

(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会

検討報告書(案)

平成29年11月

目 次

はじめに	...	1
第 1 章 練馬区の現況と課題	...	2
第 2 章 まちの将来像を検討するうえでの視点	...	9
第 3 章 目指すべき都市像	...	12
第 4 章 実現に向けた取組の方向性	...	18
参考資料	...	20

はじめに

- 本有識者委員会は、練馬区の将来のまちの姿を専門的見地から検討することを目的として、本年4月に設置され、その後、計6回の会議を開催し、学識経験者委員からのまちの将来像を検討するうえでの視点に関するプレゼンテーションをもとに意見交換を行うなど、検討を進めてきました。
このたび、これまでの検討の結果をもとに、「（仮称）都市のグランドデザイン有識者委員会 検討報告書」としてまとめました。

- 「（仮称）都市のグランドデザイン有識者委員会 検討報告書」では、概ね30年後の都市インフラ整備の状況に加え、さらにまちの将来像を検討するうえでの視点なども踏まえて、練馬区が理想とする都市像として、目指すべき都市構造や都市づくりの目標、実現に向けた取組の考え方をまとめています。

- 本有識者委員会では、将来的に必要な都市インフラの整備に留まらず、生活をより豊かなものにする場としての活用を想定し、練馬区の特徴であるみどり豊かな環境と都市生活の利便性を両立し続けるために、練馬区が目指すべき都市像を具体化しました。

- 「（仮称）都市のグランドデザイン有識者委員会 検討報告書」には、今後の都市づくりにおいて重要な視点・要素の多くが含まれています。区において検討を進めているまちの将来像へ反映されることを期待します。

第1章 練馬区の現況と課題

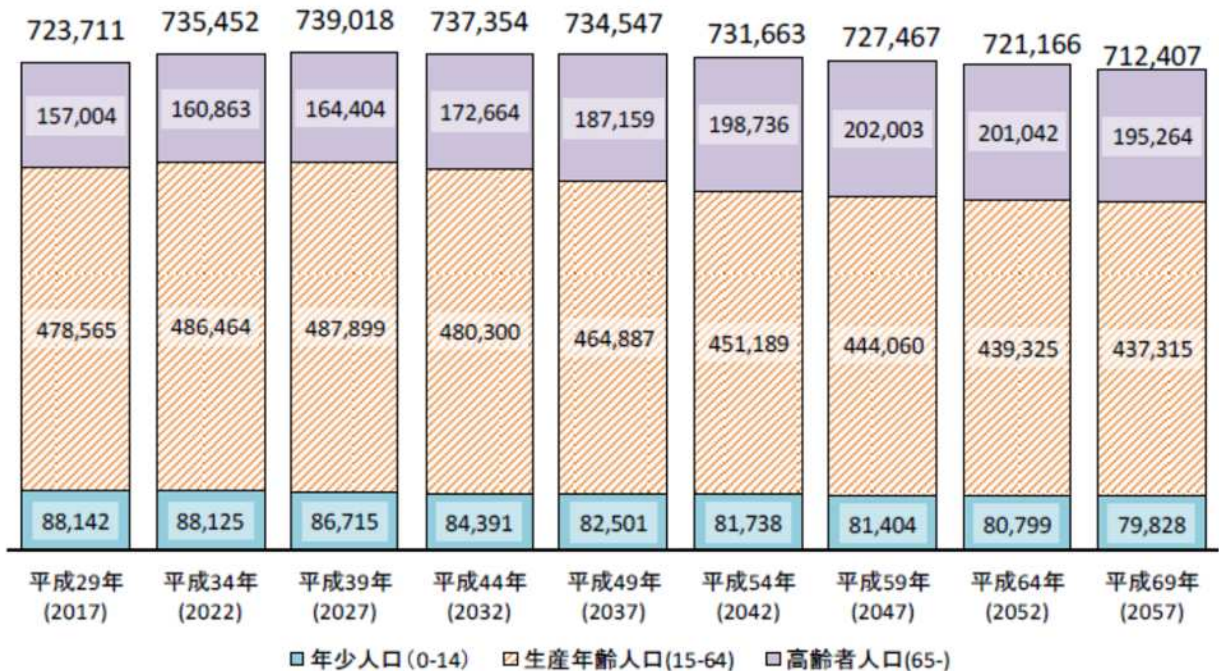
練馬区は、都心に近接する地域でありながら、都市農地や屋敷林などの豊かなみどりが多く残る良好な環境を備えた住宅都市です。一方で、昭和30年代以降の高度経済成長期に、市街化が急速に進展したため、都市計画道路などの都市インフラ整備が区西部を中心に遅れています。

今後も、都市生活の利便性と良好な環境が両立する住宅としてさらに発展するために、都市インフラの整備と駅周辺のまちづくりを着実に進めていく必要があります。

1) 練馬の人口予測 人口の4人に1人が高齢者に

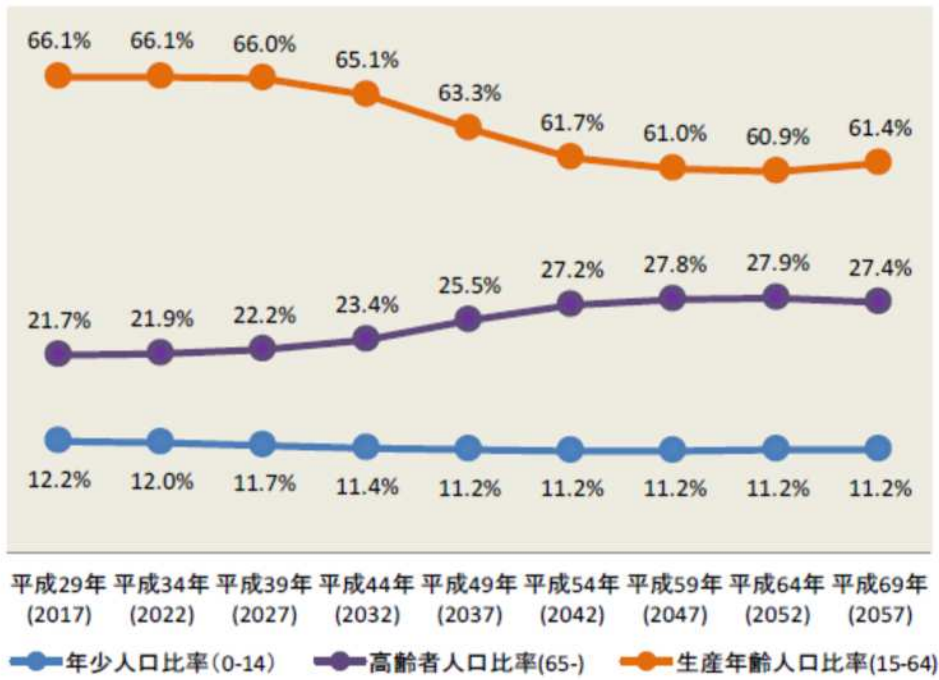
- 練馬区の人口は、板橋区から独立後、70年をかけて、約6倍に増加し、平成29（2017）年現在、723,711人と、全国で19番目、都内でも世田谷区に次ぐ2番目に大きな自治体となっています。
- 練馬区の人口は、平成39年頃まで増加する見込みで、30年後の平成59年（2047）年は727,000人と、現在とほぼ同じ規模の人口を維持していると予測されています。
- しかしながら、人口構成は大きく変化し、年少人口、生産年齢人口が大きく減少する一方、高齢者人口が急増し、高齢者人口比率は27%、4人に1人が高齢者になることが予測されています。

図 練馬区の将来推計人口の推移（総人口）



出典：企画部企画課

図 練馬区の年齢三区分比率の将来推移（総人口）



出典：企画部企画課

2) 練馬区の「強み」

23区一の緑被率

- ・練馬区の緑被率は24.1%で、23区で最も高い割合となっている一方で、近年みどりは減少の傾向にあります。
- ・また、区民アンケート（平成29年8月実施）の結果によると、将来の「練馬のまち」にふさわしいイメージとして、「みどりが育まれ美しい街並みが続くまち」が最も多く選ばれており、重要な区のアイデンティティとして今後も保全することが求められています。

図 23区の緑被率

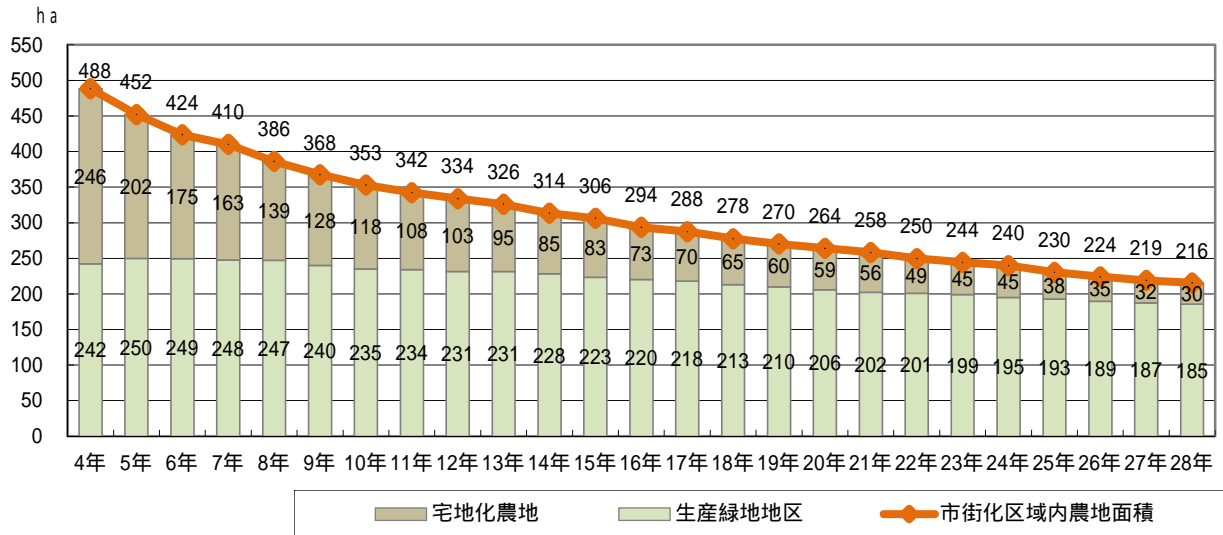


資料：緑の実態調査結果報告書（平成23年台東区）
みどりの実態調査 調査結果報告書(平成28年練馬区)

多面的機能を発揮する都市農地

- ・練馬区は23区で最も広い農地面積を有し、農産物の供給のほか、農業体験によるレクリエーションなど多面的な機能を通じて、都市農地と住宅が良好に共存しています。
- ・一方で、農地面積は約20年間で半分程度に減少しており、さらには多くの生産緑地が2022年に指定後30年間の保全期間を迎えるため大幅な減少が懸念されます。

図 練馬区の農地面積の推移

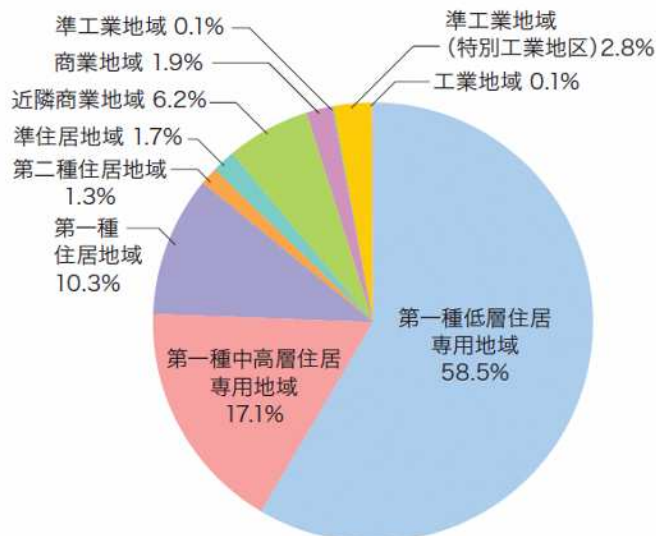


出典：練馬区資料

低層住宅が中心の住宅都市

- ・用途地域の区分において約90%を占める住居系地域の中でも、第一種低層住居専用地域が目立って多く、良好な住環境が守られた戸建中心の低層住宅市街地と言えます。

図 用途地域等の指定状況



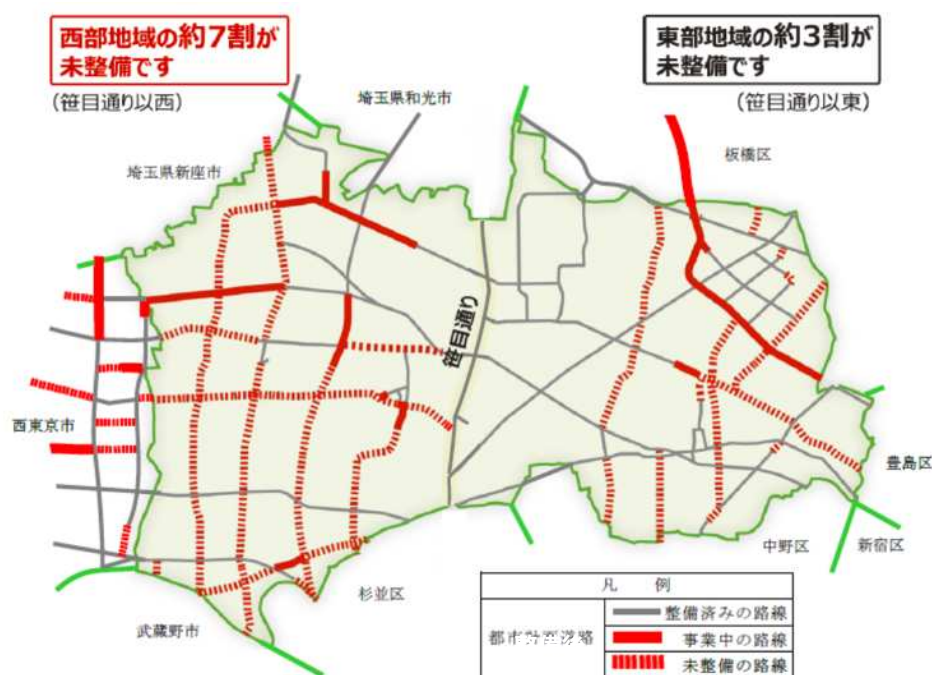
出典：練馬区の土地利用 平成26年3月

3) 練馬区の「弱み」

地域による基盤整備の遅れ

- ・急速な市街化などの影響で、都市インフラの整備に地域的な偏りが生じています。（区北西部の鉄道空白地域や都市計画道路整備の偏在など）
- ・幹線道路のネットワーク形成が不十分であるため、生活道路へ通過車両が流入し、まちの安全性を阻害する要因となっています。
- ・狭隘道路が残っている地域では、緊急車両の通行などが困難な箇所もあり、改善する必要があります。

図 都市計画道路の整備状況



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

商業等の縮減と集積地の不足

- ・生活密着型を中心とした産業立地となっているが、商店街も含めて規模の縮小傾向にあります。
- ・駅周辺の基盤整備と公共サービス・商業の集約化が遅れている地域があり、地域格差の解消が課題となっています。

表 練馬区における産業大分類別事業所数の推移

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

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

4) 練馬区における「機会」(予定されているインフラ整備)

練馬区内では、今後、次の都市インフラの整備の予定されています。

社会情勢の変化や技術革新に加え、これらの整備の機会を活かし、より便利で快適な、まちづくりの実現につなげていくことが求められます。

都営地下鉄大江戸線の延伸

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



大江戸線延伸による鉄道空白地帯の解消

外環の2などの都市計画道路の整備

- 「外環の2」は、昭和41年に都市計画決定された東京外かく環状道路(外環)の地上部街路で、世田谷区北烏山五丁目(東八道路)から練馬区東大泉2丁目(目白通り)までの約9kmにわたる都市計画道路です。
- 平成19年、「外環道」が高架方式から地下方式に都市計画変更されたことを踏まえ、東京都では外環の2の必要性やあり方などについて検討し、平成26年11月に、車線数や標準部の幅員(40m 22m)に関する都市計画を変更しました。
- 都市計画道路については、「第四次事業化計画」に基づき、優先整備路線(今後10年間で完成または事業着手する路線)18.5kmの整備を、東京都および練馬区で行っており、交通処理機能のための整備だけでなく、良好な都市空間の創出を目指しています。

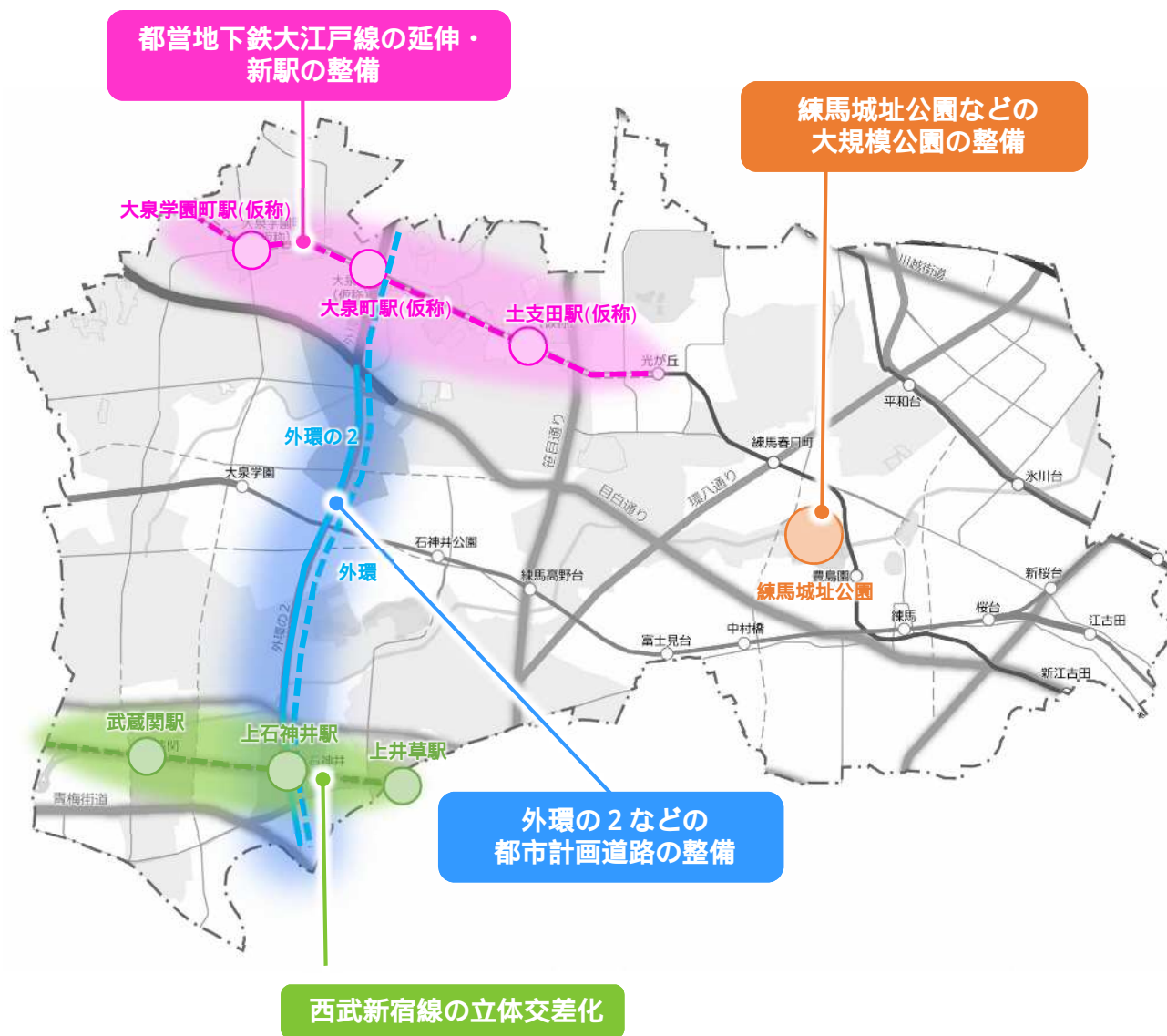
西武新宿線の立体化

- 西武新宿線の井荻～東伏見駅付近の連続立体交差事業で、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性、地域分断による生活の不便や沿線地域のまちづくりの遅れなど、様々な問題の解消を目的としています
- 平成26年11月に西武新宿線の立体化を前提に、外環の2は都市計画変更されています。

練馬城址公園などの大規模公園の整備

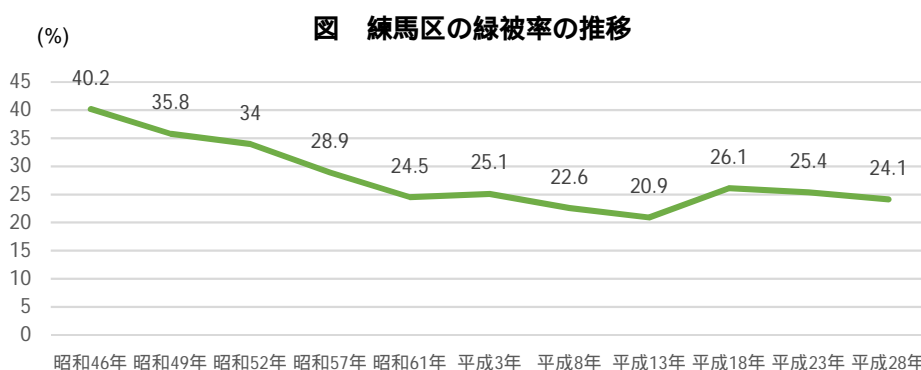
- 都市計画公園「練馬城址公園」の整備は、都内有数の遊園地として知名度が高く、練馬区のシンボルとも言える「としまえん」を、東京都が、防災機能をもった都市計画公園として整備しようとするものです。
- 平成23年12月に公表された「都市計画公園・緑地の整備方針（改定）」に位置づけられ、区域のうち21.9haが、平成32年度までに事業認可取得を図る「優先整備区域」に設定されています。

図 今後進められる都市基盤の整備



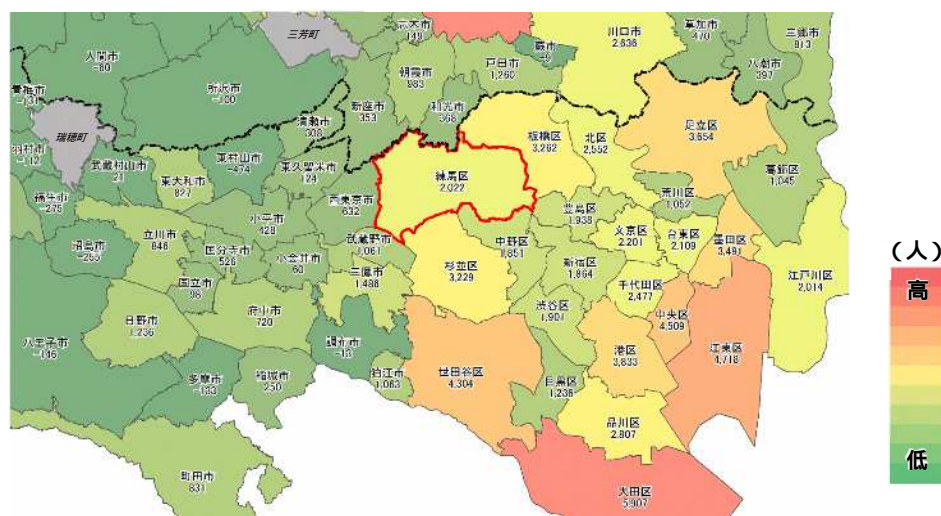
4) 練馬区における「課題」

- ・23区最大の緑被率を誇るものの、近年、みどりは減少傾向にあります。
- ・相続の発生などに伴い都市農地は年々減少しており、さらには、指定後30年間の保全期間到来による生産緑地地区の大幅な減少が懸念されます。
- ・鉄道網の発達により、住宅都市としての競争相手が東京西部から東京東部、多摩エリア、リニア通勤圏まで拡大するなど、都市間競争の激化が将来的に見込まれます。
- ・今後公共施設の老朽化が進むため、その維持・管理に要する負担が増加します。



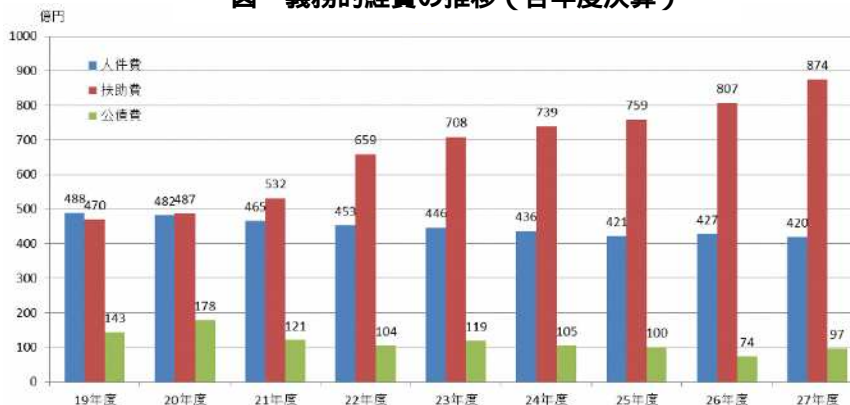
平成3年および平成18年の調査は、調査方法や調査精度を変更したことにより値が上昇している。

図 転入人口と転出人口の差



出典：住民基本台帳人口移動報告（総務省統計局）

図 義務的経費の推移（各年度決算）



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

第2章 まちの将来像を検討するうえでの視点

概ね30年後の練馬区が理想とするまちの姿の検討にあたり、（仮称）都市のグランドデザイン有識者委員会における議論の中で、各委員から次のとおり重要となる視点や方向性の考え方が示されました。

1) まちづくり（住宅地・地域単位・拠点等）

- 今後の都市計画で重要なものは、様々なデータを活用し地域の価値を高めること。
- 高齢化や人口減少が進む中で、地区間の格差が大きくなっていくため、都市計画あるいは空間計画の地域単位をどう設定していくかが重要、また変えていかなければいけない部分だと考える。
- 地域単位での拠点の設定というところが非常に重要。公共施設の再編はインフラや市街地の再編よりも先に進み、大きい拠点到に集約されるような動きとなる。
- 通勤世帯のニーズを特に考えながら、多くの区民の意向や行動を読み解き、都市構造図をどのような形で高齢化に対応させていくかが重要。
- 団地のように一度建て詰まって、しっかりとした基盤ができて人々が住み続けるようになると、新しい居住者が入らない状況となり、高齢化する傾向がある。
- 練馬区では将来人口を比較的平穏に考えているが、社会移動をどうみるかによって高齢化や人口減少が非常に特異な形で見えてくる。社会移動を抑制する施策も考えておいた方がよい。
- 少し遠い将来を見据えてしっかりとした都市計画を行い、みどりや都市基盤を整備するとともに、区内にある程度しっかりとした拠点を形成する方がよい。
- 幹線道路は、グリーンインフラストラクチャーとして、公共交通も通り、人々がアクセスし易く、沿道の地域づくりを一緒に進めることが大事。さらに、幹線道路の内側の住宅地をどうしていくのが、他の自治体の競争を考えると極めて重要。
- これまでは大きなものを作るのが都市計画で、100年の計ということであったが、練馬区では地域毎のまちづくりを30年続けることで、他の地域と質の違う住宅市街地が形成できるのではないかと考える。
- 市街地の縮退、スポンジ化という流れの中で、住宅地の在り方そのものが重要だという話は、練馬区に相応しいと考える。
- 圏域の考え方はテーマによって異なり、練馬区全体で考えるべきストラクチャーも、同様に駅前や幹線道路の整備も大事。一方で、住宅地を考えると、都市計画マスタープランの区域区分では単位が大きすぎると感じる。第2回委員会での小学校区ぐらいで考えるべきとの話に賛同する。
- 近隣住区論は日常圏をベースに発想されていて、今の時代にも合理性があり、空間の形態や求められる範囲は異なるが、計画の単位としては有効である。
- 子育て、高齢者の支援施設の整備についても、空間政策として捉え直してアプローチすべき。小学校などの教育系の施設も、同様の発想で考えると、圏域を狭められる。施設整備については、いま在るものをうまく活用すると良いのではないか。
- これからの将来を考えたときに、研究開発センターがまちの一角にできる可能性もある。住みながら働けるようなライフスタイルは練馬区でも広がっていくのではないか。

2) 交通

- 目前に迫る超超高齢社会を迎えるまでに、まずは幹線道路をしっかりと整備すべき。そこに、さらにきめ細かい公共交通を組み合わせることが必要。今後、大事にすべきは生活道路と考える。
- 将来、新しく普及する可能性がある乗り物は、超小型EVとフル電動自転車。フル電動自転車は80歳代の高齢者まで利用できる可能性を秘める。
- 練馬区内の生活道路を30年かけて安全にしていく目標を立てることもあり得る。
- 幹線道路の整備が進めば道路空間をまちづくり活用することも可能となる。
- 人の移動速度が速くなると商売にならない。人・車・自転車の通り方などで道の差別化をすべき。
- 30年後、幹線道路網が整備されれば、生活道路等には自動車は一定時間侵入しないようにすることが可能となり、その空間を買い物やオープンカフェなどに活用できる。
- 住宅地である練馬に歩行者天国ができれば、安心、安全なまちづくりになる。さらに、規制緩和をすることで、夢を持った人が集まり商売が発展する、そんなまちづくりになると良い。
- 文化的な観点からも、道路に、文化的な出し物、大道芸や演奏できるスペースがあると良い。
- 交通の戦略としては、公共交通をきめ細かくする戦略、新しいパーソナルな乗り物が高齢者の足をカバーする戦略、の2つの方向がある。
- 高齢者の健康寿命を延ばすという観点から、ある程度の年齢までは、ペダル付で運動していただき、90歳超の方や健康を害した方には、きめ細かい公共交通で対応するということが必要だと思う。
- 電動車椅子は歩行者の扱いで歩道を走行できるが、自由に走行するだけのキャパシティが道路空間にないため、課題もある。まずは自転車のように車道を自立的に走るものに、1年でも2年でも長く乗ってもらうようにすることを目指すべき。
- 外環の2を含む都市計画道路の整備では、道路をパブリックライフの舞台にするような発想を積極的に取り入れることが必要。

3) 環境

- 欧米の場合、将来の都市像だけでなく、数値目標がある。さらに、環境の目標値設定には高い位置づけがある。
- ロンドンでは、熱を分散型エネルギーにするために、熱需要マップが整備され需要が一目でわかる。また、何を導入すれば効果的かデータがあり、二酸化炭素の排出量を下げられる方法が明確となっている。
- 練馬区のような住宅都市では何かできるのかということ、一つは拠点だと考える。エネルギーの需要が平準化し有効利用できる。
- 札幌市では、郊外でも拠点ではエネルギー需要がある。川崎市の検討のように、地域の需要に応じた蓄電池の活用もある。
- 住宅市街地での簡単な取組みとして、地区全体で二酸化炭素を下げるゲーム的な事例もある。市民の教育も大事な要素となる。
- 住宅市街地では、環境ではなく、防災、安心、安全などをアピールすることも考えられる。
- 練馬区ではみどりや農地の維持も重要な命題で、低炭素型まちづくりを考えた時に、なるべく残す、残した方が有利になる、減らすなら少なくともこうしてほしい、などの視点も考えられると良い。
- みどりの確保という視点だけでなく、災害が起きた時に生活できない状況とならないよう、何をするのかを考えるべき。

4) みどり

- 都市緑地法の改正などにより、市民にとっての緑地の価値の観点から都市のみどりを維持・保全し、そこに都市農地を位置付けるという動きがある。
- 区民が大切にしたいみどりは、公園・街路樹の割合が高い。行政が整備するみどりには非常に満足しているが、それ以外のみどりに対する思い入れが低い傾向にある。
- 農・住混在の魅力をみどりの量だけでなく質として感じ、新しく創出するみどりを愛着が持てるように機能として位置づけることが大事。
- みどりの「恵み」をいかに人々に対して「見える化」して、質的に拡充できるかが重要。
- みどりの空間形成の在り方は、地区毎に検討し、地区別の「恵み」を指標とした目標設定をして、適切な配置を検討することが望ましい。
- 公園に民有地の農地を組み込んで、それを公的なスペースとして確保することが財源上も可能となれば、公共空地の整備の中に民有緑地を組み込むことができる。
- 市民との協定によって、協定型の農地として公園的に利用することは、土地所有の如何に関わらず促進すべきことだと考える。
- EUではグリーン・インフラ戦略というものがあり、生態系ネットワークを基盤として、みどりの多面的な機能に着目して保全する計画がある。
- 循環型都市づくりでは、生態系を広域的な視点で考える必要があり、都市の立地や立地特性に応じた緑地の特性付けなど、あるいは居住のあり方をネットワークにとらえて、みどりの循環における位置付けを考えていければ良い。
- 生産緑地が解除される場所では、みどりの維持との兼ね合いがあるが、若年層世帯を迎え入れる対策を考えることも必要。

5) 暮らし

- 高齢化が進んだ場合、単独世帯が圧倒的になる。高齢化が進むと、働く人が減る社会になり、地域で暮らす人が相対的に増える社会と見るべき。
- 国がいま考えていることは、「我が事」の意識を醸成するという事。さらに具体的には、「複合課題丸ごと」「世帯丸ごと」「とりあえず丸ごと」受け止める場を設けるべきと言っている。
- 練馬区の福祉関係の対応は縦割りになっているが、人口規模の小さい自治体では先進的な取り組みがされている。ただし、人口73万人の練馬区では到底無理で、オール練馬という考え方は通用しない。
- 練馬区では、小地域（人口1万人程度）に分割して活動の拠点を設けるべき。もう縦割りで相談窓口をやる時代は終わった。まるごと対応できるようにするにはどうするのが福祉系から見たまちづくりの一つの課題。
- オール練馬から考えるのではなく、1万人くらい小学校区くらいの単位で、練馬区を作り上げるというようなイメージではないか。
- 健康というテーマにおいては、商店会も何かしらの役割を担って、行政につながられるというシステムがあっても良い。ものを作るよりも、ソフト的に、人と人がどのようにつながるのかという話だと感じる。
- 都市部では買い物難民が課題になっている。商店会とタイアップして、ものを届ける等を積極的にやらなければいけないのが30年後だと思う。
- 便利だけを追求すると、人の生活力が弱くなるため、強い自分たちをいかに残すかも考える必要がある。魅力ある商店街にするにはどうしたらよいか、どうやったら人が来てくれるか、それを100m、200mに伸ばすにはどうしたら良いのか、そんなまちづくりが大事だと思う。

第3章 目指すべき都市像

1) 都市づくりの目標

みどり豊かな環境の中で、 誰もが安全・快適に暮らし続けられる生活都市

駅を中心とした拠点、良質な住環境、環状・放射方向に整備された幹線道路、都市農地や屋敷林、緑地など、東京都の「都市づくりのグランドデザイン」に示される「新都市生活創造域」のモデルとも言える練馬区の特徴を活かし、都市の利便性とみどり豊かな環境を兼ね備えた、多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す生活の場となるまちの実現を目指します。

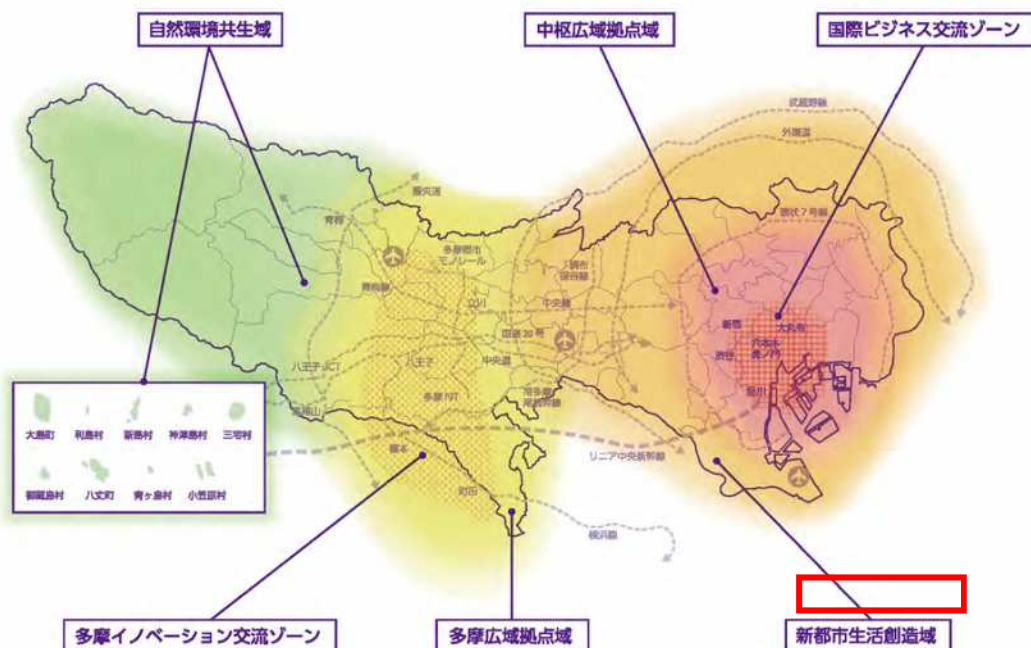
「都市づくりのグランドデザイン」における「新都市生活創造域」の将来像

おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの区域では、駅を中心に機能を集約した拠点が掲載されるとともに、木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれたゆとりある市街地が形成され、子供たちがのびやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されています。

また、良質で機能的な住環境をベースとしながらも、芸術、文化、教育、産業、商業などの機能が福後箇に利用されることで、多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となり、魅力ある個性を発揮しています。

環状・放射方向の公共交通の充実により、区域内の移動が抜本的に改善され、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い交通利便性が確保され、新たな交流が生まれています。

さらに、農地、屋敷林、樹林地などが保全され、良好な緑地が維持されるとともに、誰もが気軽に利用できる農空間や公園などが確保され、子供や高齢者などのコミュニティ形成を図る身近な緑の空間の一つとして活用されています。



2) 目指すべき都市構造のイメージ

練馬区の現況と課題を踏まえ、都市計画道路や自然環境の広域のネットワークや鉄道駅と居住エリアとのつながりなど区全域を俯瞰して、大きく4つの都市構造の実現を目指していくことが重要です。

円滑な移動を支える道路ネットワーク（幹線道路網）

区内外の人やモノの交流を支えるとともに、日常の移動の利便性を確保し、かつ住宅地の安全性を高めるため、道路・交通ネットワークの形成を進めることが重要です。

地域の拠点（鉄道と駅）

道路・交通ネットワークの結節機能を有し、高度な都市機能が集約する「地域拠点」については、民間活力を積極的に活用した開発や土地利用転換、交通結節点としての機能の向上を進め、生活都市としての練馬の利便性を高める都市機能(商業、業務、行政サービス、子育て・福祉の拠点的功能等)の集積を促進し、機能的で賑わいある拠点を形成することが必要です。

後背地となる住宅地の資源や個性を活かし、魅力的な空間を形成することで、住民の愛着を生み、区外からも訪れたいくなるまちの実現を目指すことが重要です。

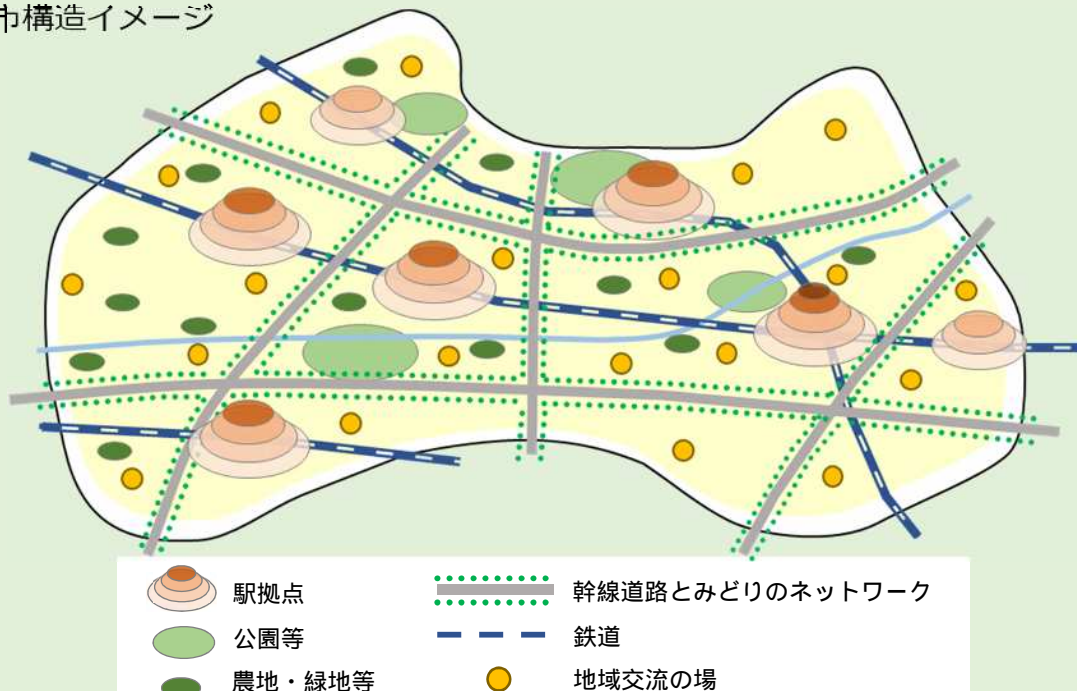
水とみどりのネットワーク

道路・交通ネットワークに加えて、河川や公園緑地、道路整備と連動して線状に整備される緑を骨格的な都市の基盤「グリーンインフラ」として位置づけることが必要です。地区の特性を認識し、緑の量だけでなく、質的な部分も重視し、区全域でみどりの「恵み」を享受できるまちの実現を目指すことが必要です。

日常生活を支える単位（生活圏）

小学校区程度の規模を単位とし、地域主体の活動を促進し、高齢者や子育て世代などを中心に、身近な暮らしを支える機能を備えるなど、身近な地域で誰もが活動しやすく、快適に暮らすことができる環境を整え、住民の主体的な活動や良好なコミュニティが育まれるまちの実現を目指すことが必要です。

都市構造イメージ



3) まちの将来イメージ

練馬区の魅力をさらに発展させ、住みたいまちとして評価されるためには、練馬区の強みや特色を映し出す将来の姿を描き、可能性を引き出すことが必要です。

このため、概ね30年後に想定される社会の状況や技術革新を踏まえ、練馬区の地域特性を示すエリアを想定し、そこで展開されるライフスタイルなど、将来のまちのイメージを示します。

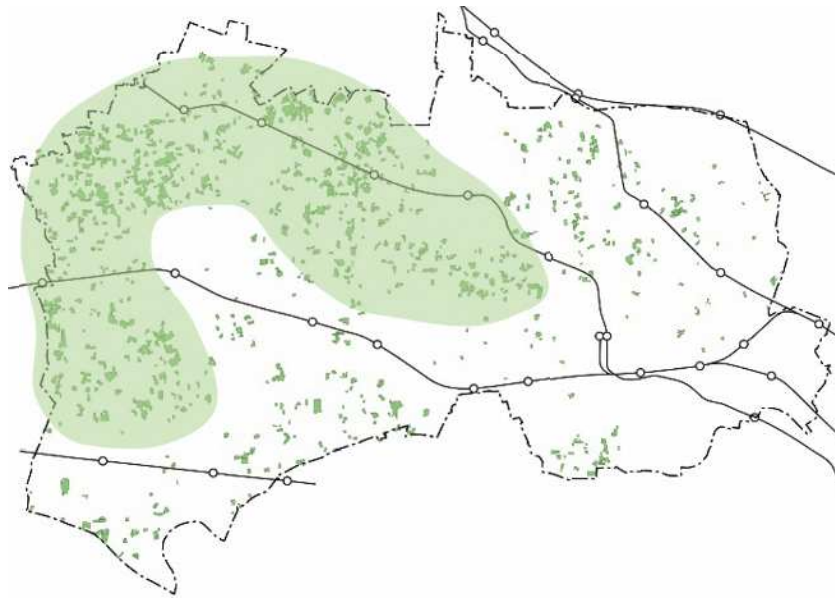
【イメージ1】

住宅と農地が共存するまちの中で農の魅力があふれる都市

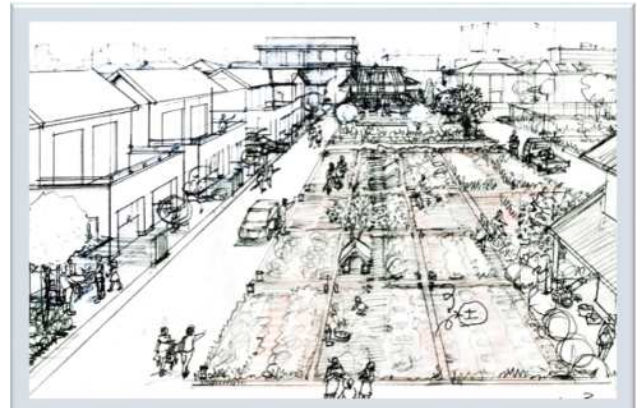
区の北西区域などでは、農地や母屋、それを取り巻く屋敷林など、武蔵野の原風景が保全され、防災や景観、教育、交流など農地の多面的な機能を発揮するとともに、意欲ある農業者が農業に従事し、都市農業が展開されています。

農地やその周辺には、「果樹あるファーム」や体験農園、レストランやマルシェがあり、果物等の摘み取り体験や新鮮な野菜やそれら使った料理の提供がされ、多くの方が農業を身近に感じ、農を通じたコミュニティが育まれています。

また、農地を活かした良好な住宅開発等により、東京に住みながら、日常的に農を楽しむ新しいライフスタイルが実現しています。



果樹あるファームなど農とのふれあいイメージ



農地と共存する住宅地イメージ

【イメージ2】

豊かなみどりを備えた幹線道路が人々の安全と健康を支える都市

幹線道路のネットワークが整備され、自動車交通の円滑化するとともに、豊かな街路樹を備えた歩行者空間や新たな交通モードの導入など、多様な道路の使い方が実現しています。

また、住宅地への車両流入や通過交通が減少し、生活道路は、安全性が向上し、近隣住民の交流の場になっています。

高齢者や子育て世代、障がい者も安全で快適に移動できるようになり、道路は、緑豊かな空間の中で、憩い、賑わい、健康増進のためのアクティビティを楽しむ、区民の活動空間となります。

幹線道路の沿道では、建替え等により延焼遮断帯が形成され、背後の住宅地の防災性が高まります。さらには屋上や壁面が緑化されたZEB（ゼブ：ゼロ・エネルギー・ビル）が立ち並び、エネルギー負荷が低減した都市が実現します。



多様な交通を支える道路イメージ



区民が集い活動する歩行者空間イメージ

利便性と魅力に溢れた駅周辺と快適に暮らせる住宅地を備えた都市

西武新宿線の立体化や都営地下鉄大江戸線の延伸が実現し、駅を中心とした地域の拠点が形成されます。

交通結節機能の強化により、バスやシェアサイクル等の多様な交通モードへの乗り換えの利便性が向上し、鉄道駅を中心に円滑で快適な移動環境が実現します。

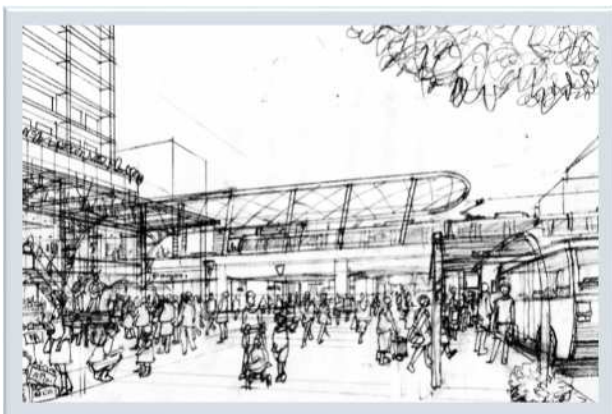
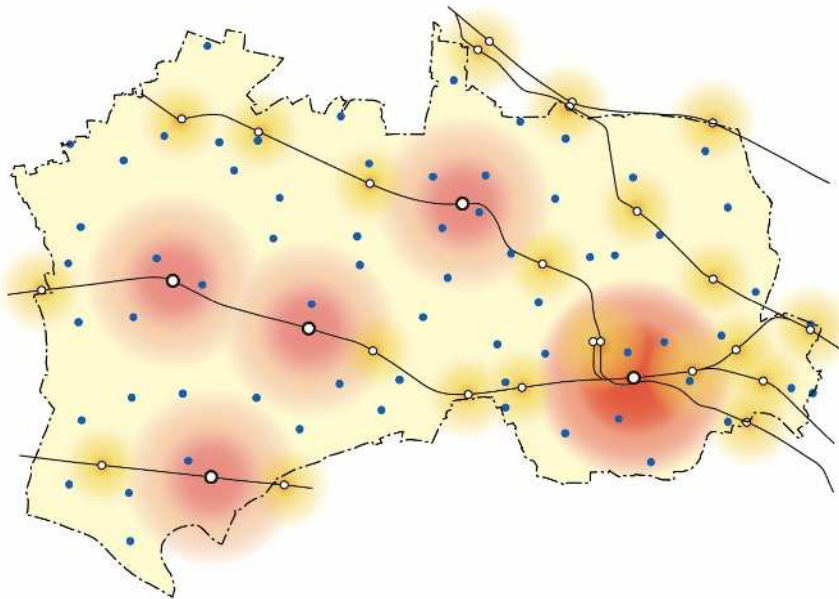
新たなワークスタイルを支える機能（シェアオフィス、コワーキングスペース）が整備され、職住が近接したゆとりある暮らしや働き方へのニーズに対応します。

地域に根付く商店街では、練馬ブランドを扱うなど特色ある店舗が並び、区内外から多くの人々が集まっています。

歩きやすさや街並み環境にも工夫がされ、快適に生鮮食料品や生活必需品の買い物や飲食を日常的に楽しむとともに、週末等は、道路空間を活用したイベント等が開催され、まちには活気とにぎわいがあふれています。

住宅地では、空き地や空き家など地域内の資源を活用し、高齢者や子育て世代などが気軽に過ごせる「地域の拠点的空間」が整備され、地域のコミュニティが育まれています。

また、住宅における分散型電源設備、再生可能エネルギー設備の導入や避難拠点となる学校における蓄電池の整備により、災害時のエネルギー自立性が高まります。



多くの人々にぎわう駅前空間イメージ



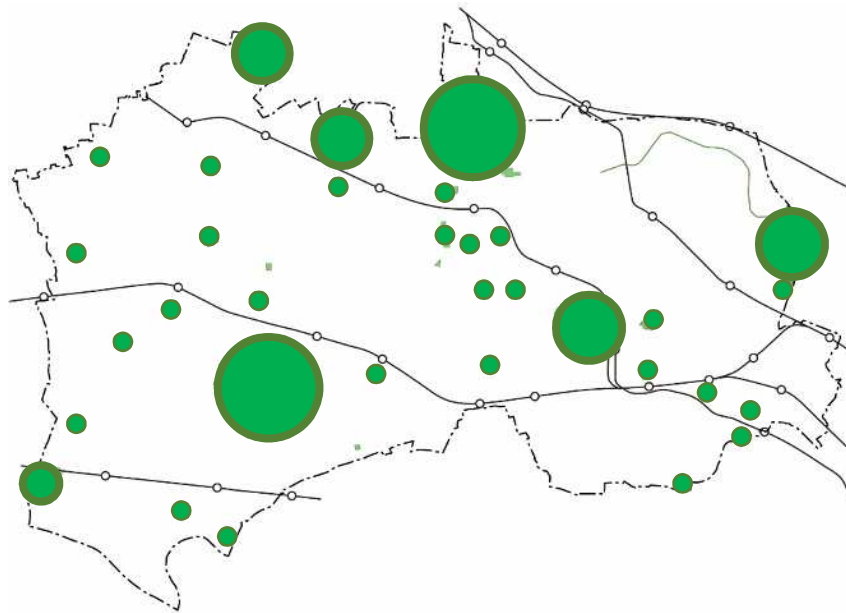
住宅地の中にある地域の拠点的空間イメージ

【イメージ4】

豊かな自然の中で多様な活動を楽しめる場が広がる都市

自然環境を活かした公園、スポーツを楽しめる公園、伝統芸能を楽しめる公園、レストランやオープンカフェ等を備えた公園など、特色ある公園が整備され、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代が、散歩やジョギング、ウォーキング、芸術鑑賞など、思い思いに利用し、練馬の魅力を実感しています。

大規模公園や憩いの森、駅周辺の拠点等が、河川や幹線道路による、水と緑のネットワークでつながり、練馬区内の豊かな「緑の恵み」を享受する暮らしを楽しんでいます。



自然とふれあう憩いの森イメージ



区民に楽しみと安全をもたらす大規模公園イメージ

第4章 実現に向けた取組の方向性

目指すべき都市像を実現するためには、理想とするまちの姿を明確にして、区民をはじめ多様な主体と協働しながら、着実にまちづくりを進めることが不可欠です。

実現に向けた取組の方向性として考えられる主なものをまとめていますが、今後の状況の変化に応じて、その時々求められる新たな方向性を的確に捉えて、実現に向けた取組を進めていくことが重要であると考えます。

<イメージ1>

住宅と農地が共存するまちの中で農の魅力があふれる都市

- 「恵み」や「楽しみ」をもたらす、練馬のアイデンティティーである都市農地を保全する。
- 都市農地が持つ多面的な機能（防災、環境、生物多様性、景観、食）を発信する。
- 都市農業とのふれあいの場（果樹あるファームの設置支援、体験農園の整備、農家レストランの開設支援）を作る。
- 未利用地の農地への転換等、農地を増やす仕組みを構築する。
- 農地を活かした住宅開発を推進する。
- マルシェ等の開催を可能とする、公共空間の柔軟活用を推進する。
- 都市農業の担い手作りを支援する。
- 地産地消を推進する。
- 農サポーターなど、農を通じた区民のつながり形成を支援する。
- 農業に関する文化を継承し、練馬農業のブランド化を推進する。

<イメージ2>

豊かなみどりを備えた幹線道路が人々の安全と健康を支える都市

- 道路整備を推進し、幹線道路ネットワークを形成する。
- 人や車、自転車等が安全・快適に移動できる道路を整備する。
- 少子高齢化や技術革新等を視野に入れ、きめ細かなで定時制の確保された公共交通システムを構築する。
- 多様な交通手段を想定し、道路空間（幅員）を整備する。
- ユニバーサルデザインに配慮して、歩行空間を整備する。
- 街路樹を備えた幹線道路を水と緑のネットワーク（グリーンインフラ）として整備する。
- 地域の特性に応じたみどり空間整備を推進する。
- 建物の建設にあたり、屋上緑化や壁面緑化を活用し環境負荷低減に取り組む。
- 防災性能が高まり、かつ景観改善に資する無電柱化を推進する。
- 沿道建物の不燃化や街路樹整備などによる延焼遮断帯を形成する。
- 幹線道路の歩道等を区民が活動できる公共空間として活用する。

<イメージ3>

利便性と魅力に溢れた駅周辺と快適に暮らせる住宅地を備えた都市

(駅周辺)

- バリアフリーにも対応した利用しやすい駅前広場の整備やアクセス道路の整備等、交通結節機能の向上を図る。
- 交通機関の乗り換え案内など分かりやすいサインを適切に配置する。
- 高度利用による商業施設の誘致、公共サービス施設の集約化、サテライトオフィス等の立地を促進する。
- 安全・快適に過ごし、買い物ができる商店街づくりを進める。
- 駅前広場等の公共空間を活用し、新たなにぎわいの場を創出する。
- 面的エネルギーシステムの導入などにより環境配慮型の拠点を形成する。

(住宅地)

- 区民の生活圏内に区民の公的サービス等に関わる相談機能を充実する。
- 空き家や公園等を活用し、人々が交流し、活動する場を設置する。
- 災害時の避難場所へ地域内の自立分散型エネルギーシステムを構築し安全性を向上する。
- エネルギーの効率的利用に配慮したスマートハウスの整備を推進する。

<イメージ4>

豊かな自然の中で多様な活動を楽しめる場が広がる都市

- 河川や公園緑地、道路整備と連動して線状に整備される緑を骨格的な都市の基盤「グリーンインフラ」として位置づけ、整備を進める。
- 地域のみどりのシンボルである憩いの森を保全する。
- 石神井川や白子川の親水性を高め、みどりと水にふれあえる空間を形成する。
- 生物生態系に配慮した形でみどりを保全する。
- 民間活力を利用して、公園内に利用者の利便性や快適性を高めるレストランやオープンカフェ、物販店などを整備する。
- 公共施設の再編等を図り、施設の多機能化を図る等、効果的に文化・芸術・スポーツを楽しむ場を整備する。
- 公園や道路等の公共空間を活用し、文化・芸術・スポーツ等、区民が活動する場を創出する。
- 身近な防災活動拠点として、物資の備蓄などに対応した公園を整備する。
- 森や林を自然のまま保全するための仕組みを構築する。

参考資料

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

(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会 委員名簿

(平成29年11月13日現在)

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

(仮称)都市のグランドデザイン有識者委員会 開催概要

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

(仮称)都市のランドデザイン有識者委員会設置要綱

平成29年4月5日

29練都都第2号

(設置)

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

(所掌事項)

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

概ね30年後の練馬区の理想とするまちの姿

前号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

(構成)

第3条 委員会は、区長が委嘱する委員をもって構成する。

(任期)

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

(委員長および副委員長)

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

2 委員長は、委員会を主宰し、委員会を代表する。

3 委員会に副委員長を置き、委員の中から委員長の指名によってこれを定める。

4 副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるときまたは委員長が欠けたときはその職務を代理する。

(謝礼)

第6条 委員に謝礼を支払う。

2 謝礼の額は、別に定める。

(会議)

第7条 委員会の会議は、委員長が招集する。

2 委員長が必要と認めるときは、委員以外の者に委員会の会議への出席を求め、意見を聴くことができる。

3 委員会の会議は、原則として公開とする。ただし、区長の管理する情報の公表および提供ならびに附属機関等の会議の公開に関する事務取扱要綱(平成14年3月14日練総情発第150号)第13条第1項各号のいずれかに該当するときは、非公開とすることができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市整備部都市計画課が行う。

(委任)

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

付 則

この要綱は、平成29年4月5日から施行する。