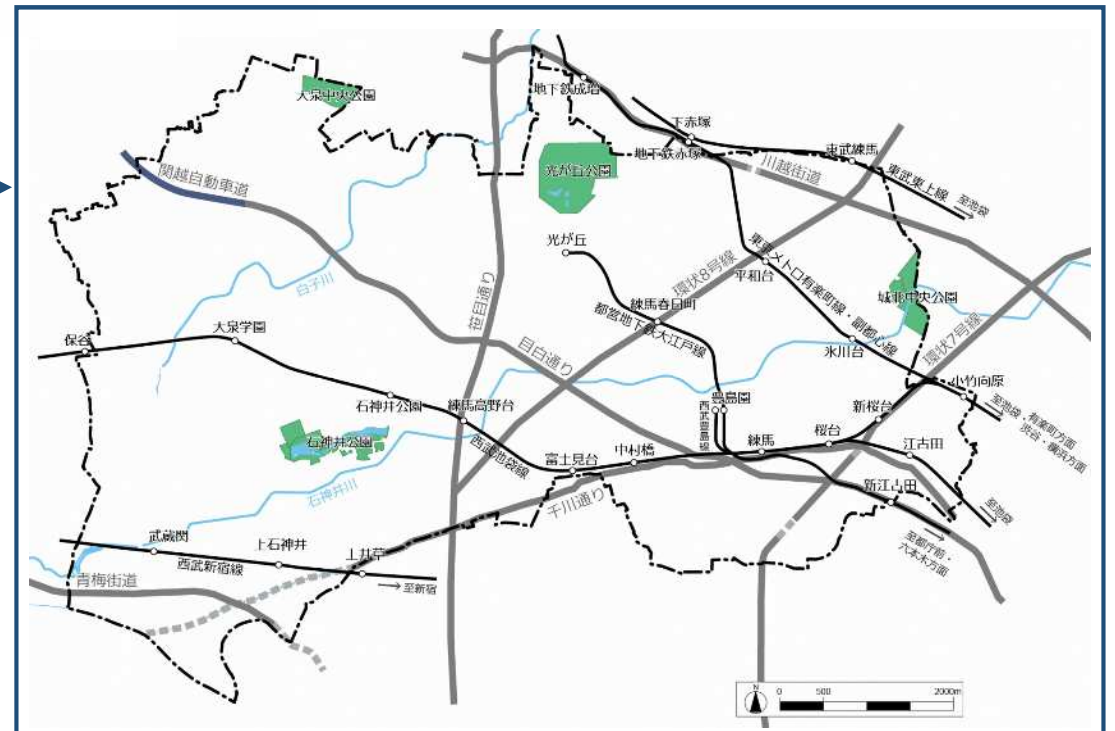


練馬区の現状と課題 説明資料

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について . . . p 1～p 14
 - (1) 社会状況の想定と練馬区 (p 1～p 3)
 - (2) まちづくりに関連する施策等の状況 (p 4～p 14)
2. 30年後に想定されるまちづくり事業の動向 . . . p 15～p 20
3. 考えられる検討の視点について . . . p 21～p 22

練馬区の位置



練馬区は、東京都23区の北西部に位置し、北東から南にかけては板橋区、豊島区、中野区、杉並区に接し、西から南西にかけては西東京市、武蔵野市との境をもち、北は埼玉県の新座市、朝霞市、和光市に接しています。

区の面積は48.08km²で東西約10km、南北約4～7kmのほぼ長方形です。東京都の総面積2,190.90km²に対し、練馬区はその約2.2%、23区の総面積626.70km²に対し約7.7%に当たり、23区の中では大田区、世田谷区、足立区、江戸川区に次いで5番目の広さです。

(平成28年版練馬区勢概要より)

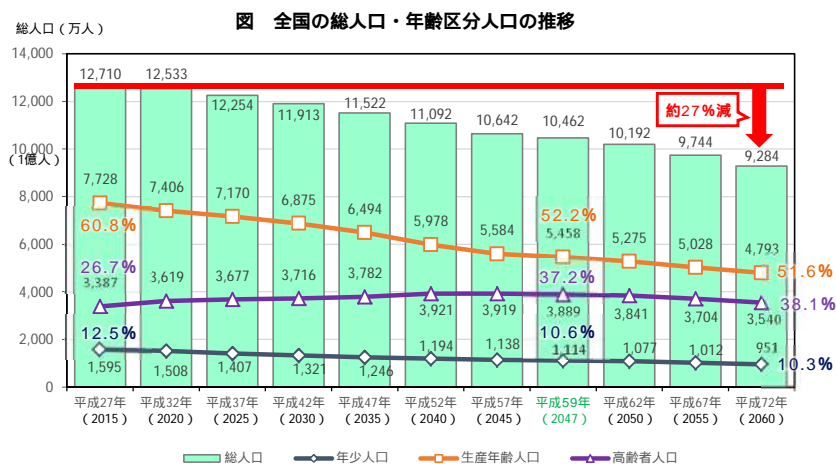
1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(1) 社会状況の想定と練馬区

1) 急激な人口減少・少子高齢化

全国の動向

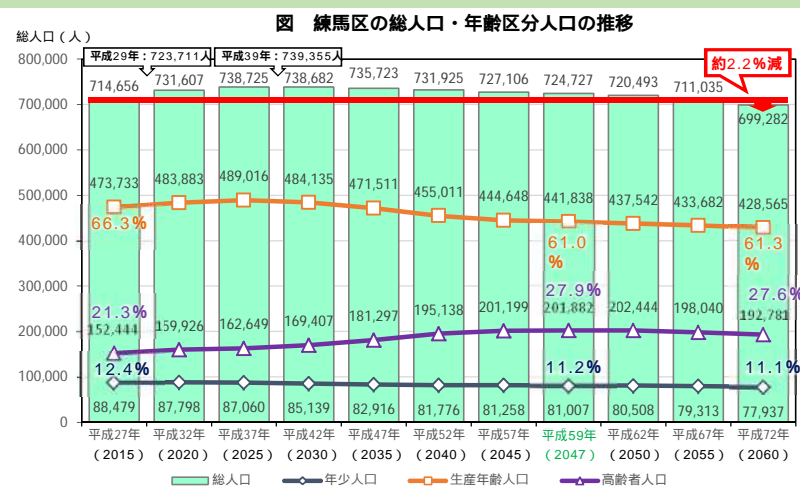
・我が国の人口は2008年をピークに人口減少に転じ、今後も一貫して減少し続け、2055年には人口が1億人を割り込むと予測されています。



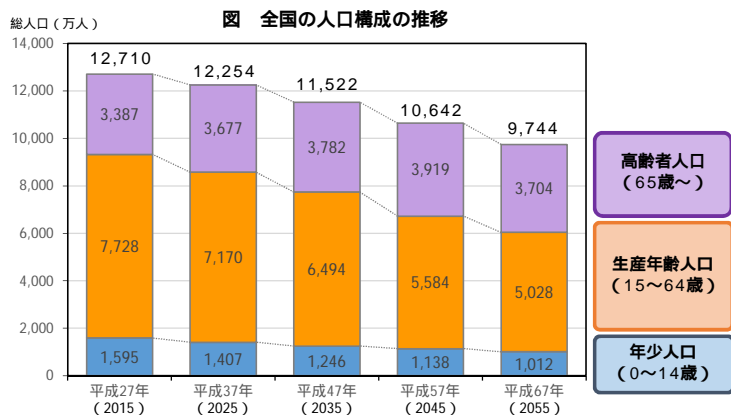
(出典) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成29年4月)
(総人口、年齢3区分(0~14歳、15~64歳、65歳以上)別人口および年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計)

練馬区の動向

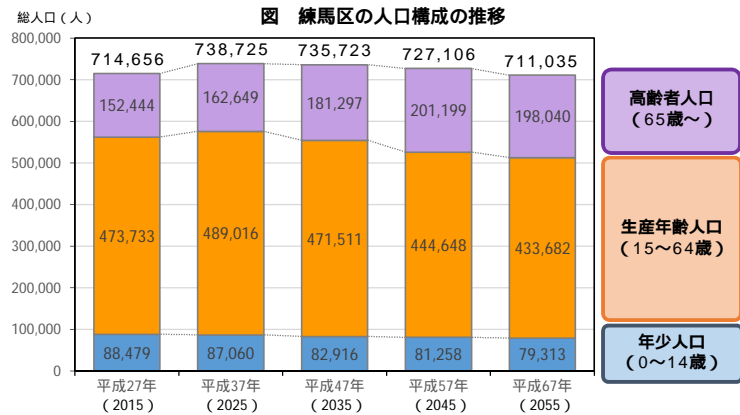
・一方、練馬区の人口は平成39年にピークを迎えますが、以降も急激な人口減少は起きない見通しです。
・ただし、高齢者人口割合が増加し、生産年齢人口が減少する見通しで、着実に高齢化が進行していきます。



(出典) 企画課推計(平成29年1月実施)による平成29年1月1日の住民基本台帳人口を基準人口とし、過去5年の推移等をもとにコーホート要因法により推計



(出典) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成29年4月)



(出典) 企画課推計(平成29年1月実施)

1. 練馬区の(まちづくりに関する)現状について

(1) 社会状況の想定と練馬区

2) 社会資本ストックの老朽化

全国の動向

我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されており、一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

表 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋[約40万橋注1](橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル[約1万本注2]	約20%	約34%	約50%
河川管理施設(水門等)[約1万施設注3]	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ[総延長:約45万km注4]	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁[約5千施設注5](水深-4.5m以上)]	約8%	約32%	約58%

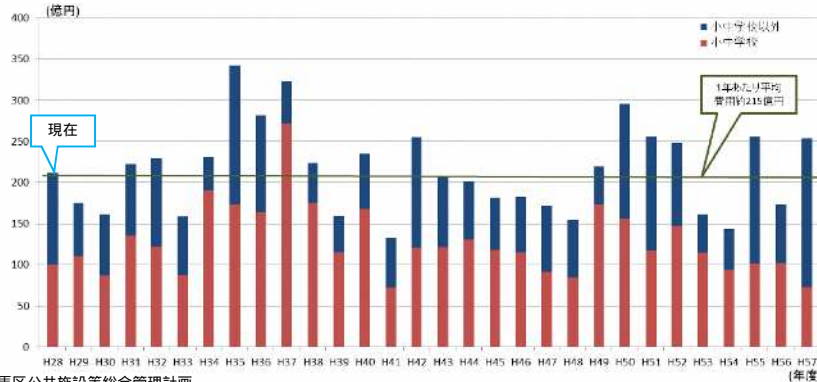
注1)建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
 注2)建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
 注3)国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)
 注4)建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)
 注5)建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

出典：インフラメンテナンス情報ホームページ(国土交通省)

練馬区の動向

今後30年間に必要となる公共施設の維持・管理費は年度あたり平均約215億円とこれまで以上の多額の費用が掛かる見込みであり、一方高齢化による歳入の増加や将来の人口減少による歳入面の減少も想定されます。施設集約化等も含めた区立施設の総合的なマネジメントを今後進めるため、平成29年3月に「練馬区公共施設等総合管理計画」を策定しました。

図 現在の区立施設をそのまま維持・更新した場合の費用試算



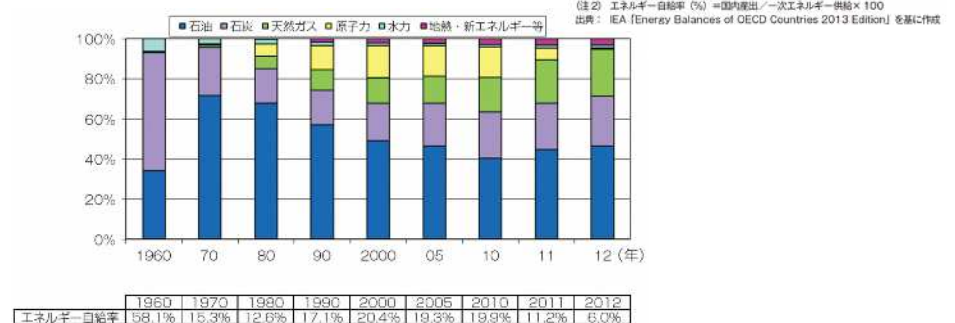
出典：練馬区公共施設等総合管理計画

3) 地球温暖化対策・低炭素社会の構築

社会一般の動向

小型発電機やコジェネレーション等の分散型発電技術は飛躍的に発展し、再生可能エネルギーの普及拡大や水素エネルギーをはじめとする次世代エネルギー活用への期待は高まりつつあります。

図 日本のエネルギー国内供給構成及び自給率の推移



注1) IEAは原子力を一次エネルギー自給率に含めている。
 注2) エネルギー自給率(%) = 国内産出/一次エネルギー供給 × 100
 出典：IEA「Energy Balances of OECD Countries 2013 Edition」を基に作成

練馬区の動向

「練馬区エネルギービジョン」を策定し、平成40年代初頭を目標に、住宅都市練馬にふさわしい「自立分散型エネルギー社会」の実現を目指しています。

図 平成40年代初頭にめざす練馬区における自立分散型エネルギー社会の将来像



出典：練馬区エネルギービジョン

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(1) 社会状況の想定と練馬区

4) 巨大災害の切迫

安全・安心なまちづくりのベースとなる
地域コミュニティの形成が求められます。

- 2011年3月の東日本大震災の発生は、我が国に広域かつ甚大な被害をもたらし、その影響は被災地域のみならず多方面に及びました。
- また、首都直下地震、南海トラフ巨大地震は、30年以内の発生確率が70%とされており、多数の死傷者や経済的損失等、甚大な被害をもたらすと予測されています。
- 住民一人ひとりの安全に対する意識を高めるとともに、地域の安全は地域で守るといった考えに基づき、地域のつながりづくりや地域コミュニティの形成が求められます。

図 今後発生が予測される大規模地震

首都直下地震

将来の地震発生の可能性

- 地震の規模:M6.7～M7.2程度
- 地震発生確率:30年以内に70%程度
- 平均発生間隔:23.8年

南海トラフ地震

将来の地震発生の可能性

- 地震の規模:M8～M9クラス
- 地震発生確率:30年以内に70%程度
- 平均発生間隔:88.2年

出典:国土のランドデザイン2050参考資料

表 練馬区における首都直下地震の被害想定

	被害の最大値
建物全壊棟数(棟)	2,611
出火件数(件)	12
損失棟数(棟)	2,968
死者(人)	212
負傷者(人)	5,389
帰宅困難者数(人)	96,294
電力(停電率)(%)	6.3
上水道(断水率)(%)	28.3
閉じ込めにつながり得るエレベーター停止台数(基)	101

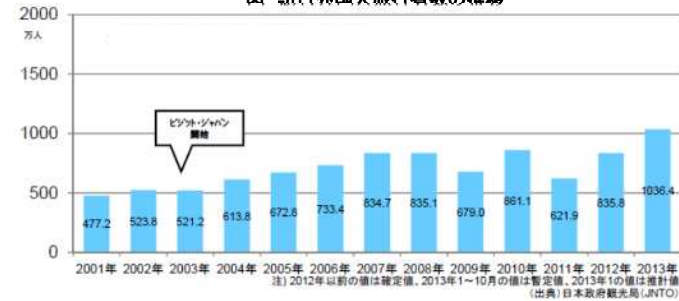
出典:練馬区地域防災計画平成26年度修正

6) グローバル化の進展

外国人の増加に伴い、外国人と日常的に交流する
地域社会の構築が求められます。

- 海外から日本に訪れる外国人観光客及び就労の在日外国人、留学生なども増えており、地域社会において海外の文化や外国人と接する機会が拡大し、世界的な視野でものごとを考え、行動することが求められています。
- また、それぞれの国や地域が個性を發揮し、自らの道を歩むことが求められています。

図 訪日外国人旅行者数の推移



出典:国土のランドデザイン2050参考資料

5) ICTの劇的な進歩

技術革新をまちづくりに活用するための対応が求められます。

- 技術革新は、これまで人々の暮らしや社会に大きな変革と進歩をもたらしています。特に、近年その進化が著しいICT分野においては、コンピュータとその処理能力が飛躍的に増大しており、ネットとリアルとの融合が進んできています。
- 進化し続けるICTは、大きな影響力をもって、今後の社会を質的に変化させていくと考えられ、これを社会全体で活用するための対応が求められます。

図 ICTを活用した新たなまちづくりのイメージ



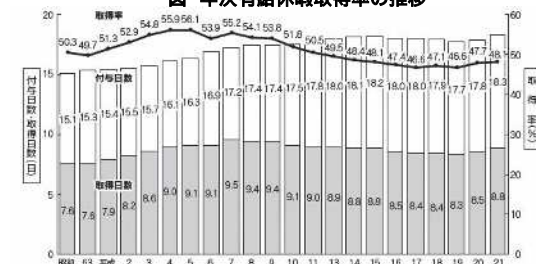
出典:総務省ホームページ

7) 生活時間の多様化

日常生活の過ごし方や働き方の変化により、地域活動への関心の
さらなる高まりが期待されます。

- 「物の豊かさ」から「心の豊かさ」へと価値観が変わる中、単身世帯の増加や女性の社会進出、労働時間の短縮化、テレワークなどの多様な働き方の創出など、人々の生活スタイルは多様化しています。労働時間の短縮化や地域活動へ参加する高齢者の増加により、日常生活の過ごし方が変化することが予想されます。
- 個人の志向に応じた多様な生活スタイル、働き方が選択される社会への流れに対応し、住民一人ひとりが個性と能力を發揮し、それぞれの責任と価値観に基づいた生き方が可能となる社会が求められています。

図 年次有給休暇取得率の推移



出典:日本生産本部

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

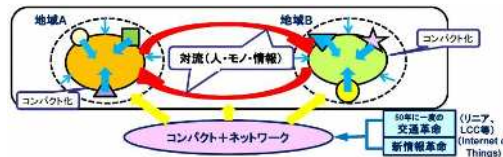
国及び東京都の将来計画と練馬区の位置づけ

1) 『国土のグランドデザイン2050 ～ 対流促進型国土の形成 ～』 (国土交通省)

- ・ 目指すべき国土の姿として、「それぞれの地域が個性を磨き、多様性を進化させて数多くの小さな対流が生まれ、それが創発を生み出しやがて日本全体を覆うような『対流促進型国土』とも呼ぶべき国土を目指していくべきである」と掲げられています。

コンパクト+ネットワークの意義・必要性

- ・ 各地域が「多様性」を再構築し、主体的に自らの資源に磨きをかけ、その上で、複数の地域間の「連携」により、人・モノ・情報の交流を促進していくことが必要。
- ・ 「多様性と連携」を支え、地域の多様性をより豊かにしていくのが、『コンパクト+ネットワーク』。
- ・ 50年に一度の交通革命、新情報革命を取り込み、距離の制約を克服するとともに、実物空間と知識・情報空間を融合させる。

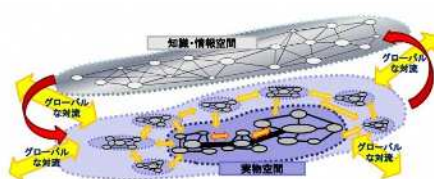


基本戦略

- (1) 国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築
- (2) 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
- (3) スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成
- (5) 国の光を觀せる観光立国の実現
- (6) 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出
- (7) 子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築
- (8) 美しく、災害に強い国土
- (9) インフラを賢く使う
- (10) 民間活力や技術革新を取り込む社会
- (11) 国土・地域の担い手づくり
- (12) 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

目指すべき国土の姿

- ・ 地球表面の実物空間と知識・情報空間が融合した「3次元的空間」
- ・ 数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく『対流促進型国土』
- ・ 大都市圏域は、国際経済戦略都市となるべく、効率性を高め筋肉質な都市構造を実現する。また世界最先端のICT環境や交通システムにより、高密度な都市活動を実現することを目指す。



2) 『2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申』 (東京都)

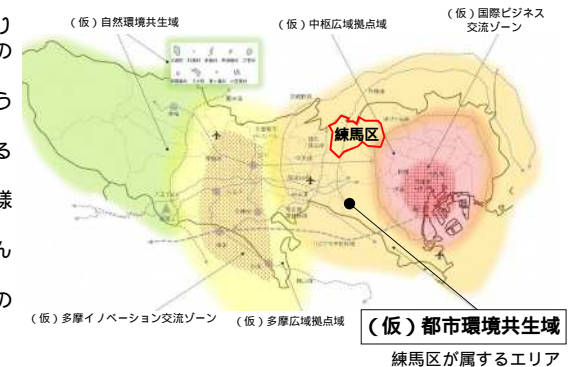
- ・ 練馬区は、「(仮)都市環境共生域」に含まれており、目指すべき地域像として、「緑と水に囲まれたゆとりある市街地や駅周辺に機能集約された拠点を形成」することが掲げられています。

目指すべき都市の理念

高度な都市機能の集積とグローバルな人・モノ・情報の交流により、世界中の人々から新たな価値を生み続ける場として選択される都市
個性ある多様な地域・拠点において、あらゆる人々が挑戦、活躍でき、質の高い住まい方・働き方・憩い方を選択できる都市

取り組みの方向性

- (1) 経済活力の向上のための拠点づくり
- (2) 人・モノ・情報の自由自在な交流の実現
- (3) 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築
- (4) ライフスタイルに応じて選択できる場の提供
- (5) 生活を支える拠点への集約化と多様なコミュニティの創出
- (6) 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築
- (7) 芸術・文化・スポーツによる都市の新たな魅力の創出



目指すべき地域像

- (仮) 国際ビジネス交流ゾーン：国際的なビジネス・交流機能の強化とその持続的な更新が図られている
- (仮) 多摩イノベーション交流ゾーン：積極的に「挑戦」できる環境が整い、多様なイノベーションが生み出されている
- (仮) 中核広域拠点域：国際的なビジネス・交流の拠点や芸術・文化など個性ある多様な拠点、複合的な中高密度の市街地が形成
- (仮) 都市環境共生域：緑と水に囲まれたゆとりある市街地や駅周辺に機能集約された拠点を形成**
- (仮) 多摩広域拠点域：リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用し、広域的な交流が活発に行われ、研究・学術・ものづくりなどの拠点を形成
- (仮) 自然環境共生域：人々をひきつける豊かな自然環境や地域資源を活用し、二地域居住やサテライトオフィス、環境教育、スポーツなどの多様な機能を付加することで、地域の魅力を向上

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

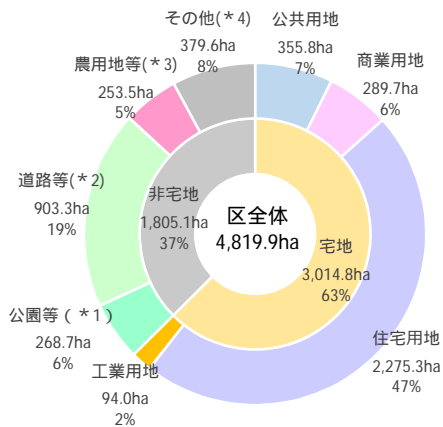
(2) まちづくりに関連する施策等の状況

土地利用について

<現状>

- 区全体4,819.9haの約60%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、住宅都市としての性格が強くなっています。
- また、用途地域の区分では、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、全体の約60%を占めています。

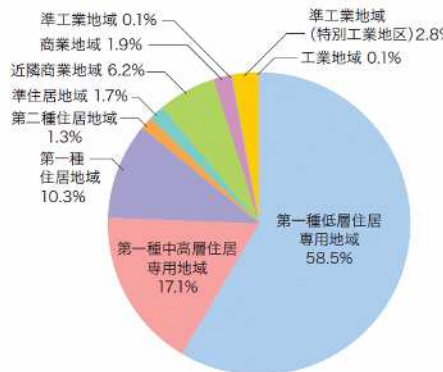
図 練馬区の土地利用の内訳



- *1 公園緑地、運動場、野球場など
- *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 その他 屋外利用地(屋外駐車場など)、水面・河川・水路など

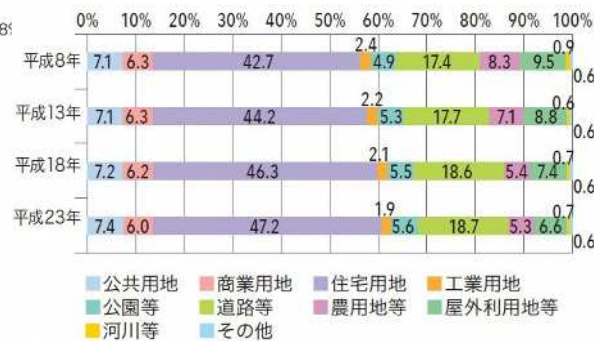
出典：練馬区の土地利用 平成26年3月

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

図 練馬区の土地利用の内訳推移

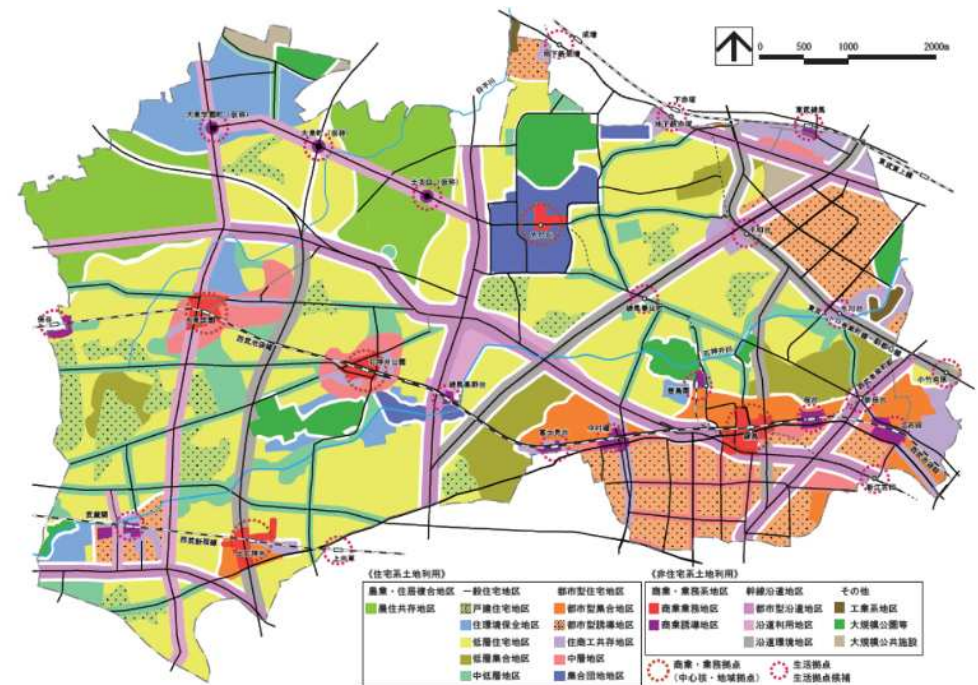


出典：練馬区の土地利用 平成26年3月

<現在の取り組み>

- 「練馬区都市計画マスタープラン」の「土地利用の方針」において、次の方針が打ち出されています。
 土地利用の基本的な考え方 地域特性に応じた土地利用
 土地利用の方向性
 1) 住宅地
 良好な街並みの形成、住環境の保全
 2) 住宅地以外(駅周辺、幹線道路沿道)
 高度利用、周辺の住宅地や後背地の環境と調和した土地利用の誘導

図 土地利用方針図



出典：練馬区都市計画マスタープラン

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

都市計画道路について

<これまでの整備状況>

- 都市計画道路の整備率は約50%で、東京都平均を下回り、特に、西部地域、南北方向の整備の遅れが目立っています。
- 区内の都市計画道路の整備率は49%で、23区平均の67%を大きく下回っています。
- 特に、西部地域の整備率は30.1%と低くなっています。
- 放射・環状方向の整備は進んでいるものの、南北方向の道路の整備が遅れています。

図 都市計画道路の整備状況

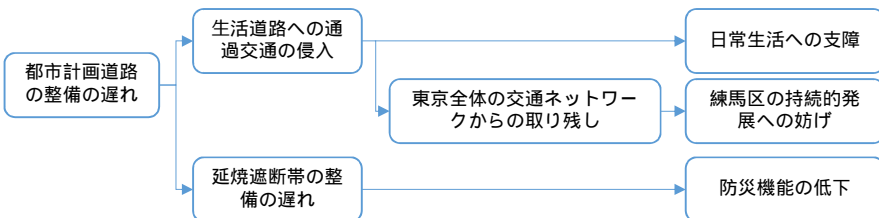


出典：練馬区公共施設等総合管理計画

<都市計画道路の整備の遅れによる影響>

- 都市計画道路の整備の遅れは、生活道路への通過交通の侵入など、日常生活を脅かすだけでなく、練馬区の将来に向けた持続的発展への妨げともなっています。また、防災機能の低下の要因となっています。
- 都市計画道路の整備の遅れによる影響として、以下が想定されています。

図 都市計画道路の整備状況による影響



練馬区公共施設等総合管理計画をもとに作成

<現在の取り組み>

- 「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います
- 都市計画道路の整備にあたっては、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。

交通処理機能

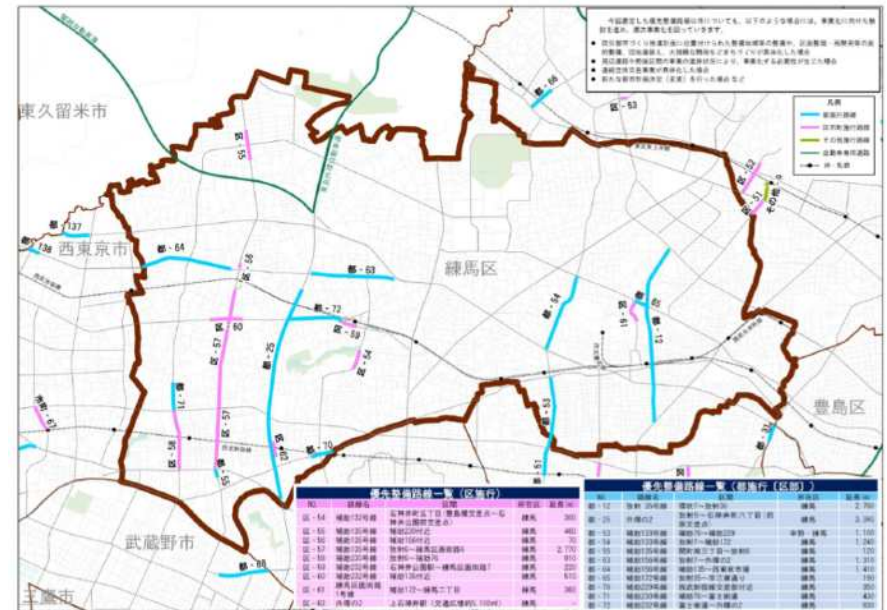


良好な都市空間の創出

- 豊かな街路樹によるみどりを楽しめる歩道の整備
- 沿道の緑化の促進と併せたみどりのネットワークの形成
- 自転車の走行空間の整備
- 良好な街並み景観の形成 など

- 平成28年3月に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を策定し、優先的に整備すべき路線（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）を選定しました。
- 練馬区内では、都内最長となる18.5kmが優先整備路線として選定されました。

図 東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

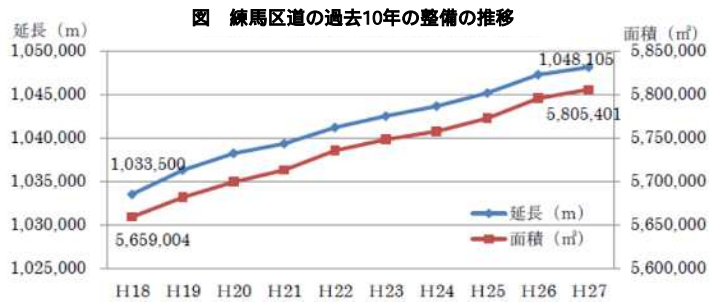
(2) まちづくりに関連する施策等の状況

生活幹線道路・生活道路について

<これまでの整備状況>

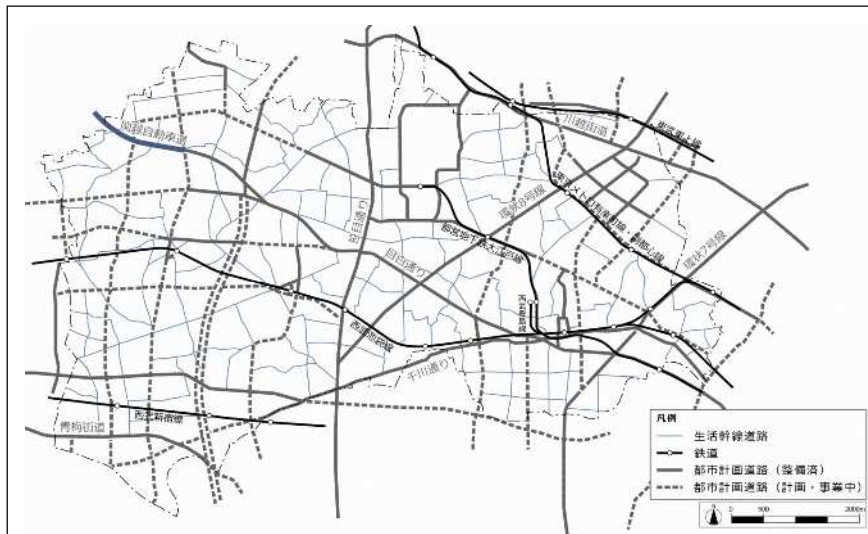
- 都市計画道路を補完する生活幹線道路と日常生活に密着する生活道路の整備により、道路ネットワークの充実に取り組んでいます。
- 練馬区道の延長は、平成18年度に約1,033kmであったものが、平成27年度は約1,048kmとなり、10年間で約14km増加しました。

- 生活幹線道路は、現道の拡幅を基本として全体で110kmが計画されています。
- 練馬区道の延長は、平成18年度に約1,033kmであったものが、平成27年度は約1,048kmとなり、10年間で約14km増加しました。また、面積は、5,659,004㎡から5,805,401㎡となり、10年間で149,397㎡増加しました。



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

図 練馬区内の生活幹線道路のネットワーク



<生活道路の整備の遅れによる影響>

- 道路が狭く、消防車などの緊急車両が入りにくい、消防活動困難区域も多く残されています。

図 練馬区内の消防活動困難区域

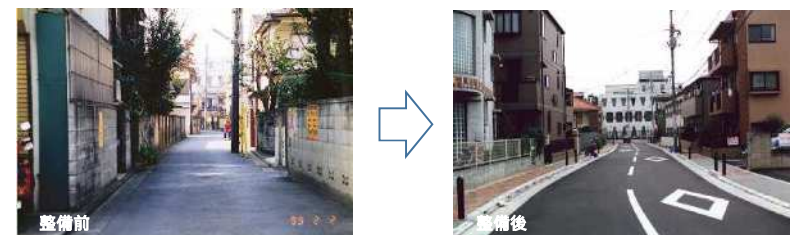


出典：練馬区公共施設等総合管理計画

<現在の取り組み>

- 生活幹線道路については、都市計画道路とのネットワーク形成など優先度を踏まえて整備を進めています。
- また、都市計画道路や生活幹線道路については、「練馬区無電柱化基本方針(平成28年5月策定)」に基づき、無電柱化を推進するとともに、鉄度駅と施設を結ぶルートについては、バリアフリー化を推進しています。

図 拡幅整備事業により整備された道路(江古田北部地区)



出典：江古田北部地区密集住宅市街地整備促進事業のあらし

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

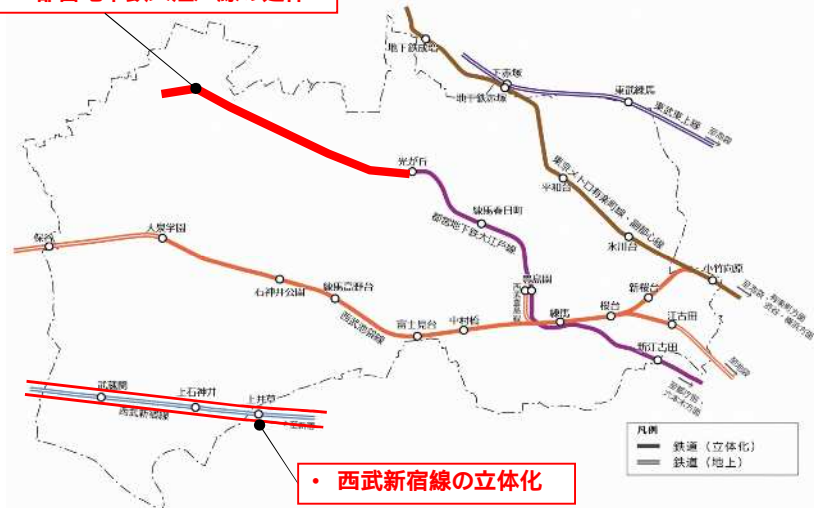
交通(鉄道・バス)について

<これまでの整備状況>

- 区内の鉄道は、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、鉄道網の充実や相互乗り入れ等により、都心へのアクセスは向上しました。
- 西武池袋線は、区内の江古田～大泉学園間が連続立体交差化され、沿線周辺地域の交通渋滞が緩和されました。
- 鉄道が主に東西方向に走る一方、路線バスが南北方向を担う交通体系となっています。また、不十分な地域には「みどりバス」(コミュニティバス)も運行されています。

図 区内の鉄道網

・都営地下鉄大江戸線の延伸



・西武新宿線の立体化

<課題>

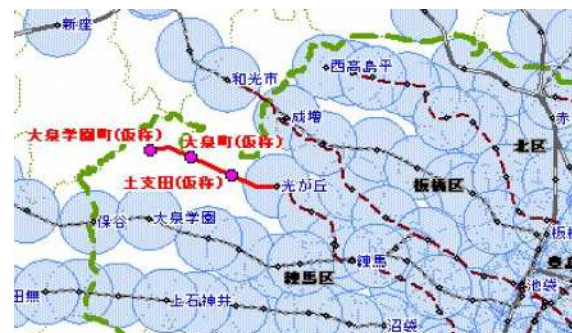
- 区北西部には、23区内でも少ない、最寄駅までの1km以上離れた鉄道空白地域が存在しています。
- 区内には踏み切りが33箇所あり、交通渋滞の発生や踏み切り事故の危険もあり、安全な移動の妨げとなっています。
- 道路整備の遅れ等により路線バスが運行されていない地域が存在しますが、近年、新たな定期運行に関してバスが安全に通行ができる道路幅員の確保が求められ、導入の困難さが増しています。

<現在の取り組み>

- 都営地下鉄大江戸線(光が丘～大泉学園町駅(仮称))の延伸や西武新宿線の立体化が進められています。
- バスについては、既存路線バスを補完する「みどりバス」を6ルートで運行しています。

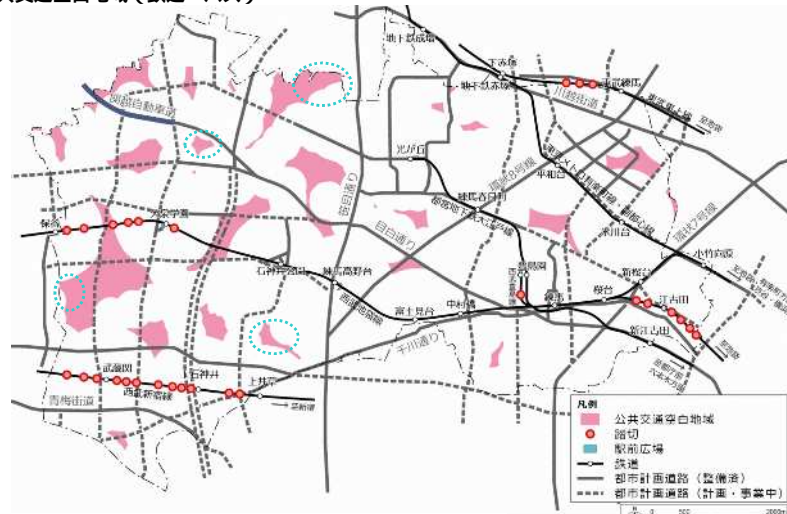
図 鉄道空白地域と大江戸線の延伸計画

* 図の青い円は駅から1km圏を示す



出典：練馬区都市整備部資料

図 公共交通空白地域(鉄道・バス)



公共交通空白地域：鉄道駅から800m以上、バス停(30分1便以上)から300m以上離れている地域

● 路線バス等での改善が困難な地域

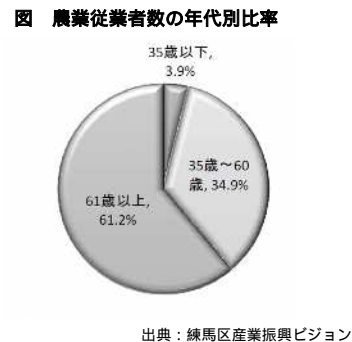
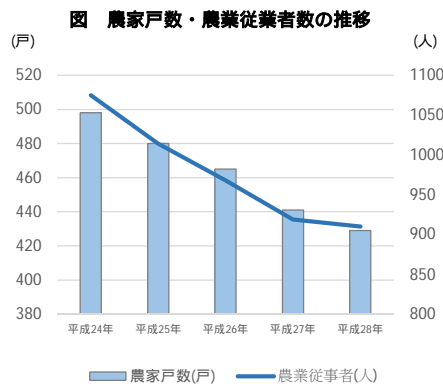
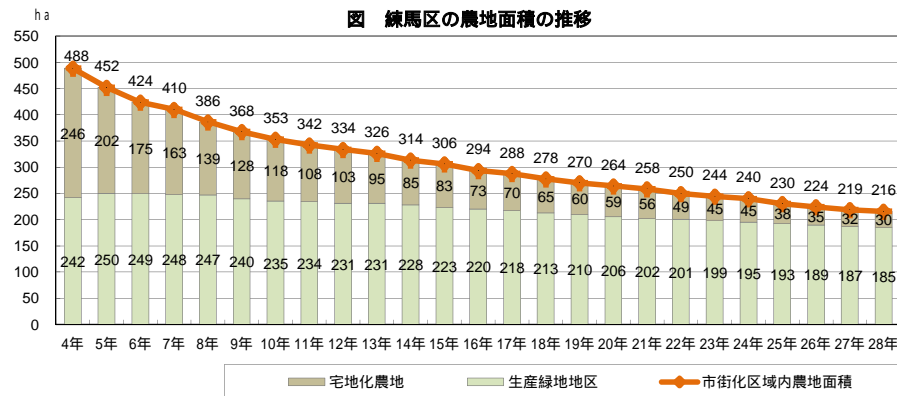
1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

農地について

<現状把握>

- 練馬区は23区で最も広い農地面積を有していますが、約20年間で半分程度に減少しています。
- 農家戸数と農業従事者も減少傾向にあり、農業従事者の高齢化も進んでいます。



<課題>

- 相続発生時の税負担や農業後継者確保の問題、さらには生産緑地の保全期間(30年間)の経過に伴う買取り申出により、今後も減少していくことが懸念されます。

<現在の取組み>

- 「練馬の魅力・都市農業の振興」と「多面的機能を持つ都市農地の保全」を目標に、次の取組みを進めています。
 - 1) 意欲的な都市型農業経営の支援
 - 2) 練馬の都市農業の特色を活かした魅力の発信
 - 3) 都市農地の保全に向けた取組みの推進

【意欲的な都市型農業経営の支援】

果樹あるファーム事業支援

- ・季節の味覚を楽しむ様な多様な果樹の直売や摘み取りの事業支援

(平成19年に8園が開園したブルーベリーの摘み取り農園が平成27年には29園まで増加)

練馬区農の学校の運営

- ・農業の支え手の育成や活用の促進



出典：練馬区みどりの風吹くまちビジョン

【練馬の都市農業の特色を活かした魅力の発信】

練馬産農産物のブランド化

- ・魅力の発信
- ・「ねりマルシェ」の開催
- ・駅前等での農業・商業が連携した即売会の開催



出典：練馬区ホームページ

【都市農地の保全に向けた取組みの推進】

- ・都市農地保全推進自治体協議会を通じて、関係省庁へ生産緑地や納税猶予制度の見直しを要望

【参考：都市農業振興及び都市農地の保全に関する政策関連の動向】

<都市農業の振興>

- ・都市農業振興基本法の制定され(平成27年)、都市農業振興基本計画が策定されました。
- ・農業政策上の再評価と都市政策上の再評価がされ、都市農業の多様な機能を発揮させられるよう都市農業振興に関する新たな施策の方向性が示されました。

<都市農地の保全>

- ・都市農地の保全を目的とし、制度面の見直しも進められています。生産緑地法、都市計画法、建築基準法、都市緑地法等の改正へ

生産緑地法

- ・面積要件の引き下げ(一団の農地500㎡ 300㎡)
- ・直売所、農家レストラン等の設置を可能に
- ・申出可能期を10年先送りにする特定生産緑地指定制度

都市計画法・建築基準法

- ・田園住居地域の創設

都市緑地法

- ・緑地の定義に農地を明示
- ・緑の基本計画に都市農地の保全方針を追加

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

公園について

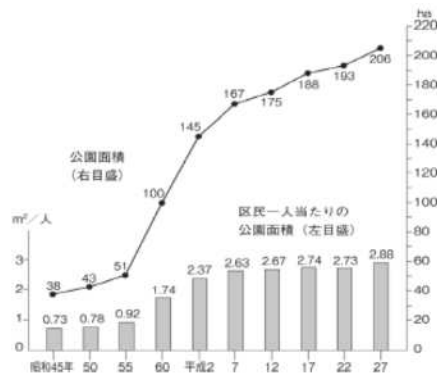
<これまでの整備状況>

- 練馬区内には公園等が663箇所あり、うち、東京都が管理する都立公園は4箇所、練馬区が管理する公園等は659箇所となっています。
- 区内の公園の総面積約206.3haのうち、練馬区が管理している公園等の面積は、約半分の約100.3haとなっています。

図 練馬区の公園の現状(平成27年4月1日現在)

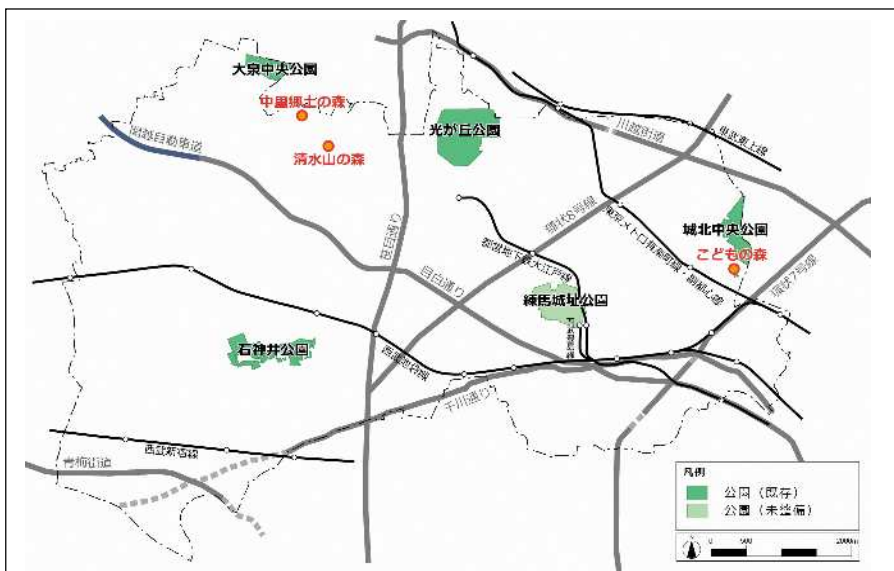
種類	箇所数	面積(ha)
都立公園	4 城北中央公園 光が丘公園 石神井公園 大塚中央公園	105.9
区立公園	203	76.9
区立児童遊園	218	9.0
区立緑地緑道等	238	14.3
計	663	206.3
練馬区管理	659	100.3

図 一人当たりの公園面積の推移



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

図 練馬区内の主要な公園

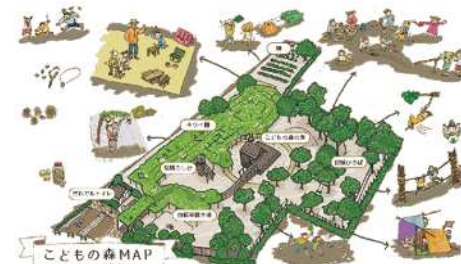


<現在の取り組み>

- 「都市計画公園・緑地の整備方針」等に基づき、公園整備を進めています。
 - 公園用地の確保
 - 特色ある公園の整備
 - 樹林地や農のある風景保全
 - まちづくりにあわせてみどりのネットワーク形成
- 「公共施設総合管理計画」等に基づき、維持管理を進めています。
 - 「みどりの区民会議」での議論を踏まえた、区民との協働
 - 事後保全型管理から予防保全型管理への転換

【特色ある公園整備の例】

こどもの森(2015年4月)
「自然×冒険×交流」をコンセプトとして、樹林地や農地など、練馬に昔からあるみどりに囲まれて、思いっきり遊ぶことができる緑地です。



出典：練馬区立こどもの森ホームページ

中里郷土の森(2017年3月)

100年以上前からある屋敷林を生かした公園です。園内には練馬の自然や生き物について学べる「森の学習棟」を開設し、毎週日曜日には常駐の自然解説員による様々な体験型講座を実施します。



出典：練馬区ホームページ

清水山の森(2017年4月)

23区唯一の大規模なカタクリ群生地である「清水山の森」の貴重な自然を確実に未来につなげるため、さらにカタクリが自生しやすい環境を整備しました。整備にあたっては、人工物をできるだけ作らず、自然を残した公園づくりとしました。



出典：練馬区ホームページ

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

環境について

<現状把握>

- 区内のエネルギー消費量は全体的に微減傾向にあります。
- 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。
- 二酸化炭素排出量については、近年は横ばいですが、家庭が最も大きな割合を占め、増加傾向にあります。

図 区内エネルギー消費量の状況

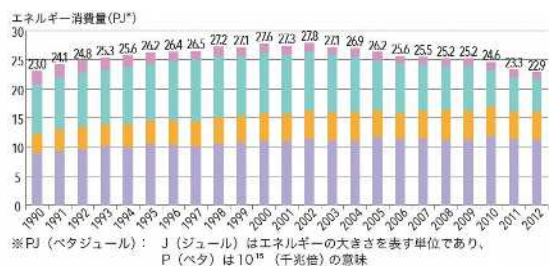
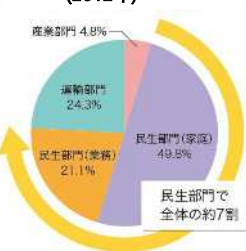
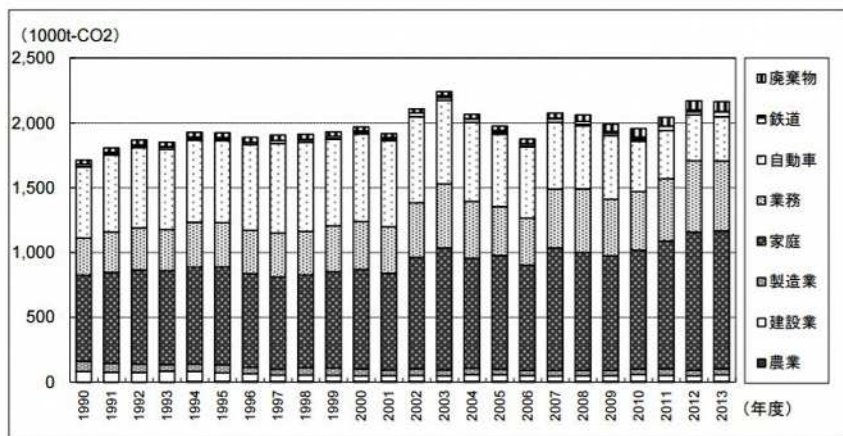


図 区内エネルギー消費量の部門別割合(2012年)



出典:(公財)特別区協議会「特別区の温室効果ガス排出量」平成2~24年度

図 練馬区における部門別二酸化炭素排出量の推移



出典:オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」平成28年3月

<現在の取組み>

- 「練馬区エネルギービジョン」を策定し、平成40年度初頭を目標に、住宅都市練馬にふさわしい「自立分散型エネルギー社会」の実現を目指しています。

◀平成40年度初頭をめざす練馬区における自立分散型エネルギー社会の将来像▶



出典:練馬区エネルギービジョン

電気自動車等の非常用電源としての活用

- 練馬区立南町小学校で外部電力供給設備を試験的に導入

水素ステーション

- 練馬区谷原に関東では初めての商用水素ステーションを設置(平成26年) 平成28年2月末現在で都内で8箇所

燃料電池

- 家庭用燃料電池(エネファーム)が普及しつつあります(平成26年度末で1,787台、平成21年 26年で約39倍)

電気自動車用充電施設

- 区内で11箇所14基設置

再生可能エネルギー

- 区内ではほとんどが太陽光発電で、区立施設では、小中学校で導入(18学校)

清掃工場

- 清掃工場(練馬、光が丘)にて、ごみ焼却時に生じる熱エネルギーを有効利用し、発電や地域への熱供給を行っています
- 光が丘では昭和58年から地域冷暖房にも利用しています



外部電力供給設備による給電の様子



練馬区谷原の水素ステーション

出典:練馬区エネルギービジョン

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

(『練馬区産業振興ビジョン(平成28年)』より)

産業について

<現状把握>

- 卸売業、小売業が多くなっており、23区全体と比較して製造業や情報通信業の割合が低くなっています。
- 住宅地に親和性の高い生活密着型の産業が多く、商店街も含め規模は縮小している傾向にあります。
- 特徴として、多くのアニメ制作会社が立地しています。

・練馬区の産業構造は、「卸売業・小売業」が事業所数および従業員数ともに最も多く、次いで、事業所数では「建設業」、「宿泊業、飲食サービス業」が、従業員数では「医療、福祉」、「宿泊業、飲食サービス業」が続いています。しかし、小売業事業所数を23区比較で見た場合、23区の平均は下回っています。

・事業所数、従業員数の推移をみると、区内事業所が減少する中、「医療、福祉」については、事業所数が増加傾向にあります。

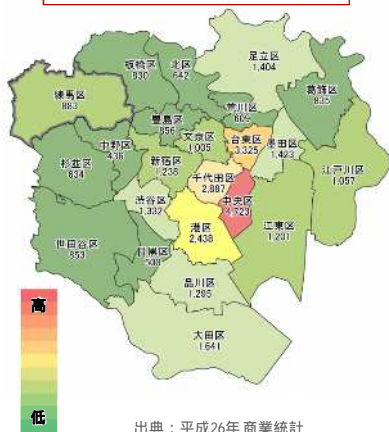
表 産業大分類別事業所数と従業員数

	民営事業所数		従業員数			
	練馬区	(比率)	練馬区	(比率)		
第1位	卸売業、小売業	4,773	23.6%	卸売業、小売業	39,130	23.4%
第2位	建設業	2,403	11.9%	医療、福祉	24,768	14.8%
第3位	宿泊業、飲食サービス業	2,250	11.1%	宿泊業、飲食サービス業	17,808	10.7%
第4位	不動産業、物品賃貸業	2,019	10.0%	建設業	17,501	10.5%
第5位	生活関連サービス業、娯楽業	1,893	9.4%	運輸業、郵便業	12,860	7.7%

出典：「平成24年経済センサス-活動調査」(総務省)

図 小売業事業所数

23区平均：1,393



出典：平成26年商業統計

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)

<現在の取組み>

- 産業の発展を担う主役は事業者、区はコーディネーターという役割分担を明確にし、相互に協力しながら産業振興に取り組んでいます。
- 住宅都市としての特色を活かし、「地域特性を活かした企業支援と商店街の魅力づくり」や「まちづくりと連動した産業振興の推進」などを進めています。

【重点的に特色を出す分野】

福祉・生活関連産業の育成・支援

- 福祉事業者向け創業相談・経営相談の実施
- 福祉関連人材の確保、育成
- 企業連携による新製品の開発支援 など



介護人材の研修

都市農業振興と都市農地の保全の推進

- 経営改善に取り組む農業者の支援
- 農の支え手の育成及び農業者とのマッチング
- 区民が都市農業とふれあう機会の提供 など



練馬を舞台にしたアニメ作品

アニメ・マンガ産業

- アニメ企業集積化、企業同士の連携支援
- アニメ制作を担う人材育成の仕組みづくりの支援
- アニメ事業者、商店街等と連携したアニメを活かしたまちづくりの推進
- 練馬を舞台にしたアニメ作品の誘致やまち歩き等への活用
- 区内小中学校等におけるアニメを活かした教育プログラムの充実 など



スイーツ店によるまちゼミ

中小企業・商店街への支援

- 空き店舗、空家の活用支援
- 個店同士の連携による商品開発やイベント等の取組への支援
- 個店の魅力や店主のスキルを向上させる「まちゼミ」への支援
- 商店街の集約化・連携強化に向けた相談体制の強化
- 店舗のバリアフリー化への支援 など

練馬ならではの観光

- 練馬の魅力を生徒や自転車で巡るコースの設定と戦略的なPRの推進
- 工場見学、農業体験、アニメ制作体験、伝統工芸体験等、区内産業を体験できる場の創出
- 練馬果樹あるファーム事業やねりマルシェなどによる農の魅力を発信 など



自転車での区内巡り

1. 練馬区の(まちづくりに関わる)現状について

(2) まちづくりに関連する施策等の状況

施設等の管理について

<現状把握>

- 今後の公共施設の維持・管理費はこれまで以上に多額の費用が掛かる見込みです。あわせて高齢化による歳出の増加や将来の人口減少による歳入面の減少も想定されます。施設集約化等も含めた区立施設の総合的なマネジメントを今後進めるため、平成29年3月に「練馬区公共施設等総合管理計画」を策定しました。

・現在の区立施設の機能・規模をそのまま維持するものとして、費用を試算すると、今後30年間の維持・更新費用は約6,450億円となります。1年あたり平均で約215億円が必要となります。平成18年度から平成27年度までの10年間の1年あたり平均約52億円を上回ります。
 ・また、区の支出のうち、容易に減らすことができない義務的経費(扶助費、人件費、公債費)は年々増加しており、今後も少子高齢化の進行に伴い増加することが予測されます。

図 義務的経費の推移(各年度決算)

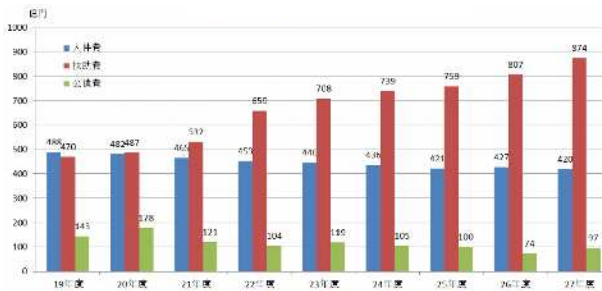


図 現状と課題



区立施設の総合的なマネジメントが必要

出典：練馬区公共施設等総合管理計画

<現在の取組み>

- 社会の状況が大きく変化するなか、長期的な視点に立ち、5つの目標を掲げて、練馬区の実情に即した望ましい施設を実現していきます。
- 現在の施設の機能について、必要性や効率性などの視点から見直したうえで、「機能の転換」「統合・再編」「複合化」の3つの手法を組み合わせることにより施設配置の最適化を進めます。
- 「練馬区公共施設等総合管理計画」に基づく取組を進めた場合、1年あたり約87億円、30年間で約2,623億円の削減効果が期待されます。

【区立施設のマネジメントの目標】

- リアルな区民ニーズに応えるサービスを実現します
- 持続可能性を確保します
- 安全で利便性の高い施設にします
- まちづくりと一体的に取り組みます
- 区民参加と協働によるマネジメントを進めます

図 今後30年間の改修・改築工事費の試算

試算の設定	改修・改築工事費(試算額)	
	30年間	1年あたり
現在の区立施設をそのまま改修、改築 (改修周期15年、耐用年数60年)	約6,450億円 ※	約215億円 ※
改修周期を20年、目標使用年数を80年とする 改修の工事費を20%削減する 延床面積を改築時に10%削減する	約3,827億円	約128億円

※平成27年度時点での試算額

出典：練馬区公共施設等総合管理計画

【施設配置最適化の手法】

機能の転換

- 相対的に需要が低い機能の廃止・縮小
- 生じたスペースの機能の転換や別施設の移転先としての活用 など

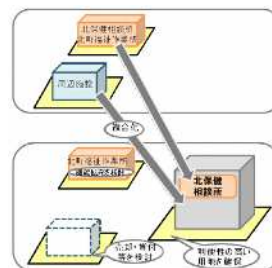
統合・再編

- バランスを考慮した類似施設の統合・再編
- 場所の必然性等を考慮した移転・集約 など

複合化

- 複数の機能を一つの施設へ集約することによる効率化と施設規模の抑制
- 大規模改修や改築の際、周辺施設等との複合化の検討必須

図 施設の複合化イメージ



- その他、跡地・跡施設の利用や施設間の機能連携等にも留意して進めます。

施設設置のイメージ



出典：練馬区公共施設等総合管理計画

2.30年後に想定されるまちづくり事業の動向

安全・快適な都市の実現に向けた基盤整備

都営地下鉄大江戸線の延伸・新駅の整備 ▶ 土支田駅(仮称)周辺・大泉学園町駅(仮称)周辺

- 「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・大泉学園町を経由し、JR武蔵野線東所沢駅へ延伸する計画です。
- 練馬区内の整備区間は約4kmで、土支田駅(仮称)、大泉町駅(仮称)、大泉学園町駅(仮称)の3つの新駅整備が予定されています。
- 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の整備 ▶ 沿道地区周辺

- 「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、世田谷区北鳥山五丁目(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。

外環の2の整備イメージ



西武新宿線の立体化・駅周辺の基盤整備 ▶ 上石神井駅周辺

- 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。

鉄道立体化と駅前広場の整備イメージ



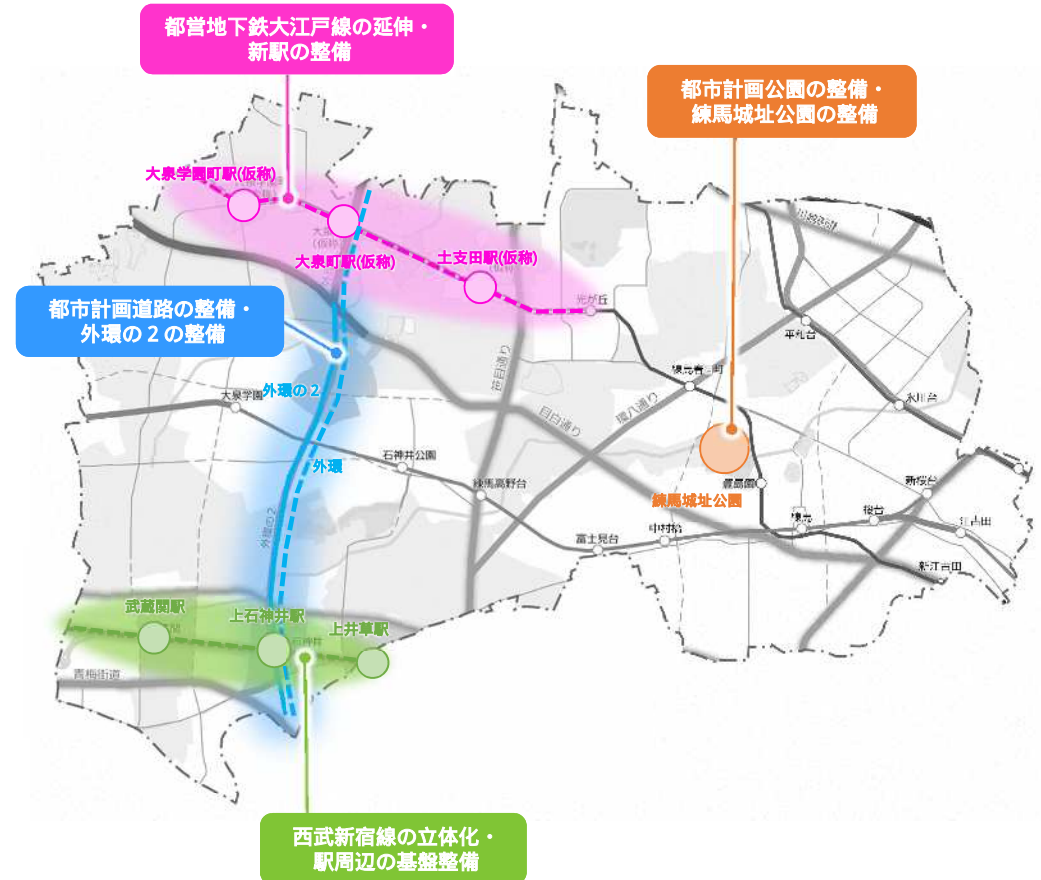
都市計画公園の整備・練馬城址公園の整備 ▶ 練馬城址公園(豊島園)周辺

- 都市計画公園「練馬城址公園」の整備は、区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。

練馬城址公園「優先整備区域」



図 大規模な都市基盤整備が行われる地域



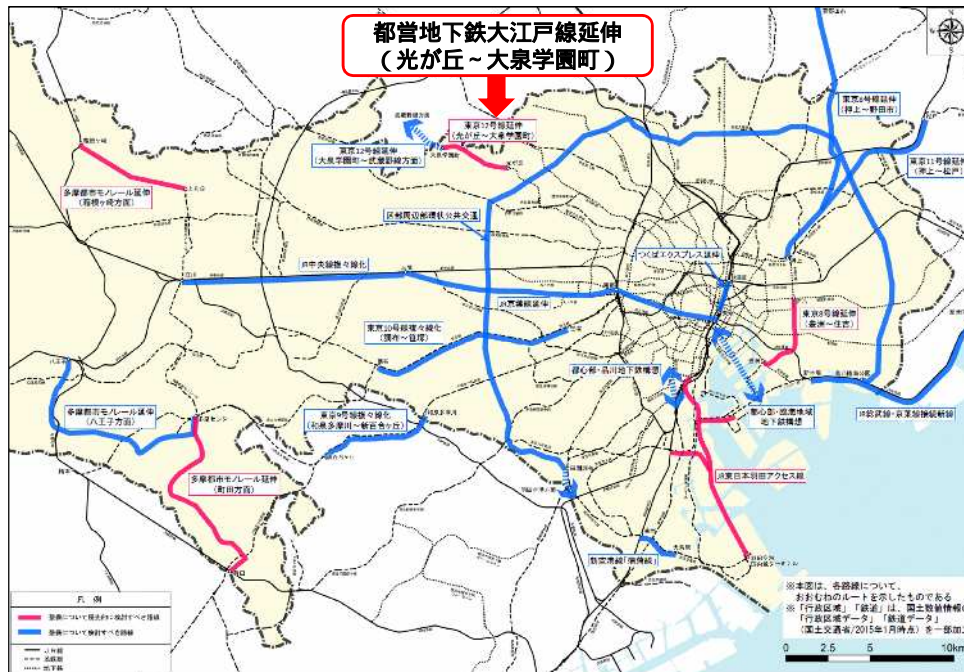
2. 30年後に想定されるまちづくり事業の動向

1) 都営地下鉄大江戸線の延伸とまちづくり

都営地下鉄大江戸線の延伸

- 東京都の広域交通ネットワーク計画や国の交通政策審議会答申において高く評価され、国と都から整備に向けた明確な位置付けを得ています。
- 「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。
- 東京都は、平成27年7月に、「広域交通ネットワーク計画について」をとりまとめ、その中で、「整備について優先的に検討すべき路線」5路線のうちの1つに位置づけられました。
- 平成28年4月には、国の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の中で、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として、東京圏で挙げられた16のプロジェクトのうちの1つに選ばれています。
- 大江戸線延伸促進期成同盟（会長：前川練馬区長）が、都営地下鉄大江戸線の大泉学園町までの早期着工について、東京都へ要請活動を実施しています。

図 整備について優先的に検討すべき路線、整備について検討すべき路線

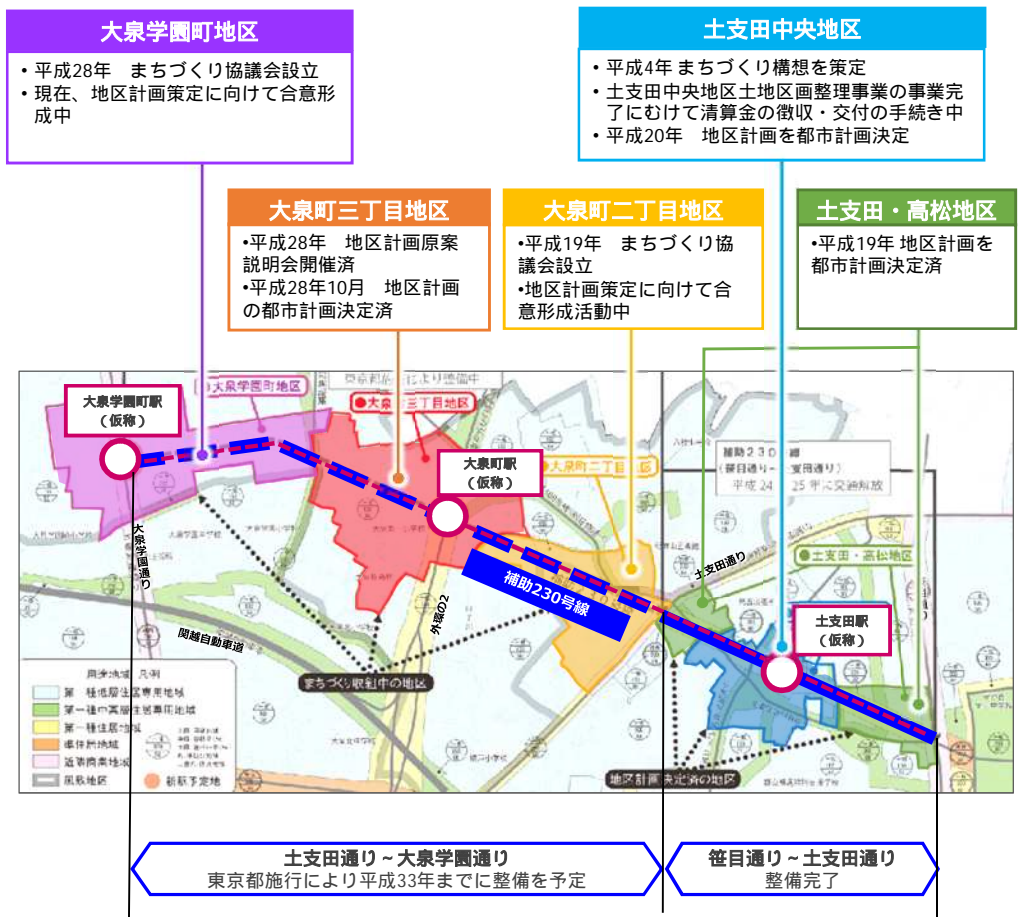


出典：広域交通ネットワーク計画について（平成27年7月、東京都）

延伸地域のまちづくり

- 沿線の5地区で、まちづくりの検討が進められており、土支田（仮称）駅、大泉学園町（仮称）駅では、交通広場の整備が検討されています。

図 都営地下鉄大江戸線沿線のまちづくりの状況



2. 30年後に想定されるまちづくり事業の動向

2) 西武新宿線の立体化と沿線まちづくり

西武新宿線の立体化

- 「新規に着工を準備する区間」への位置づけを得て、早期事業化に向けた取組を推進しています。
- 東京都は、平成28年3月に井荻駅～東伏見駅付近について、連続立体交差事業の「新規に着工を準備する区間」に位置づけ、事業化に向けた検討を進めています。
- 井荻駅～東伏見駅間の連続立体交差事業では、区内にある13か所の踏切の除却、外環の2などの都市計画道路5路線との立体交差を行います。
- 西武新宿線全体では、中井～野方が現在事業中で、平成28年3月には、野方～井荻間も連続立体交差事業の「準備中区間」に位置付けられています。
- 「西武新宿線立体化促進協議会（会長：前川耀男区長）」は、国や東京都、鉄道事業者に対し、早期立体化と外環の2の早期整備などに関する要望活動等を進めています。

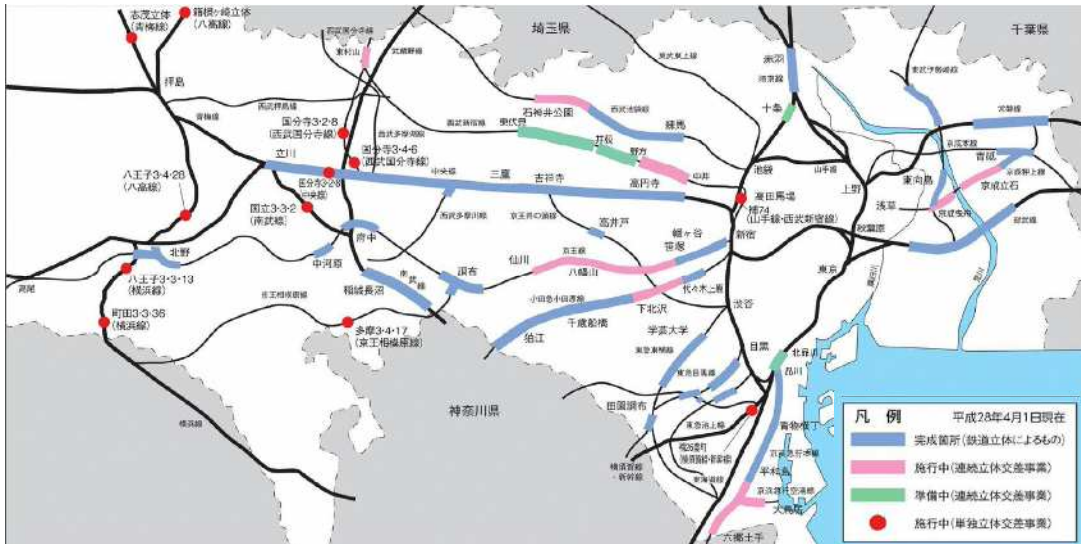
沿線地域のまちづくり

- 上石神井駅、武蔵関駅、上井草駅周辺の3地区で、まちづくりの検討を進めています。

図 西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）の立体化と沿線まちづくり地区の状況



図 都内における道路と鉄道の立体交差事業



出典：東京都建設局ホームページ

出典：練馬区ホームページ

2. 30年後に想定されるまちづくり事業の動向

外環の2の整備と沿道地区のまちづくり

外環の2の整備

- 平成26年11月の都市計画変更（一部車線の数の決定、一部幅員の変更、交通広場の設置）、平成28年3月末の区内全区間の「優先整備路線」への位置づけを得て、事業進捗に向けた取組みを進めています。
- 「外環の2」は、昭和41年7月に、高速道路の「外環道」とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として「外環道」のルート上の地上部街路として都市計画決定された、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）までの延長約9kmの都市計画道路です。
- 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、都は、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月に都市計画変更を行っています。
- 平成28年3月末に策定された「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、事業中区間を除く、外環の2の区内全区間が優先整備路線に位置づけられています。

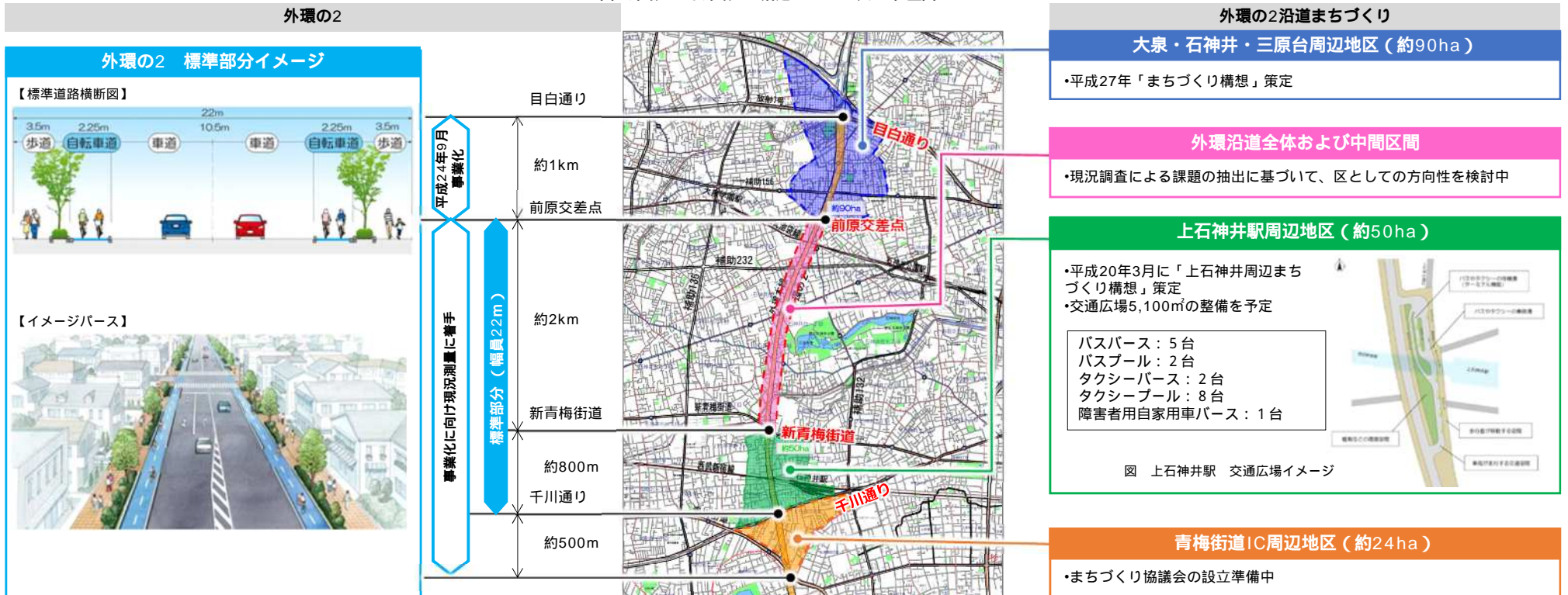
沿道地区のまちづくり

- 沿道周辺では、まちづくりの検討を進めています。
- 上石神井駅周辺では、交通広場の整備が予定されています。

【参考：外環の2の都市計画変更の内容】

- 目白通りから青梅街道まで：2車線（片側1車線）
- 前原交差点から千川通りまで：40mから22mに変更
- 上石神井駅付近に交通広場（面積約5,100㎡）を設置

図 外環および外環の2沿道のまちづくり 位置図



2. 30年後に想定されるまちづくり事業の動向

5) 都市計画公園「練馬城址公園」の整備

<現状把握>

- 都市計画公園「練馬城址公園」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するものです。
- 平成23年3月の東日本大震災の発生を受け、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）」において、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」に位置づけられました。

【重点公園・緑地及び優先整備区域】

練馬城址公園は、平成32（2020）年度までに東京都が優先的に事業を進める予定の「重点公園・緑地」に含まれています。今回設定した優先整備区域の特徴と整備効果として次の3点が挙げられています。

防災に資する公園・緑地

木造住宅密集地域とその周辺における避難場所の確保・拡大と、大規模救出救助活動拠点が指定されている環状7号線周辺等の公園・緑地の拡大を最優先に取り組みこととしました。

環境保全に資する公園・緑地

「2020年の東京」計画が目指す「水と緑の回廊」の形成に資するため、東京全体の緑の骨格である丘陵地、崖線、河川沿いの緑の保全・創出を進めます。

生活の基盤としての公園・緑地

今回設定する優先整備区域が整備、開園した場合の利用効果としては、大規模な公園緑地（約362ha）の年間利用者数は約1,150万人、身近な場所にある公園・緑地（約71ha）への利便性が高まる都民の数は約49万人増加すると見込まれます。

<現在の取組み>

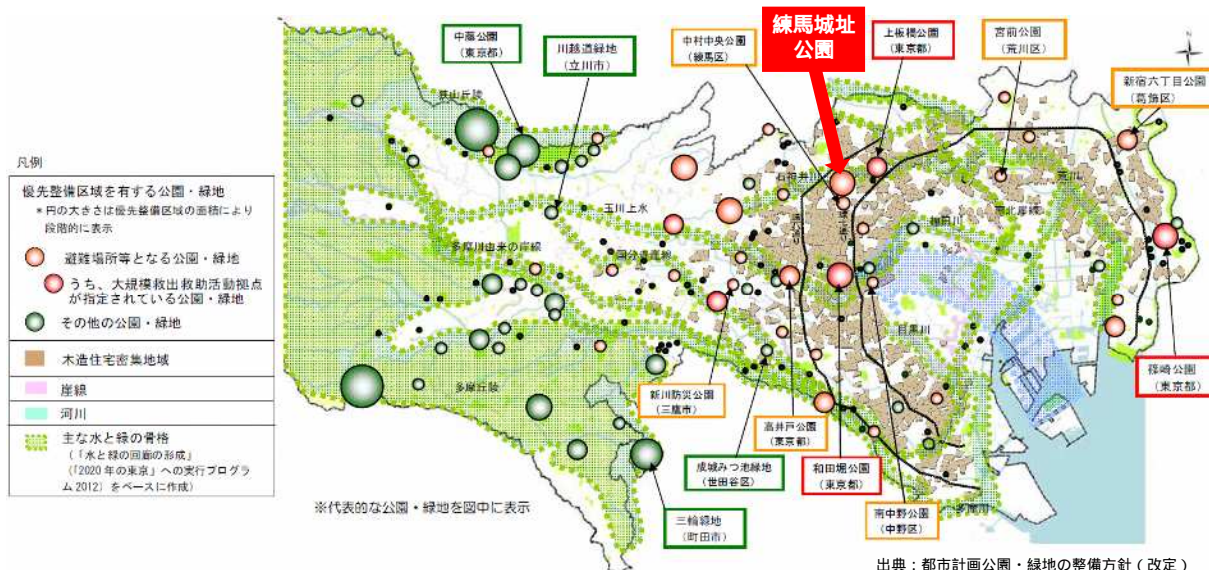
- 東京都による事業化に向けて区が考える機能が反映されるよう、東京都の公園整備の考え方やスケジュールとの調整を図っています。

図 練馬城址公園「優先整備区域図」



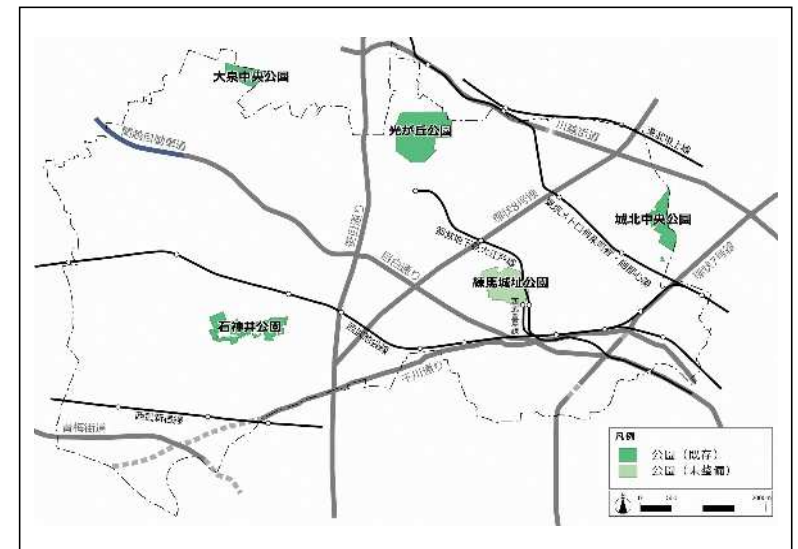
出典：東京都都市整備局ホームページ

図 都市計画公園・緑地の整備方針（改定）における都市計画公園「練馬城址公園」の位置づけ



出典：都市計画公園・緑地の整備方針（改定）

図 練馬区内の大規模公園



3. 考えられる検討の視点について

区民参画と区民との協働が区政運営の基本

練馬区では、これまでも区民との協働により区政運営を進めてきた。今後、未来を見据えたまちづくりを進めるためには、さらなる区民参画と協働が必要である。

必要と考えられる視点

新しい発想でみどりを活用・創出する視点

練馬区の特色であるみどりや農を活かし、まちづくりを進めていくことが大きな視点として考えられる。

豊かな街路樹の整備や沿道の緑化など、道路整備を新たなみどりを生み出す契機とし、練馬らしい都市空間を創出
今ある民間の緑地や農地の保全、地域の特色を活かした公園等の整備により、みどりの拠点を増やし、みどりをつなぐネットワークを形成
練馬の原風景である農のある風景を保全・活用し、生きた農業と共生した都市づくり

にぎわいのある魅力的なまち（拠点）をつくる視点

駅周辺等のまちづくりの機会を捉え、区民生活を支える公共施設やサービス施設、商業施設を整備・充実し、利便性の高い活力ある地域の拠点を創ることも視点の一つとして考えられる。

公共施設を効果的に集約化・再配置し、区民の利便性を向上
駅前の基盤整備にあわせた、商店街の再生や商業施設等の立地促進により、安全で人々が集まる魅力あるまちにリニューアル

- 大江戸線延伸による新駅周辺での新たな拠点整備

検討の視点 イメージ図

区民参画と協働による まちづくり

人とみどりが共生するまち

- 新たなみどりと既存のみどりのネットワークが広がるまち
- 生きた農業が存在し、農と共生するまち

人々がにぎわい魅力溢れる まち

- 公共施設が効果的に配置された利便性の高いまち
- 魅力的な商店街、個性的な商業施設等が立地する駅周辺のまち

アウトプットイメージ (裏面のとおり)

アウトプットイメージ

範囲	表現内容	対象・テーマ
行政区域を超える広域	東京全体（区部周辺地域）の中における練馬区の現状・特性を表現する。	<hr/>
練馬区全体	練馬区全域を俯瞰し、主な鉄道、道路および公園などの都市施設と地域的なまちの特性を表現する。	
駅周辺、沿線・沿道周辺	駅周辺、鉄道および道路の沿線・沿道周辺等一定の地域のまちの姿を表現する。	<p>例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生きた農業があり農のある風景が維持されたまち並み ● 良好な環境とにぎわいが両立した新たな駅周辺のまち ● 新しい発想により整備されたみどり豊かで快適な道路 ● 鉄道が立体化されたにぎわいのある駅周辺などの拠点 ● 自然とにぎわいを兼ね備え文化を発信する公園
個別の都市施設	公園、みどり、農地などの個別都市施設が将来の区民生活を支える理想の姿を表現する。	<p>など</p>