

4. 大山駅周辺のまちづくりの実現に向けて

(1) 交通体系

大山駅における円滑な交通体系の形成が必要な理由

大山駅の周辺には、区役所をはじめとした数多くの公共施設や病院、商店（商店街）が立地しています。この様な立地から、大山駅は地区外からも多くの人々が来訪する板橋区の中核的な駅となっています。

このため、鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者などの移動手段が異なる人々が円滑に地域を移動できるように、駅前広場の整備を中心とした交通結節点の強化を図ることは、今後の本地区の更なる発展のために不可欠な取り組みとなります。

また、東武東上線の沿線では、池袋駅からときわ台駅までの駅（北池袋駅、下板橋駅、大山駅、中板橋駅）には駅前広場が整備された駅はなく、大山駅周辺の都営三田線、東京メトロ有楽町線の駅についても整備はされていないことから、地域全体の交通利便性を高める上でも、大山駅に駅前広場を整備する必要があります。

そのため、鉄道立体化による開かずの踏切*の解消、補助 26 号線の整備を通じた広域交通ネットワーク、地区内交通ネットワーク、駐輪場の整備を通じた歩きやすい歩行者環境の確保などの取り組みを行いつつ、多様な交通手段の結節点となる駅前広場の整備を行い、円滑な移動の確保、安心安全な交通環境の確保の取り組みを行います。

板橋区内の駅における駅前広場の整備の状況



円滑な交通体系を形成する際に必要となる施設整備

円滑な交通体系を形成するためには、移動手段別（バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者）の交通の円滑化を図ることを目的として、以下の施設整備が必要となります。

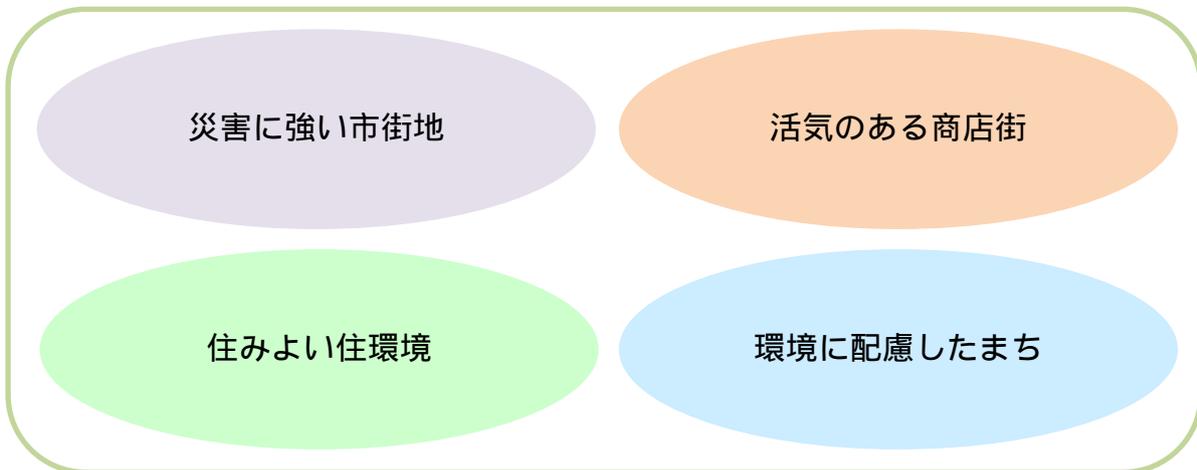
また、交通結節点機能の整備にあわせて、「都市災害に強い市街地の整備」「多くの人々がにぎわう商店街形成」「誰もが住みよい住宅地形成」「都市環境に配慮したまちづくり」などの総合的なまちづくりを推進します。

【円滑な交通体系を形成するために必要となる施設整備】

- 駅前広場（交通手段別の乗り換えの円滑化）
- 駐輪場・駐車場（交通手段別の乗り換えの円滑化）
- 鉄道立体化（開かずの踏切の解消）
- 補助 26 号線（駅前広場に接続する道路）
- 主要生活道路（地区内の生活の軸となる道路）
- 駅舎・鉄道敷地



【円滑な交通体系を形成する際に必要な視点】



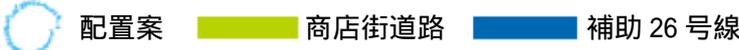
交通結節点の形成

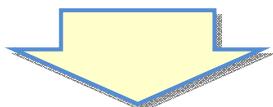
ア. 駅前広場

これまでの本地区には、駅周辺にバス・タクシー・自家用車などの車両が待機できる場所がないため乗り継ぎが不便でしたが、駅前広場の整備を行うことで、他の交通手段との円滑な乗り継ぎが行えるようになります。また、整備にあたっては、人が交流する広場機能や、防災機能、駐輪場などの設置を検討します。

なお、駅前広場の整備箇所については、「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」の中で提言があった3つの配置案の中から、補助26号線及び大山駅からのアクセスのしやすさ、歩行者動線との錯綜の回避、まちなぎわい維持などの視点から提言内容を確認し、最も有効な「補助26号線沿道配置案」を基本に、検討を進めていくことにします。

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」における駅前広場の配置案

駅直近配置案	補助26号線沿道配置案	中間配置案
		
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 補助26号線からのアクセス道路整備が必要: ➢ 大山駅からのアクセスが容易: ➢ アクセス道路によるまちなぎわいの分断が発生: × 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 補助26号線からのアクセスが容易: ➢ 大山駅からの歩行者誘導路が必要: 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 補助26号線からのアクセス道路整備が必要: ➢ 大山駅からの歩行者誘導路が必要:
		



**アクセスのしやすさ
歩行者動線との錯綜の回避
まちなぎわい**

本計画における駅前広場の整備候補エリア



17ページの「まちづくり整備方針図」の整備候補エリアは、この補助26号線沿道配置案のメリットをより活かせる場所として表しています。この候補エリアを基本に、皆様と話し合いながら、駅前広場の規模、位置などを具体的に検討して行きます。

イ. 駐輪場・駐車場

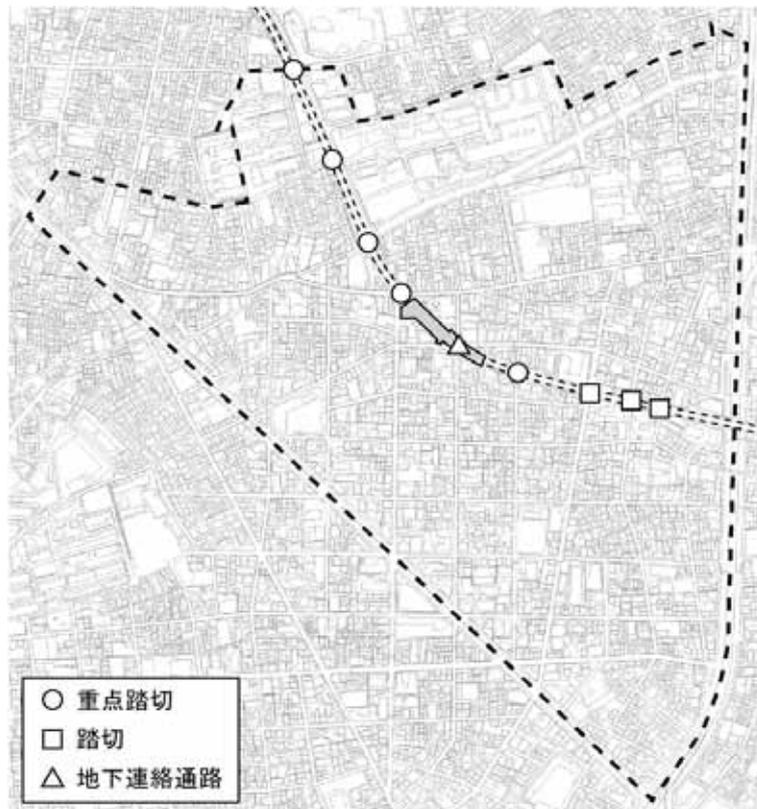
駅前広場、鉄道敷地、地域拠点等において、歩行者・自転車ネットワークに配慮しながら、駐輪場や駐車場の整備を検討します。

交通ネットワークの形成

ア. 鉄道立体化

鉄道立体化を実現することで、鉄道による市街地の分断が解消されます。具体的には、踏切事故の発生や踏切待ちを引き起こす、開かずの踏切がなくなり、地区内の各種交通動線の円滑化を図ることができます。また、災害時の避難や緊急車両のアクセス性が向上し、安心安全なまちづくりが推進されます。

また、大山駅の池袋側に設置されている地下連絡通路は、地上部分で行き来できるようになります。



「重点踏切」：東京都が平成 16 年に策定した「踏切対策基本方針」において、平成 37 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切として指定された踏切

イ. 補助 26 号線

補助 26 号線の未整備区間が整備されると、広域的な交通ネットワークを結ぶ道路となり、地区内の生活道路への通過交通の減少が期待できる事に加え、駅周辺へのバスやタクシー、自家用車、自転車などによるアクセスが容易になります。

また、補助 26 号線は災害時の火災による延焼を防ぐ延焼遮断帯、救援物資などを運ぶ緊急輸送道路、及び、東京都の特定整備路線※に位置づけられるなど、防災面でも大きな役割を果たす道路です。

そして、交通ネットワーク・都市防災の両面の強化による地区の変化にあわせた総合的・一体的なまちづくりを通じて、本地区の更なるにぎわいや活性化が実現することから、補助 26 号線の整備を促進します。

なお、道路整備に際しては、沿道におけるまちづくりの促進と商店街の人の流れを妨げないような配慮について、地域の皆様と協議をしながら、建物の共同化や交流と活性化の拠点整備など沿道のまちづくりと一体となった整備を進めていきます。

また、東京都健康長寿医療センター前周辺などの整備済みの区間についても、未整備区間の整備に併せて、道路及び沿道土地利用などのあり方について今後検討していきます。

【人の流れを妨げない対策の例】

にぎわいやコミュニティ、集客などの拠点整備（ピッコロ・スクエア、セントラルクロスポイント周辺エリア：24 ページ参照）、アーケード、ペDESTリアンデッキ※などの整備など

補助 26 号線の位置図



ウ. 地区周辺の幹線道路

本地区は幹線道路である環状 6 号線（山手通り）と国道 254 号線（川越街道）に面しています。これらの道路については広域の道路ネットワークを担う骨格道路としての機能や、自転車ネットワークとしての機能を維持していきます。

エ. 主要生活道路

主要生活道路とは、地域の皆様が日々の生活において主に利用する道路であり、補助 2 6 号線の整備により通過交通が排除され、歩行者が安全に通行できる道路となります。また、鉄道立体化によって、踏切による分断や大山駅の池袋側に設置されている地下連絡通路は、地上部分で行き来できるようになるなど、地域全体の生活の軸として円滑な移動が可能な道路となります。

移動手段別の交通ネットワークの考え方

ア. バスネットワーク

○バス路線の誘致

駅前広場整備・都市計画道路の整備にあわせて、大山駅を経由するバスルートの新設・変更について、バス事業者に要請します。



イ. タクシー・自家用車ネットワーク

○乗降場、送迎場所の確保

タクシーの乗降場、自家用車の送迎場所を駅前広場に確保します。

また、大規模な施設整備においては、事業者に駐車場の確保の要請をしていきます。

ウ. 自転車ネットワーク

○駅近傍までの主動線は都市計画道路を利用

駅近傍までの自転車の主たるネットワークを整備します。

○歩行者ネットワークとの重複の回避

歩行者の多い商店街などについては、歩行者の安全な歩行空間を確保することを優先します。

○適切な場所における駐輪場整備の検討

駅利用者などの利便性を考えた適切な場所における駐輪場の整備を検討していきます。

エ. 歩行者ネットワーク

○商店街を中心とした動線の確保

交通結節点機能の強化が、地区の活性化につながるよう、商店街を中心とした回遊性を持たせるような歩行者ネットワークの整備を検討します。

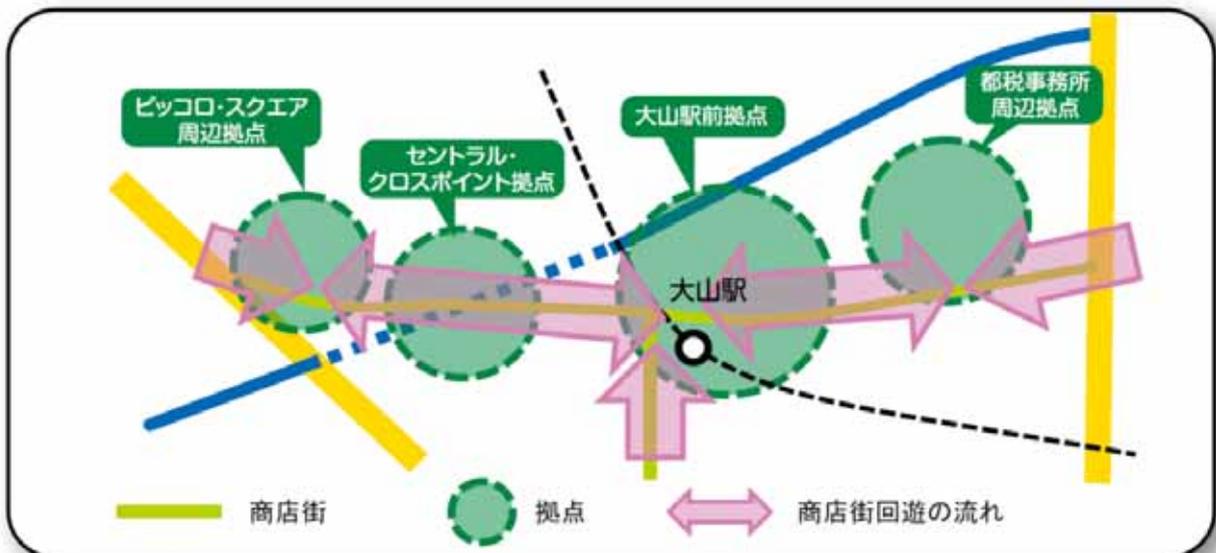
(2) 土地利用・建物利用

土地利用・建物利用の考え方

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン（H24.3）」では、都市基盤整備、低・未利用地の活用、公有地活用などの観点から4つの拠点整備を通じて、まちづくりの推進及び大山駅周辺の商店街の回遊性を向上させることについての提言がされています。

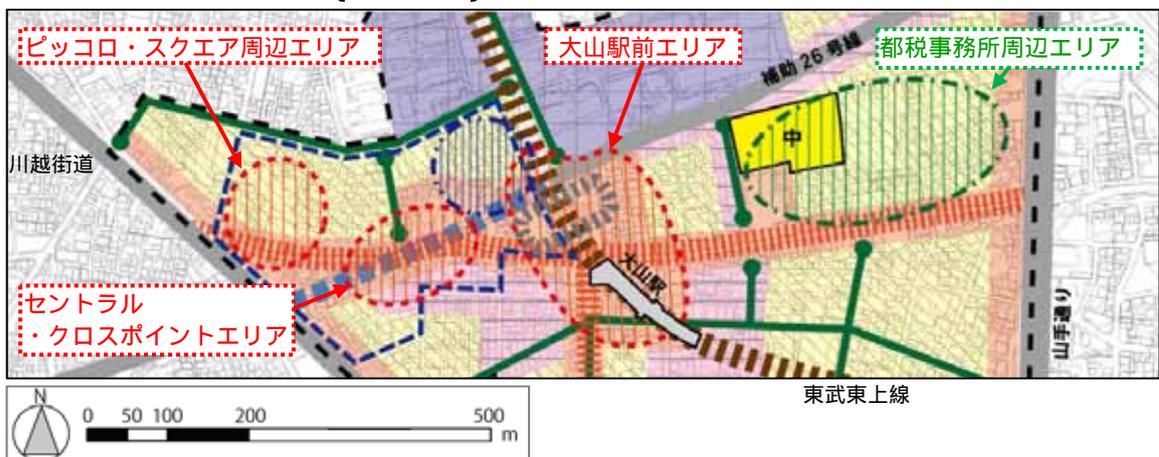
そして、この4つの拠点と商店街の整備については、提言以降に具体的な拠点づくりの検討が進んでいる地域があるなど、今後の本地区のまちづくりを考える上で重視すべき提言と考え、地区の土地利用・建物利用についての方針を検討していきます。なお、ご提言頂いた各拠点については、本計画のまちづくり整備方針において下図のように位置づけています。

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン(H24.3)」における拠点整備の考え方



出典：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン（大山駅周辺地区まちづくり協議会 H24.3）」

まちづくり整備方針図（部分再掲）



文化交流拠点としての機能強化

ア. 商店街

【位置づけ】

鉄道立体化や交通結節点機能の強化に伴い、回遊性が向上し、更に魅力的でにぎわいのある、地域の交流の場となる商店街として位置づけます。

【整備の方向性】

魅力ある商店街として更なる発展をするため、建物の低層階への商業施設の誘導、駐車駐輪場の整備、電線類の地中化、地域に相応しくない建物用途の制限、道路境界部分からのセットバック、街並み景観形成、建築物の共同化、地区計画を活用したまちづくりのルールを導入や、商店街の道路空間を活用したにぎわいの創出などを検討します。

【先進自治体におけるにぎわい創出の取組事例】

【民有地内での取り組み案】

- ・道路に面した建物のデザインのルールづくり
- ・看板・屋外広告物に関するルールづくり

【道路空間での取り組み案】

- ・オープンカフェ・「市」・イベント等の路上を利用した商業活動等
- ・広告塔・看板等の設置（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）
- ・自転車駐車器具の設置（レンタサイクルなど）

イ. ピッコロ・スクエア周辺エリア

【エリアの位置づけ】

西側地域全体の交流とにぎわいの拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

市街地再開発事業※などにより、複数の敷地を一体的に活用した共同化を進めます。また、地域の皆様を中心とした「まちづくり会社」による施設運営体制を検討し、都有地・区有地の活用、西側地域のにぎわいやコミュニティの核となる拠点の整備、商店街に不足している業態の導入、オープンスペースの確保の検討を進めます。更に、防災広場や防火水槽の整備を行い、防災拠点としても機能するような施設整備や、補助26号線の整備にあたり移転される方の代替地としての機能も検討していきます。

【参考：「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・防災機能を持つコミュニティ広場
- ・駐車場、駐輪場
- ・図書館、劇場
- ・お福地蔵尊への参道整備

ウ. セントラル・クロスポイントエリア

【エリアの位置づけ】

ハッピーロード大山商店街の中心地として、歩行者の流れをつなぎ、生み出す拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

補助 26 号線の整備にあわせた一体的な整備が必要な地区であるため、市街地再開発事業による複数の敷地を一体的に活用した共同化などにより、にぎわい・活気や防災性を生み出し、商店街の人の行き来をつなげる場として検討を進めていきます。

また、補助 26 号線との交差点であり、駅までも近い場所であることから、整備にあわせて駐車場、駐輪場などの交通機能の導入を検討していきます。

【参考:「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ シンボル広場
- ・ 映画館や専門店
- ・ 子育て世代や若い世代向けの店舗
- ・ 駐車場、駐輪場、バス・タクシー停留所

エ. 大山駅前エリア

【エリアの位置づけ】

駅前広場の整備や駅舎の改築などによる交通結節点機能の強化を契機とした、本地区の中心として相応しい、多様な人々が集うにぎわいと交流の拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

商業集積の再編・更新など商店街の回遊の起点、ファミリー世帯向け・高齢者向け施設の集積を通じた生活利便性向上や防災機能の強化を目的として、鉄道立体化や駅前広場の整備にあわせた市街地の再編（市街地再開発事業や共同化など）を検討していきます。

【参考:「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ 託児所などファミリー世帯向け施設
- ・ デイサービスなどの高齢者向け福祉施設
- ・ 図書館などの文化施設
- ・ 駐車場、駐輪場

オ. 都税事務所周辺エリア

【エリアの位置づけ】

遊座大山商店街のにぎわいや回遊拠点、防災やコミュニティなどの観点からの取り組みを推進する地域居住者の安心安全の拠点として位置づけます。

【整備の方向性】

文化会館、都税事務所、板橋税務署、企業用地などの施設更新などにあわせて、にぎわい空間の確保、地域の皆様の一時避難場所や防災上効果のある空間整備、通り抜け通路の整備、駐輪場・駐車場の開放など検討・誘導していきます。

また、ファミリー世帯向け住宅の供給の誘導を検討します。

【参考:「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」で提言された機能】

- ・ 防災広場、防災緑道
- ・ ファミリー世帯向け住宅
- ・ イベント開催が可能な広場
- ・ 商業機能

適切な土地利用の誘導

ア. 商業系地域

【エリアの位置づけ】

主に商業系・業務系施設の集積を図り、にぎわいのある場として位置づけます。

【整備の方向性】

魅力ある商業地の形成を進めるために、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討すると共に、建物の共同化を促進します。

イ. 近隣商業系地域

【エリアの位置づけ】

住宅地と商業系施設の調和を図り、対象地区及び周辺地域の皆様の日常生活を支える場として位置づけます。

【整備の方向性】

住宅地と調和し、地区の特徴に適した魅力ある商業地の形成を進めるために、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討していきます。

ウ. 住居系地域

【位置づけ】

子どもからおとしよりまで、人々が安心して住み続ける生活の場として位置づけます。

【整備の方向性】

災害に強いまちづくりや良好な住環境を実現するため、地区計画などのルールを活用したまちづくり（敷地面積の最低限度や壁面の位置の制限、敷地内緑化の推進など）を検討していきます。また、地権者の方々と協議し、共同建替えなどについても取り組みます。

エ. 住工混在地域

【位置づけ】

生活と産業が共存する場として位置づけます。

【整備の方向性】

住宅・工業・商業が混在する地域の住環境を保全しながら、住宅と事業所が共存した環境の形成や、マンションなどの大規模開発に関する周辺市街地への影響を抑える事などについて、地区計画などのルールを活用したまちづくりを検討します。

オ. 駅舎・鉄道敷地

駅舎の改築などや鉄道立体化に伴い創出される鉄道敷地を活用した、本地区の活性化を考える上で不足している施設の導入及び新たなにぎわい空間の創出などについて検討し、鉄道事業者に対し協議します。

また、駅舎の改築などにあたっては、既存の駅出入口の位置に十分配慮した計画となるよう都・鉄道事業者と協議します。

なお、鉄道敷地の活用の検討と併せ、側道の必要性についても検討します。

カ. まちづくりのルールなど

【整備の方向性】

建築物等の建て替えや土地利用などに際して、まちづくりのルールとなる地区計画制度などの導入を検討します。また、検討を行う際は、計画の対象地区内にお住まいの皆様に参加いただきながら進めていきます。

地区計画に定めることができるルールには、下記のようなものがあります。

- ・地区のまちづくりの目標・方針など
- ・建築物等の規模の制限（高さ・容積率・敷地規模・壁面の位置など）
- ・建築物等の形態・色彩などの制限（外壁などの形状・材料・色彩など）
- ・建築物の用途の制限

板橋キャンパス

板橋キャンパス

板橋キャンパスは、東京都の「板橋キャンパス再編整備基本計画」に基づき、医療・福祉・保健施設の再編整備が進む地区です。

この地区では、健康長寿医療センターの開設や、民間事業者による介護施設などの誘致が行われています。施設の再編整備にあたり、オープンスペース（緑地広場）、自主管理歩道の設置が進められています。今後も、板橋区の福祉施策との整合を図りつつ、敷地内の緑化の維持・保全・推進をはじめ、余裕をもった土地利用により生じるスペースの確保など、大規模災害時の防災機能の強化を図り、地域のまちづくりに寄与するものとなるよう調整・協議を進めていきます。

(3) 横断的な整備方針

防災まちづくりの推進

ア. 防災まちづくりの考え方

「防災都市づくり推進計画（東京都 H22.1）」では、個々の建築物の耐震性・耐火性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むを行うことを基本としつつ、以下の3項目については都と区が協力しながら市街地の防災性の向上を図るとしています。

- A. 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保
- B. 安全な市街地の形成
- C. 避難場所などの確保

そのため、本計画における防災まちづくりでは、上位計画である「防災都市づくり推進計画」の方針を実現することを基本としながら、地区の実態に即した具体的な取り組みを検討していきます。

また、近年局地的に発生するゲリラ豪雨*などの水害への備えについても対応を図ります。

防災都市づくりのイメージ



出典：「防災都市づくり推進計画（東京都 H22.1）」

イ. 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保

「防災都市づくり推進計画」では、以下の取り組みを推進することとしています。

主な取り組みの箇所	取り組みの内容
補助 26 号線	延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路として、都市計画道路の整備と一体的に沿道のまちづくりを進めます。
川越街道、山手通り、補助 26 号線の各沿道	延焼遮断帯及び緊急輸送道路の機能を確保するための沿道建築物の耐震化・不燃化を促進します

ウ. 安全な市街地の形成

「防災都市づくり推進計画」では、以下の取り組みを推進することとしています。

取り組みの箇所	取り組みの内容
地区全体	防火地域、「新たな防火地域」の指定による不燃化の促進や、各種事業メニューの PR を通じた自主的な取り組みを促します。
木造建築物が集積している地区	生活道路や避難経路沿道建築物の耐震化及び不燃化の促進を優先的に実施し、共同建て替えや緑化の推進、行き止まり道路の解消、オープンスペースの確保を通じた災害に強いまちづくりを進めます。

また、東京都の「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」等の制度を活用した防災まちづくりを推進するために、建物の不燃化の促進や、補助 26 号線の整備と一体となった沿道まちづくりを推進します。

エ. 避難場所などの確保

本地区周辺では、以下が避難場所などに位置付けられています。

	施設名称など
広域避難場所	【地区外】○桐ヶ丘・赤羽台・西が丘地区／○城北中央公園一帯
避難場所・救護所	【地区内】○板橋第六小学校／○板橋第七小学校／○板橋第一中学校
一時滞在施設 (帰宅困難者)	【地区内】○熊野地域センター 【地区外】○仲町地域センター／○板橋地域センター／○仲宿地域センター

これらの施設に加えて、板橋区役所・公園・大山駅などは、災害時の活動拠点や帰宅困難者が集まることから、施設の災害時の機能強化を行うとともに、施設周辺地域や避難経路上の耐震化・不燃化を進めていきます。

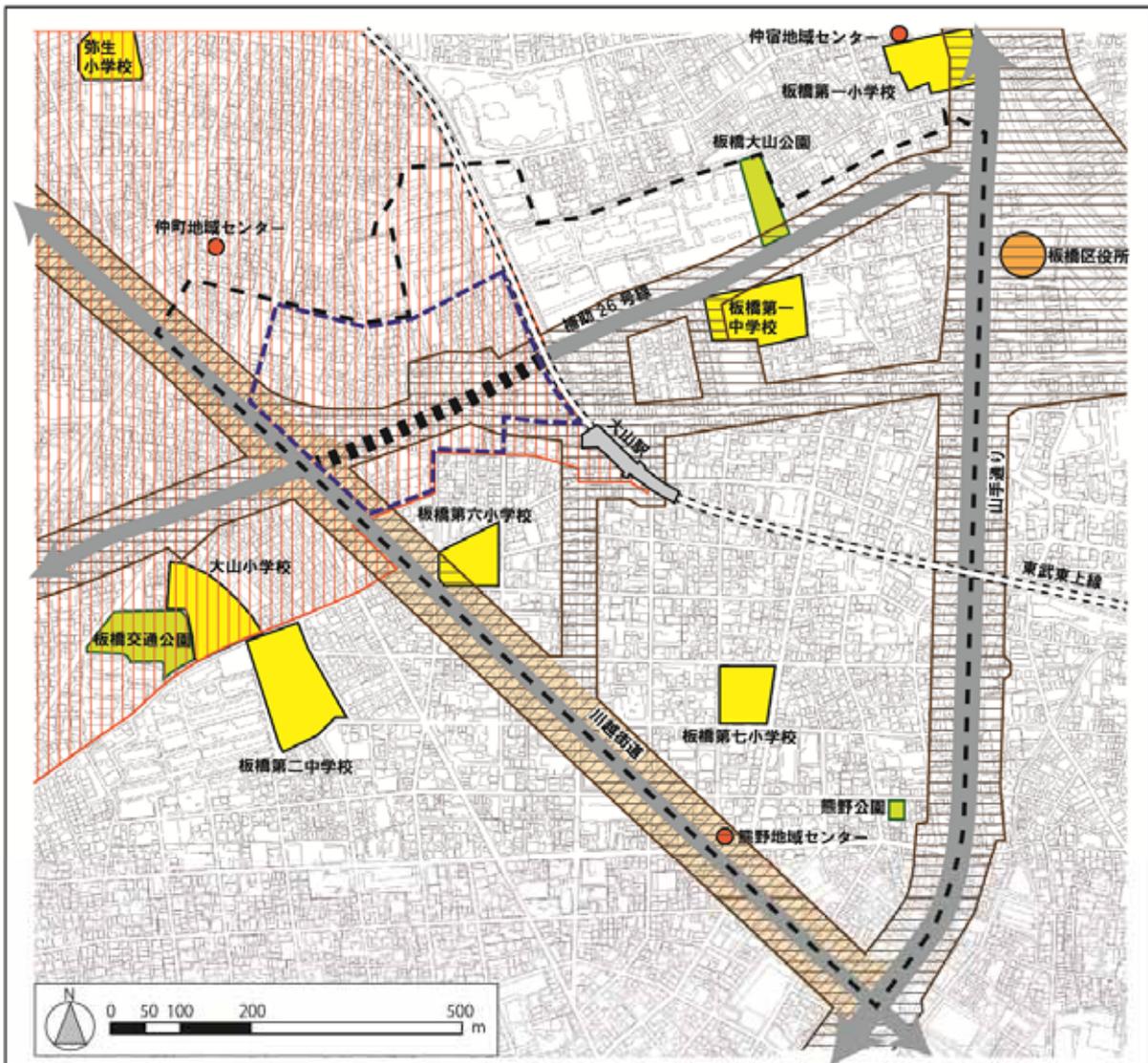
また、大規模建築物の整備に合わせて、帰宅困難者対策や防災広場の整備などを誘導します。

企業の都市災害に関する地域貢献例	<ul style="list-style-type: none"> ・帰宅困難者対策（一時避難場所、防災備蓄倉庫など） ・防災広場の整備（マンホールトイレ、防災井戸、かまどベンチなど）
------------------	---

オ. 水害対策（ゲリラ豪雨対策）

近年のゲリラ豪雨対策のため、建築物の整備における浸透マス、浸透地下埋管、透水性舗装、貯留施設などの設置や、道路整備における透水性舗装の取り組みなどを進めていきます。

防災まちづくり総括図



	延焼遮断帯・緊急輸送道路に位置づく補助 26 号線の未整備区間の整備の促進		災害直後に人々が安全に集まれる場づくり(公園)
	早急なる耐震化・不燃化等の災害に強いまちづくりの推進		災害時の帰宅困難者への対応強化(大山駅)
	沿道地区計画		地区全体① 耐震化・不燃化を中心とした、都市災害への対応施策の実施
	防火地域		地区全体② 大規模施設整備における、都市災害時における取り組みの実施
	新たな防火地域		地区全体③ 木造・防火造の建築物が集積している地区の防災性の向上
	災害時の防災拠点としての機能強化(板橋区役所：防災センター)		山手通り・川越街道・補助 26 号線(延焼遮断帯・緊急輸送道路)
	避難所・救護所である小中学校周辺の耐震化・不燃化		東武東上線
	帰宅困難者の一時待機所である地域センター周辺の耐震化・不燃化		対象区域

環境に配慮したまちづくりの推進

ア. 環境に配慮したまちづくりの考え方

環境に配慮したまちづくりを実現するために、敷地内の積極的な緑化、透水性舗装や保水性舗装の整備、環境に配慮した建築物の整備などの取り組みが求められています。

「板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン2020 (H23.3)」では、本地区は「エコロジカルネットワークエリア」に位置づけられ、「樹林地の保全や市街地の緑化推進による緑の連続性の確保により、都市の生物多様性の保全と再生をめざす」という方向性を示しています。また、「低炭素まちづくりガイドライン (国土交通省 H22.8)」では、「交通・都市構造分野 (都市交通)」「エネルギー分野 (建築)」「みどり分野 (緑・水)」の分野別に低炭素まちづくりの取り組みを例示しています。

本計画では、区の計画や国のガイドラインに配慮しながら、本地区のまちづくりを考える上で取り組みを行う必要がある事項を整理します。

緑の将来像



出典：「板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン2020 (H23.3)」

イ. 都市交通分野

鉄道立体化や補助 26 号線の整備は、自動車に比べて二酸化炭素排出量が少ない鉄道やバスなどの公共交通機関の利用の促進や開かずの踏切による交通渋滞の解消など、低炭素まちづくりを推進する上で重要な取り組みとなります。また、駅周辺地区における駐輪場の整備を推進することで、利用段階での二酸化炭素の排出がない自転車利用の促進も期待できます。

そのため、本計画では、二酸化炭素排出量の低減に向けた取り組みとして、自転車・バスが利用しやすい都市環境づくりを推進します。

なお、自転車・バスの利用環境が向上することで、大山駅利用者の増加に伴う鉄道利用者の増加も見込まれます。

	取り組み
自転車利用の促進	鉄道立体化により創出される用地や大規模施設整備において駐輪場の整備の推進・誘導を進めます。
バス利用の促進	地区周辺の既存バス路線の駅周辺への誘導や増発についてバス事業者と協議を行いつつ、バスの利便性向上を促進します。

ウ. 建築分野

環境に配慮した建築物については、これまでもソーラーパネルの設置などを通じた取り組みが行われてきましたが、近年は一定基準以上の環境に配慮した建築物に対しては税制上の減免措置や有利な融資制度などの活用が行えるようになりました。

そのため、市街地再開発事業などの大規模な開発において、環境に配慮した建築物の整備が進むよう、誘導を行います。

エ. 緑・水分野

本地区は、板橋区内でも特に緑地が少ない地域であることから、官民協働で敷地内緑地を増やしていく取り組みが求められています。

そのため、「いたばしグリーンプラン 2020 (H23.3)」の3つの基本方針の「板橋らしい風土と自然環境を支える緑を守り、再生します。」「快適な暮らしを守る身近な緑を創出し、良好に維持します。」「みんなで守り育む緑のまちづくりを推進します。」への取り組みを進めます。

また、地区内の緑化の推進にあわせて、公共施設整備や道路整備において透水性舗装や保水性舗装などを行い、ヒートアイランドの防止にも取り組みます。

(4) ユニバーサルデザイン

板橋区都市計画マスタープランでは、より多くの方の利用を想定したユニバーサルデザインを目指したまちづくりに取り組むとしています。本地区においても、このユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進めていきます。

ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの7つの原則（板橋区都市計画マスタープランより）	
原則	内容
1.使用に関して公平に配慮する	誰にも公平に利用できること
2.使用における柔軟性の確保	利用者に対し自由度の高いこと
3.簡単で明解な使用法	利用方法が簡単ですぐわかること
4.知覚による情報伝達	必要な情報が知覚ですぐわかること
5.事故への対応	事故があっても重大な結果に至らないこと
6.身体的負担の軽減	利用者にとって身体的に負荷がないこと
7.近づきやすく使いやすい空間	利用者がアクセスしやすく、必要な空間が確保されていること

※ユニバーサルデザインとは、年齢や障がいの有無などにかかわらず、最初から出来るだけ多くの方が利用可能であるようなデザインを利用者本位、人間本位の考え方に立ってデザインすること。

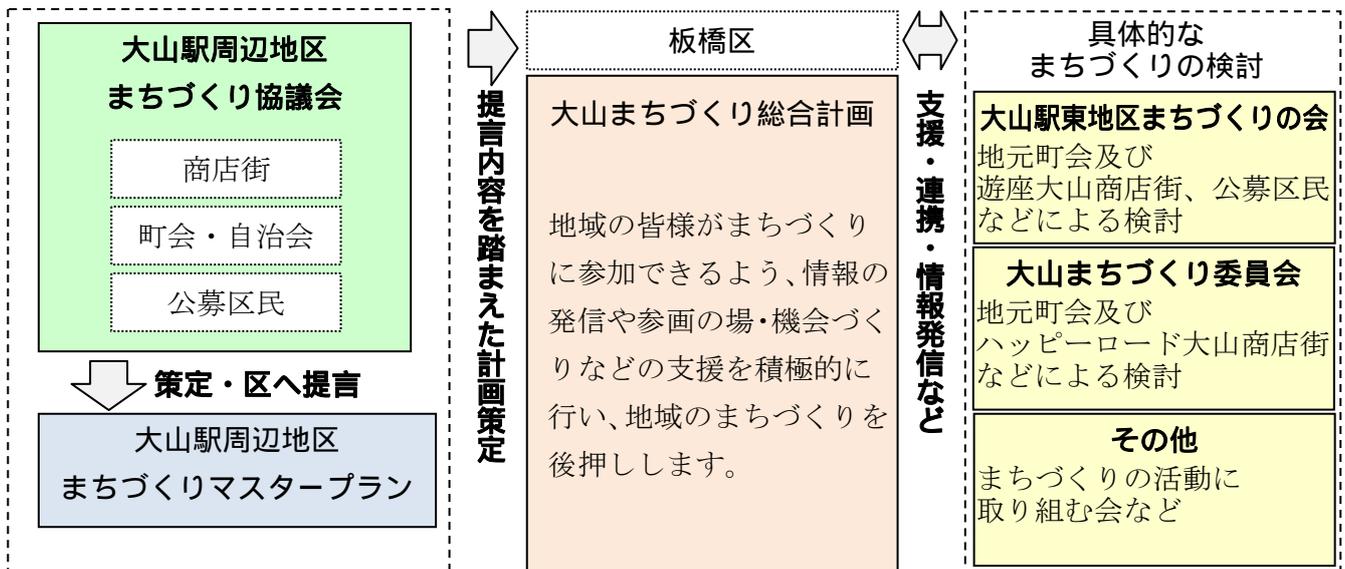
(5) 協働によるまちづくりの推進

地域の参画と行政との協働体制づくり

本地区では、「大山駅周辺地区まちづくり協議会」から「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」の提言や、遊座大山商店街を含む地区におけるまちづくりの検討を進めている「大山駅東地区まちづくりの会」、ハッピーロード大山商店街周辺におけるまちづくりの検討を進めている「大山まちづくり委員会」などによる活動が進められています。

区はまちづくりの実現に向けて、現在進められているまちづくり活動を含め、地域にお住まいの方や商店、事業所などが主体的にまちづくりに参加できるよう、まちづくりの情報発信・共有や参画の場・機会づくり、まちづくりに係る人的協力といった協働・協力の支援体制を積極的に構築します。

大山駅周辺地区における協働によるまちづくりの基本的な考え方



地域が主体となり推進するまちづくり

本計画は、行政が主体となり、地域の皆様との協働により推進すべきまちづくりの方針を定めたものです。

しかし、本地区の更なる活性化、子どもからおとしよりまで誰もが安心して暮らせるまちづくりなどについては、地域の皆様の主体的な取り組みを、行政が支援するまちづくりの領域もあります。

例えば、「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」においては、以下のような地域の皆様の主体的なまちづくりへの参加・推進が必要となる提言がありました。

【道路整備】

- ・ 私有地部分のセットバックによる歩行者空間の拡充
- ・ 緊急車両の進入が容易となるよう、隅切の改善などを促進
- ・ 商店街における駐輪場の確保、商品のはみ出し規制

【拠点整備】

- ・ 商店街における新規機能の導入（映画館や、専門店など）

【土地利用】

- ・ 商店街活性化や住宅地環境整備に関するまちづくりのルールの検討（地区計画など）

【住環境整備（コミュニティ）】

- ・ 地域コミュニティ醸成のため、町内会組織への参加
- ・ 防犯対策に対する体制づくり

【災害に強いまち整備】

- ・ 住民防災組織への若い人や子どもの参画を促し、地域防災に係る次世代の担い手を育成
- ・ 防災組織相互の連携強化
- ・ 重機類の所有者との協力体制の整備
- ・ 家庭内の防災への取り組み意識の向上
- ・ 災害に強いまちづくりへの取り組み（地区計画など）

(6) 今後のまちづくりの進め方

本地区におけるまちづくりの取り組みで、相互に関連性が高く、単独でのまちづくりでは解決の難しいものや、まちづくりを進めるにあたり地域の皆様との協働が特に必要となるものについて、今後 20 年間（平成 45 年頃まで）のスケジュールを整理しました。

なお、このスケジュールに含まれていない取り組みについても、地域の皆様のまちづくりの機運にあわせ、皆様と区による協働のまちづくりを進めていきます。

主なまちづくり内容	スケジュール（平成 26～45 年度）		
	短期 （～H27 頃）	中期 （H28～32 頃）	長期 （H32～45 頃）
交通結節点の形成			
駅前広場の整備	【調査・検討・協議】	【決定】	【事業着手】
駐輪場などの整備	【調査・検討・協議】	【決定】	【事業着手】
交通ネットワークの形成			
鉄道立体化の推進	周辺まちづくりの促進・関係機関との協議を進め実現を目指す		
沿道まちづくりと一体となった補助 26 号線の整備	【調査・検討・沿道まちづくりと一体となった整備】 【にぎわい創出活動の継続】		
バスネットワークの整備	【調査・バス路線誘致活動】		【運行】
地域拠点としての機能の強化			
商店街の活性化に関する取り組み	【電線類の地中化・街並み景観等の調整・検討】		【事業着手】
土地利用・建物利用 活性化に寄与するエリア整備 まちなぎわいと商店街の	ピッコロ・スクエア周辺	【調査・検討・協議】 【事業実施】	
	セントラル・クロスポイント周辺	【調査・検討・協議】 【事業実施】	
	大山駅前周辺	【調査・検討・協議】 【事業実施】	
	都税事務所周辺	【調整・検討・協議】	【施設等の更新に合わせた整備誘導】
適切な土地利用の誘導			
地域の実情に応じた、まちづくりルールの導入	【地区計画等の調整・検討・導入・運用】		
駅舎・鉄道敷地の整備	【鉄道立体化の取り組み状況に応じた対応】		

※東京都が作成した「踏切対策基本方針」において、大山駅付近の踏切は、平成 37 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切として指定されています。

主なまちづくり内容	スケジュール（平成 26～45 年度）		
	短期 （～H27 頃）	中期 （H28～32 頃）	長期 （H32～45 頃）
横断的な整備方針	防災まちづくりの推進		
	耐震化・不燃化などの防災まちづくり	【「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の実施】 【その他の防災まちづくりの推進】	
	延焼遮断帯の整備 （補助 26 号線の整備）	【調査・検討・沿道まちづくりと一体となった整備】	
	環境に配慮したまちづくりの推進		
	市街地再開発事業等における環境に配慮した建築物の整備	【環境に配慮した建築物の整備誘導】	
	敷地内緑化の推進	【敷地内緑化の整備誘導】	

（20 年間のスケジュールの設定理由：本計画の上位計画となる「板橋区都市計画マスタープラン」では、概ね 20 年後の将来像を見据えた計画の策定を行っており、本計画も 20 年後を見据えた計画とします。）