

第2章



現況と課題

- 1 高島平地域の歴史
- 2 概況
- 3 利用状況と空間特性
- 4 魅力及び課題

第2章 現況と課題

第2章では、高島平地域の歴史を振り返り、プロムナードがかつてどのような場所であったか確認するとともに、現在の状況を利用状況や空間特性等の調査・分析も踏まえ整理するとともに、それらから導き出された魅力や課題についても整理しています。

1 高島平地域の歴史	高島平地域一帯は、江戸時代には、徳丸原（とくまるがはら）と呼ばれる湿地帯でした。昭和44年に高島平団地の整備が始まっていますが、団地整備に先行して、インフラ整備も行われています。 高島平地域の整備が区画整理事業によって行われた経緯もあり、プロムナードの位置や形状に影響を与えた地形的要素は少ない状況ですが、かつてどのような場所であったかについては、過去の地名の由来等からある程度推測することができます。
2 概況	東西軸の高島平緑地の豊かな緑や、南北軸のケヤキ並木等の地域資源が、魅力的な空間をつくり出しています。また、南北軸には公共・公益施設や公園等、目的意識をもって訪れる施設が多く立地しています。
3 利用状況と空間特性	プロムナード全体を通じて、移動を目的とした利用（歩行、自転車通行）が大部分を占めています。一方で、空間特性としては、屈折の連続により自然に歩みを進めにくく、経路としての効率性が低い場所、例えば駅利用者にとって遠く感じる場所等、日常的な経路の一部になりにくい場所が多く存在しています。
4 魅力及び課題の整理	プロムナードの豊かな緑等の地域資源の魅力を活かすためには、緑地への入りにくさや外からの見通しにくさの改善、散策や滞留を楽しむための空間づくり等が課題であると考えられます。 さらに、日常的に利用できる空間としてのプロムナードの魅力をより高めていくためには、周辺の居住者が日常的に通る機会の多い場所の周辺に、拠点的空間を設けることや、活動のポテンシャルや場所の特性に応じて滞留空間を設けること、動線の視認性を高めること等が課題となります。

1 高島平地域の歴史

高島平地域一帯は、かつて海域であったことが貝の化石や貝塚の分布からわかっています。弥生時代ごろに現在のような低地帯になったと考えられます。

高島平北遺跡からは古墳時代の祭祀遺構等が発掘されており、古くから生活が営まれてきた地であることがわかっています。

江戸時代には、徳丸原（とくまるがはら）と呼ばれる湿地帯で、芝畑として利用されていました。しばしば大砲や鉄砲の稽古場として使用されることもあり、高島平という地名は天保 12 年に洋式砲術訓練の指揮を執った西洋砲術家の高島秋帆（しゅうはん）に由来するものであると言われています。

昭和 41 年に高島平地域の土地区画整理事業が施行され、昭和 43 年に都営地下鉄 6 号線（現在の都営三田線）が志村駅（現在の高島平駅）－巣鴨駅間で開業する等、インフラ整備が先行して進められました。その後、昭和 44 年に高島平団地の整備が始まり、昭和 47 年には住民の入居が開始されました。

高島平地域の歴史年表

年月	内容
約 2 万年前	・ 高島平地域一帯は海域であった
弥生時代 (紀元前 3 世紀～3 世紀)	・ 高島平地域一帯が低地帯となる
古墳時代 (3 世紀～7 世紀)	・ 祭祀遺構が発見されており、人が住んでいたと考えられる
江戸時代初期～中期 (1600～1800 年頃)	・ 鷹狩が度々行われる
天保 2 (1841) 年	・ 高島秋帆による洋式砲術訓練が行われる
明治 43 (1910) 年	・ 荒川大洪水が発生
昭和 23 (1948) 年	・ 特別都市計画法に基づく「緑地地区」に指定される
昭和 33 (1958) 年頃	・ 新河岸川沿岸に製造業を中心とした工場が進出し、農業継続が困難になりはじめる
昭和 41 (1966) 年	・ 高島平地域の土地区画整理事業施行
昭和 42 (1967) 年	・ 新大宮バイパス（一部）の供用開始
昭和 43 (1968) 年	・ 都営地下鉄 6 号線（現在の都営三田線）が開業 ・ 都営西台アパートと旧高島第四小学校が建つ人工地盤の建設開始
昭和 44 (1969) 年	・ 高島平団地の建設着手
昭和 45 (1970) 年	・ 高島通りの供用開始
昭和 47 (1972) 年	・ 高島平団地への入居開始
昭和 52 (1977) 年	・ 首都高速 5 号池袋線の高島平出入口開通
昭和 57 (1982) 年	・ 都立赤塚公園が完成
昭和 59 (1984) 年	・ 高島平駅前の噴水広場が完成 ・ 高島平図書館開館

高島平地域の整備が区画整理事業によって行われた経緯もあり、プロムナードを構成する2本の通りの位置や形状に影響を与えたと考えられる地形的要素は少なく、団地整備前に整備された道路等の地理的要素や、団地と一体的に整備された施設との位置関係が重要であったと推測されます。

高島平団地の開発計画では、幅員16m以上の街路に、歩行者の安全確保と景観構成のために街路樹や植樹帯を設けることが計画されており、高島平緑地についてもこれに基づき整備されたものであると考えられます。

プロムナードが位置する場所が、かつてどのような場所であったかについては、過去の地名の由来等からある程度推測することができます。



高島平地域の旧地名等
参考:いたばしの地名(板橋区教育委員会)

- ①深町（ふかまち）：泥深い田んぼであったとされています。
- ②茨蕪（ばらかぶ）：野バラが茂っており、開墾に苦勞したとされています。
- ③サイカチ土：幕府に上納するサイカチ（豆科の植物）が栽培されていたとされています。
- ④菖蒲沼：かつては低湿地で菖蒲が自生していたとされています。
- ⑤土井・上土井・下土井：盛り土を行い、畑として使用されていたとされています。
- ⑥新大宮バイパス：昭和42年に供用開始されました。
- ⑦東京都道・埼玉県道68号練馬川口線：新河岸川に架かる笹目橋以南は笹目通りとも呼ばれています。
- ⑧高島通り：西台駅交差点付近までの区間は、遅くとも昭和31年には整備されていました。
- ⑨徳丸ヶ原公園：高島平団地と並行し、近隣公園として整備されました。
- ⑩都立赤塚公園：高島平団地と並行して整備されました。
- ⑪流通業務団地：高島平団地の計画と並行して整備されました。住宅地の混雑を避けること等に考慮し、バイパス沿いの位置が建設地として選ばれました。
- ⑫前谷津川：暗渠化される以前は、この位置を流れていたと考えられます。享保年間の絵図でも、前谷津川と思われる水路を確認できます。

2 概況

(1) 現況

■東西軸

- ・高島平緑地をはじめとする、豊かな緑の空間となっています。
- ・沿道部の植栽によって緑地と周辺との接続性が悪くなっている、水景施設が機能していない等、魅力を十分に引き出せていない場所も存在しています。



緑地内の園路と横断歩道の接続性が悪く、緑地へ入りにくくなっている。



緑地の一角が、駐輪場として整備されている。



稼働していない噴水施設は、休憩場所や待ち合わせ場所として利用されている。



都営三田線高架下は個人タクシー駐車場として使用されており、緑地との一体的な利用は行われていない。



一角にモウソウチクが密集する竹林が設けられている。



団地北側に駐輪場が整備され、緑地と沿道の敷地との関係が希薄になっている。



小川を含む水辺空間は魅力的な空間となっている。



適度な樹木密度の空間だが、ベンチが通路から若干離れている等、使われにくい状況となっている。

■南北軸

- ・沿道には公共・公益施設や商店が立地し、両端には公園が位置している等、周辺には多様な施設が集積しています。



高島通り以北の道路は高島通り以南に比べると歩道幅員が狭くなっている。



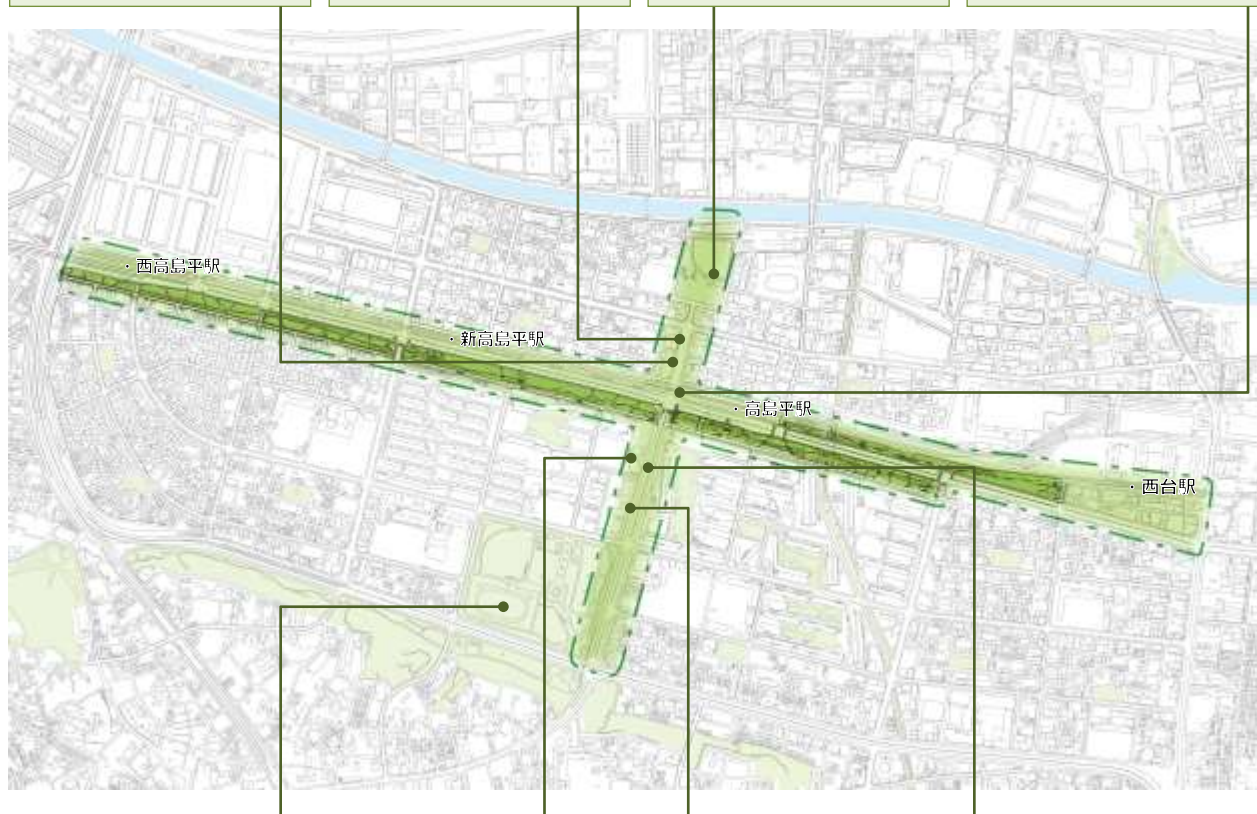
路上駐輪で歩行空間が狭くなっている。



徳丸ヶ原公園のこども動物園は、グランドデザインで再構築することが位置付けられている。



高島平駅高架下の歩道の様子。大きな植栽帯が利用者の視線を遮っている。



都立赤塚公園内には運動施設やバーベキュー広場等、様々な場所が整備されている。



図書館や旧高島第七小学校跡地等に囲まれる広場が普段は駐輪場としてしか利用されていない。



十分な歩道幅員と自転車走行が可能。街路樹も大きく育っている。

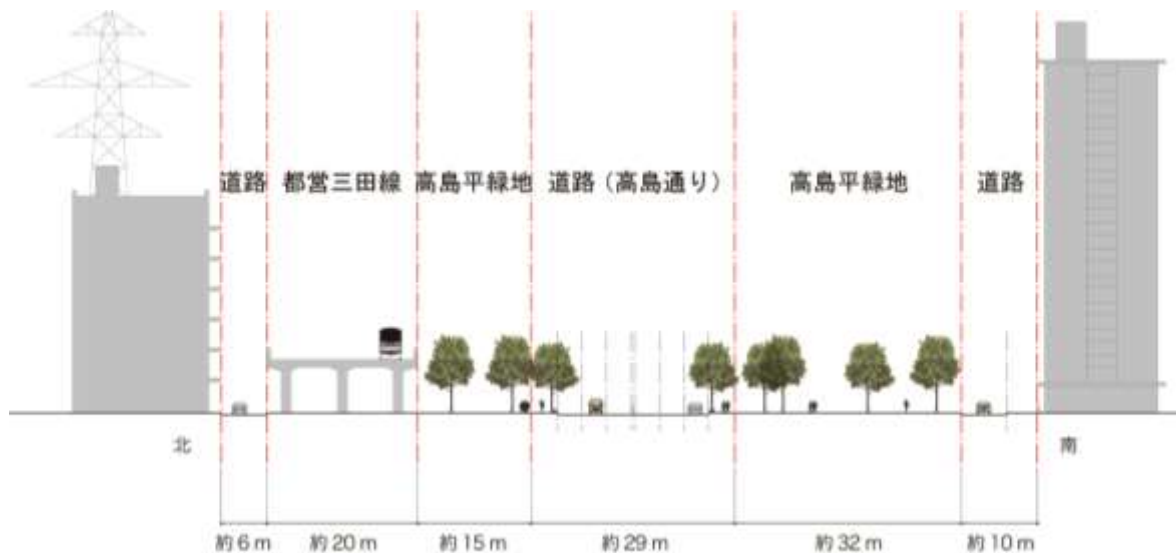


十分な歩道幅員があるものの、一部のバス乗降場でバス停上屋が設置されていない。

(2) 主な断面構成

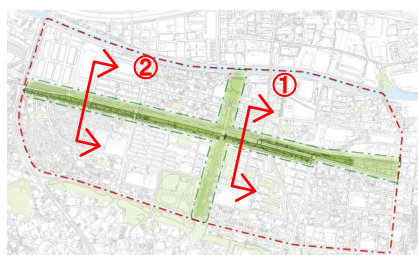
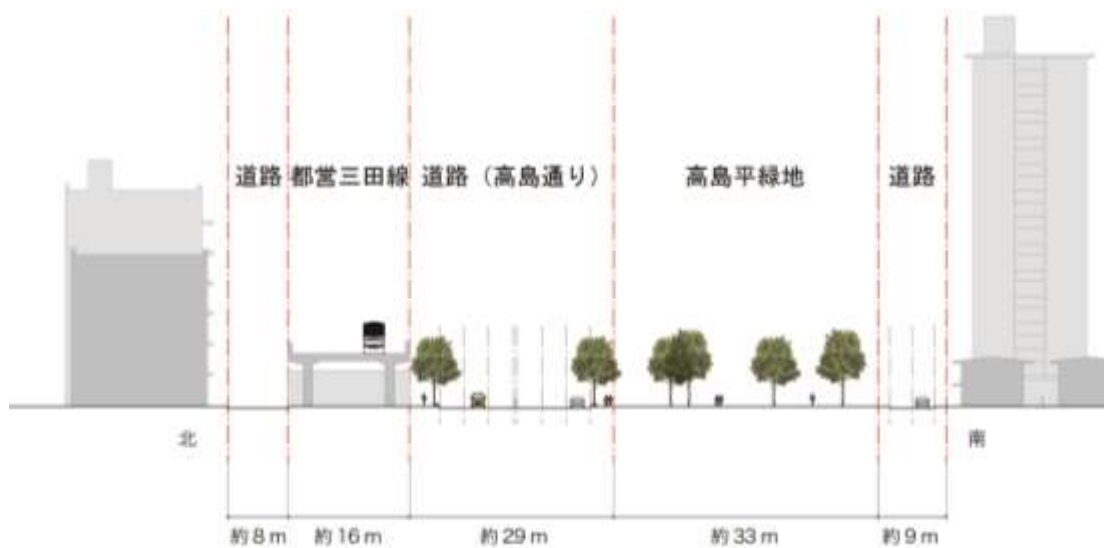
①東西軸：高島平駅～西台駅

- ・高島通りを挟んで、高島平緑地が立地しています。
- ・高島通りの北側は、中層の住宅や都営三田線施設が、南側は高層の団地が立地しています。
- ・都営三田線高架下は、主に駐車場として利用されています。



②東西軸：西高島平駅～高島平駅

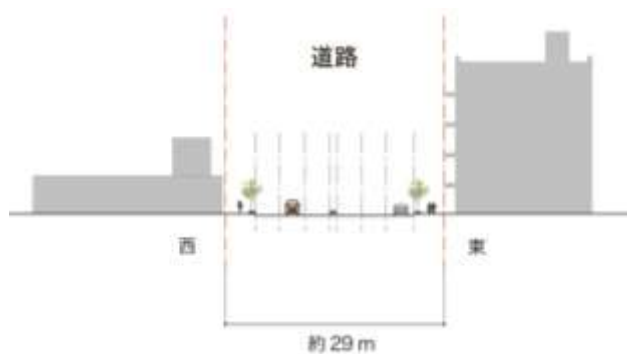
- ・西高島平駅周辺は、北側に流通業務団地が、南側に低層の住宅が立地しています。
- ・高島平駅周辺は、北側に中層の住宅が、南側に高層の団地が立地しています。
- ・都営三田線高架下は、店舗や事務所等として利用されています。



断面位置図

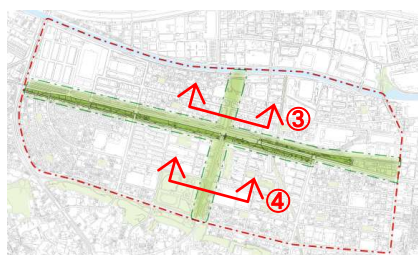
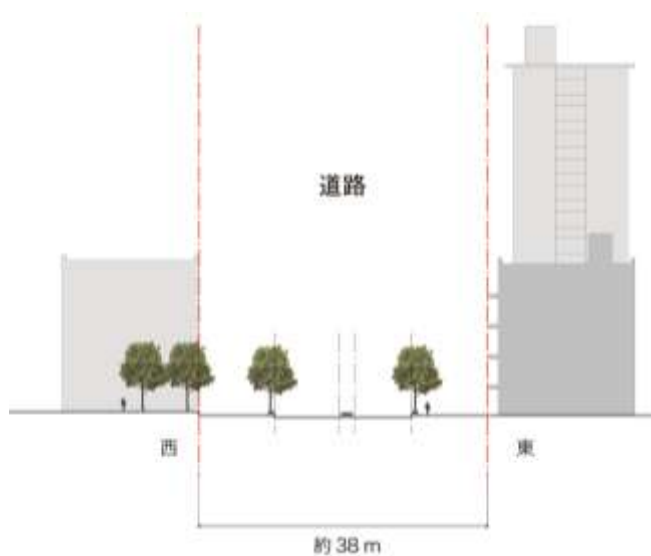
③南北軸：徳丸ヶ原公園～高島平駅

- ・道路を挟んで、店舗や中層の住宅が立地しています。



④南北軸：都立赤塚公園～高島平駅

- ・道路を挟んで、西側には都立赤塚公園や公共施設が、東側には中層の住宅や高層の団地が立地しています。



断面位置図

(3) 樹木の状況

- ・樹種数は東側のエリアに多い傾向にあります。また、中高木は三丁目、低木等は二丁目が最も樹種数が多くなっています。
- ・中高木はマテバシイやモチノキが多く、クスノキやケヤキ、イチョウ等も多くなっています。また、三丁目にはモウソウチクも多く、竹林となっている一角もあります。
- ・中高木の植栽密度は三丁目で特に高く、集合住宅団地に面する東側のエリアで高い傾向にあります。
- ・平均高さ及び 20m 以上の中高木は西側のエリアに多い傾向にあります。

エリア別の樹木状況※¹

		エリア全体（模式図等）					八・九丁目		
		(西←)		五丁目	四丁目	三丁目	二丁目	(→東)	
樹種数[種]		122		30	30	56	52	57	
	中高木※ ²	88		17	15	26	12	22	
	低木等※ ²	53		21	17	35	42	40	
中高木本数 [本]		3,999		548	407	1,457	1,098	489	
中高木密度 [本／ha]		543		493	419	783	568	328	
中高木平均高さ [m]		11.12		13.7	14.8	12.6	6.9	9.8	
20m 以上中高木 本数[本]		552		204	157	190	0	1	
中高木数上位 5 種		1. マテバシイ（652 本） 2. モチノキ（481 本） 3. クスノキ（458 本）※次点として、 4. ネズミモチ（371 本）6. モウソウチク（319 本） 5. ケヤキ（329 本）7. イチョウ（310 本）							
低木数上位 5 種		1. ツツジ（5,304 株） 2. レッドロビン（3,474 株） 3. オオムラサキツツジ（2,706 株） 4. サツキ（1,665 株） 5. ヤマブキ（1,640 株）							

※¹：三、四、五丁目は平成 25 年度樹木調査、二、八・九丁目は平成 26 年度樹木調査結果を使用

※²：低木等、中高木の樹種は、樹木調査時点に同種の場合も株立ちの場合は低木、それ以上の「本数」として計測しているものは中高木として算出

3 利用状況と空間特性

(1) 利用状況調査

■目的

地域内の駅を中心とした拠点や地域をつなぎ、にぎわいと潤いを与える軸として、また活動的で魅力的な空間としての再整備に向けて、エリアごとの整備方針を検討するために、各エリアの利用状況の特性を把握することを目的とし、利用状況調査を実施しました。

■調査日時

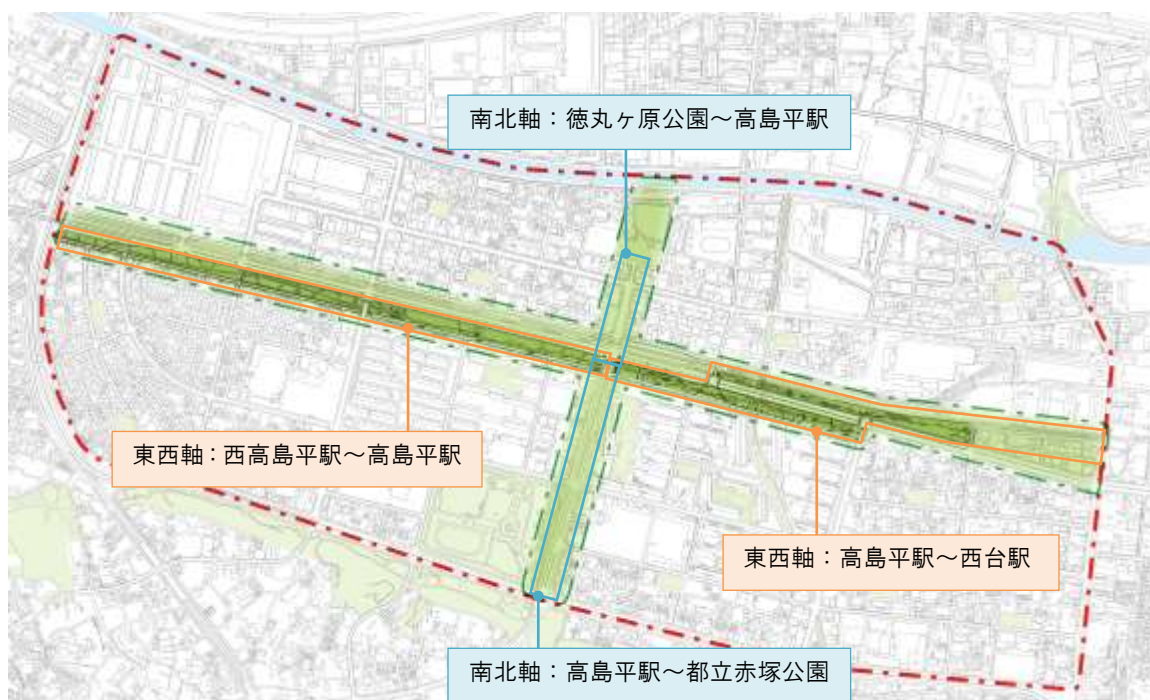
- ・調査日：平成 28 年 8 月 28 日（日）
- ・天候：曇り時々雨
- ・調査時間：①9：00～10：30、②11：00～12：30、③14：00～15：30、④16：30～18：00 の 4 時間帯

※①～③の時間帯、高島平駅前の広場でフリーマーケットが開催されていました。また、②の時間帯、西ルートの高島平四丁目の区間は、伐採工事のため緑地内への一般立ち入りが禁止されていました。

■調査方法

調査区域図に示された各ゾーンにおいて、記録員が基本的に一方向に歩きながら、すれ違う歩行者・自転車利用者の分布・利用状況を目視により記録しました。記録内容は下記のとおりです。

- ・状態：滞留、歩行、自転車通行
- ・属性：子ども・家族連れ、若者（中学生～大学生）、大人、高齢者
- ・滞留者の活動内容：休憩、飲食、読書、携帯、会話、その他



調査区域図

■調査結果

南北軸と、高島平駅前の広場、西台駅周辺は比較的用户が多く、東西軸の西側は、利用者が少ない傾向にあります。

プロムナード全体を通じて、移動を目的とした利用（歩行、自転車通行）が大部分を占めています。

滞留者が多く観察された主な場所は、高島平駅前の広場、民間屋内プール施設周辺、バス停留所等です。緑地内は、滞留利用は少ない傾向にあります。

東西軸：西高島平駅～高島平駅 利用者数(全時間帯合計)

	子ども・家族連れ	若者	大人	高齢者	合計	割合
滞留	0	1	7	6	14	3.8%
歩行者	22	18	57	75	172	46.4%
自転車	11	14	95	65	185	49.8%
合計	33	33	159	146	371	100.0%
割合	8.9%	8.9%	42.8%	39.4%	100.0%	

東西軸：高島平駅～西台駅 利用者数(全時間帯合計)

	子ども・家族連れ	若者	大人	高齢者	合計	割合
滞留	13	11	91	82	197	18.0%
歩行者	39	41	217	185	482	44.0%
自転車	31	42	230	113	416	38.0%
合計	83	94	538	380	1095	100.0%
割合	7.6%	8.6%	49.1%	34.7%	100.0%	

南北軸：徳丸ヶ原公園～高島平駅 利用者数(全時間帯合計)

	子ども・家族連れ	若者	大人	高齢者	合計	割合
滞留	0	0	13	14	27	11.0%
歩行者	28	9	75	40	152	61.8%
自転車	6	4	46	11	67	27.2%
合計	34	13	134	65	246	100.0%
割合	13.8%	5.3%	54.5%	26.4%	100.0%	

南北軸：高島平駅～都立赤塚公園 利用者数(全時間帯合計)

	子ども・家族連れ	若者	大人	高齢者	合計	割合
滞留	24	0	16	18	58	8.5%
歩行者	103	38	120	112	373	54.9%
自転車	37	51	110	50	248	36.6%
合計	164	89	246	180	679	100.0%
割合	24.2%	13.1%	36.2%	26.5%	100.0%	

全エリア合計(全時間帯合計)

	子ども・家族連れ	若者	大人	高齢者	合計	割合
滞留	37	12	127	120	296	12.4%
歩行者	192	106	469	412	1179	49.3%
自転車	85	111	481	239	916	38.3%
合計	314	229	1077	771	2391	100.0%
割合	13.1%	9.6%	45.0%	32.3%	100.0%	

(2) 空間特性分析

■目的

現状のプロムナードにおいて、人々の活動が多く見られるのは特定の箇所に限られていることが、利用状況調査から明らかになりましたが、その要因を理解することは、今後の整備に役立つと考えられます。

個々の場所が利用されるか否かは、経路としての利便性や滞留空間としての魅力等の要因に左右され、それらの要因はその場所と周囲との関係（動線のつながり方など）によって決まります。

そこで、個々の場所の特性を「つながり」という観点から指標化し、空間的な課題や、活動のポテンシャルを明らかにすることを目的に、空間特性分析を実施しました。

■分析方法

歩行者動線のネットワークを「つながり」の観点から数学的に指標化する手法を用い、場所ごとに異なる特性を明らかにするため、利用者の「認知※」及び「動線」に影響を与える「経路の直進性」、「鉄道駅からの近接性」、「近隣歩行空間の媒介中心性」の空間特性の指標化を行い、各指標の解析、可視化、考察を行いました。

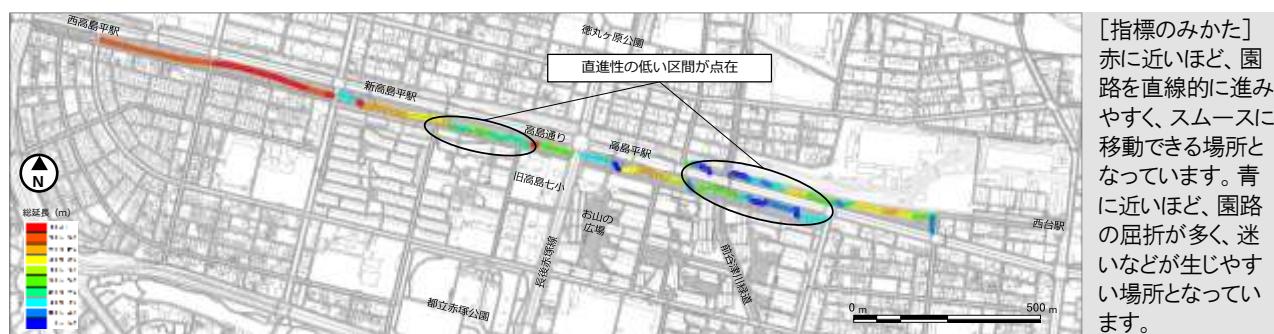
※心理学等における「認知」を意味し、感覚や知覚とならぶ深層の心理（心の動き）や、心理の過程のこと

■分析結果

各指標からわかる課題の要点は以下のとおりです。

①緑地内園路の直進性（累計屈折角度 45° 以下で到達できる線分の総延長）

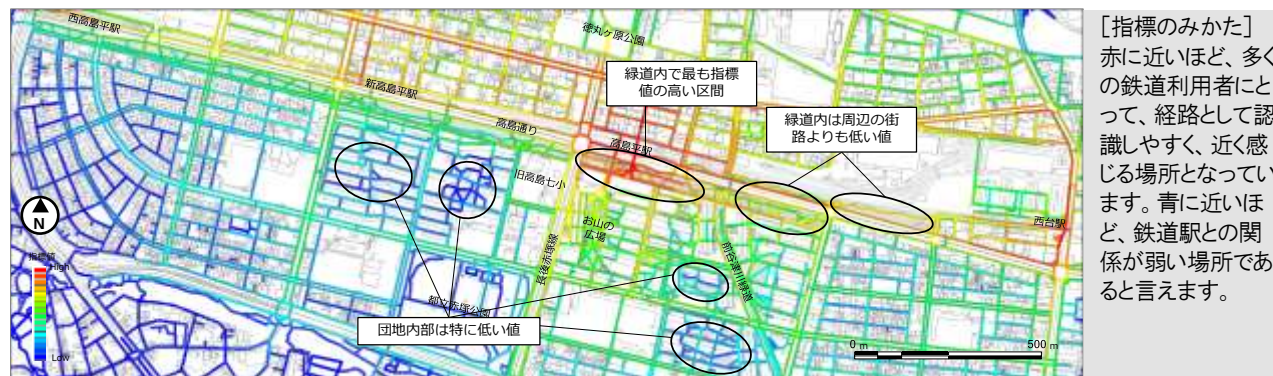
プロムナードとしての基本的な機能としては、「楽しみながら散歩できる、連続した道」であるということが挙げられます。切れ切れになっていては、楽しく歩き続けられません。現況では屈折の連続により、自然に歩みを進めにくく、経路としての効率性が低い場所が見られます。無意識に歩いているうちに大きな屈折によってプロムナードから出てしまいそうな場所もあります。



指標① 経路の直進性

②鉄道駅からの近接性（道のり距離+累計屈折角度）

プロムナードは、都営三田線に並行しているため4つの駅から近く、駅利用者が使いやすいという潜在的な特性をもっています。ただ実際には、高島平駅直近を除く多くの場所が、動線の屈折等により、駅から遠く感じる場所となっています。



指標② 鉄道駅からの近接性

③近隣歩行空間の媒介中心性

駅と自宅との行き帰り等日常的に通る経路としては、近く便利な道が選ばれるのが一般的です。プロムナードの一部は、散歩に使われるだけでなく日常的な経路の一部になったり横切ったりする可能性もあります。ただ、現状ではそのポテンシャルを持った場所は、一部に限られている状況と言えます。



指標③ 近隣歩行空間の媒介中心性

4 魅力及び課題の整理

これまでのプロムナードの概況や利用状況等を踏まえ、東西軸、南北軸ごとに魅力と課題を整理するとともに、空間特性分析に基づく課題を示します。

■東西軸

○主な魅力

- ・東西方向に約3kmにわたる車からの干渉の少ない歩行者空間が形成されています。
- ・非常に多くの樹木、草花が植栽されており、生活にやすらぎと潤いを提供しています。
- ・多様な動植物が生育しており、生態系の多様性にも貢献しています。
- ・高島平の駅前では、広場空間を活用して定期的にフリーマーケット等のイベントが開催されています。
- ・二丁目の水路は修景^{*}用の流れとして整備されており、にぎわいとふるさどが感じられる風景を創出しています。



※ひとつのまとまった風景を創出するため、景観的配慮をすること

○主な課題

- ・休憩や自然観察、子どもの遊び、読書、飲食等の利用者ニーズへの更なる対応が望まれます。
- ・交差点部において、横断歩道に真っ直ぐアプローチできない状況となっています。
- ・樹木密度が高く、薄暗い印象を与えている場所がある一方、倒木の危険性がある樹木の管理・更新によって、樹木密度が低くなっている場所も存在します。
- ・区道や都道との境界では、一部低木が生い茂っているところがあり、緑地の外から見通しにくい状況となっている場所も存在します。
- ・緑地の出入口部が閉鎖的なつくりとなっている場所が多く、入りにくい印象を与えています。
- ・沿道の土地利用との関係が希薄なところが多い状況です。
- ・段差やがたつきが生じていたり、車いすが通行できない車止めが設置されていたり、バリアフリー上の課題が生じています。
- ・ベンチやサイン、照明、舗装等で老朽化しているものが見受けられるとともに、そのデザインにバラつきが見られます。
- ・高木以外の植栽がやや一様で、緑地を単調に感じさせないという意味では、植栽の多様性が不足している状況となっています。
- ・駐輪施設、フェンス、三角コーン等によって、西高島平の駅前は雑然とした印象となっています。
- ・高島平駅前や新高島平駅前、西台駅付近の鉄道高架沿いには、稼働していない水景施設が存在しています。
- ・前谷津川緑道との動線的なつながりが弱い状況です。



■南北軸

○主な魅力

- ・徳丸ヶ原公園と赤塚公園を結ぶ軸線が都市の骨格として形成されています。
- ・徳丸ヶ原公園前交差点には、区民が植栽した花壇があります。
- ・南側の都道（長後赤塚線）のケヤキ並木は、板橋十景にも指定される等、四季折々の季節の変化が感じられる美しい街路景観を形成しています。
- ・南側の都道では、歩道の幅員が十分に確保（約 10 メートル）されています。



○主な課題

- ・南側の都道と比べて、北側の区道（区道第 2550 号線）の歩道幅員が十分ではありません。（約 3.5～4 メートル）また、沿道の商業施設の自転車が歩道にあふれており、歩行空間を圧迫しています。
- ・連続する南側の都道と比較すると北側の区道は街路樹が小規模で、シンボル性が不足しています。
- ・徳丸ヶ原公園の出入口付近は奥行きが感じにくい空間となっています。
- ・自転車走行空間の整備が南北軸全体にはいきわたっておらず、南側の都道においては、自転車走行空間と歩行者通行空間の区分があいまいな状況となっています。
- ・南側の都道では、既存の街路樹を活かした更なるイメージづくりが望まれます。
- ・道路と沿道の公共・公益施設との一体性が感じにくいところが多い状況です。



■全般

○グランドデザインに描かれている都市づくり（4つの基本方針）上の課題

- ・**にぎわい**：高島平地域の活性化及び生活の中心として、地域内外からの交流促進やにぎわいを創出しながら、地域住民にとっても利便性の高いまちへと発展させていくことが求められています。
- ・**ウェルフェア**：多様なライフスタイルへの対応や安心して暮らせる生活基盤の導入等を仕掛けながら、子どもから高齢者までが交流し、誰もが元気に明るく暮らせるまちを形成することが望まれます。
- ・**スマートエネルギー**：環境負荷の低減や循環型エネルギー導入等、新たな時代に対応した、環境に優しく持続可能なまちの基盤づくりが求められています。
- ・**防災**：今ある高島平地域の強みを活かし、更なる安全性を高め、災害時でも継続的に生活の安定や都市機能が維持されたまちに転換することが求められています。

■空間特性分析による課題

①拠点的空间

周辺の居住者が日常的に通る機会が多い場所の付近は、様々な施設をつなぐ空間の拠点性を高めていくことが課題となります。

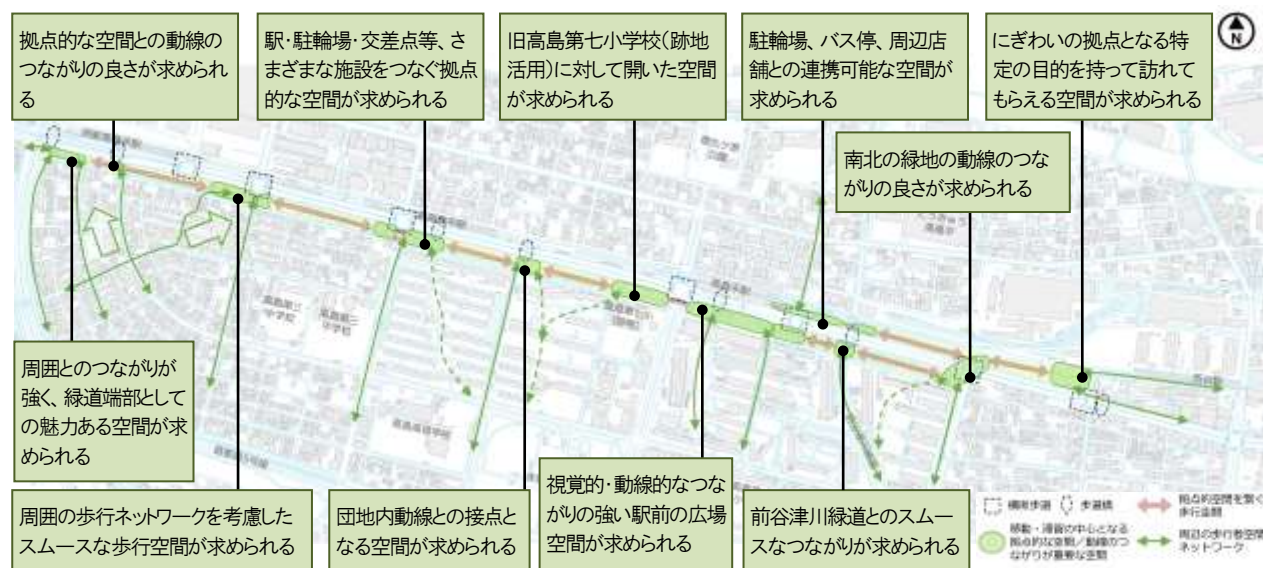
②滞留空間

高島平駅周辺等活動のポテンシャルが高い場所には、多様な活動を受け入れるような滞留空間を設けることが課題となります。

緑地の端部等では、活動イメージを明確にし、特定の目的をもって訪れてもらえる機能をもたせることが課題となります。

③動線のつながり

複雑に曲がる線形や複数の経路等は、死角をつくりやすくなります。特に本来はポテンシャルがあるにも関わらず、それが十分に発揮されていない場所については、できるだけ動線に対する周囲からのつながり（動線の円滑性・視認性等）をよくし、不用意に奥まった空間をつくらないようにすることが課題となります。



動線・空間構成分析上の重要な場所と課題