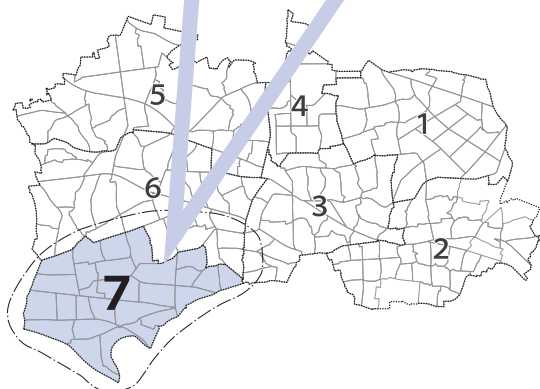
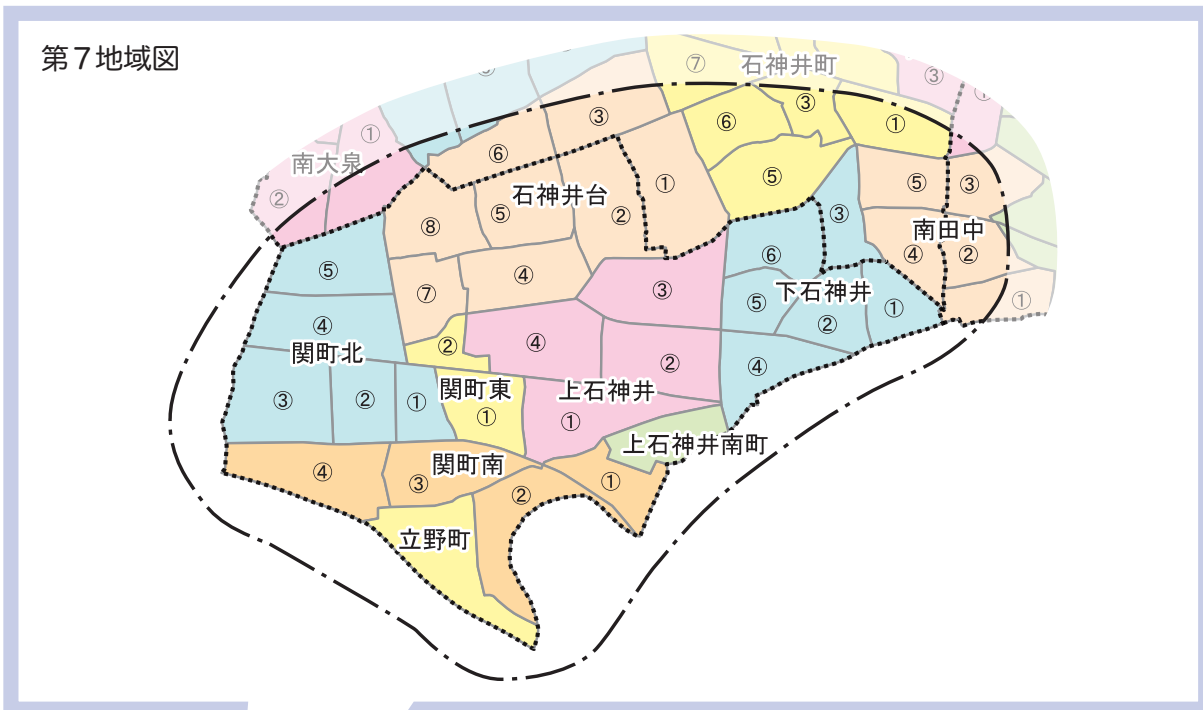


第7地域

1 地域の現状と特性

(1) 地域の現状

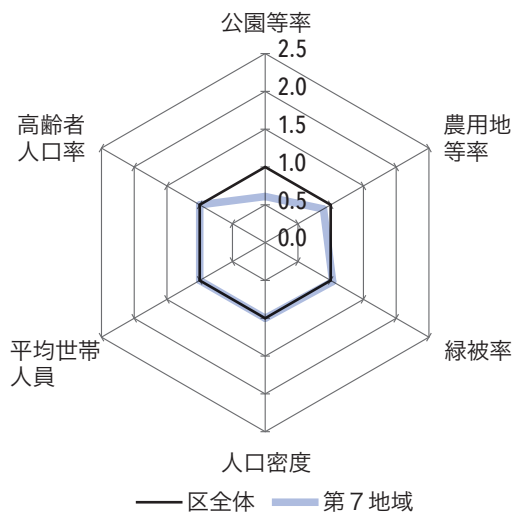
第7地域図



●対象町名

- 上石神井一丁目～四丁目
- 上石神井南町
- 下石神井一丁目・二丁目
四丁目～六丁目
- 石神井台二丁目・四丁目
五丁目・七丁目
八丁目
- 関町東一丁目・二丁目
- 関町北一丁目～五丁目
- 関町南一丁目～四丁目
- 立野町

●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7地域	区全体
人 口	102,825人 (100%)	714,656人 (100%)
0歳～14歳	12,148人 (11.8%)	88,479人 (12.4%)
15歳～64歳	68,700人 (66.8%)	473,733人 (66.3%)
65歳以上	21,977人 (21.4%)	152,444人 (21.3%)
世 帯 数	50,801世帯	350,732世帯
平均世帯人員	2.0人	2.0人
人口密度	148.4人/ha	148.3人/ha

●土地利用（平成23年4月1日時点）

	第7地域	区全体
面 積	693.1ha (100%)	4,819.9ha (100%)
宅 地 ^{※1}	464.4ha (67.0%)	3,014.8ha (62.5%)
道 路 等 ^{※2}	120.4ha (17.4%)	903.3ha (18.7%)
農用地等 ^{※3}	32.9ha (4.7%)	253.5ha (5.3%)
公 園 等 ^{※4}	23.6ha (3.4%)	268.7ha (5.6%)
そ の 他	51.9ha (7.5%)	379.6ha (7.9%)
緑 被 ^{※5}	181.0ha (26.1%)	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

- 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出来ました。
- 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。

(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、西武新宿線の連続立体交差化*、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、様々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、西武新宿線の連続立体交差化*を見据えた魅力のある新たな駅前空間の創出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、西武新宿線の連続立体交差化*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

幹線道路の沿道に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。石神井公園周辺は、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。

□ 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、街路樹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

西武新宿線の連続立体交差化*、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練馬区笹目通り沿道地区計画*を策定しました。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、公共のみどりと、住宅地など民有地のみどりの保全と創出が課題です。



上石神井駅南側



千川上水跡

2 地域のまちづくりの方向性

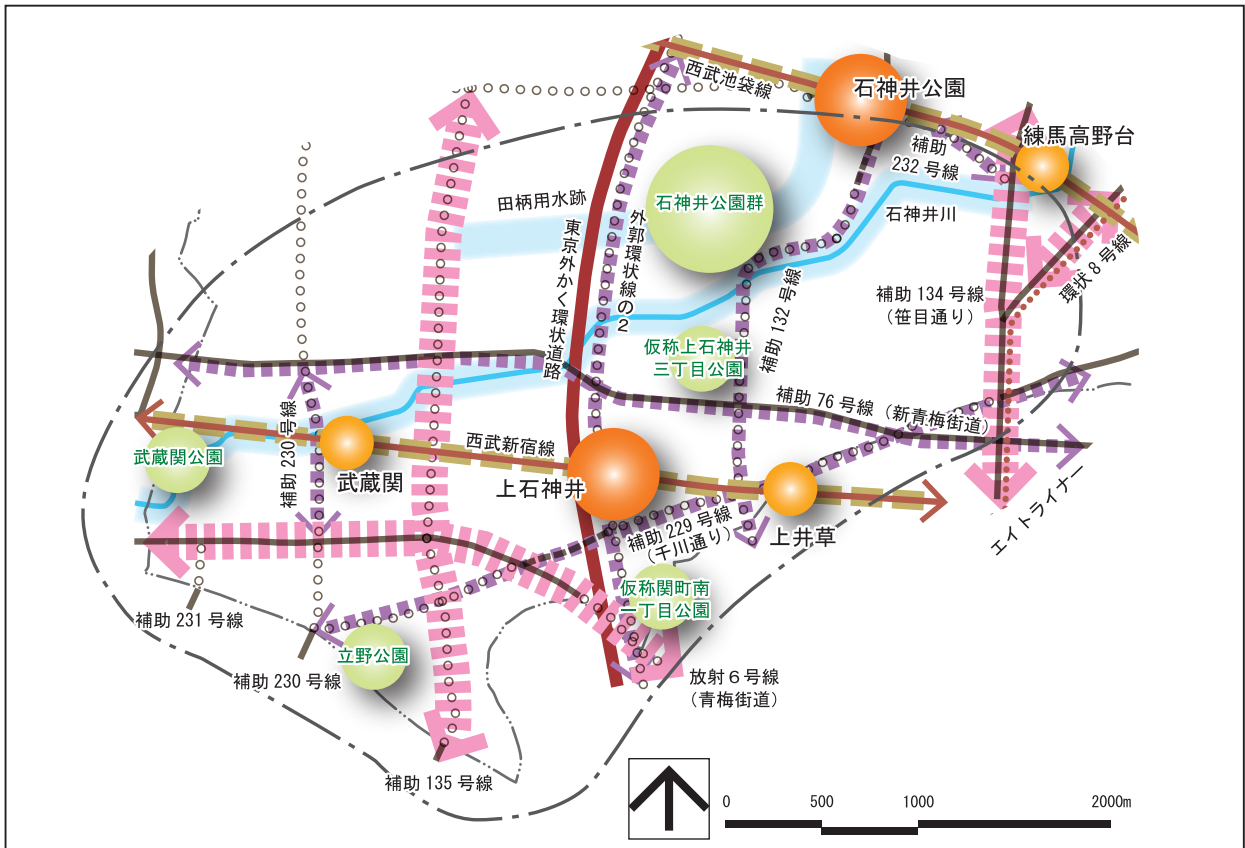
(1) まちの将来像

<第7地域の将来像>

西武新宿線の連続立体交差化*、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、連続立体交差化*、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進めます。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



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

□ まちの中心である地域拠点、生活拠点一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、西武新宿線の連続立体交差化*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、補助230号線（補助76号線～放射6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。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、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*に基づき、老朽化した公営住宅の建て替えを適切に誘導し、良質な住宅の供給を行います。建て替えによって創出される用地については、将来の社会・地域のニーズを踏まえた土地利用を図ります。

第7地域 土地利用方針図



凡 例		《住宅系土地利用》		《非住宅系土地利用》	
農業・住居複合地区	一般住宅地区	都市型住宅地区	商業・業務系地区	幹線沿道地区	その他
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	工業系地区
	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	大規模公園等
	低層住宅地区	住商工共存地区		沿道環境地区	大規模公共施設
	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

- 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。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

- 西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）の連続立体交差化*の早期実現を東京都に要望しており、引き続き鉄道立体化の促進に取り組みます。
- 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、整備を行う東京都と連携し、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）等では、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、補助229号線や外郭環状線の2（地上部街路）の植樹帯などをみどりの軸として、武蔵関公園、立野公園、石神井公園など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、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。
- 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、練馬区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、練馬区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、まちづくりに住民と協働で取り組みます。
- 千川通り（補助229号線）の一部は、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（放射6号線）



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）や西武新宿線の連続立体交差化*の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、区に「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月に重点地区まちづくり計画として「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）、西武新宿線の連続立体交差化*の進捗を踏まえ、東京都と連携しながら、様々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、西武新宿線の井荻駅から東伏見駅付近が東京都において連続立体交差化*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」が設立されました。生活拠点にふさわしいまちにするため、西武新宿線の連続立体交差化*を見据えながら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、様々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の連続立体交差化*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」が設立されました。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、様々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

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。

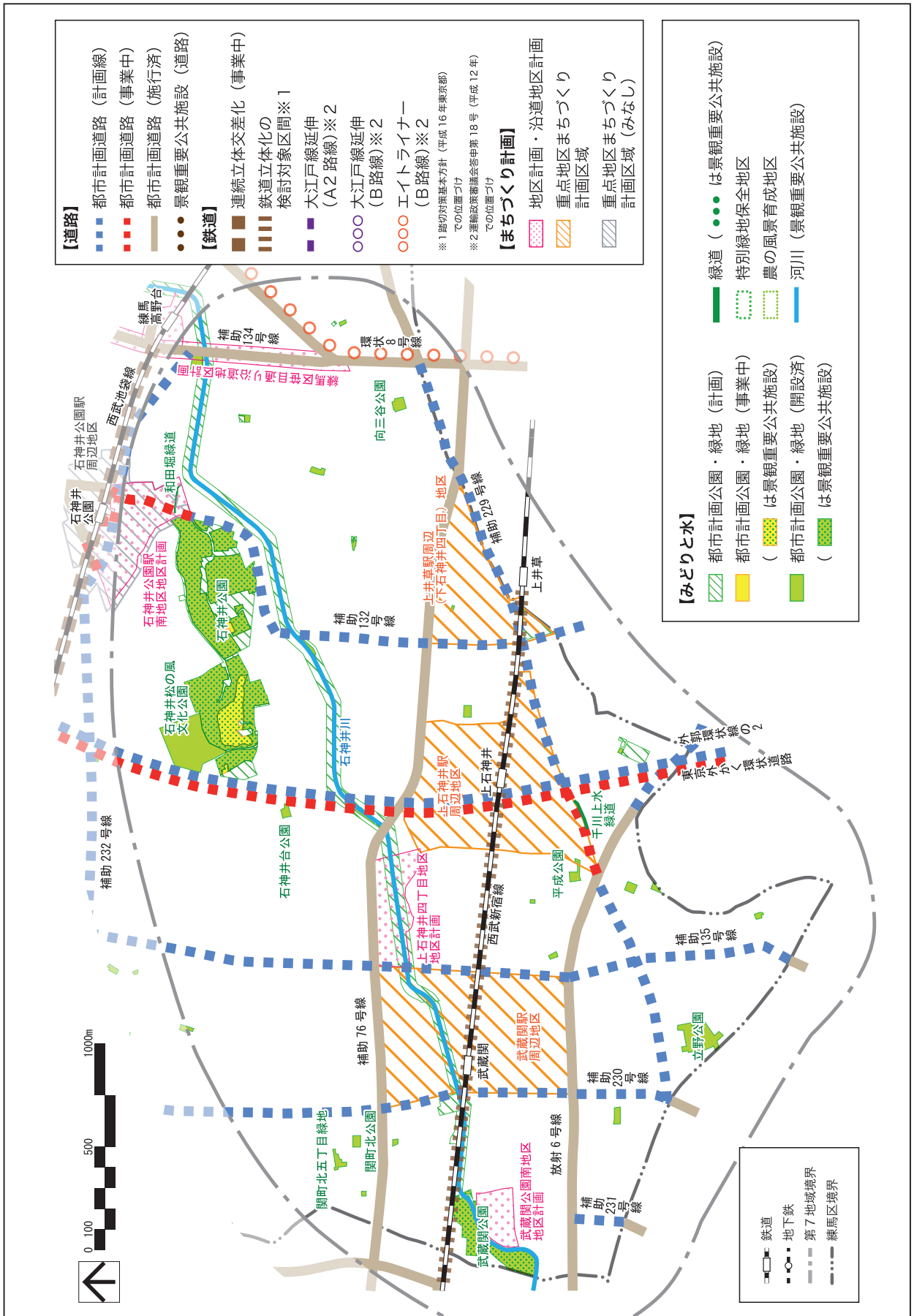
オ 武蔵関公園南地区

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。区はこの住民原案を踏まえて、平成27年7月に「武蔵関公園南地区地区計画*（平成27年7月決定）」を策定しました。

北下がりの傾斜地を有する地形的特徴や地域の福祉に配慮しつつ、建築協定*等により保全されてきたみどり豊かで、良好な住環境を維持するまちづくりを進めます。

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)

