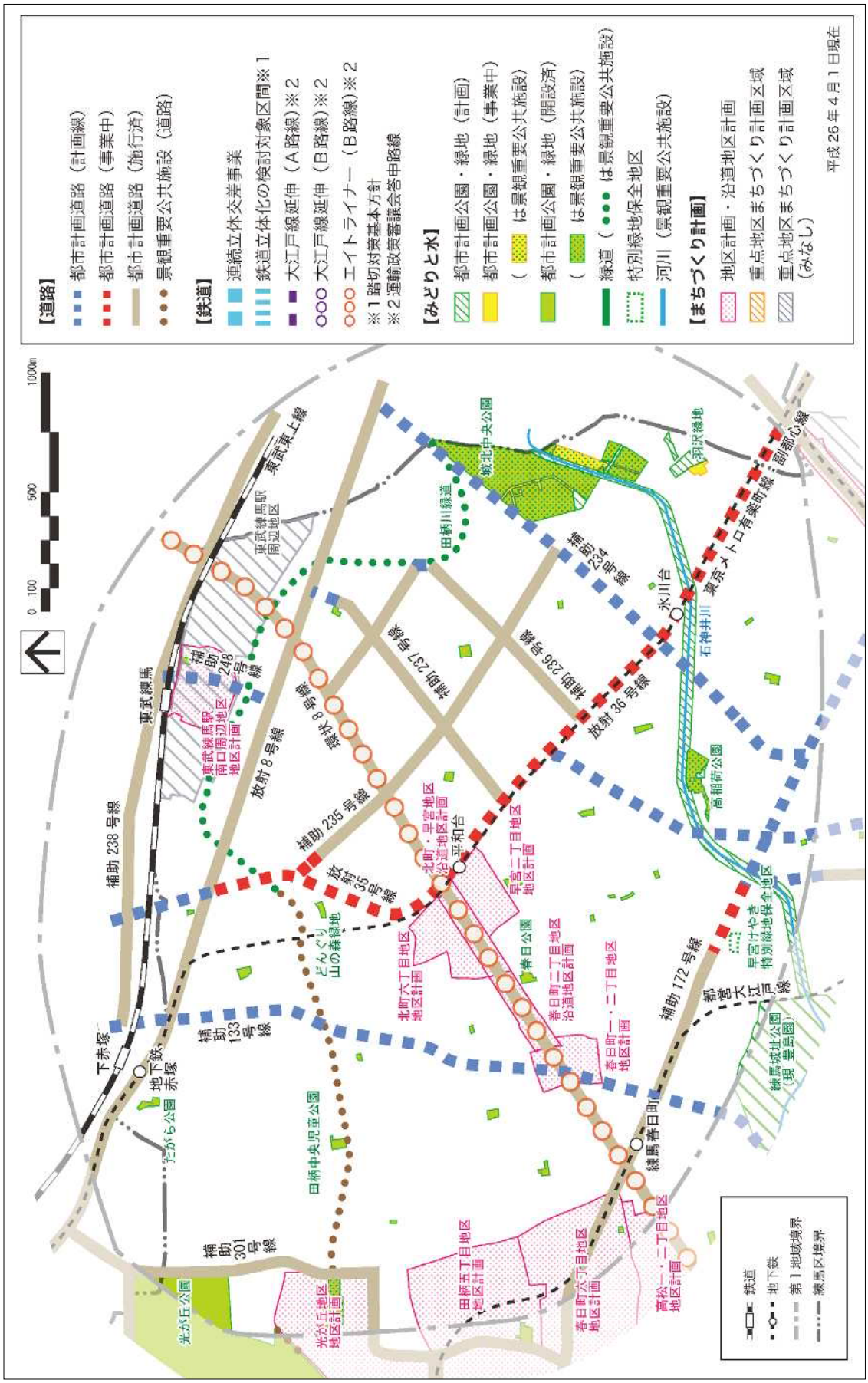
環状８号線沿道地区では、練馬春日町駅の開設と環状８号線の整備に伴い、沿道における適正かつ合理的な土地利用に配慮しながら、緑豊かで良好な居住環境の保全整備を図ります。そのため、「春日町一・二丁目地区地区計画（昭和 61 年８月決定）」、「春日町二丁目地区沿道地区計画（昭和 61 年８月決定）」を策定しました。

ウ　東武練馬駅周辺地区

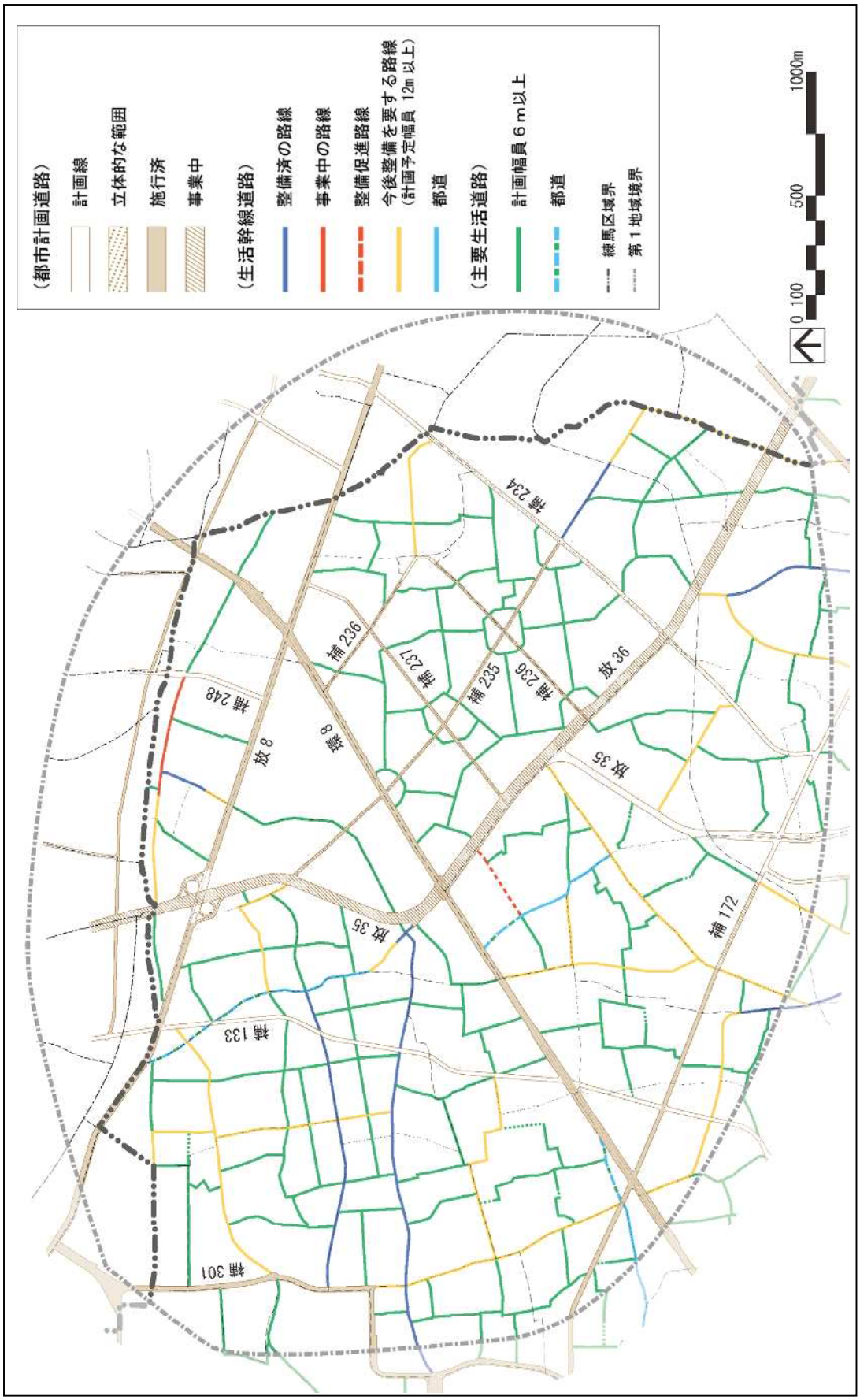
東武練馬駅周辺地区では、「密集住宅市街地整備促進事業（平成８年度から事業中）」を実施し、道路公園等の整備、老朽住宅等の建替え促進を図り、災害に強いまちを進めます。

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）」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、さまざまな意見交換を行い、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

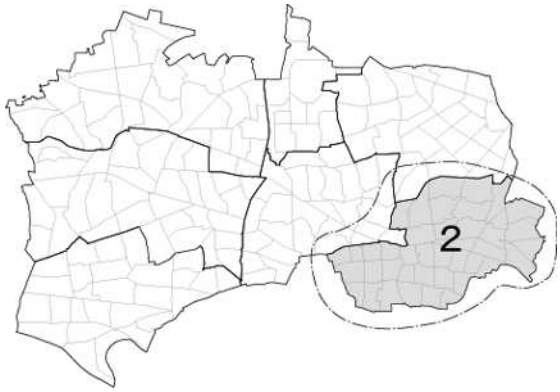


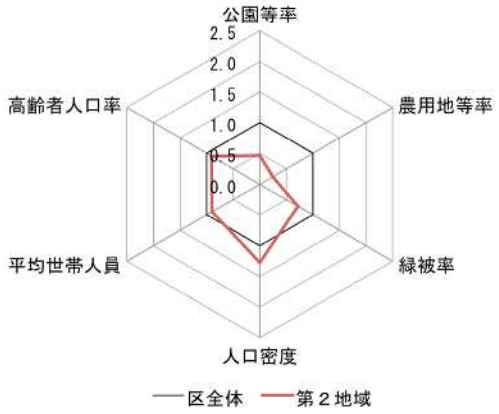
第１地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）



１　（第２）地域の現状と特性

（１）地域の現状





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、貫井一丁目、
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～四丁目、
羽沢一丁目～三丁目、早宮一丁目・三丁目～四丁目、
春日町一丁目、氷川台三丁目～四丁目、向山一丁目～三丁目

区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第２地域（上段：実数、下段：割合）	131,687 人	13,702 人	93,149 人	24,836 人	73,540 世帯	1.8 人	187.6
	100.0%	10.4%	70.7%	18.9%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第２地域（上段：実数、下段：割合）	702.1ha	486.4ha	147.4ha	9.1ha	18.5ha	40.7ha	128.6ha
	100.0%	69.3%	21.0%	1.3%	2.6%	5.8%	18.3%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を含わせたもの。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（２）地域の特性

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：Coconeri（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されるとともに、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な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になっています。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（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、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、（仮称）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。

□　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の民有地のみどりの保全と創出が課題です。

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。
・この時期に宅地化が進んだところでは、現在、建て替えの時期にさしかかっています。
・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できました。

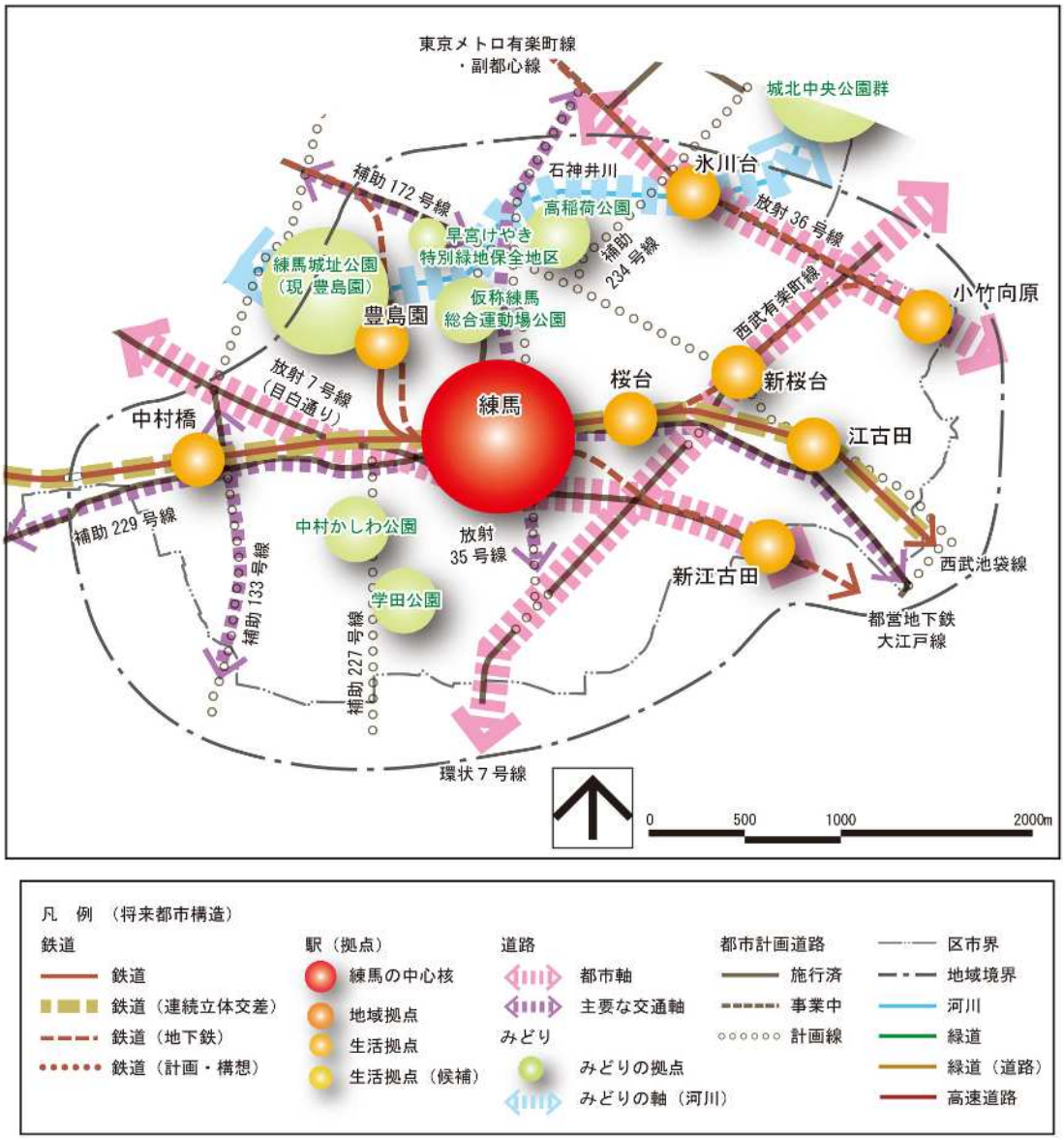
２ 地域のまちづくりの方向性

（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



＊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－練馬における中心性の向上

・練馬駅周辺は練馬の中心核、その他の鉄道各駅、西武池袋線江古田駅、桜台駅、中村橋駅、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、新桜台駅の周辺が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。

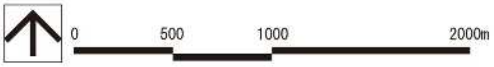
□　環状７号線、目白通り（放射７号線）など幹線道路沿いでは、**「都市型沿道地区」**として土地利用の推進を図ります。

□　西武池袋線沿線の建物の密度が高い**「都市型集合地区」**や**「都市型誘導地区」**などの住宅地では、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の住宅地では、**「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。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



凡　例

《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
農住共存地区	戸建住宅地区	都市型集合地区
	住環境保全地区	都市型誘導地区
	低層住宅地区	住商工共存地区
	低層集合地区	中層地区
	中低層地区	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	その他
商業業務地区	都市型沿道地区	工業系地区
商業誘導地区	沿道利用地区	大規模公園等
	沿道環境地区	大規模公共施設

商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
生活拠点
生活拠点候補
鉄道駅
地下鉄駅
地下鉄駅（候補）
風致地区
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ＰＲす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。
・（仮称）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の整備を目指します。
・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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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。
・また、地元の方が、「花で人と道をつなぐ千川通りの景観づくり協定」により、沿道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)の並木道や、練馬文化センター、（仮称）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、まちづくりを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

中新井川跡（暗渠）の並木道
（中村一丁目付近）

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目指し、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」でも、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。

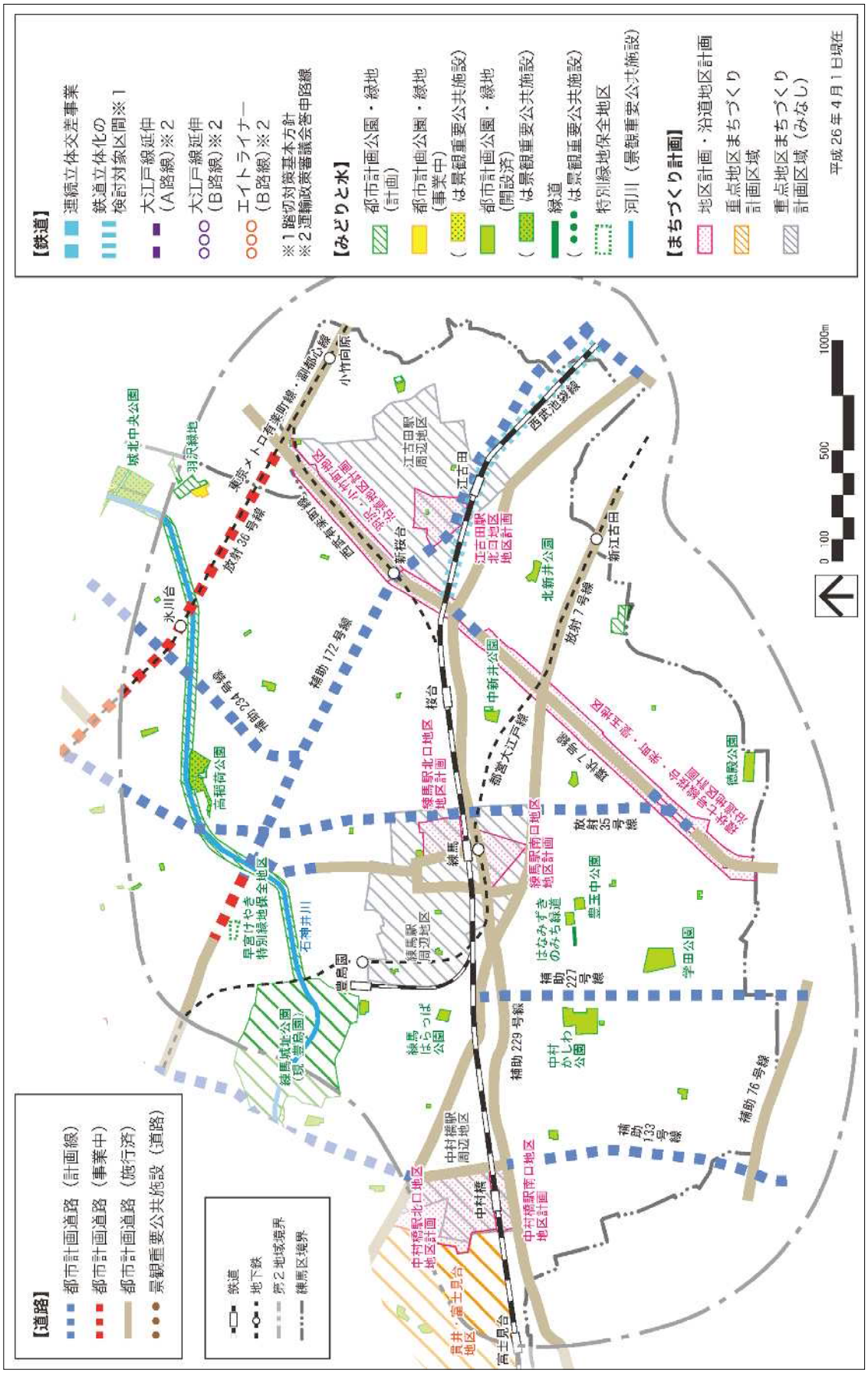
イ　江古田駅周辺地区

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。

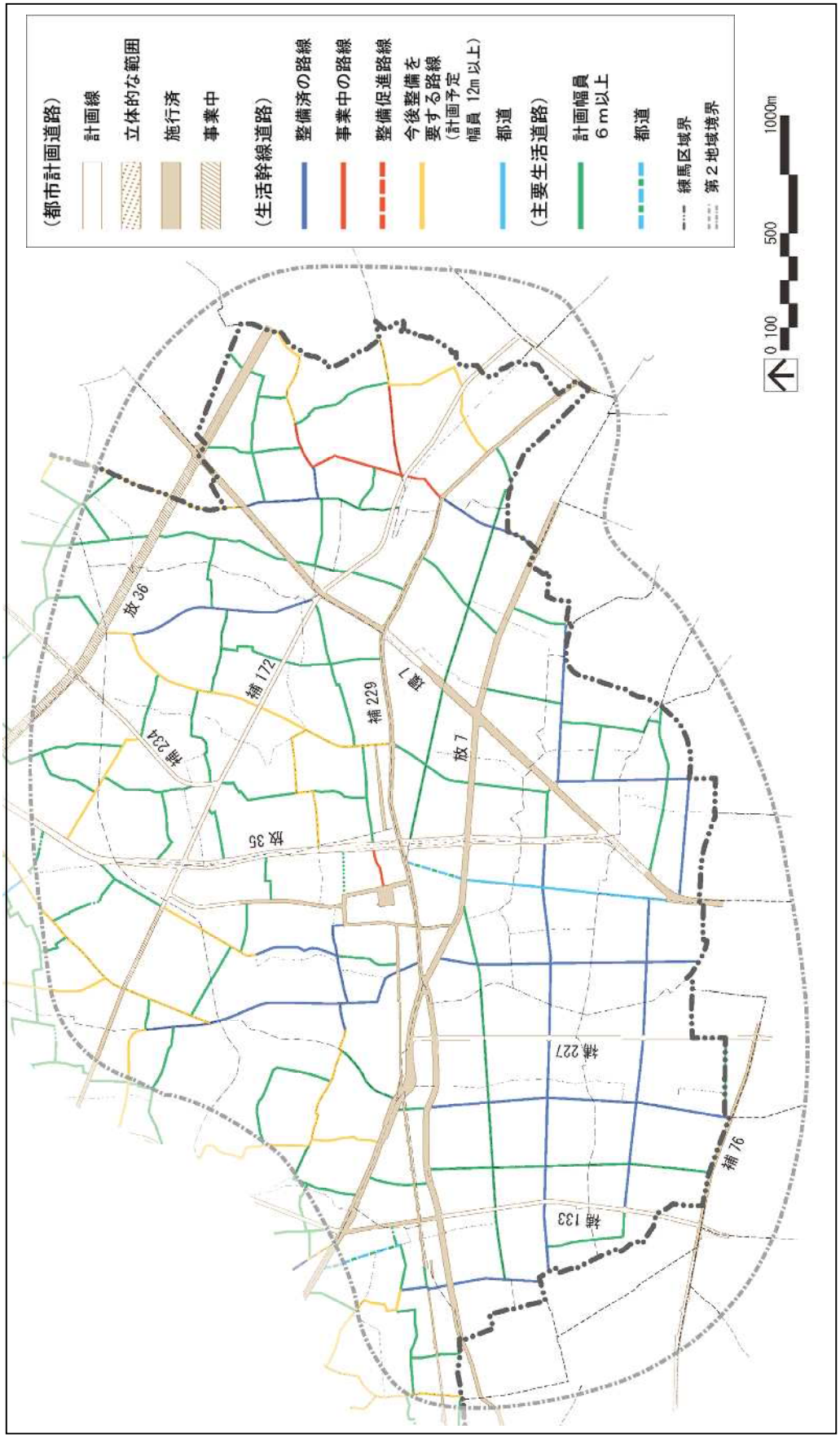
ウ　環状７号線沿道地区

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



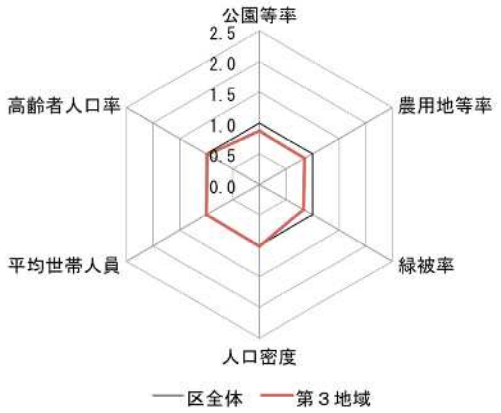
第２地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）



１　（第３）地域の現状と特性

（１）地域の現状

春日町一丁目・三丁目～六丁目、向山一丁目～四丁目、
下石神井一丁目、石神井町一丁目、
高野台一丁目～四丁目、高松一丁目～五丁目、
豊玉北六丁目、中村北一丁目～四丁目、
貫井一丁目～五丁目、練馬一丁目・三丁目～四丁目、
早宮三丁目～四丁目、富士見台一丁目～四丁目、
南田中一丁目～五丁目、谷原一丁目～三丁目、
田柄五丁目、光が丘三丁目・七丁目



区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第３地域	90,852 人	11,358 人	61,091 人	18,403 人	44,958 世帯	2.0 人	149.0
（上段：実数、下段：割合）	100.0%	12.5%	67.2%	20.3%			
区全体	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
（上段：実数、下段：割合）	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第３地域	609.9ha	385.3ha	123.4ha	27.6ha	30.1ha	43.4ha	128.5ha
（上段：実数、下段：割合）	100.0%	63.2%	20.2%	4.5%	4.9%	7.1%	21.1%
区全体	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
（上段：実数、下段：割合）	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　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。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（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できました。

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うるおいを与えています。

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していくため、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、歩道や路地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必要があります。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。

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できました。

○　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、練馬高野台駅ができました。

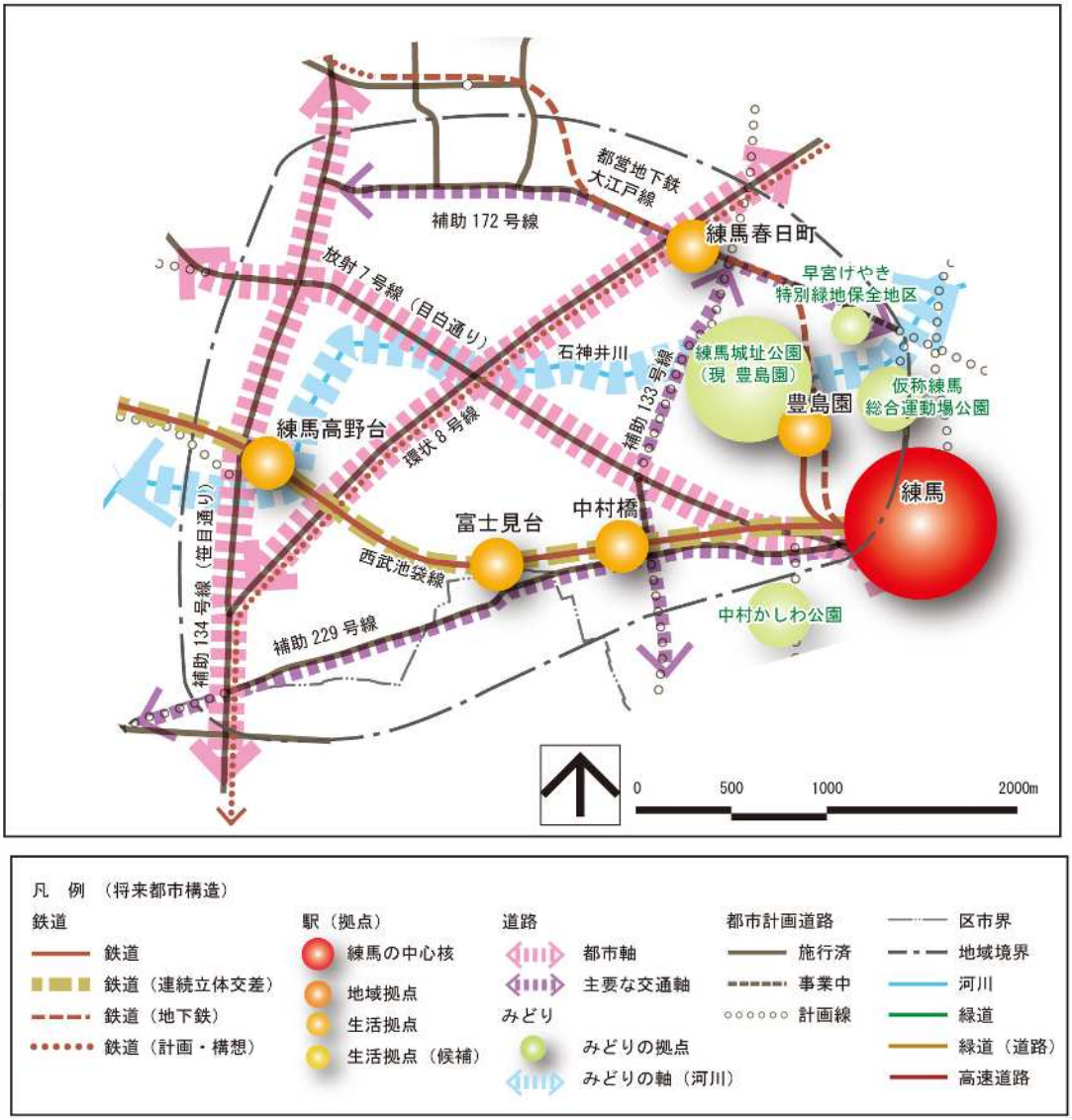
２ 地域のまちづくりの方向性

（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



＊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－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、西武豊島線豊島園駅の周辺、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。

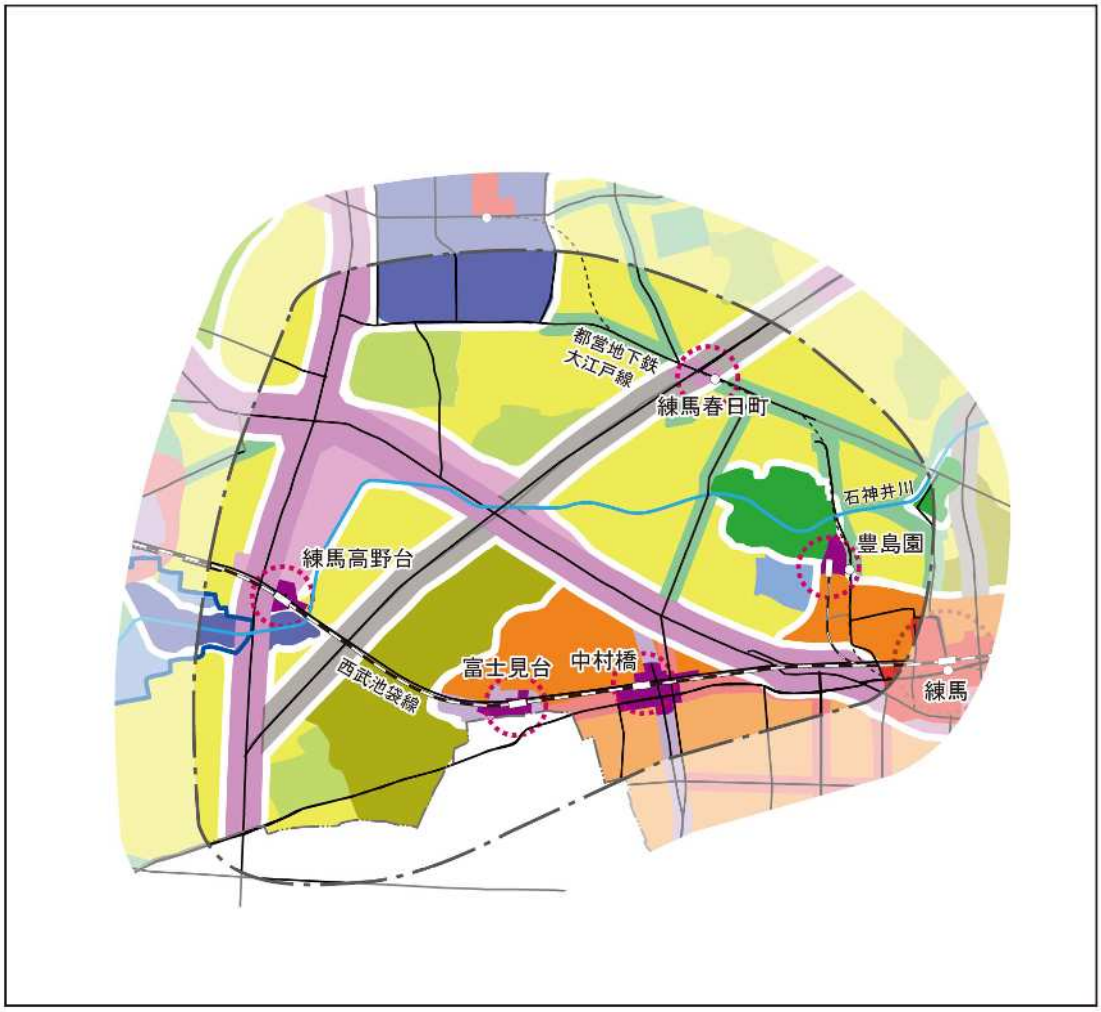
□　地域全体に低層の住宅地が広がっていますが、狭い道路を改善しながら、緑化を進め、秩序ある開発を促し、良好な住宅地を形成します。

□　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



＊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。

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をみどりの軸、練馬城址公園や長光寺橋公園をみどりの拠点とし、補助 133 号線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、区民が憩えるとともに、さまざま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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、良好な都市環境に必要なものとして保全します。
・都市の貴重な農地等を保全するために、農の風景育成地区制度等を活用します。

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、まちづくりを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

（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緑豊かなまちを目指し、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、静穏で緑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

練馬高野台駅と幹線道路に接し、土地利用転換が見込まれるため、「高野台一丁目地区地区計画（平成２年７月決定）」により、必要な地区施設の整備を図り、活気ある商業地区の形成に取り組みます。

ウ　貫井・富士見台地区

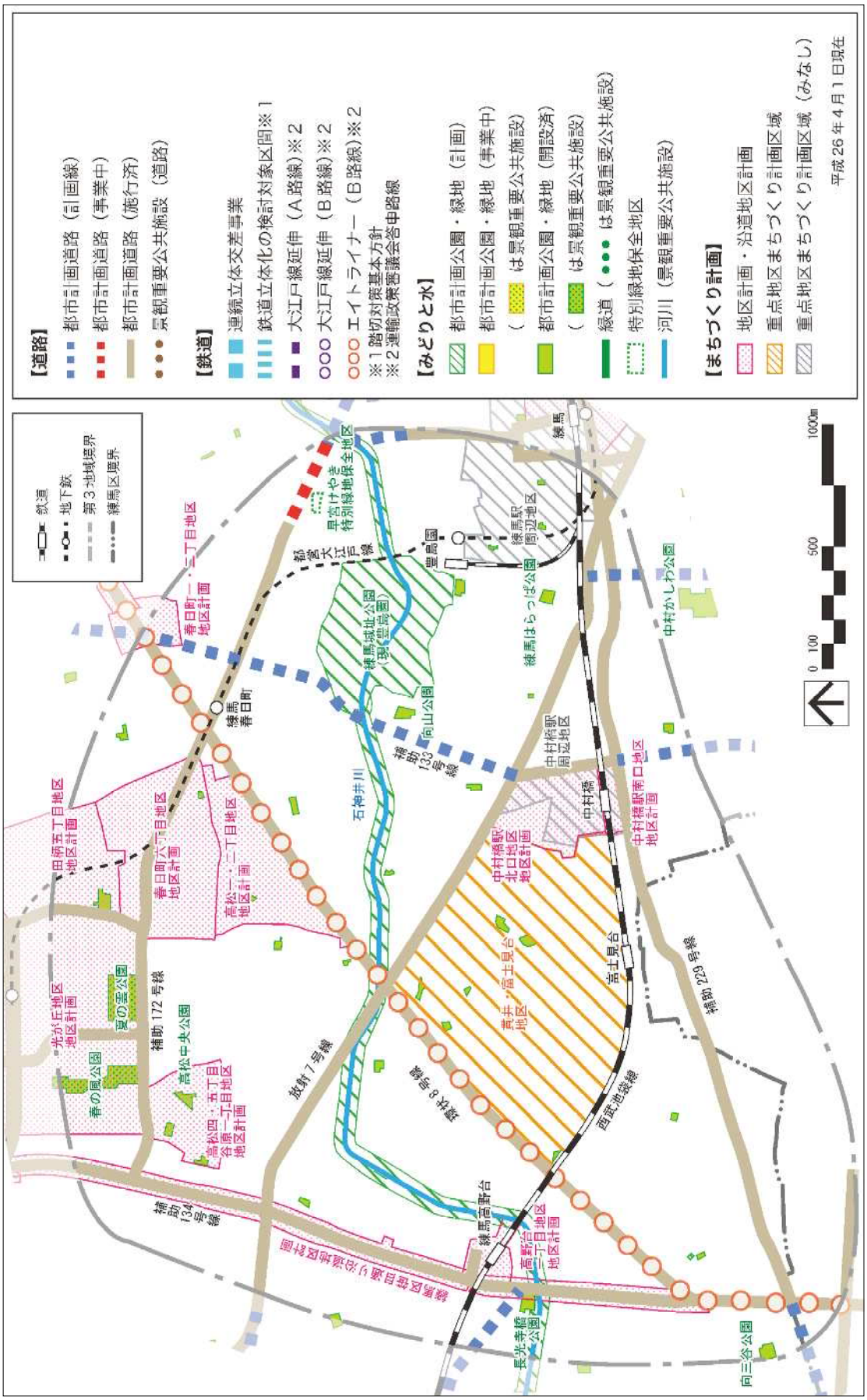
災害時の建物倒壊や延焼拡大、公園や緑が少ない等の課題を解消し、災害に強く、安全・安心で住み良いまちを実現するため、「貫井・富士見台地区まちづくり計画（平成 23 年２月決定）」に基づき、密集住宅市街地整備促進事業（平成 23 年度から事業中）を中心としたまちづくりを進めます。

エ　高松・谷原・春日町地区

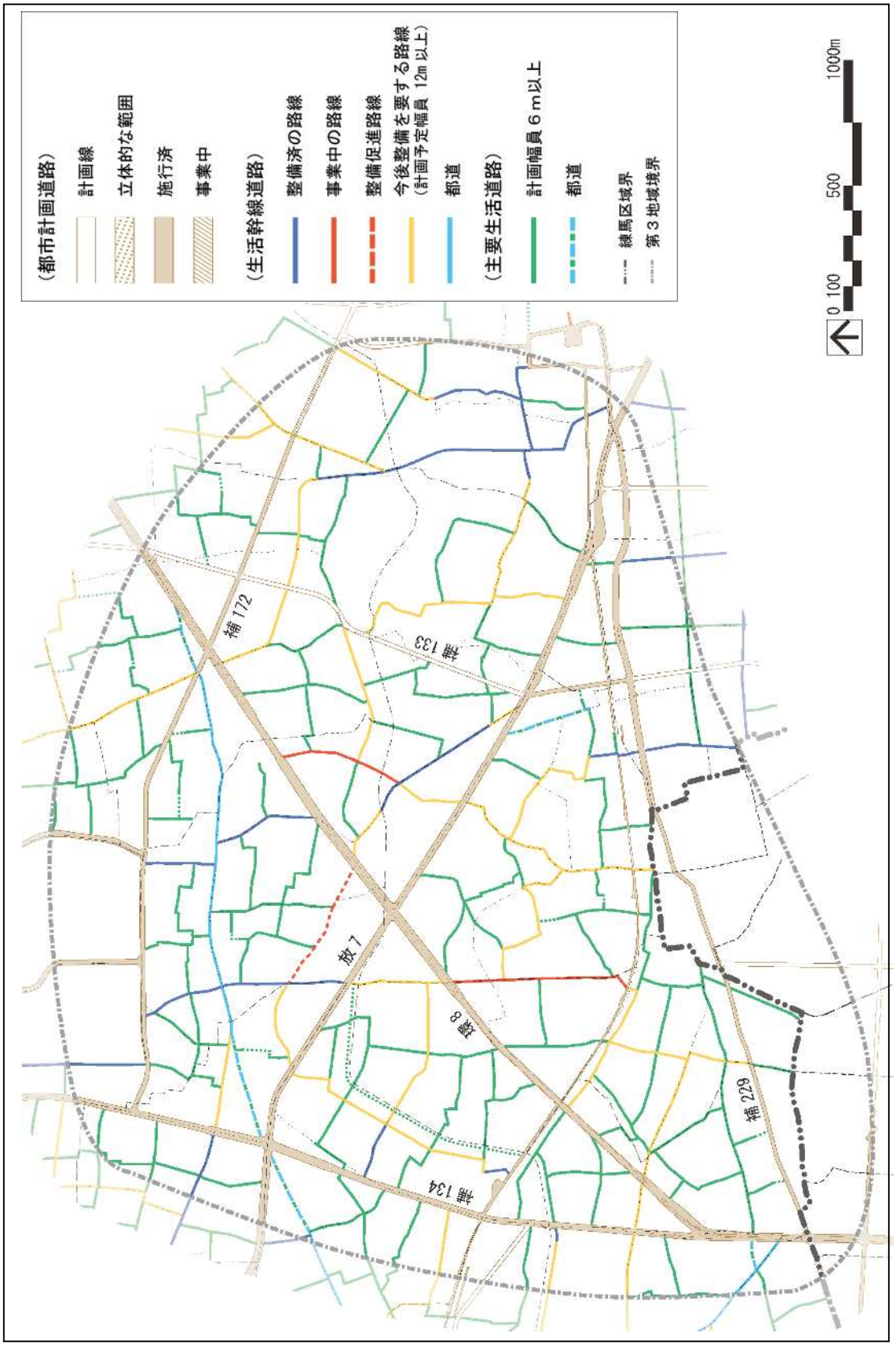
北西部では、「高松四・五丁目谷原一丁目地区地区計画（平成元年 10 月決定）」に基づき、土地区画整理事業で整備されたまちの機能を維持するため、みどり豊かで潤いのある中低層住宅地の形成に取り組みます。

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、緑豊かで潤いのある中低層住宅地形成を目指した「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

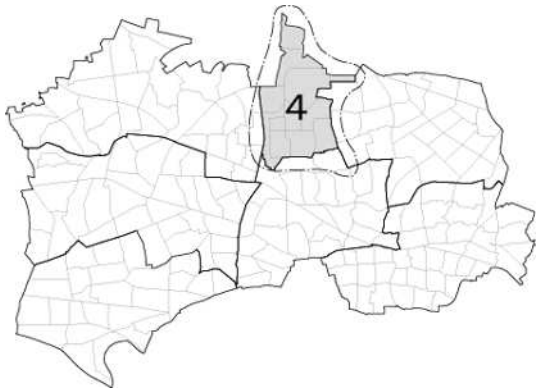


第３地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）

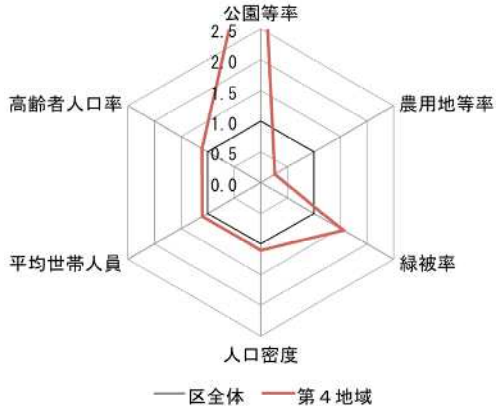


１　（第４）地域の現状と特性

（１）地域の現状



旭町一丁目～三丁目、春日町三丁目～六丁目、
高松四丁目～六丁目、田柄二丁目～五丁目、
光が丘一丁目～七丁目、谷原一丁目・三丁目、
土支田一丁目



区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※1）			地域世帯総数	平均世帯人員（※2）	人口密度（人/ha）（※3）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第４地域（上段：実数、下段：割合）	47,846 人	5,567 人	31,272 人	11,007 人	21,726 世帯	2.2 人	163.1
	100.0%	11.6%	65.4%	23.0%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※4）					緑被（※9）
		宅地（※5）	道路等（※6）	農用地等（※7）	公園等（※8）	その他	
第４地域（上段：実数、下段：割合）	293.3ha	144.1ha	49.1ha	4.1ha	78.1ha	17.9ha	116.3ha
	100.0%	49.1%	16.7%	1.4%	26.6%	6.1%	39.7%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　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。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（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、警察署、消防署、清掃工場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、公園や団地内の木々、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、さまざま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、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必要があります。公共のみどりだけでなく、民有地も併せたみどりの保全と創出が課題です。

地域の成り立ち

○　**昔のまちの姿**

・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、河川改修により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。

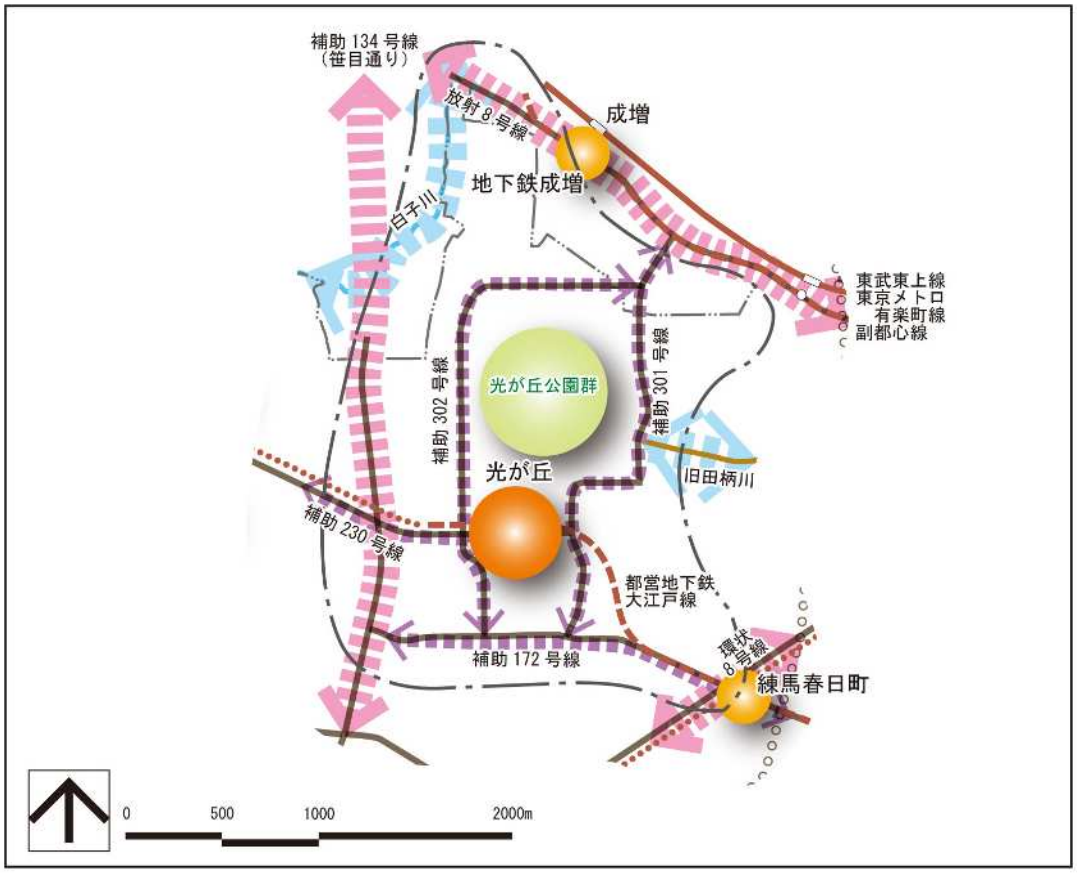
２ 地域のまちづくりの方向性

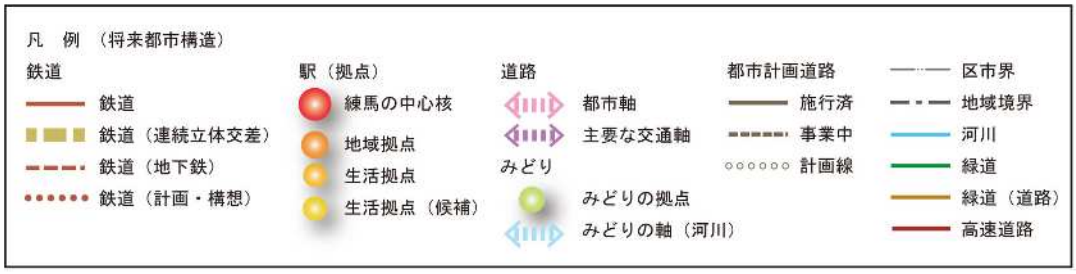
（１）まちの将来像

＜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





＊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－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、地下鉄赤塚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。

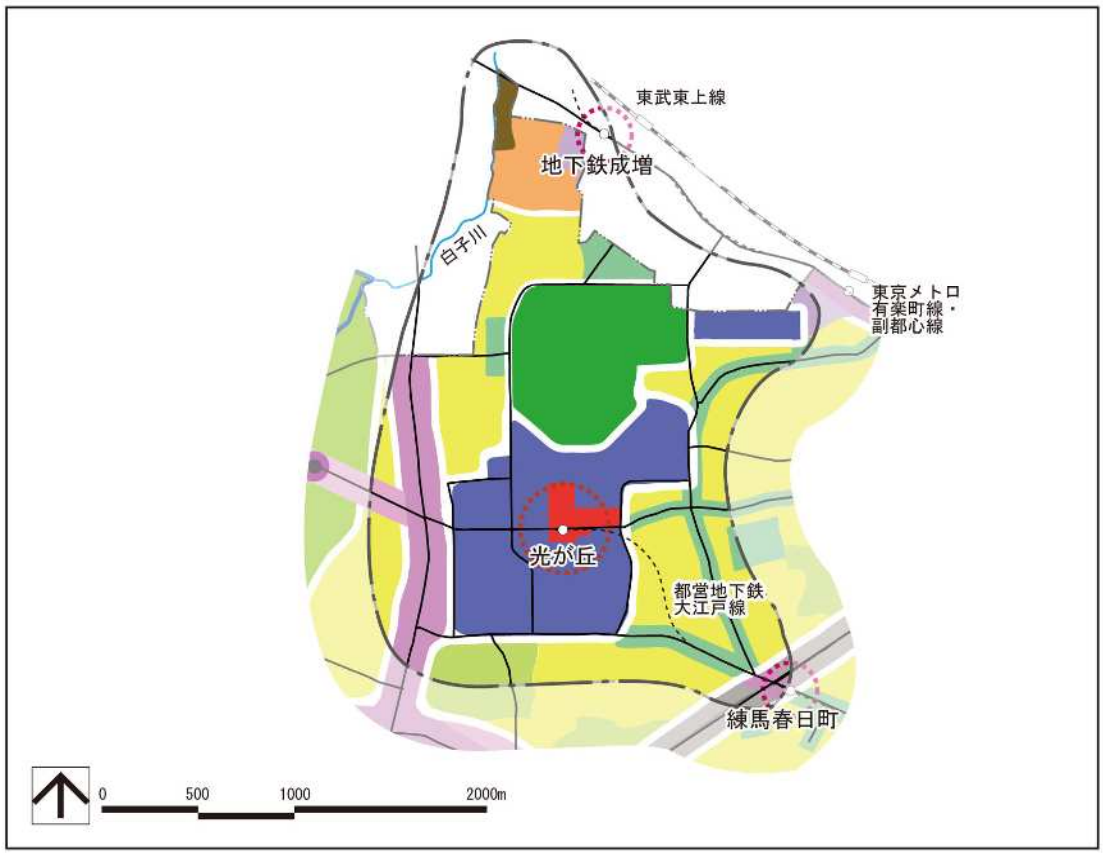
□　幹線系道路では、笹目通り（補助 134 号線）は**「都市型沿道地区」**として沿道立地型の土地利用の推進を図り、その他補助 172 号線や豊島園通りなどの沿道では**「中低層地区」**として周囲と調和のとれた建物の中層化を促します。

□　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



凡　例

《住宅系土地利用》

農業・住居複合地区
- 農住共存地区

一般住宅地区
- 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
- 商業業務地区
- 商業誘導地区

幹線沿道地区
- 都市型沿道地区
- 沿道利用地区
- 沿道環境地区

その他
- 工業系地区
- 大規模公園等
- 大規模公共施設

- 商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
- 生活拠点
- 生活拠点候補
- 鉄道駅
- 地下鉄駅
- 地下鉄駅（候補）
- 風致地区
- 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。

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軸です。

・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併せて、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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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、街路樹が豊かな心地よい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。光が丘公園内の区立公園（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

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や病院などの公共施設等の適切な機能更新を図るとともに、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

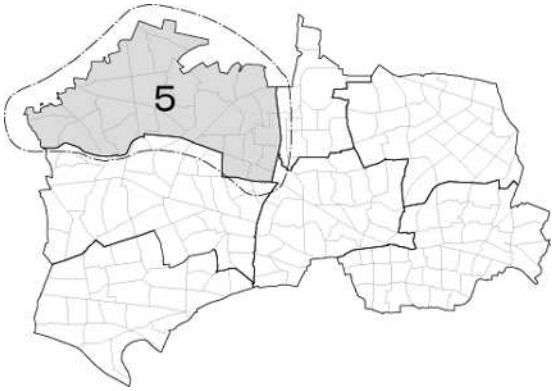
「練馬区笹目通り沿道地区計画（平成 15 年 11 月決定）」により、後背地との調和を図りながら、建築物の防音構造化を促進するとともに、幹線道路沿道にふさわしい沿道型商業・業務地として土地利用を誘導します。

第４地域　地域まちづくり指針図

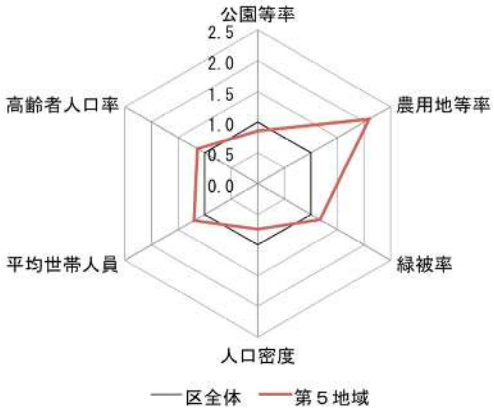
第４地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）

１　（第５）地域の現状と特性

（１）地域の現状



旭町一丁目、大泉町一丁目～六丁目、
大泉学園町一丁目～九丁目、高野台四丁目～五丁目、
高松五丁目～六丁目、土支田一丁目～四丁目、
西大泉一丁目～六丁目、西大泉町、
東大泉二丁目～四丁目、三原台一丁目～三丁目、
谷原一丁目～六丁目、光が丘六丁目～七丁目



区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第５地域（上段：実数、下段：割合）	100,803 人	15,087 人	61,952 人	23,764 人	42,761 世帯	2.4 人	109.5
	100.0%	15.0%	61.5%	23.6%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第５地域（上段：実数、下段：割合）	920.5ha	522.3ha	174.7ha	102.2ha	44.1ha	77.1ha	273.7ha
	100.0%	56.7%	19.0%	11.1%	4.8%	8.4%	29.7%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　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。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（２）地域の特性

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、地域にうるお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、渋滞による定時性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、民有地のみどりの保全と創出が課題です。

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。
・武蔵野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。

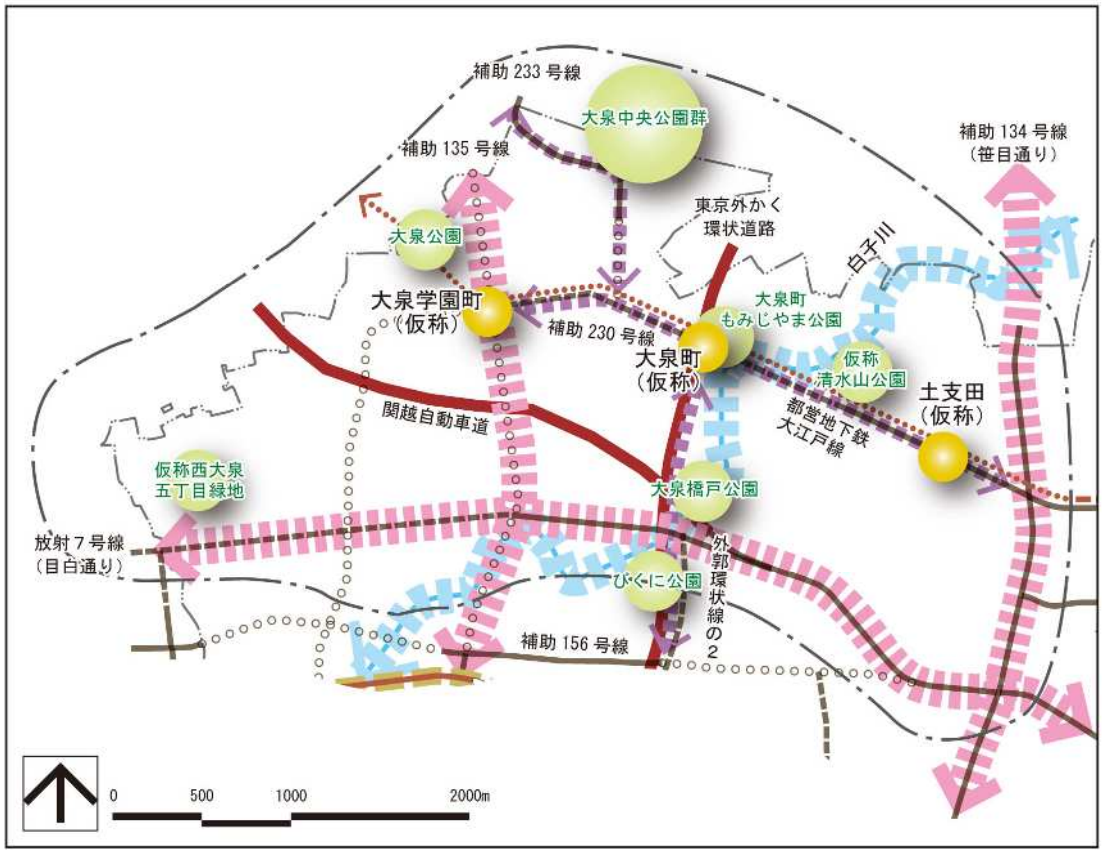
２ 地域のまちづくりの方向性

（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	
鉄道	練馬の中心核	都市軸	施行済	区市界
鉄道（連続立体交差）	地域拠点	主要な交通軸	事業中	地域境界
鉄道（地下鉄）	生活拠点	みどり	計画線	河川
鉄道（計画・構想）	生活拠点（候補）	みどりの拠点		緑道
		みどりの軸（河川）		緑道（道路）
				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とされています。

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が残り、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。

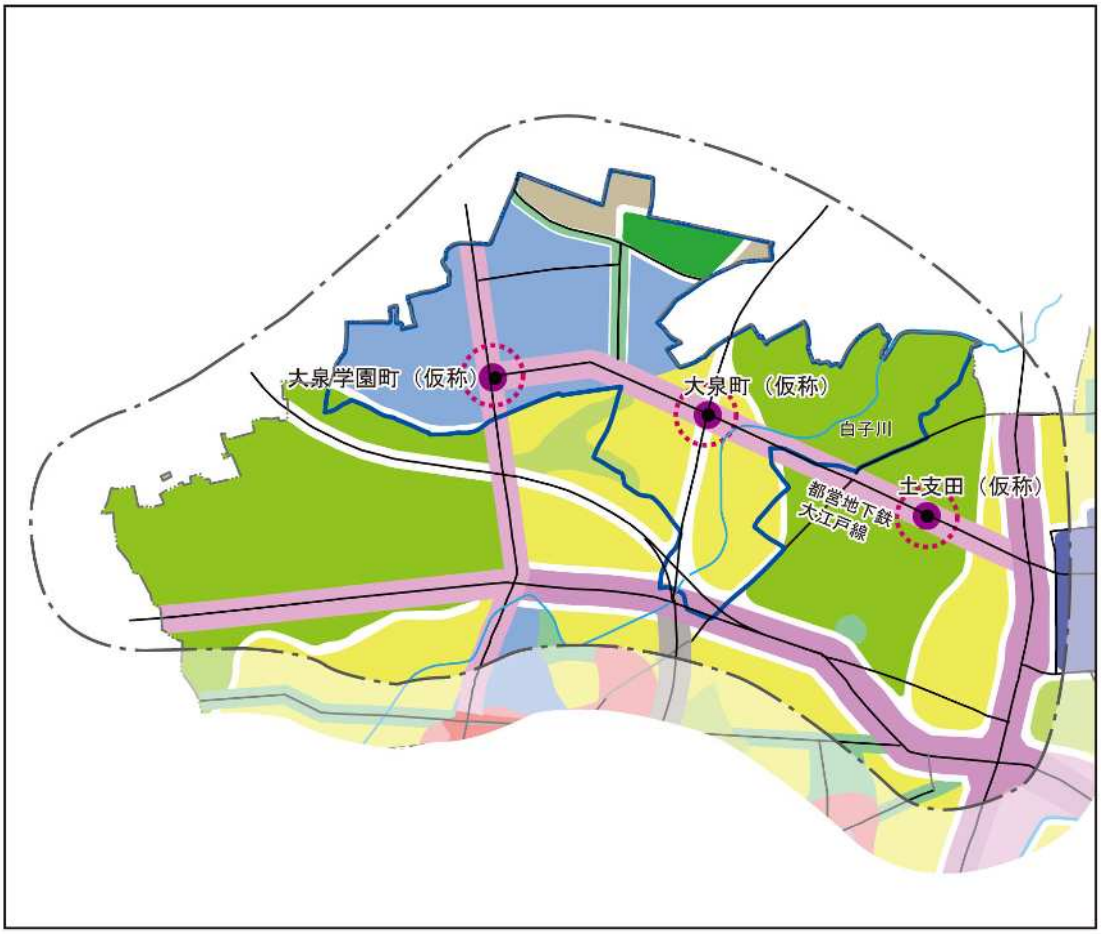
□　また、中央および南部の地区は、**「低層住宅地区」**として、適切な生活道路の配置や、敷地の細分化の防止、建築物の適正な高さ、密度を保ち、低層住宅地にふさわしい環境の形成をめざします。

□　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目差します。

第５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
- 農住共存地区

一般住宅地区
- 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
- 商業業務地区
- 商業誘導地区

幹線沿道地区
- 都市型沿道地区
- 沿道利用地区
- 沿道環境地区

その他
- 工業系地区
- 大規模公園等
- 大規模公共施設

- 商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
- 生活拠点
- 生活拠点候補
- 鉄道駅
- 地下鉄駅
- 地下鉄駅（候補）
- 風致地区
- 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。

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、延伸に併せて、沿道では土地の高度利用を促進し、新駅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。

・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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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。
・地元の有志が「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、まちづくりを住民と協働で取り組みます。

大泉公園

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。新駅周辺は、地域の特性を活かし、生活拠点として生活利便性を高めます。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）」を策定しました。

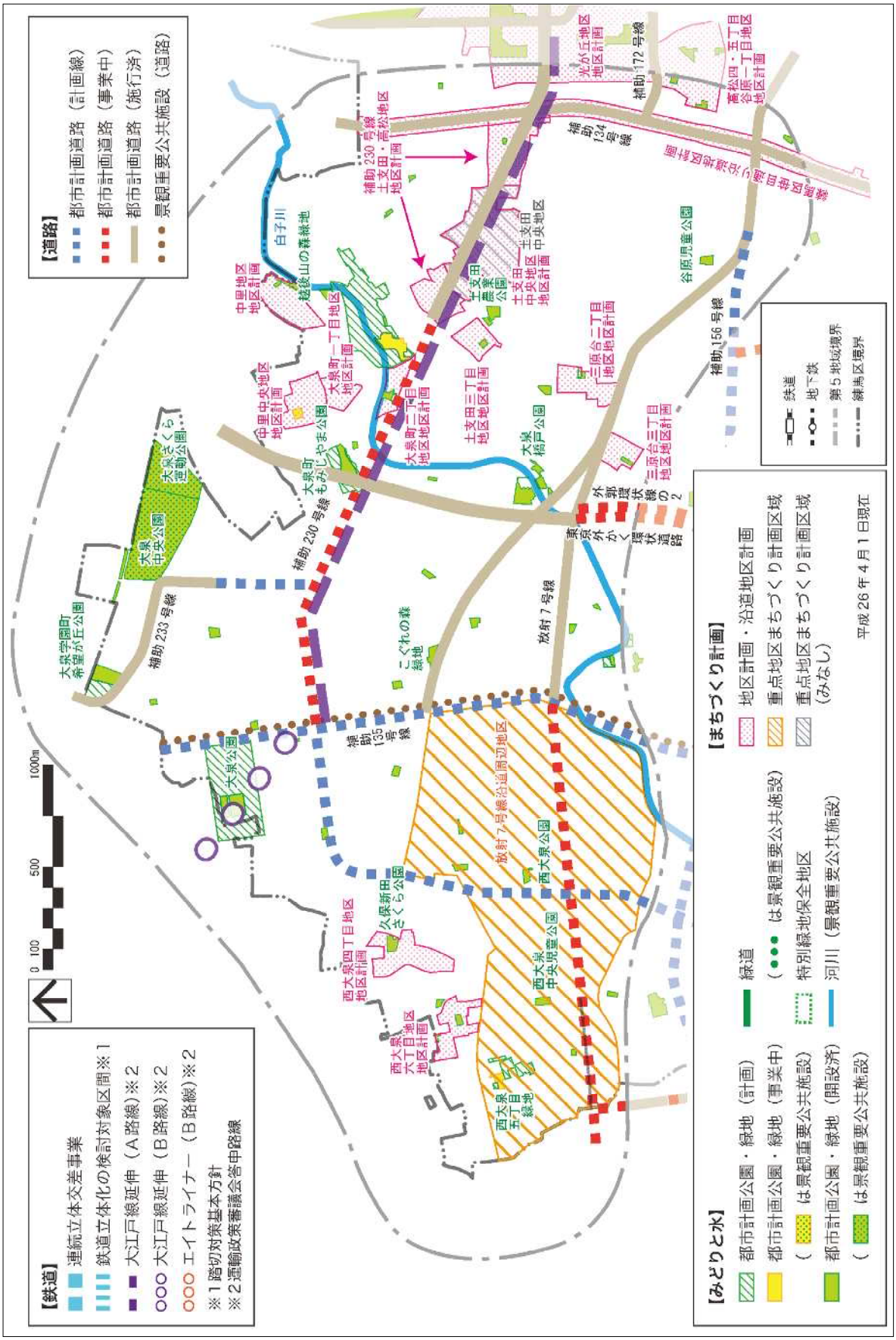
ウ　放射７号線沿道周辺地区

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るため、地区計画などを活用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。

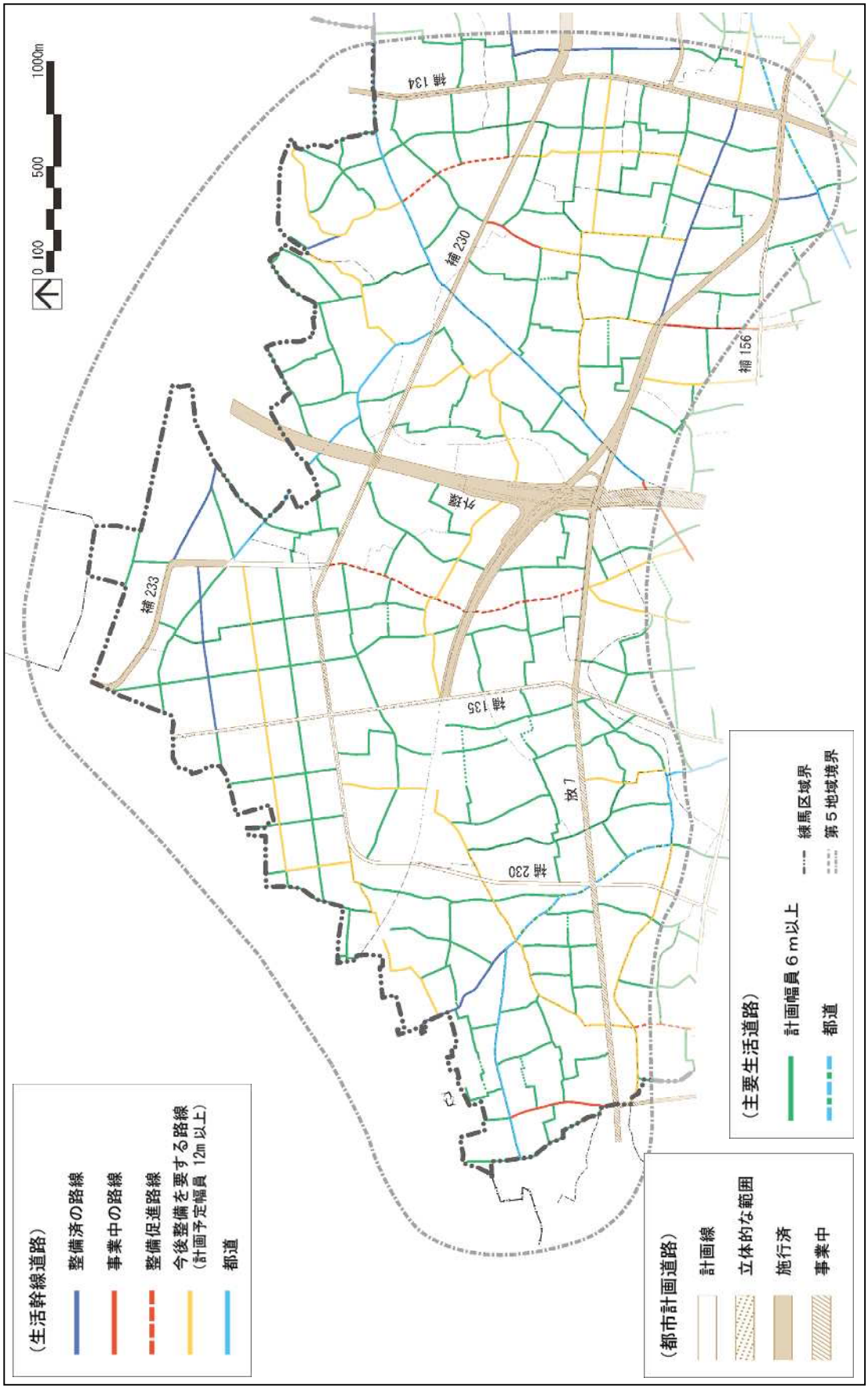
エ　中里・大泉町・土支田・西大泉

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

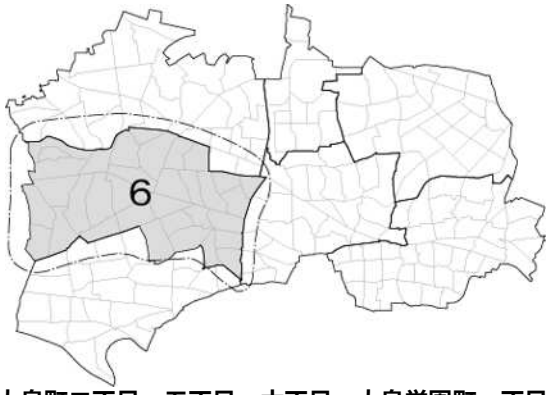


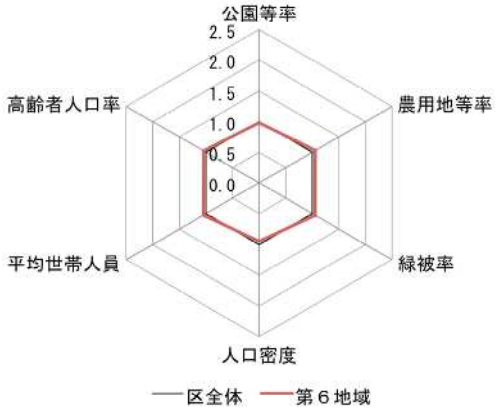
第５地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）



１　（第６）地域の現状と特性

（１）地域の現状





区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

大泉町二丁目・五丁目～六丁目、大泉学園町一丁目～三丁目、
上石神井三丁目、下石神井一丁目・三丁目・六丁目、
石神井台一丁目～三丁目・五丁目～六丁目・八丁目、
石神井町一丁目～八丁目、関町北五丁目、高野台一丁目～五丁目、
西大泉一丁目～三丁目・五丁目、東大泉一丁目～七丁目、
南大泉一丁目～六丁目、南田中一丁目～五丁目、
三原台一丁目～三丁目、谷原一丁目～二丁目・五丁目～六丁目

人口・土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第６地域（上段：実数、下段：割合）	127,032 人	16,474 人	82,997 人	27,561 人	60,478 世帯	2.1 人	139.6
	100.0%	13.0%	65.3%	21.7%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第６地域（上段：実数、下段：割合）	909.8ha	585.5ha	156.9ha	50.6ha	49.6ha	67.3ha	243.6ha
	100.0%	64.3%	17.2%	5.6%	5.5%	7.4%	26.8%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　０～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　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。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（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、買物に便利な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、駅前広場や道路整備を進めるとともに、地区計画を策定し建築物の規制・誘導を行っています。

大泉学園駅北口では、市街地再開発事業による駅前広場の整備を進めるとともに、地区計画を策定し、建築物の規制・誘導を行うなど「アニメのまち」に相応しいまちづくりを進めています。

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、石神井公園を中心とした風致地区、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）などと立体交差となったほか、練馬高野台駅から石神井公園駅付近までの高架化が完了しました。現在、大泉学園駅付近までの高架化を進めています。

地域の中央を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。

石神井公園駅周辺

白子川・大泉井頭公園

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、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、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っているため、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が策定されました。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。

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。

・50 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稲田通り、富士街道等が主要な道路としての役割を担っています。

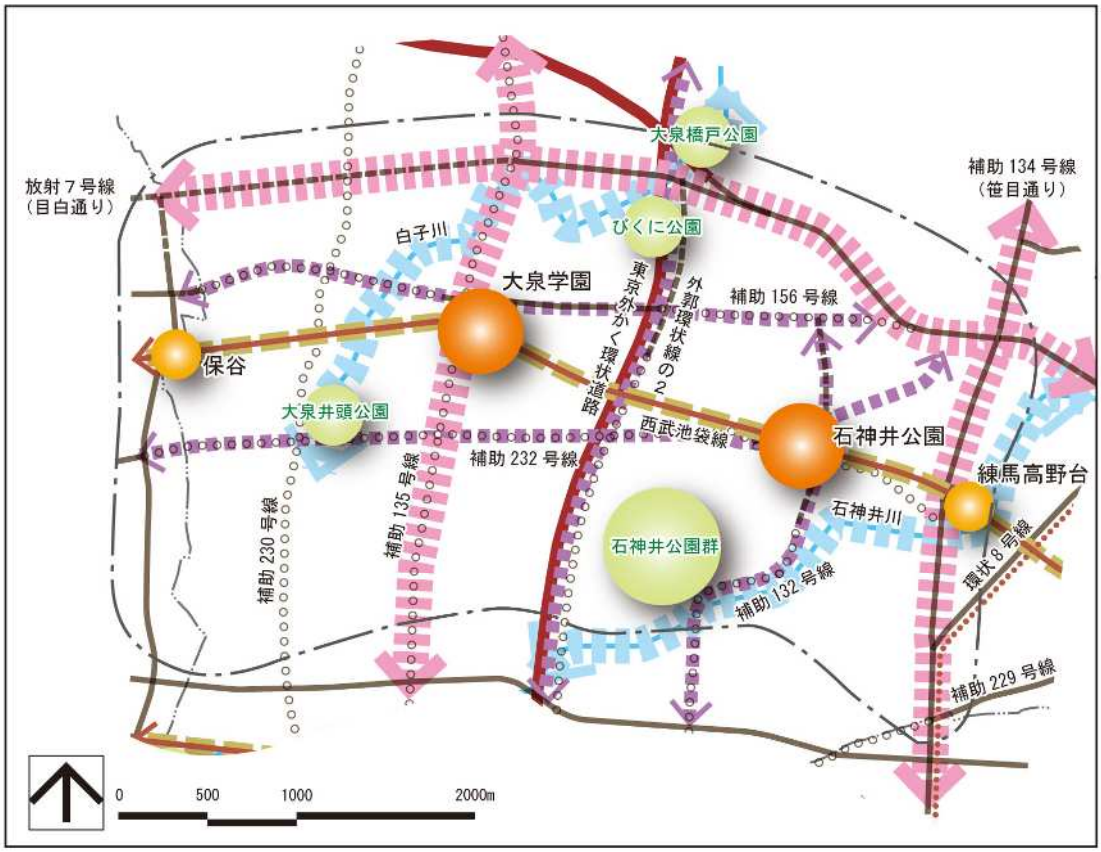
２ 地域のまちづくりの方向性

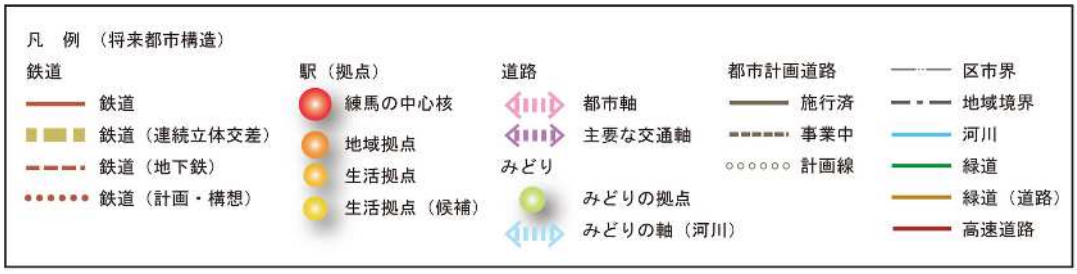
（１）まちの将来像

＜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





＊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、区民生活を豊かさ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、バスなど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すすめ、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。

□　東京外かく環状道路、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利便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

0　500　1000　2000m

凡　例

《住宅系土地利用》

農業・住居複合地区
- 農住共存地区

一般住宅地区
- 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
- 商業業務地区
- 商業誘導地区

幹線沿道地区
- 都市型沿道地区
- 沿道利用地区
- 沿道環境地区

その他
- 工業系地区
- 大規模公園等
- 大規模公共施設

- 商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
- 生活拠点　生活拠点候補
- 鉄道駅
- 地下鉄駅
- 地下鉄駅（候補）
- 風致地区
- 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。

イ　活動的でにぎわいのあるまち

・西武池袋線の立体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てます。
・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。
・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ＰＲ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

・南を流れる石神井川や白子川や放射７号線や外郭環状線の２（地上部街路）の環境施設帯などをみどりの軸として、石神井公園や大泉井頭公園をみどりの拠点として、石神井松の風文化公園などとつなげ、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、良好な水辺環境、散歩道としての空間が整備できるよう、住民などの意見も踏まえ、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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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。
・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、まちづくりを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

鉄道高架化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）」を策定しています。構想に基づき、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、都市計画道路の整備を行ないました。

今後も、北口駅前広場、周辺道路の整備、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、「アニメのまち」に相応しい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その外郭環状線の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、重点地区まちづくり計画となる「大泉・石神井・三原台周辺地区まちづくり構想（案）」を作成中です。（平成 27 年度決定）

その後は、「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、さまざま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

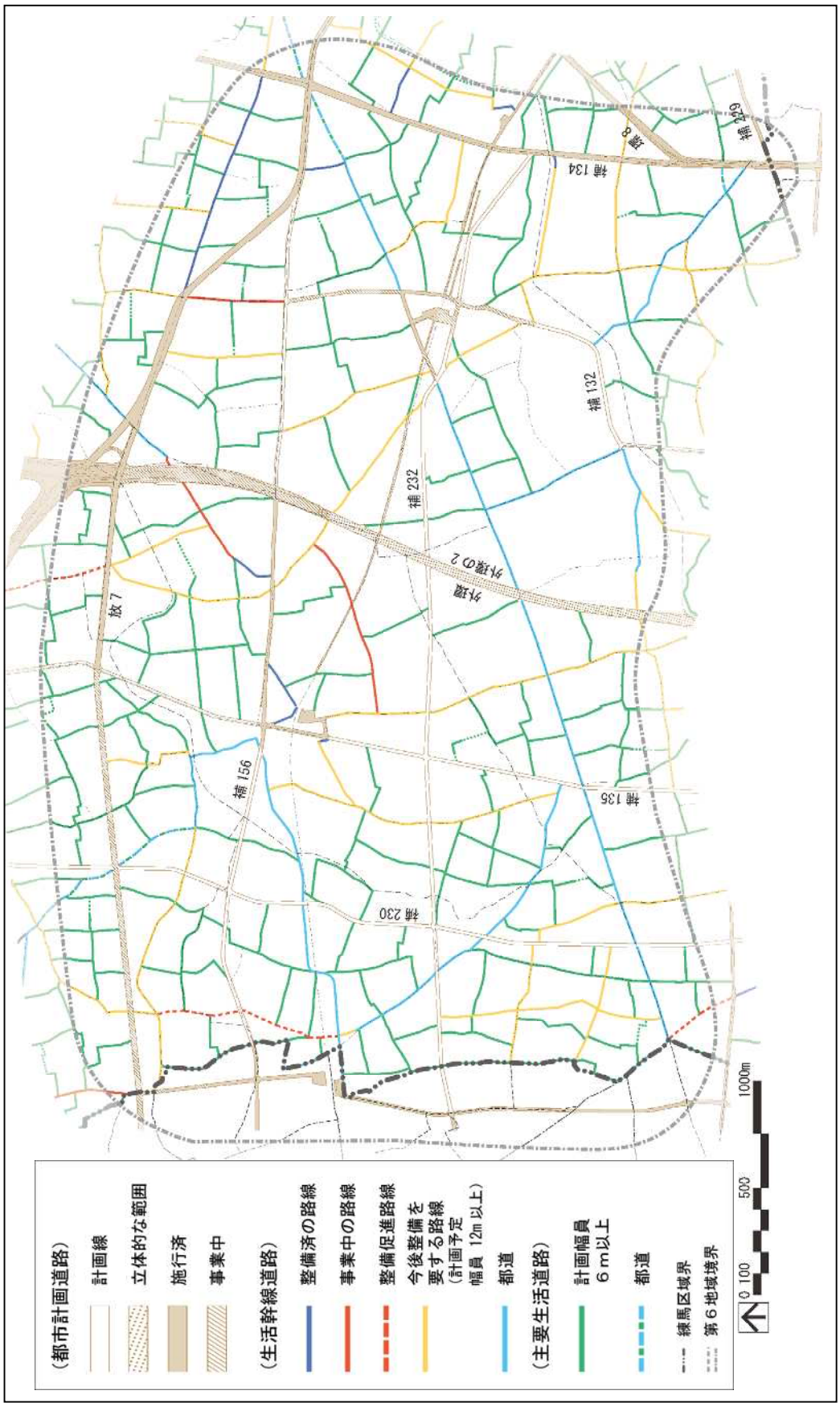
保谷駅周辺地区は、地域の状況の把握、課題の整理を行い、地域の方々とその課題を共有しながら、まちの将来像についての話し合いを重ねます。また、西東京市とも連携したまちづくりに取り組みます。

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、緑豊かで潤いのある良好な市街地の形成を進めます。

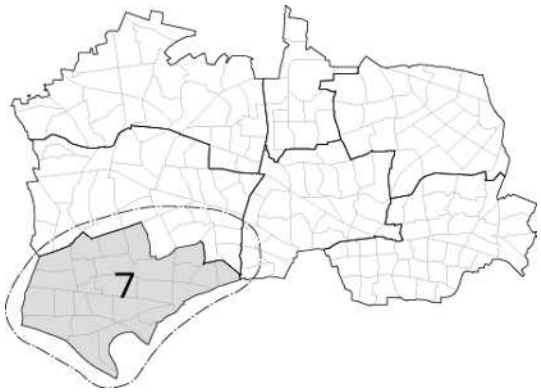
第６地域　地域まちづくり指針図

第６地域　道路網計画図（練馬区道路網計画図より抜粋）

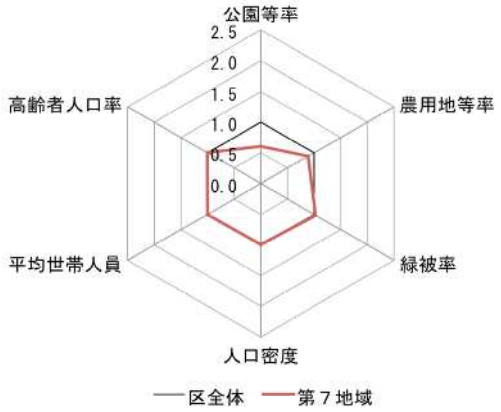


１　（第７）地域の現状と特性

（１）地域の現状



上石神井一丁目～四丁目、上石神井南町、
下石神井一丁目～六丁目、石神井台一丁目～八丁目、
石神井町一丁目・三丁目・五丁目～七丁目、
関町東一丁目～二丁目、関町北一丁目～五丁目、
立野町、南大泉一丁目～二丁目、
南田中一丁目～二丁目・四丁目、関町南一丁目～四丁目



区全体との比較
（区全体の割合を１とした場合の比率）

人口と土地利用等

平成 26 年１月１日時点

	地域人口総数	年齢３区分別人口（※１）			地域世帯総数	平均世帯人員（※２）	人口密度（人/ha）（※３）
		年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	高齢者人口（65 歳以上）			
第７地域（上段：実数、下段：割合）	102,107 人	12,071 人	68,685 人	21,351 人	50,107 世帯	2.0 人	147.3
	100.0%	11.8%	67.3%	20.9%			
区全体（上段：実数、下段：割合）	711,212 人	88,561 人	474,426 人	148,225 人	347,096 世帯	2.0 人	147.6
	100.0%	12.5%	66.7%	20.8%			

平成 23 年４月１日時点（ただし、緑被については「練馬区みどりの実態調査報告書/平成 24 年３月」より）

	地域総面積	土地利用５区分別面積（※４）					緑被（※９）
		宅地（※５）	道路等（※６）	農用地等（※７）	公園等（※８）	その他	
第７地域（上段：実数、下段：割合）	693.1ha	464.4ha	120.4ha	32.9ha	23.6ha	51.9ha	181.0ha
	100.0%	67.0%	17.4%	4.7%	3.4%	7.5%	26.1%
区全体（上段：実数、下段：割合）	4,819.9ha	3,014.8ha	903.3ha	253.5ha	268.7ha	379.6ha	1,221.9ha
	100.0%	62.5%	18.7%	5.3%	5.6%	7.9%	25.4%

※１　0～14 歳を年少人口、15～64 歳を生産年齢人口、65 歳以上を高齢者人口に区分したもの。
※２　地域人口総数を地域世帯総数で除したもので、１世帯当たりの平均人数である。
※３　地域人口総数を地域総面積で除したもの。
※４　地域総面積を宅地、道路等、農用地等、公園等、その他に分けて算出したもの。割合は合計で 100%となる。
※５　土地建物用途分類における公共用地、商業用地、住宅用地、工業用地を含わせたもの。
※６　公道以外にも私道や通路、街路などを含めたもの。
※７　田畑などの農地や農林漁業施設などを含めたもの。
※８　公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコートなどを含めたもの。
※９　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。
※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。

（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、西武新宿線の立体化、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、さまざま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、西武新宿線の立体化を見据えた魅力のある新たな駅前空間の創造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、西武新宿線の立体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。石神井公園周囲は、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。

上石神井駅南側

千川上水跡

□　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、並木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

西武新宿線の立体化、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

地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笹目通り沿道地区計画を策定し、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、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。

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始めました。
・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できました。
・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。
・農地の多くが宅地化され、マンションや戸建ての住宅地に変わってきました。

２ 地域のまちづくりの方向性

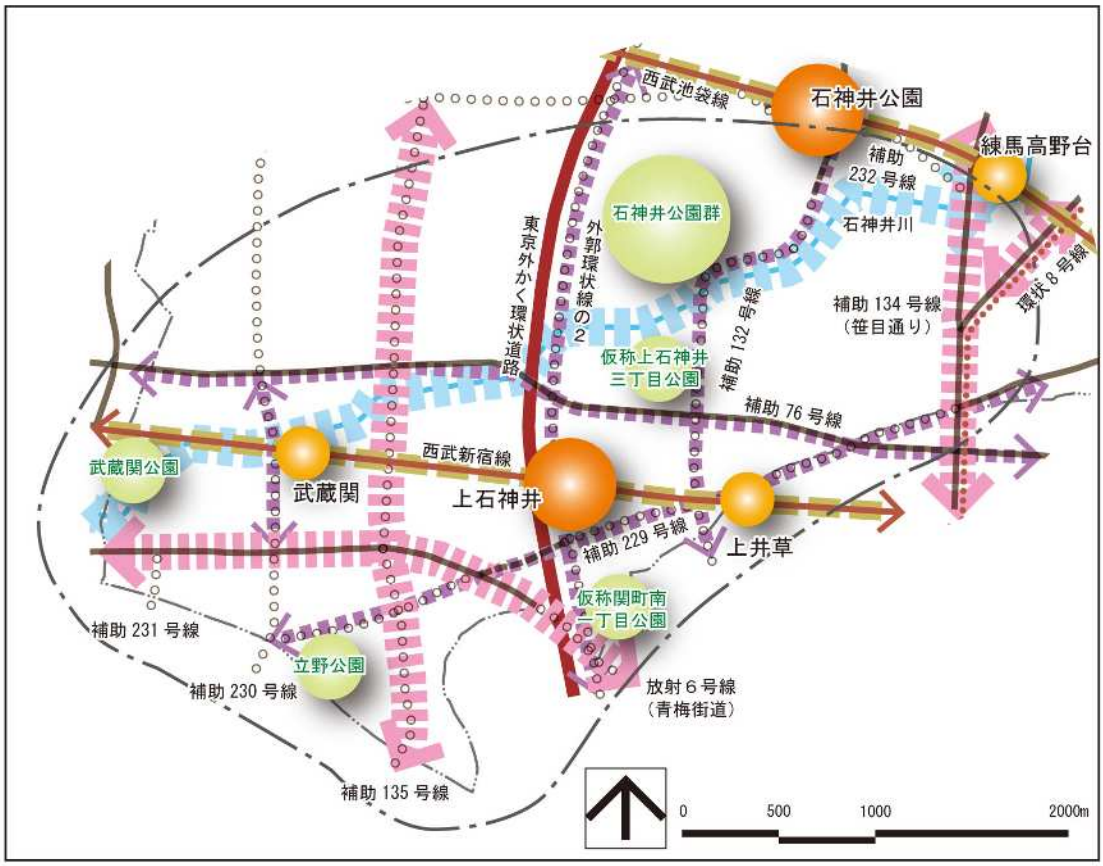
（１）まちの将来像

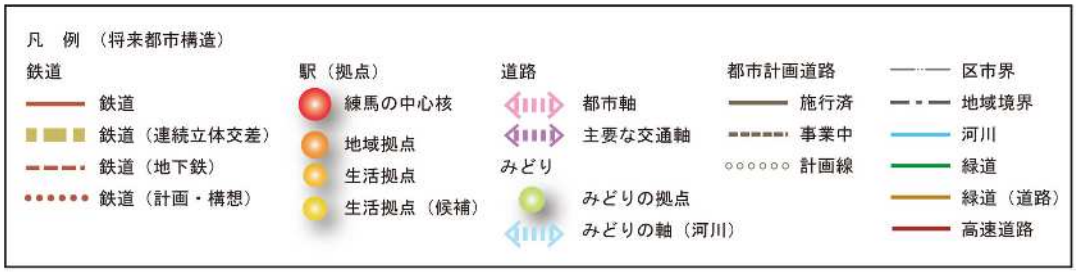
＜第７地域の将来像＞

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、鉄道の立体化、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します。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





＊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生活拠点から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鉄道の立体化と外郭環状線の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。

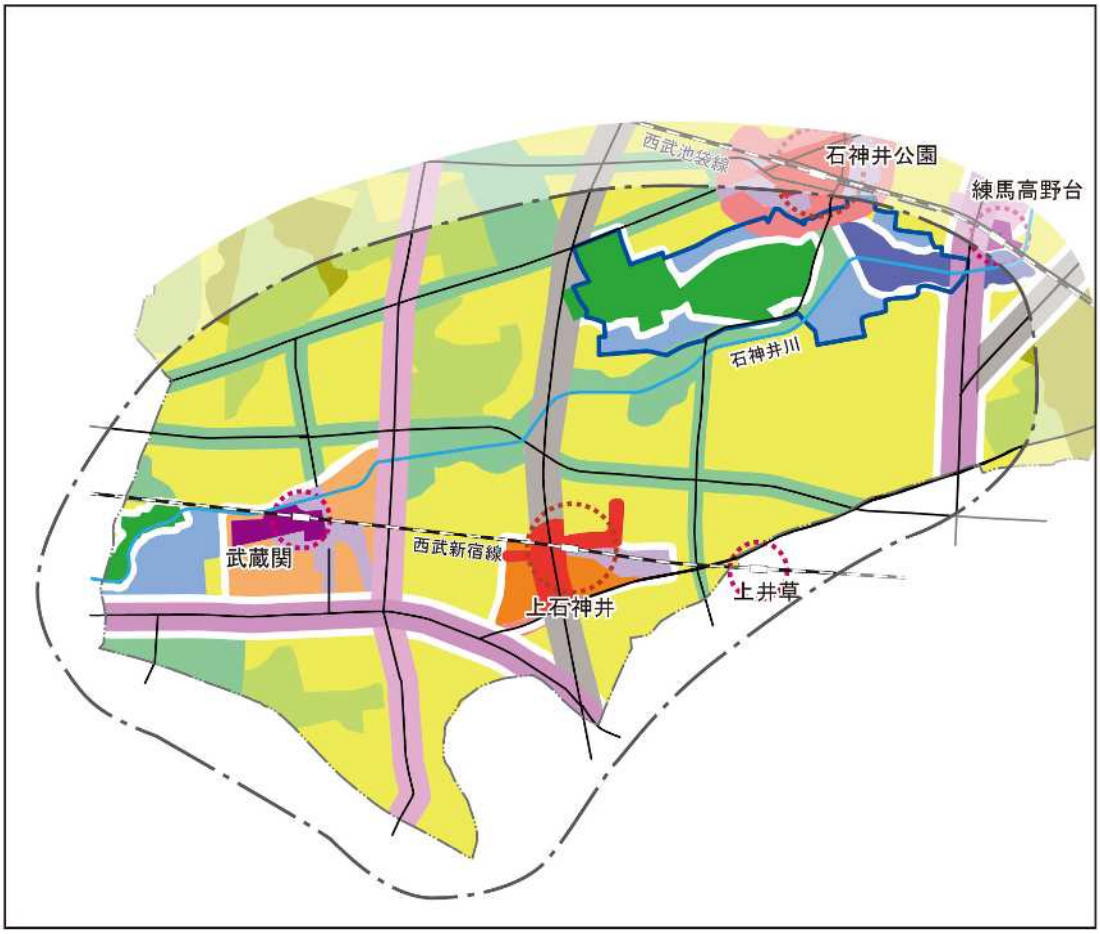
□　青梅街道（放射６号線）、笹目通り（補助 134 号線）沿いは**「都市型沿道地区」**として、都市型産業の集積を図ります。また、富士街道や新青梅街道（補助 76 号線）沿いは**「中低層地区」**として、周囲と調和した建物の中層化を促進します。

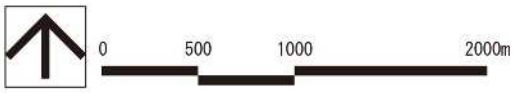
□　補助 135 号線の整備に際しては、周辺地区と調和した沿道の土地利用の形成を**「沿道利用地区」**として図ります。東京外かく環状道路、外郭環状線の２（地上部街路）の沿線については**「沿道環境地区」**として、土地利用を図ります。また、富士街道等の幹線道路沿いは**「中低層地区」**としての土地利用を図ります。

□　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、地区計画によって公営住宅の建替えによる良質な住宅の供給と敷地の有効利用から用地を創出し、地域のまちづくりに寄与するとともに、良好な住環境を守ります。

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
- 農住共存地区

一般住宅地区
- 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
- 商業業務地区
- 商業誘導地区

幹線沿道地区
- 都市型沿道地区
- 沿道利用地区
- 沿道環境地区

その他
- 工業系地区
- 大規模公園等
- 大規模公共施設

- 商業・業務拠点（中心核・地域拠点）
- 生活拠点 生活拠点候補
- 鉄道駅
- 地下鉄駅
- 地下鉄駅（候補）
- 風致地区
- 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。

イ　活動的でにぎわいのあるまち

・西武新宿線の連続立体交差事業（井荻～東伏見駅付近）の早期事業化を東京都に要望しており、事業を促進します。

・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。

・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）や千川通り（補助 229 号線）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

・石神井川や補助 229 号線、外郭環状線の２（地上部街路）の環境施設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貴重な都市農地や屋敷林などの民有地のみどりを、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、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、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、まちづくりを住民と協働で取り組みます。
・千川通り（補助 229 号線）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。

青梅街道のケヤキ並木

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）や西武新宿線の立体化の計画・事業の推移や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、練馬区長に「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「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）、西武新宿線の立体化の進捗を踏まえながら、さまざま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～東伏見駅付近が東京都の連続立体交差事業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、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 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、さまざま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立体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、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、さまざま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（都営上石神井団地）

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。

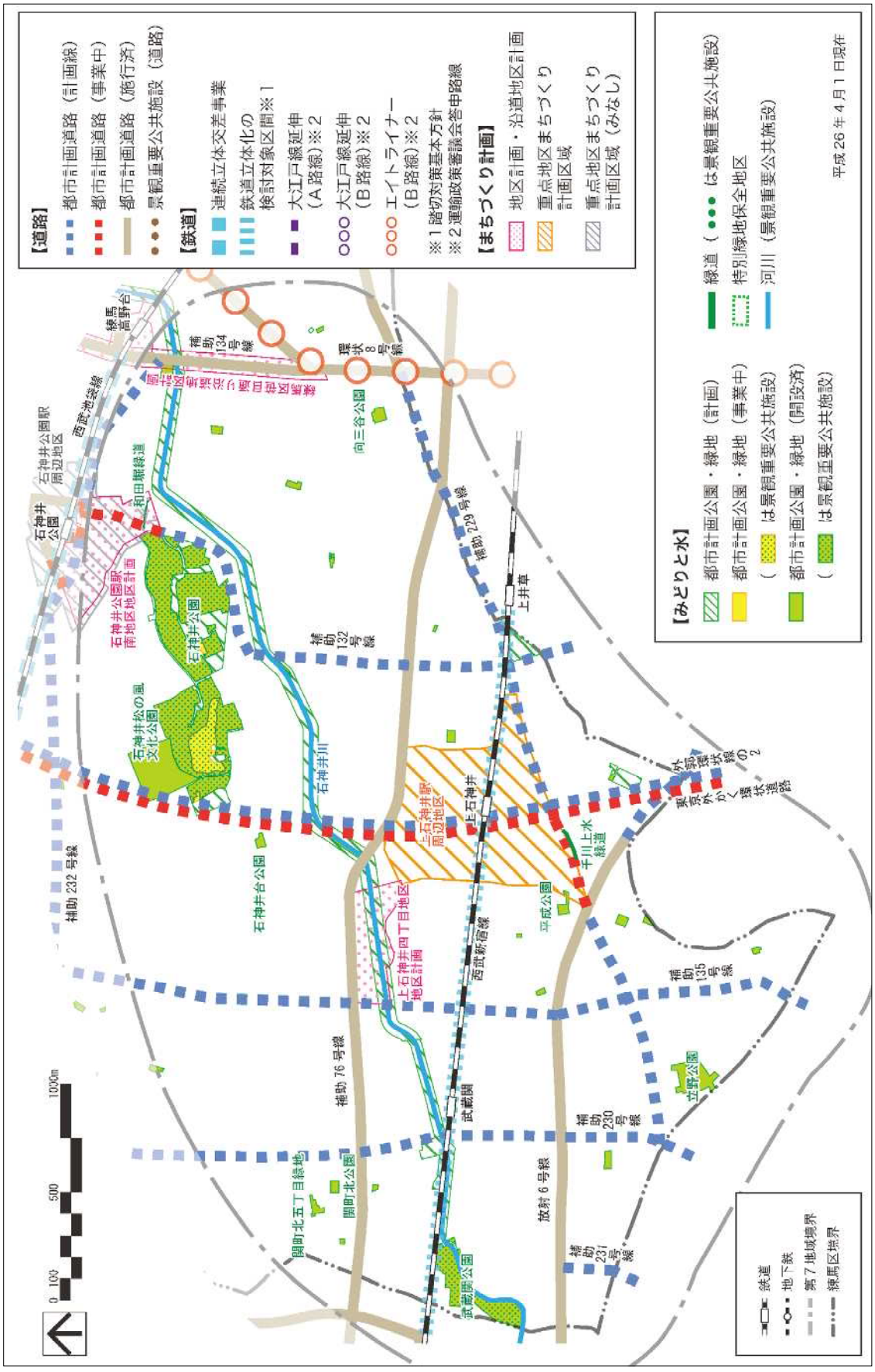
今後は、地区において公園・緑地を整備するとともに、地区計画に沿ったまちづくりを進めます。

オ　武蔵関公園南地区（武蔵関・環境を守る会）

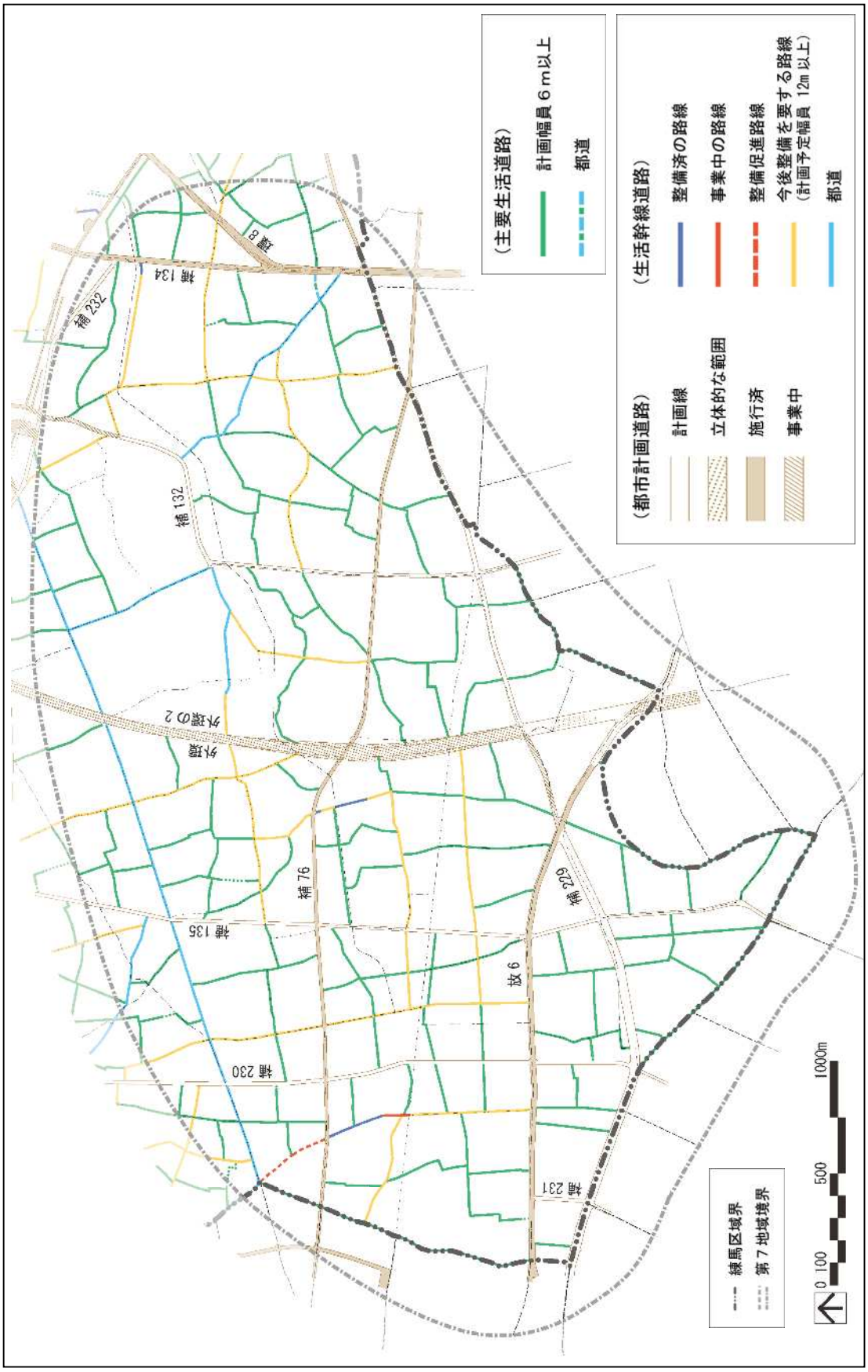
武蔵関公園南地区では、地元の「武蔵関・環境を守る会」が、昭和 47 年に建築協定を締結し、良好な住環境を守っています。

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。

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）



第３部

全体構想 II

第６章
都市計画マスタープランの実現に向けて

１ まちづくりの基本的な進め方

これまで練馬区は、地域の実情を踏まえながら、まちづくりを進めてきました。しかし、まちづくりは、個々の計画や事業の内容、さらには社会状況の変化等により、様々な形が想定されます。

一方、地球環境への配慮、災害に対する安全性の確保等、様々な課題への対応が、まちづくりにおいても重要になってきています。また、新しい成熟社会においては、多様化する行政需要が見込まれます。誰も経験したことがない新たな時代に、快適な都市環境を創出するためには、まちづくりの進め方もこれまでとは異なる方法が求められます。

そのため、まちづくりの実現にあたっては、まちの構成員である様々な主体が連携、協力して様々な地域課題の解決に取り組む環境を整えていくことが、増々重要となります。

（１）まちづくりの進め方

ア　まちづくりの主体とその役割

住宅都市として発展するため、まちづくりの担い手の多様化が進む中での区民等、事業者、区などの役割を明らかにし、連携を図ります。

□　区民等の役割

区民等は、自らのまちにおける活動がまちづくりの基本となることを認識します。その上で、まちづくりには一定の負担が伴い、自らが当事者としてまちづくりの責任を担うことを自覚し、さまざまな主体と協調しながら、積極的にまちづくりに取り組みます。

□　事業者の役割

事業者は、自ら地域社会の一員として、その事業活動が地域社会に与える影響に配慮し、自らも良好なまちづくりの実現に寄与するよう努めます。その上で、自らの専門性を活かした地域社会への貢献、地域の特性に合ったまちづくり事業やまちづくり活動への協力をします。

□　区の役割

区は必要なまちづくり事業に直接関わりつつ、まちづくりの取組が進むように、区民等の自主性を尊重しながら支援します。また、厳しい財政状況下でも行政が責任をもつべき役割として、基本的にまちに必要とされる都市施設、震災や都市型水害などに対する防災性の確保、都市生活の利便性の向上に努めます。

イ　まちづくりを進めるにあたって

区などの行政が主体となる広域的な都市計画から住民に身近な地域のまちづくりまで、様々な段階に合わせたまちづくりを進めます。

□　まちづくり事業の進め方

都市計画に基づく事業等の際は、計画の段階から区民参加を図るようにします。国や東京都の事業では、区民等の意向が反映されるよう事業主体に働きかけます。また、区民等の当事者間の協議の調整などを総合的な視点から行います。さらに、事業の過程で形成された区民の活動が事業終了後も継続され、地域活動につながるように支援します。

□ 社会実験の実施等

まちづくりを進めるためには、区の持つ情報の積極的な公開が不可欠であるとともに、区民等が情報を容易に得られるように、多様な提供方法が必要です。また、事業の効果を確認するためにその実施にあたり、必要に応じて社会実験を行うなどし、区民等と区が協力して計画づくりを行います。

□　制度や仕組みの活用

都市計画マスタープランの実効性を高めるためには、まちづくり条例や景観条例等のまちづくりに関する制度の活用が必要です。こうした制度が積極的に活用されるよう制度の周知をするとともに運用面での改善を図ります。また、これまでの実績を踏まえて必要に応じて制度の見直しをします。

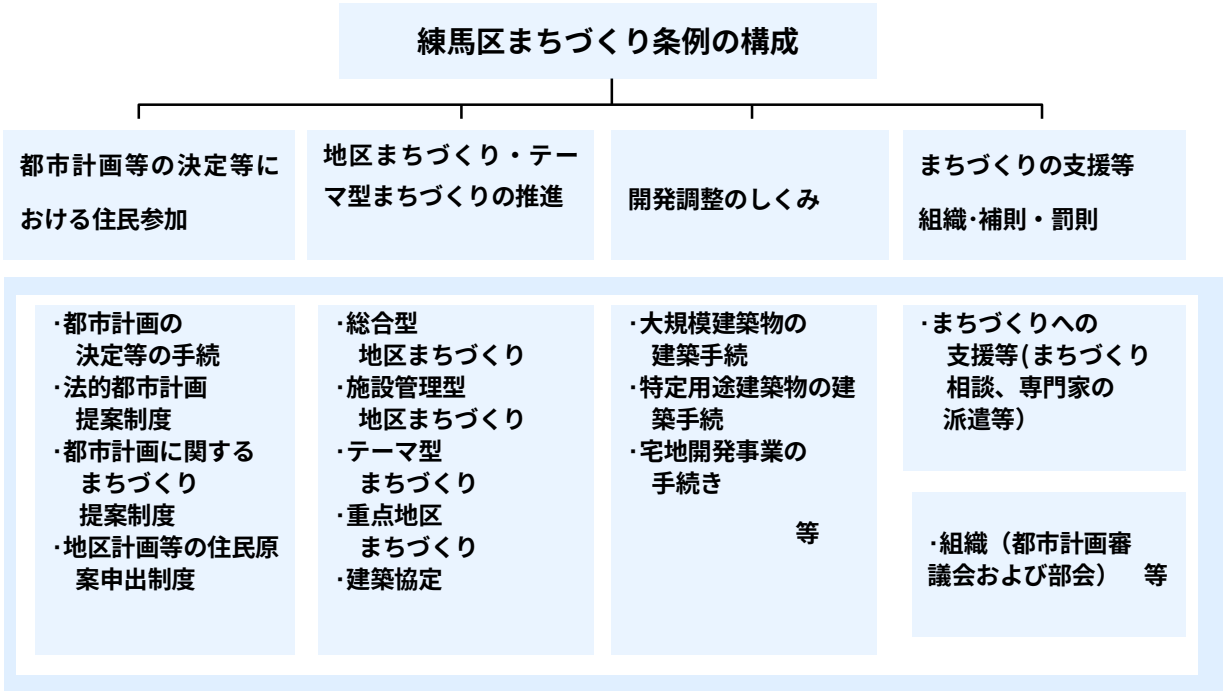


図-練馬区まちづくり条例構成図

（２）まちづくりの普及および啓発

まちづくりの主体の多様化を見据え、次のような取組を通じて、まちづくりに関する意識の醸成を図ります。

ア　まちづくりへの支援

□　まちづくりに関する情報発信

区民に向けてわかりやすくまちづくりに関する情報発信を行います。区報、区ホームページ等の活用をはじめ、ＳＮＳ（ソーシャル・ネットワーク・サービス）など進化し続けるＩＣＴ（情報通信技術）の利用も検討します。

□　まちづくりに関する支援

区民のまちづくりへの理解や関心を高めるため、様々な事業と連携し、まちづくりについて学ぶ機会や場の充実を図ります。また、次世代のまちづくりの主人公となる小学生、中学生等に対して、まちづくりに興味を持つ機会、学習の機会を提供します。

地域のまちづくりの担い手へ情報提供等の支援を行い、まちづくり組織や町会および自治会、企業、大学等とのネットワークの形成につなげます。

イ　まちづくりセンターによるまちづくり支援

まちづくりセンターは、区民・事業者・行政をつなぐプラットホームとしての役割を担いながら、まちづくりを支援することが期待されます。また、区は、まちづくりセンターと連携してまちづくりを支援します。現在、まちづくりセンターでは、まちづくりを進めるため様々な事業の実施、まちづくり活動の支援をしています。今後も練馬区におけるまちづくりの課題や区民のまちづくりに対するニーズに応じて柔軟に事業を展開します。

□　まちづくりに関する普及啓発およびプラットホーム形成

区民がまちづくりに対する関心と理解を深め、まちづくりに関する知識や技術を習得するため、情報提供と学習機会の提供を行います。情報の共有、活動のネットワーク化を図るための交流の場を提供します。

□　まちづくりに関する相談および支援等

区民のまちづくり活動に対する相談に応じるとともに、まちづくりセンターを中心としたネットワーク等を活用しながら活動を支援します。区民の企画するまちづくり事業の企画協力、運営支援等を行います。

また、景観整備機構として景観形成事業を行います。さらには、まちづくりに関連して、区に対する施策提案を行っていくため、調査や研究を進めます。

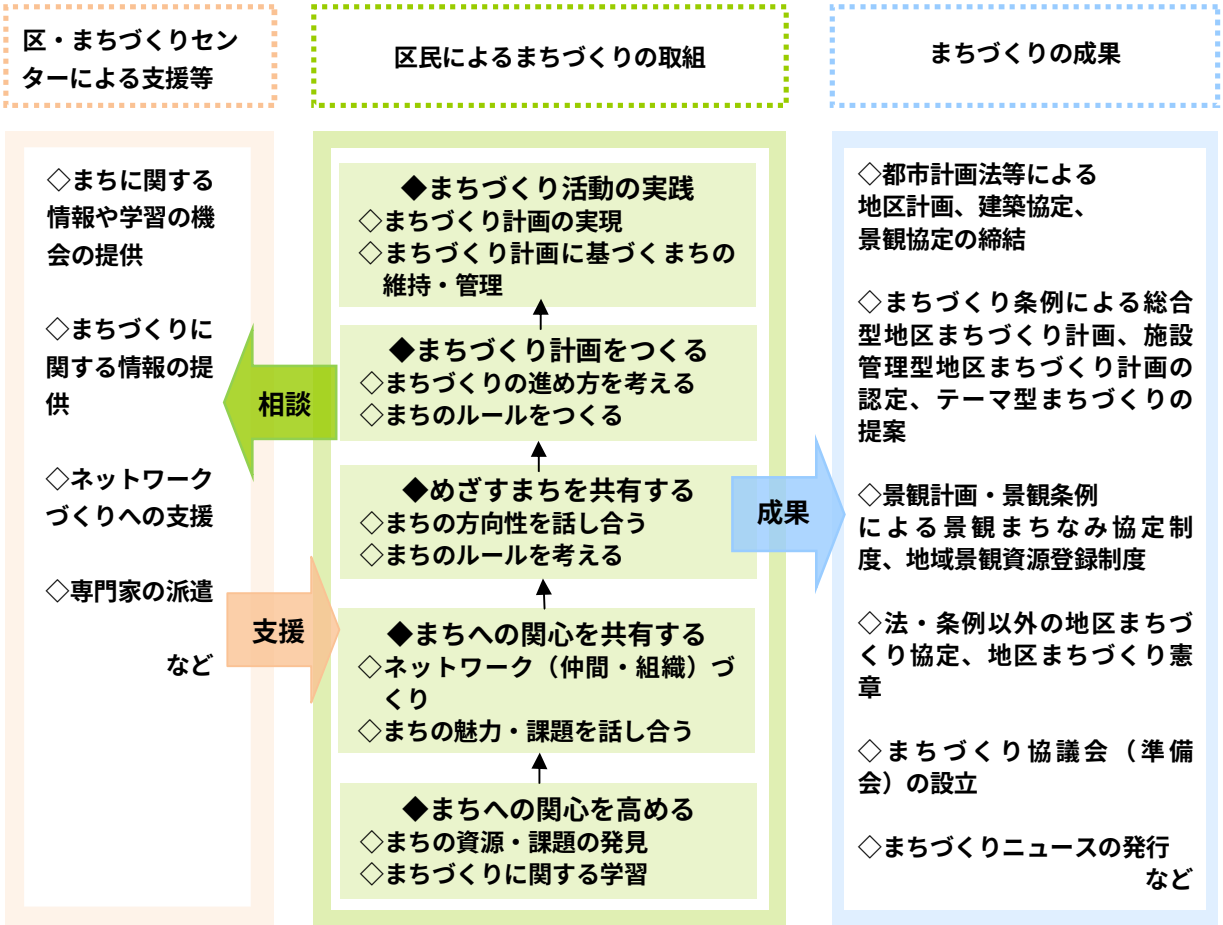
ウ　地域におけるまちづくり活動

快適な住宅都市をめざしまちづくりを進めるため、まちづくりのきっかけづくりを多様な方法で提供します。発意のある地域については、組織づくりや計画づくりを区やまちづくりセンターが支援するとともに、計画の維持管理についても継続的に支援します。

地域における良好な環境や地域の価値を維持するとともに向上させるため、地域の組織が継続的で包括的なタウンマネージメント組織として発展するよう支援します。

また、地区計画などを進めている地区においても、地域住民の発意を計画の趣旨を踏まえた継続的な活動に結びつけるように支援します。

図-まちづくり推進のイメージ



２ 都市計画マスタープランの実現に向けて

（１）まちづくりの推進体制

ア　地方分権の推進

快適な都市環境を創出し、活力に満ちた『住宅都市』を実現するには、基礎的自治体である区の役割は重要です。地域社会に関する行政は区が担うという原則に基づき、国・東京都・区の役割分担を明確にするとともに、区の自主性を高め、まちづくりを進めることが必要です。

イ　国、東京都等との連携体制の強化

まちづくりは、幅広い分野にまたがるため、国、東京都、隣接する市区、関係機関との連携が必要です。特に、河川や水辺空間の形成、公共交通網の充実、幹線道路のネットワーク形成等は区単独でできるものではありません。区は、国、東京都などと積極的に連携を図り、関連機関と役割を分担しながら、まちづくりの進展に努めます。

また、庁内の各部署との横断的な連絡調整の仕組みや体制を構築し、既往の取組や各種施策を活用するとともに新たな工夫を重ね、連携してまちづくりに取り組みます。

ウ　まちづくりの推進体制

多様なまちづくりのニーズに応えることは、行政のみでは難しい場合もあります。区民、事業者、ＮＰＯ等さまざまな主体の連携によるまちづくりが望まれます。質の高い公共空間づくりをすすめるため、幅広い分野での専門家との協力体制の構築を検討します。また、こうしたまちづくりの手法である公共主体と民間が協力、連携して公共サービスを提供するＰＰＰ（パブリック・プライベート・パートナーシップ）制度の活用等も視野にいれ、多様な主体による都市づくりを推進します。

エ　持続したまちづくりに向けて

まちづくりには、長い時間を要するとともに継続性も必要です。さらに、まちづくりを効果的に進めるためには、財源の確保も重要です。基礎的自治体として、責任をもってまちづくりを進めるために、安定的な財源の確保に努めます。また、必要な財源を確保するため、国や東京都の事業制度や補助金等の活用も図ります。

施策の展開にあたっては、事業やその内容について配慮しながら、優先度、緊急度に応じて選択を行い、戦略的に実施します。そのため、基本となる上位計画および関連計画に基づきまちづくりを進めます。

（２）都市計画マスタープランの評価と見直し

ア　都市計画マスタープランの実現に向けて

都市計画マスタープランは、中長期的な視点に立つ区のまちづくりの方針です。『まちの将来像』を実現するためには、都市計画マスタープランの実行性を高める必要があります。そのため、個別のまちづくりや都市施設の整備について検討を行います。

また、様々な主体の参加を図り、多様な手法を視野に入れつつ『まちの将来像』の実現を図ります。

イ　まちづくりの進行管理

個別の都市計画や地域のまちづくり計画は、都市計画マスタープランが目指す『まちの将来像』を具体化するものです。各計画および施策の進行管理にあたっては、目標を定め、その評価や見直しを実施します。

都市計画マスタープランの実施状況にあたっては、施設の整備（ハード面）の進捗状況に加え、プロセスの進捗状況、区民の参加状況などにも留意します。実施状況の結果を、まちづくり分野の計画および事業へ反映します。

ウ　都市計画マスタープランの見直し

都市計画マスタープランは、20年後を目標とする『まちづくりの方針』です。次回の見直しは、目標年次である平成30年代中頃（2020年代）を想定しています。

見直しの際には、社会経済状況の変化や区のまちづくりの進捗状況を踏まえて、進めます。改定にあたっては、都市計画マスタープランの実施状況を確認するとともに、上位計画、関連計画との整合性を図ります。

さらに、都市計画マスタープランを多様な主体が共有するプランと位置づけ、見直しのプロセスをまちづくり推進の機会と捉えます。まちづくりに関する情報を広く公開するとともに、多面的に区民意見の反映を図り、見直しの方法等を工夫します。

エ　新しい成熟都市をめざして

都市計画マスタープランの目標年次は平成30年代中頃（2020年代）となっています。

しかし、これまでとは異なるモデルなき時代に、新しい成熟都市をめざすには、目標年次よりさらに先の練馬区の将来を見据え、長期的な視点を持ちまちづくりを進めることが必要です。

★コレカラ集会

練馬区都市計画マスタープランの見直しにあたって

都市計画マスタープランは、練馬区における都市計画の全体像を示す、個別の都市計画の方針であるとともに、地域におけるまちづくりの指針ともなるものです。そのため、練馬区都市計画マスタープランの変更にあたっては、区民の皆さまのご意見をお聞きするため、ワークショップ形式の区民意見交換会「ねりまのまちを語ろう！」（上記写真）の他、区民アンケートやヒアリング等を実施しました。

また、練馬まちづくりセンターは、「ねりまちコレカラ集会」（上記★印）等を通し、まちづくり活動の担い手と一緒に、区のまちづくりの方針やこれからのまちづくりについて意見交換を行いました。

※区民意見交換会は、平成 25 年５月から平成 26 年２月まで、合計 10 回実施

※ねりまちコレカラ集会は、平成 25 年３月 20 日、平成 25 年 11 月 23 日および平成 26 年３月 21 日の合計３回実施

練馬区都市計画マスタープラン変更原案

平成27（2015）年3月

発行　練馬区 都市整備部 都市計画課
住所　〒176-8501 練馬区豊玉北6-12-1
電話　03－5984－1534（直通）
FAX　03－5984－1226
電子メール toshikeikaku@city.nerima.tokyo.jp