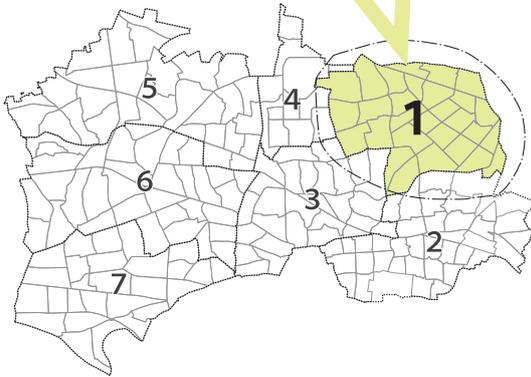
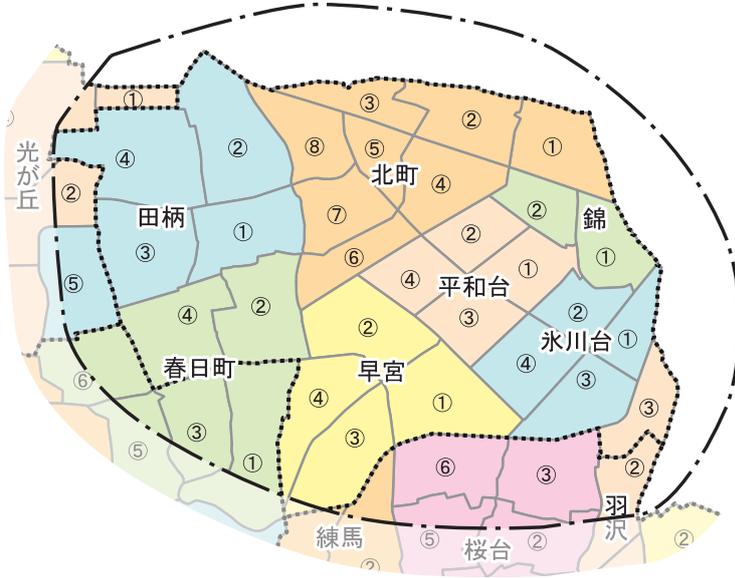


第1地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

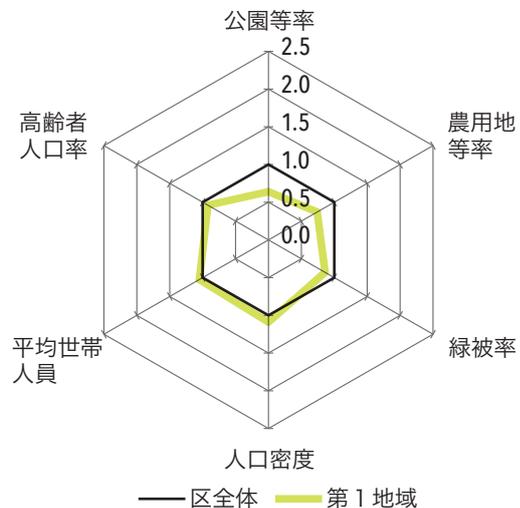
第1地域図



●対象町名

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

●区全体との比較（人口と土地利用）



(区全体の割合を1とした場合の比率)

●人口（平成27年1月1日時点）

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

●土地利用（平成23年4月1日時点）

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

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

※2 街路、歩行者道路、自転車道路、鉄道など

※3 農地（田・畑・樹園地）、農林漁業施設など

※4 公園緑地、運動場、野球場など

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

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

地域の成り立ち

○ 昔のまちの姿

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

○ その後の郊外住宅地化

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

(2) 地域の特徴

ア まちの資源等

□ 生活拠点の現状

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

□ 住宅地の現状

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

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

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

□ 鉄道やバスの現状

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

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

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

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

□ 主要な道路の現状

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

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

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

□ みどりの現状

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

□ 石神井川

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



電車の見える公園（北町一丁目）



田柄川緑道

イ まちの課題等

□ 防災面の課題

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

□ 主要な道路の整備

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

□ 交通安全対策

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

□ 自転車対策

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

□ 沿道環境等の課題

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

□ みどりの課題

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

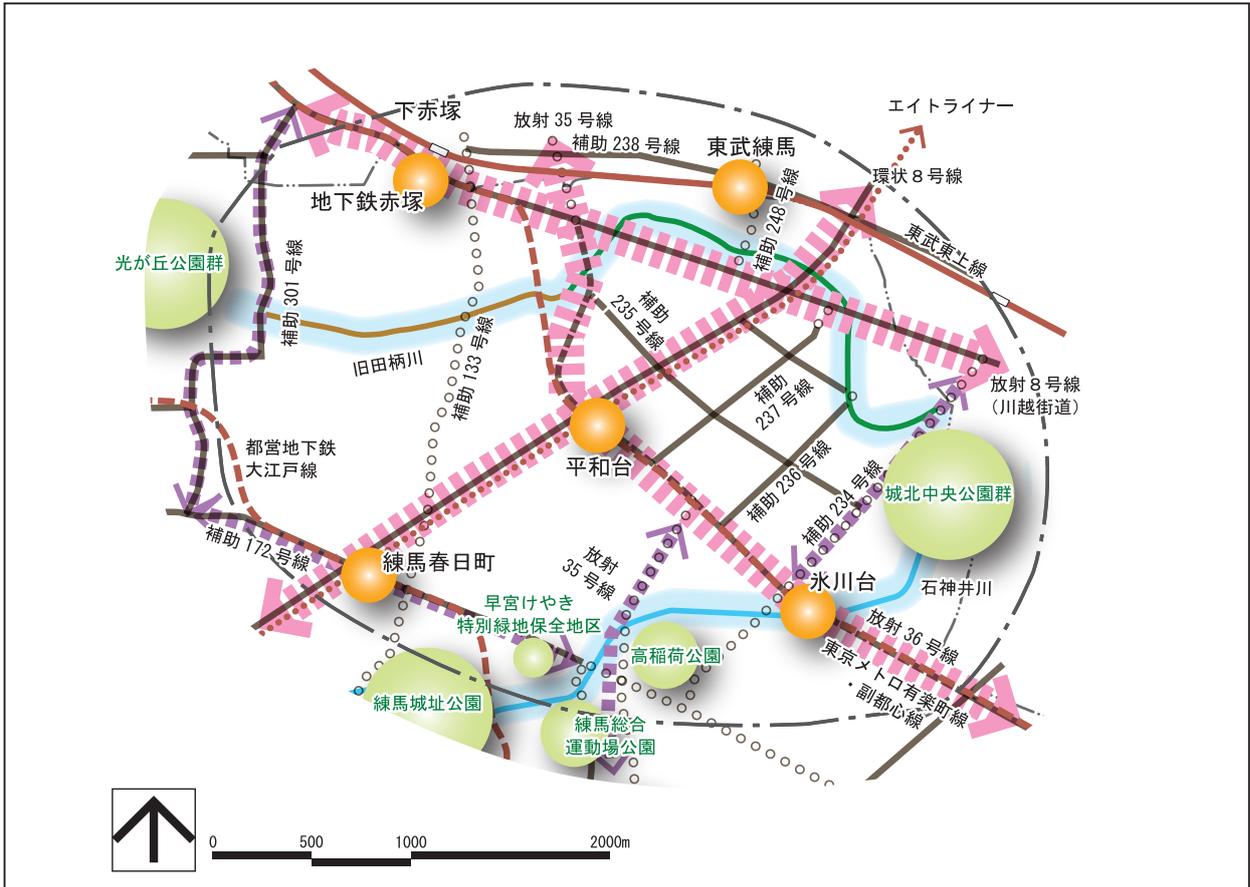
2 地域のまちづくりの方向性

(1) まちの将来像

<第1地域の将来像>

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

第1地域 地域構造図



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

*ネットワークと拠点については、全体構想 I 第3章 将来の都市構造 参照

(2) 土地利用の方針

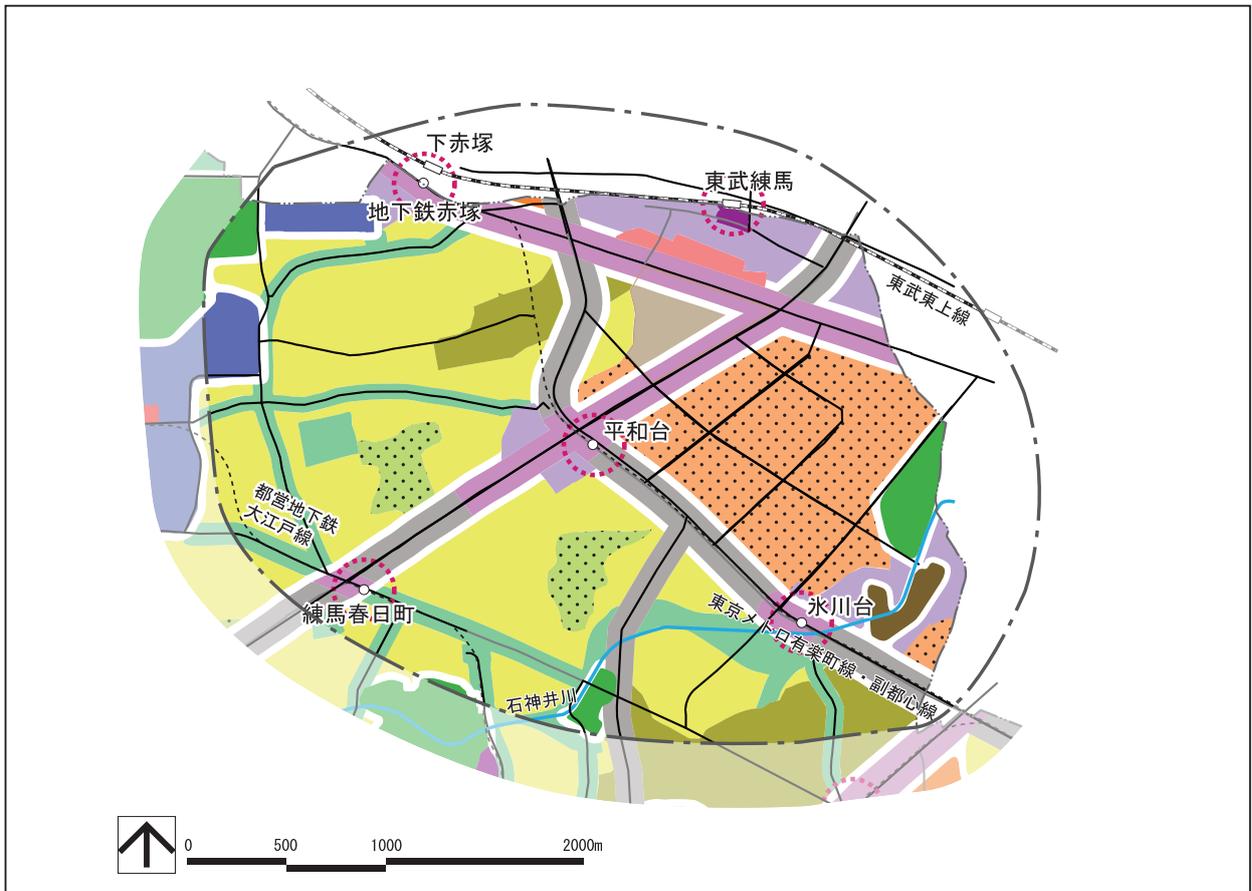
ア 都市の核と拠点

- まちの中心である生活拠点一駅周辺の歩行環境の向上と活性化を促すまちづくり
 - 古くから市街化された東武東上線東武練馬駅、地下鉄赤塚駅の周辺のほか、東京メトロ有楽町線・副都心線の氷川台駅や平和台駅、都営地下鉄大江戸線の練馬春日町駅などの地域の生活拠点では、歩行環境を向上し、地域の活性化を促します。

イ 土地利用の方針

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

第1地域 土地利用方針図



第1地域

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

*土地利用については、全体構想Ⅰ 第3章 土地利用の方針 参照

(3) まちづくりの指針

ア 安全・安心のまち

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

イ 活動的でにぎわいのあるまち

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

ウ みどりと水のまち

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

エ 環境と共生するまち

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

オ ともに住むまち

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



こどもの森（羽沢緑地）



城北中央公園

(4) 地区まちづくりの推進

ア 放射35号線、放射36号線沿道周辺地区

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

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

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

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

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

イ 環状8号線沿道地区

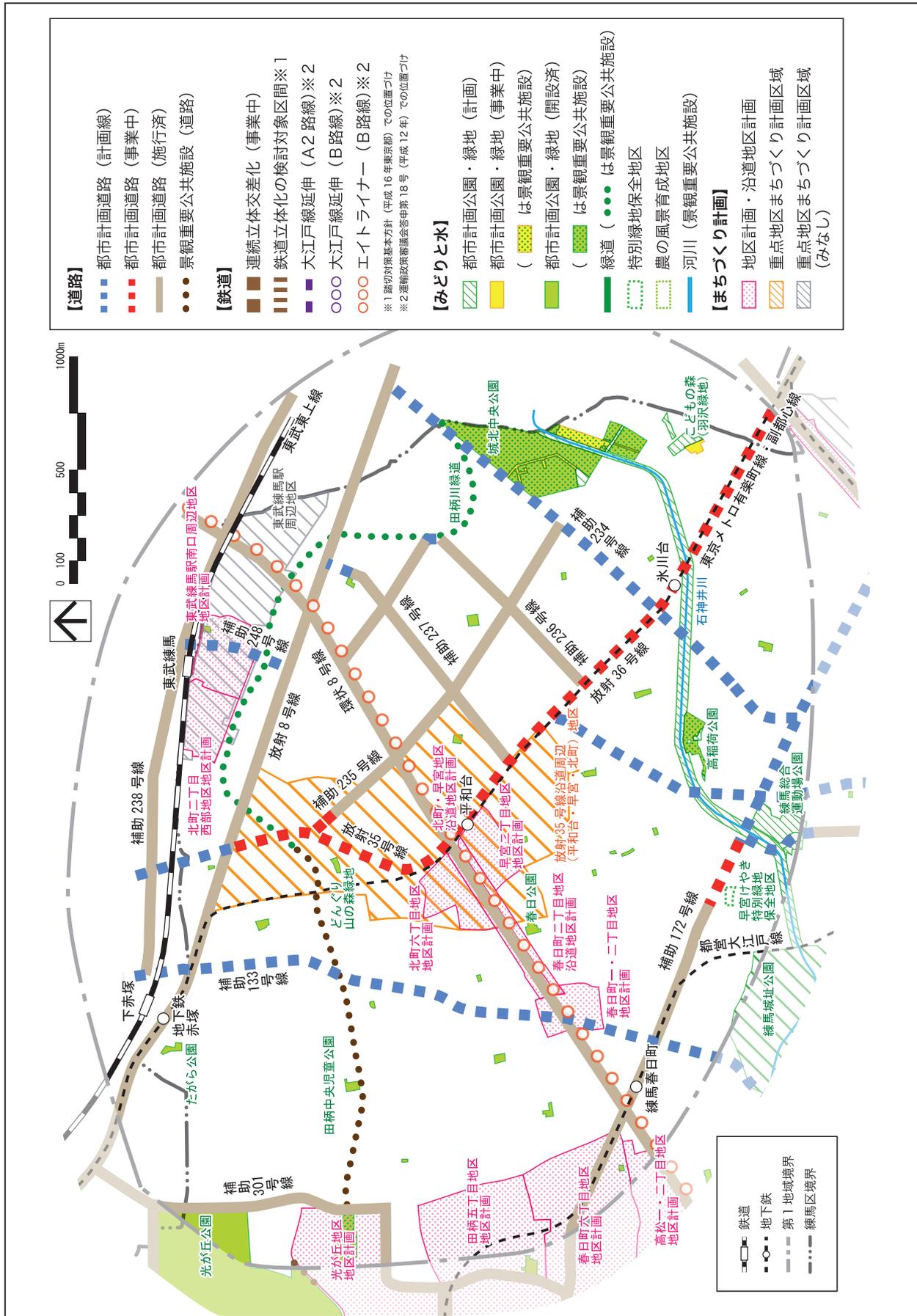
環状8号線沿道地区では、練馬春日町駅の開設と環状8号線の整備に伴い、沿道における適正かつ合理的な土地利用に配慮しながら、緑豊かで良好な居住環境の保全整備を図ります。そのため、「春日町一・二丁目地区地区計画*（昭和61年8月決定）」、「春日町二丁目地区沿道地区計画*（昭和61年8月決定）」を策定しました。

ウ 東武練馬駅周辺地区

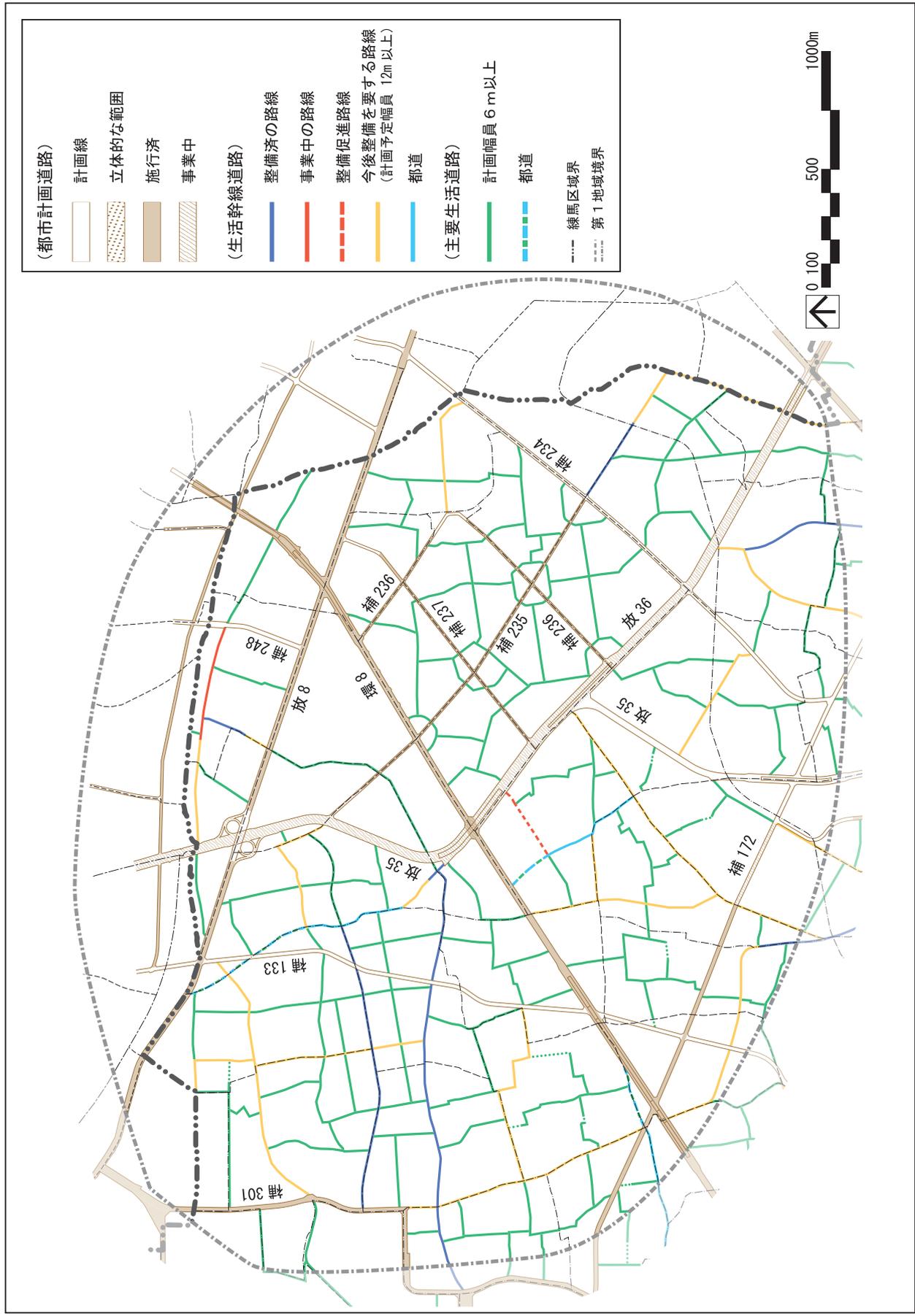
東武練馬駅周辺地区では、「密集住宅市街地*整備促進事業（平成8年度から事業中）」を実施し、道路公園等の整備、老朽住宅等の建て替え促進を図り、災害に強いまちを進めます。

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

第1地域 地域まちづくり指針図



第1地域 道路網計画図 (練馬区道路網計画図より抜粋)



第1地域

第
2
部
地
域
別
指
針