

上板南口まちづくりビジョン（案）

－ 境界をこえて「混ざり合い、つながるまち」へ －

令和7年1月



板橋区

上板南口まちづくりビジョン（案） 目次

第1章 地区の状況とまちづくりの方向性	P.1
第2章 計画コンセプトとめざす都市像～新たな公園都市～	P.3
第3章 ゾーンごとのまちづくりの考え方（案）	P.7
第4章 緑とモビリティのネットワーク形成をめざして	P.9
第5章 実現に向けて	P.11
第6章 次世代に愛着をつなぐ	P.12

上板南口まちづくりビジョンとは

まちの変化が始まった上板南口（上板橋駅南口周辺地区）において、今後の変化の先にめざすべき「地域の将来像」を、指針（ビジョン）として取りまとめるものです。

地域の将来像の検討に向けては、

- ①地域にお住まいの皆さまや駅利用者の皆さまから、活かすべき地域の特徴・資源や解決すべき課題に対するご意見をいただき、反映していくプロセス
- ②「東京で一番住みたくなるまち」をめざす区のブランド戦略として、地域外への波及を見据えた、「新たな公園都市」という都市像の創造に、上板南口を起点にチャレンジするプロセス

の両立を図りながら、本ビジョンの策定を進めています。

「案」においては、①の視点でこれまでいただいていた地域意見を踏まえた内容を案として得示しつつ、②の視点で区として創造していくブランド戦略としての都市像を、具体的に提示しました。

特に、第3章「ゾーンごとのまちづくりの考え方」については、現段階の考え方を案としてお示ししており、今後、さらに①の視点で地域からの意見をいただくプロセスを経ていくことで、ビジョンの「最終案」の策定検討につなげていきます。

変化が激しく、先が見通しづらい時代においても、将来に向けた軸を持ちながら、開かれた参加のプロセスを描くことで、地域への愛着が次世代につながっていくまちをめざしていきます。

第1章

地区の状況とまちづくりの方向性

1 まちの変化が始まった上板南口

上板橋駅南口では、駅前の整備により大きな変化が始まっています。今後、新たな世帯の流入が起こるだけでなく、さらなる民間開発が連鎖していく可能性もあります。

上板橋駅は、令和6年6月に開業110周年を迎えました。長い間、まちへの愛着が受け継がれて、今の上板南口があります。

これからも地域の魅力を次の世代につなぎ、将来にわたって住民の愛着があふれるまちとしていくために、まちの将来像をビジョンとしてまとめ、今後のまちづくりを進めていきます。

これまでのまちづくり

①上板橋町七丁目土地区画整理事業（S35.4 換地処分）

現在の上板橋二丁目では、民有地の提供（減歩）により、道路の拡充や七軒家公園の新規整備が行われました。



図 1-1 | 区画整理前（S16）の地図（板橋区公文書館所蔵）



図 1-2 | 区画整理事業完成記念碑（七軒家公園内）

②住宅市街地総合整備事業（密集型）（H21 年度完了）

道路基盤が脆弱で、老朽木造建物が密集する上板橋一丁目を中心に、防災面の改善を図りました。建物の共同建替え（不燃化）や空地確保（緑地整備）が行われました。

③上板橋駅南口駅前地区市街地再開発事業（事業中）

平成16年都市計画決定。東地区（先行区域）では、令和3年3月に組合設立が、令和5年2月に権利変換計画が認可され、工事に着手しています。西地区（後続区域）では、令和3年度に準備組合が設立されています。

<対象地区：上板橋駅南口周辺地区>

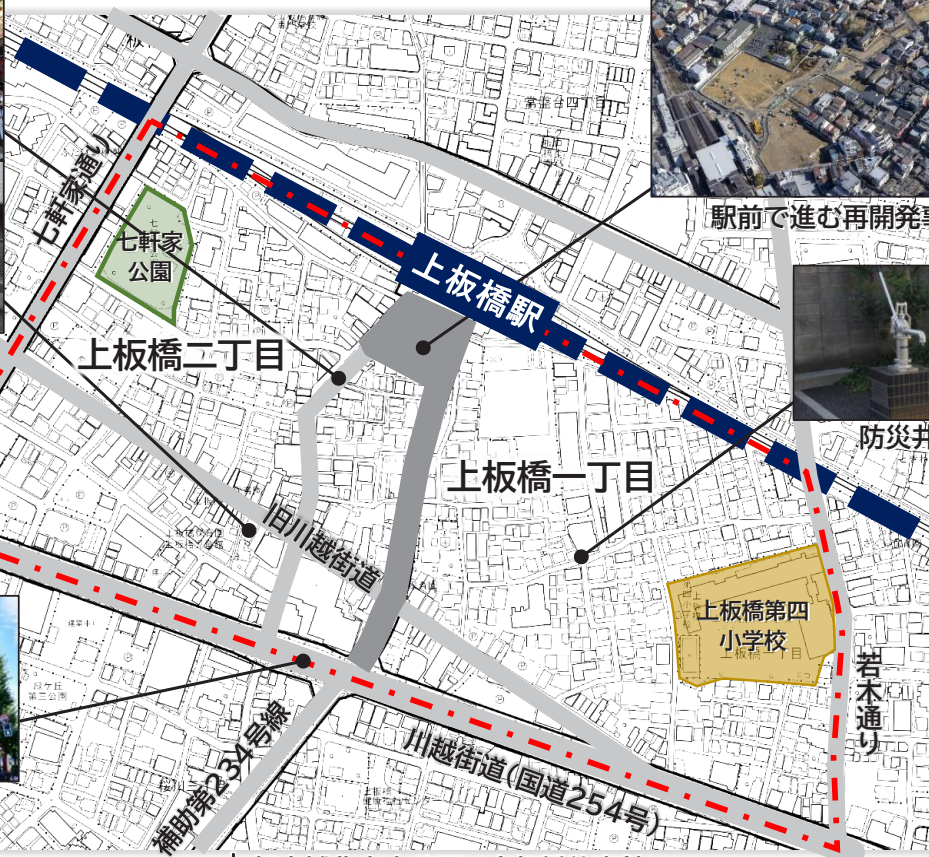
凡例 ビジョンの対象地区



上板南口銀座商店街
大縁日と子育て地蔵尊



まちを見守り続ける
五本げやき



駅前を進む再開発事業



防災井戸

図 1-3 | ビジョンの対象区域

↓ 都立城北中央公園・上板橋体育館

2 上板橋の高いポテンシャル

上板橋は、まちのさらなる発展に向けた大きな可能性を秘めた地域です。

(1) 準急停車駅となった上板橋駅

令和5年3月18日に上板橋駅が準急停車駅となり、駅の乗降客数が大きく増えています。

(2) 若者世代に選ばれやすい環境

上板橋駅の南側は、特に20代後半から30代前半を中心とする若者世代が多く住む地域です。

(3) 緑を身近に感じる公園都市

城北中央公園、七軒家公園、平和公園に加え、今後、駅前が高い緑化率を誇る空間となります。



図 1-4 | 上板橋駅南口駅前広場の将来イメージ（南側からの視点）

3 ライフスタイルを創造するまちづくり

社会が成熟期を迎える中、「人中心」の価値観をまちづくりに反映し、上板橋らしい特徴あるライフスタイルを創造することで、板橋区の「選ばれるまち」を先導します。ライフスタイルが共感を生み、上板橋だから住み続けたい、移り住みたいと思うきっかけや動機になることで、持続可能な未来への礎を強固にし、次世代につなげます。

(1) 潜在的な魅力を引き出す

歴史や文化を活かし、地域固有の資源をつなぐことで、ポテンシャルを発揮させ、上板橋らしい魅力を創造します。

(2) 上板橋らしいライフスタイルを作る

緑の空間で憩い、食を楽しみ、文化や学びに触れ、健康的な生活ができる、全世代に住みよいまちをめざします。

(3) 愛着と誇りを次の世代につなぐ

地域が培ってきた愛着や誇りを、新規住民とともにさらに育むことで、持続可能なコミュニティにつなげます。

地区のデータ

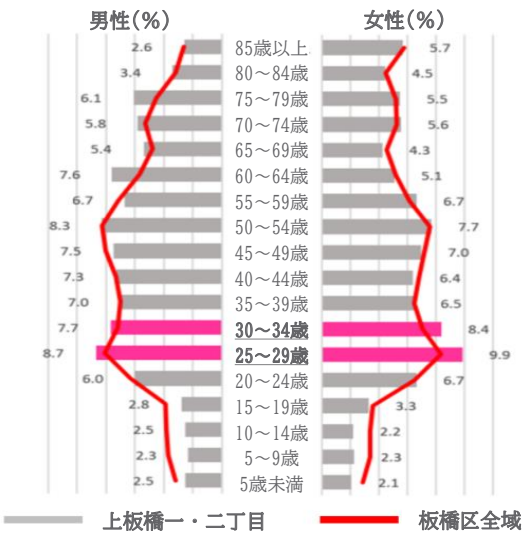
①上板橋駅乗降客数（東武鉄道株式会社公表資料より）

令和5年度乗降客数の前年度比増加率を見ると、上板橋駅は東武東上線全線で第2位、区内では第1位です。

1日平均乗車・降車人員(人)	令和4年度	令和5年度	増加率
東武東上線全線	1,729,532	1,806,788	4.5%
池袋	388,238	408,382	5.2%
下板橋	14,578	15,274	4.8%
大山	44,307	46,657	5.3%
中板橋	25,433	26,869	5.6%
ときわ台	40,737	41,939	3.0%
上板橋	45,028	48,520	7.8%
東武練馬	52,134	54,406	4.4%
下赤塚	14,392	14,664	1.9%
成増	50,573	51,425	1.7%
(参考)みなみ寄居	1,543	1,675	8.6%

②年代別人口割合（令和6年1月住民基本台帳より）

上板橋一・二丁目の合算で全世代に占める年代別割合を見ると、30歳前後の割合が区平均より高くなっています。



上板橋のライフスタイルのイメージ
～「新たな公園都市」の創造～

緑が身近にあり
潤いを感じる

図書館や教育施設
で学びを得られる

スポーツや健康づくり
に取り組める

にぎわう商店街で
買い物や食を楽しめる

多世代が交わり
暮らし続けられる



第2章

計画コンセプトとめざす都市像 ～新たな公園都市～

計画コンセプト |

境界を越えて「混ざり合い、つながるまち」へ

1 空間の運用と利用に関する分断をつなぐ

これまでの都市計画はセットバックによる空地の定義は行うものの一街区もしくは一敷地に対するものでしかなく、周囲との連続や拠出された空地の空間的な質、管理水準、運用は事業者任せられます。結果として、空間は敷地に閉じてしまい、まちに対しては至る所に管理境界（セキュリティライン）が出来上がります。

新たな公園都市構想で意図する豊かな公共空間とは、官民が相互に連携してより良い都市空間を生み出すことです。緑の環境と歩行空間、官民境界、通行と滞留など、近代都市計画において、所有と責任区分・管理区分によって分断されてきたものを再構成し、つなぎ直します。行為、人、モビリティと生き物など様々なものが区分や境界を越えて混ざり合い、緑豊かで開かれた公共空間が再定義されることになります。

2 容積率によるコントロールからボイドの計画へ

これまでの都市計画は、容積で都市を捉え、計画誘導してきました。大きなボリュームの建築に伴い必要な空地を整備してきましたが、管理境界（セキュリティ・ライン）によって細分化され、まとまった空地の機能が有効に発揮されていないケースが多く見られます。

新たな公園都市構想では、図と地の反転した空間＝ボイド（街路・広場・緑地など）の定義を行い、管理境界によって細分化された空間を連担させ、一体の大きなボイド（屋外空間）のネットワークを計画誘導していきます。

人口減少時代という変化の大きな時代に備えて、都市の中に豊かさと将来の可変性を残した空間＝ボイドを計画していきます。空地はネガティブなものではなく、繋ぎ合わせていくことで、延焼対策になるだけでなく、緑地や新しいモビリティのネットワーク構築に寄与します。

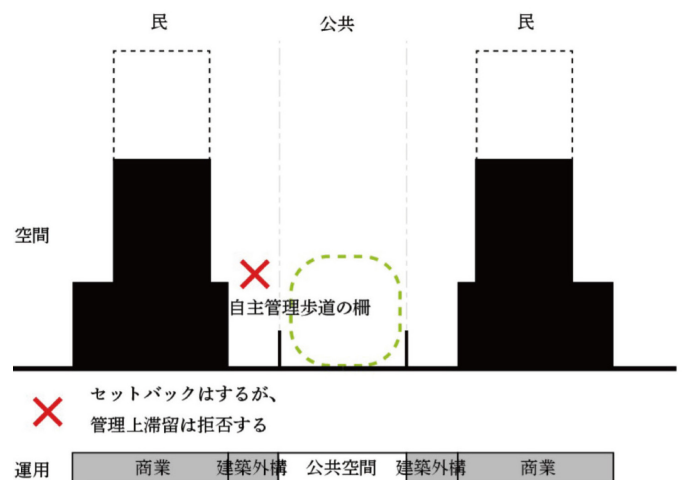


図 2-1 | 敷地境界で閉じて分断された公共空間

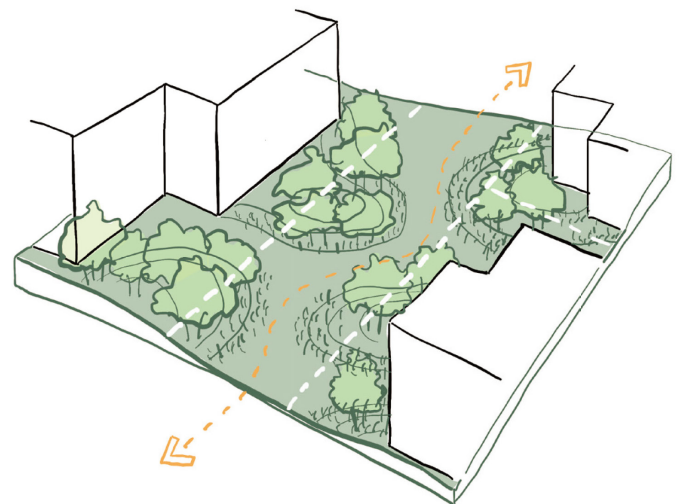


図 2-2 | 境界をこえて混ざり合う緑豊かで開かれた公共空間

ボイドが「地」となる考え方 ⇒ ボイドが「図」となる考え方へ

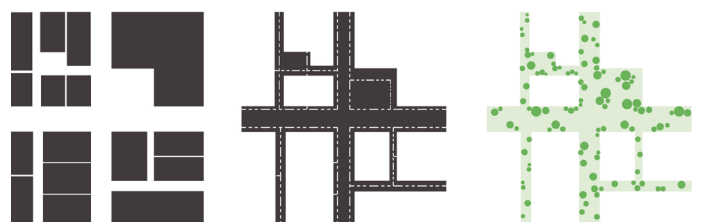


図 2-3 | 図と地の反転

容積率の計画から、ボイド（街路・広場・緑地などの空間）の計画へ
小さい空地が境界を越えて一体になることで大きいボイドになる

3 交流が生まれる速度と移動が楽しい密度 さまざまな人や事に出会えるまち

新たな公園都市構想では、交流が生まれる速度のモビリティと緑のネットワークにより、目的地となるタッチポイント（人や活動に触れあう接点）をつないでいく計画とします。都市計画により創出したボイドに、緑があふれる歩きやすい都市環境と交流が生まれる速度のモビリティネットワークを形成していきます。

緑豊かな環境の中をゆっくりしたモビリティと徒歩で移動することで、様々な人や活動に触れ合うきっかけが生まれやすくなります。

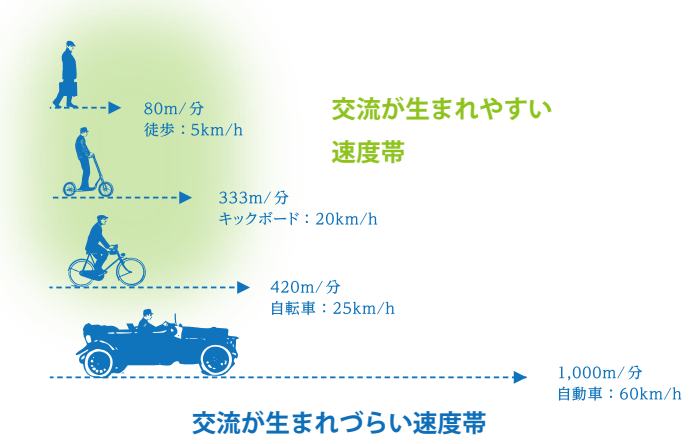


図 2-4 | 各モビリティの速度帯と交流

新たな公園都市構想とは？

機能ごとに都市を計画してきた近代都市に対して、機能を重ね合わせ、都市計画で創出したボイドに、モビリティと緑のネットワークを構築します。そのプロセスの中で人々の街の記憶を継承していくことで地域コミュニティをつなぎなおしていきます。

ステップ1として、都市計画手法によって都市内に新しいボイド（空地）を再定義します。ステップ2として、それらを連続的に計画誘導していくことで、緑とモビリティネットワークを官民境界を超えて連担、創出していきます。ステップ3として、運用面において、境界を超えて官民が重合する連担するスキームを構築していきます。

このプロセスにおいては、まちの記憶を継承しながら、ハード整備とともに「タウンシップ」を醸成していく、開かれた参加プロセスが重要となります。それは区民はもちろんのこと、様々なステークホルダーとともに話し合いながら、計画を進めるプロセスです。

新たな公園都市構想では、公共の整備と民間開発とが連担しながら、緑の環境が官民境界を超えて重合し、ネットワークとなっていきます。そこにパーソナルモビリティを組み込んでいくことで、利便性は損なわず、豊かな環境を整備することをめざします。

「新たな公園都市」構想 | 3つの骨子

計画・制度	緑・移動	運用・利用
都市計画手法でのボイドの定義	官民の緑・モビリティ環境を連続させる	境界を超えて重合する新たな連担スキーム
立体的な空間抛出（セットバック）	用途の制限	維持管理の費用負担
抜けの確保	連続的な空間抛出	日常管理と修繕
ボイドの定義	通行と滞留が混ざり合う	所有と共有
	交流が生まれる速度のモビリティ	
	緑の連続性・地域資源をつなぐ	
	緑の剪定方法を定義する	
Step 1 空間抛出（ボイドの定義）	Step 2 豊かな都市環境、緑の環境を整備する	Step 3 みんなで維持する方法を考える

めざす都市像 |

人々が混ざり合い、つながる緑豊かなまち

1 まちの顔となる緑をつなぐまち

(1) 南北をつなぐ都市軸、まちの顔となる緑豊かな駅前広場

上板橋駅南口駅前広場は、「駅のホームに着くとまちが見える緑豊かな駅前広場」をコンセプトに、まちの顔となる整備を進めています。人と自然が混ざり合い、四季折々の緑を感じ触れ合うことができる場所は、子どもたちが自然や環境の循環を学ぶ、教育の場にもなります。整備完了時には、都内随一の緑化率を誇る南口駅前広場ができ上がります。

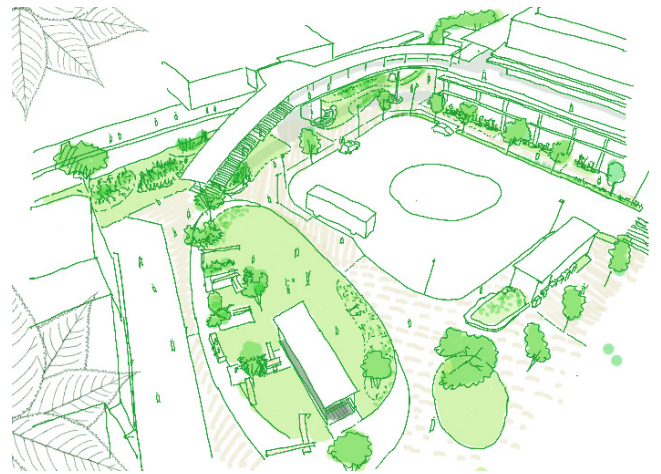


図 2-5 | 上板橋駅南口駅前広場の将来イメージ

(2) 公園都市の骨格軸となるグリーンプロムナード

新設する都市計画道路に沿った南北の軸線（グリーンプロムナード）を設定し、新たな公園都市への入口となるよう計画しています。川越街道からのアクセス強化や交通結節点機能の向上を図りつつ、駅や駅前広場を起点に、城北中央公園へとつながるプロムナードを官民境界を超えて創出します。

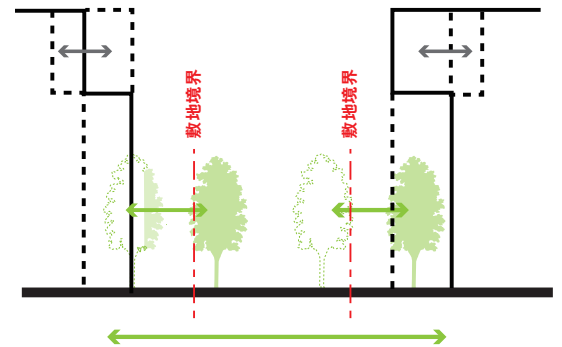


図 2-6 | 官民境界を超えた一体的整備・運用のイメージ

(3) 官民境界を超えた混ざり合う沿道緑化

これまでのまちの緑は、生活道路沿いの壁面位置の制限や、安全で潤いある掘づくりなどによって誘導されてきました。しかし、幅が狭く道路に平行した線状の緑地帯を生み出すことが大半です。新たな公園都市では、線状の緑だけではなく、アンジュレーション（凹凸）つまり出入りのある線として緑を計画誘導します。

そのことにより街並みは一様ではなく変化が生まれ、滞留しやすい魅力あるまちとなります。

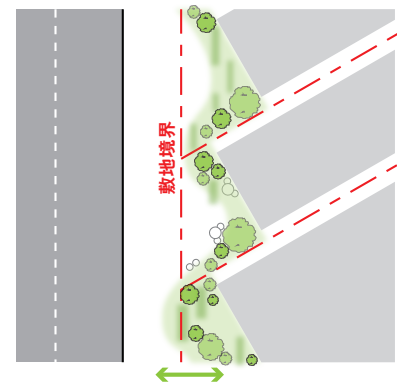


図 2-7 | アンジュレーション（凹凸）のある沿道緑化のイメージ

(4) 上板南口のシンボルとなる街並みづくり

グリーンプロムナードと南口商店街が交差する川越街道において、歴史的な名残（五本けやき）を活かし、上板南口のゲートとなる街並み景観を形成します。五本けやきを囲むように、交差点隅切り部に街かど緑化を行いつつ、街路緑化を行います。

(5) 地域資源となる樹木の保全

屋敷林や庭木、五本けやき、城北中央公園、七軒家公園などまちの中には時間をかけて引き継がれてきた緑が存在し、地区内の屋敷林など積極的に緑を保全します。

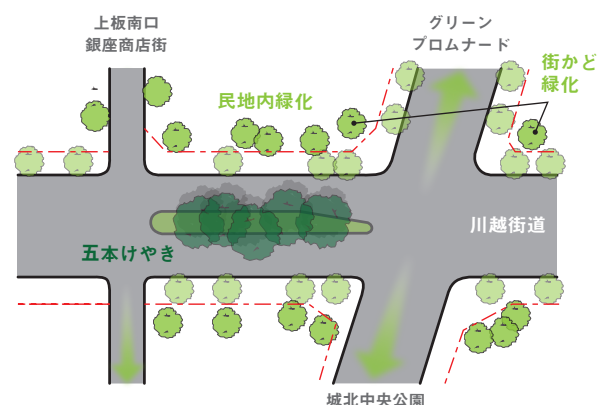


図 2-8 | 五本けやき周辺の緑化イメージ

2 様々な人が混ざり、ライフスタイルをつなぐまち

(1) 商店街の風景を活かすまちづくり

上板南口銀座商店街、旧川越街道沿いのヒューマンスケールで親しみやすいまちの雰囲気を残しつつ、新しい都市再開発との共存を図るアンジュレーション（凹凸）のあるセットバックスキームを設定していきます。にぎわいと魅力あるヒューマンスケールの共存に向けて、都市計画ルールや道路と連担した空間形成の検討を行います。

(2) 再開発によりまちを活性化させる

共同化は防災性向上とともに、まちにこれまでなかった活動や経済を生み出します。まちの適切なスケールを維持しながら、規制誘導を行っていくことで、開発と既存のまちのスケールの調和に努めます。

セットバックやボイド創出、域外貢献など、事業者による公共貢献と行政の進めるまちづくりが相乗効果を生むよう計画誘導していき、まちのにぎわいにつなげます。

3 防災とヒューマンスケールが共存するまち

(1) 共同化による防災性向上

共同化による防災性向上、災害に強い建物づくりを進めつつ、ヒューマンスケールのまちを維持していきます。共同化と既存の街並みを活かす区画をメリハリを持って計画します。

(2) 空地をつなぎ、緑へとつなげる

共同化以外の区域では、従来の道路幅員による防災計画ではなく、まちの中に空地を計画誘導し、つないでいながら、防災性の向上を図る新しい計画手法を検討していきます。

(3) 区域を超えた連担を行う

空地はまちの緑地として整備し、官民が連担して維持・活用していくスキームを検討していきます。みんなで維持管理することで、他にはない緑豊かな環境を創出します。

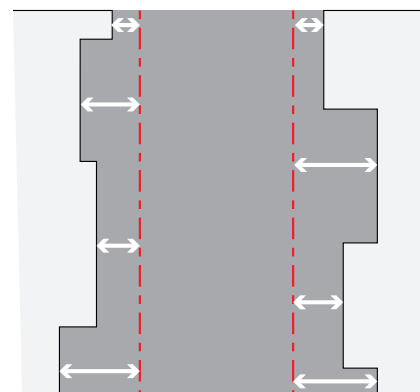
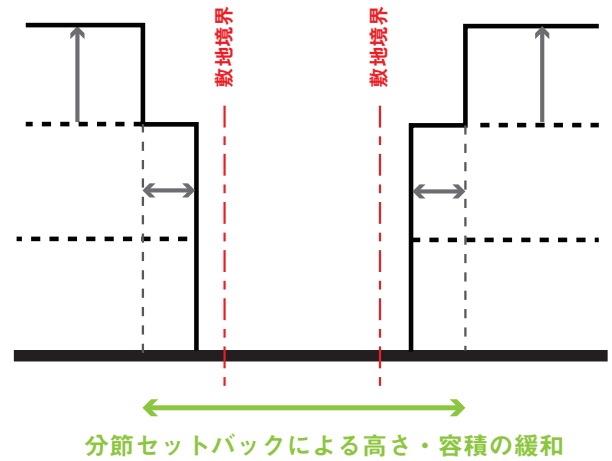
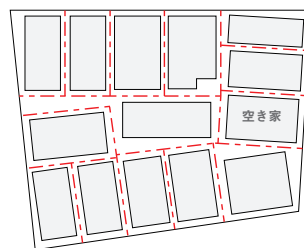
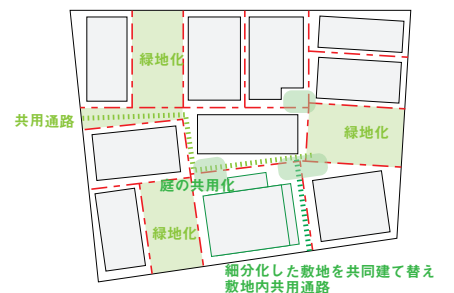


図 2-9 | 分節セットバックによる高さ・容積率の緩和
(上：断面イメージ、下：平面イメージ)

STEP 0



STEP 2



STEP 1

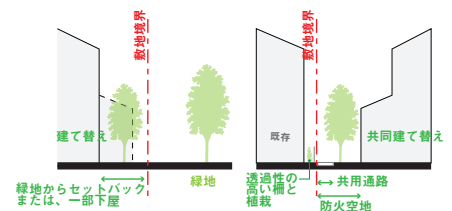
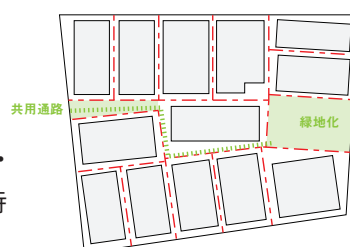


図 2-10 | 防災性向上に向けた空地の誘導イメージ

第3章

ゾーンごとのまちづくりの考え方（案）

1 | 再開発事業・共同化によってまちの顔づくりを進めるゾーン

- ・駅前地区にふさわしい建物用途や高度利用を再開発事業等により誘導します。
- ・新たな公園都市の顔となる緑環境の整備を官民が連携して行いつつ、官民が連担して維持管理を行うスキーム構築を行います。
- ・日常的な憩いに加え、大きなイベント時や災害時にも活用できる空間としていきます。全体で良質な空間になるよう建物デザインを誘導すると共に、サイン・照明等のデザインを整え、官民が一体となって空間を演出します。



2 | 新たな街並みを形成する区画街路沿道ゾーン



- ・新たな公園都市のシンボルとなるグリーンプロムナードは、官民が緑の環境整備を連携し、維持管理スキーム含めて連担しながら緑豊かな街並みを形成します。
- ・新設される区画道路は、自動車や自転車の幹線道路からのアクセスルートになります。沿道で不燃化・共同化を促進し、地域の防災の軸を形成するため、一定の高度利用を図ることも視野に入れた検討を行います。
- ・緑豊かな住環境を活かしながら、駅近接の立地を活かした一定規模の都市機能や施設の確保を図ります。

3 | ヒューマンスケールを維持しながら商店街の賑わいを再生するゾーン

- ・再開発事業や街路事業等と連動して、回遊性のある商店街通りの活性化を図り、駅前から桜川地域へと連続するにぎわいの軸を形成します。
- ・古くからの商業集積を活かし、官民が連携した空間形成により、ヒューマンスケールの親しみある商店街を維持します。
- ・区画道路の新設を活かして、荷さばきや駐車場ルール等、商店街への自転車、自動車の流入を抑制する方策を検討し、商店街での歩行者の安全性を向上させた空間とします。



4 | 防災性の向上を図る密集住宅地ゾーン



- ・低未利用の空地を有効に活用し、空間をつないでいくことで、まちの骨格、スケールを維持しながら防災性の向上を図ります。
- ・空地は緑とモビリティのネットワークとして位置付け、地域と共に運用していく姿をめざします。
- ・建築物に対する防火規制の強化やブロック塀の規制等を行いつつ、老朽家屋の除却等により空地の創出を誘導するスキームを構築し、火災や避難への対応力を高めます。

5 | 良好な住環境を保全向上する住宅地ゾーン

- ・屋敷林などの地域の貴重な緑を積極的に保全していきます。
- ・土地区画整理事業により整備された緑豊かで良好な住環境や景観を保全し、向上させていきます。



6 | 旧川越街道沿道街区ゾーン

- 朝夕を中心に国道の渋滞を回避する抜け道利用の通過交通が多いため、歩行者中心の空間づくりをめざします。
- 街区としては抜けの先に緑が見える、屋敷林が持っているヒューマンスケールを維持した沿道の街並みをめざします。

7 | 五本けやきを活かした緑豊かな川越街道沿道街区ゾーン

- ・今後も幹線道路としての機能は維持しつつ、シンボルである五本けやきを中心に地区のゲートとなる街並み景観を形成していきます。
- ・既存の沿道地区計画により、川越街道の道路交通騒音により生じる障害の防止や延焼遮断帯の形成に向けた規制誘導が図られています。



図 3-1 ゾーンごとの方針

緑とモビリティのネットワーク形成をめざして

[illegible]

9

連続するグリーンプロムナードの形成

- ・上板橋駅を起点とするグリーンプロムナードは、川越街道南側の桜川地域で城北公園通り（補助 234 号線）に連続していきます。
- ・補助 234 号線は、災害時の避難場所である城北中央公園へのアクセス機能を有し、「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）」において優先整備路線に位置付けられています。
- ・補助 234 号線の沿道についても、既存の地区計画の変更を視野に入れ、緑とモビリティのネットワークの形成に向けた適切な土地利用やまちづくりのあり方を検討していきます。

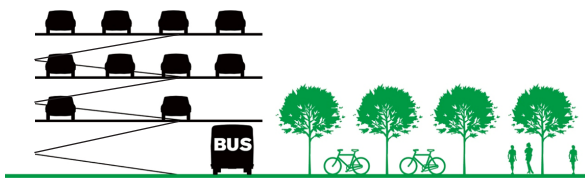


図 4-2 モビリティハブのイメージ

将来の交通を見据えたモビリティハブ環境整備

- ・将来的に域内を歩行者中心の魅力あるまちとするため、車両交通の流入を抑制するために、モビリティハブを計画誘導していきます。
- ・七軒家通り（補助 244 号線）や前野中央通り（補助 86 号線）等の都市計画道路の整備がされると、通過交通と地区内交通の適切な機能分担が可能となります。

将来の鉄道立体化を見据えた緑による南北の連携

- ・南北の都市軸を形成し、まちをつなげます。また、東武東上線の立体化と共に鉄道沿いの空間や石神井川沿いの空間を合わせて、緑とモビリティネットワークとしてつないでいくと、新たな公園都市構想が発展した「グリーンループ」になります。

「グリーンループ」とは？

既存緑地、公園、空地、石神井川、将来鉄道立体化が進む東武東上線。これらは板橋区が活かすべきボイド（空間）でありインフラです。鉄道敷の空間や都市計画でのセットバックと、既存の道路、緑地、河川を繋ぎ合わせて、緑豊かな環境とモビリティのネットワークを創出することで、大きな 8 の字を描くことになります。

この 8 の字の「グリーンループ」が、石神井川や城北中央公園、加賀地区といった地域資源をつなぎ、ループをゆっくりとした速度で移動することによって、様々な活動のタッチポイントが生まれ、地域社会のコミュニティ形成や区民の憩い、健康づくりに寄与します。

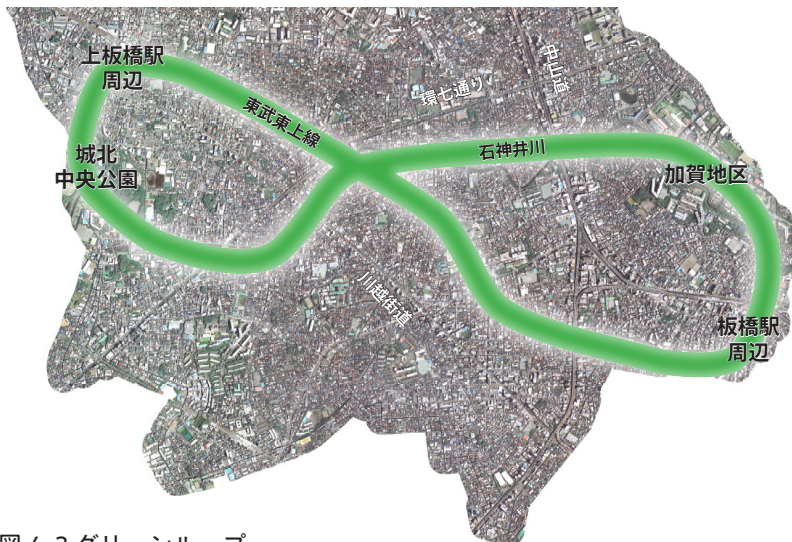


図 4-3 グリーンループ

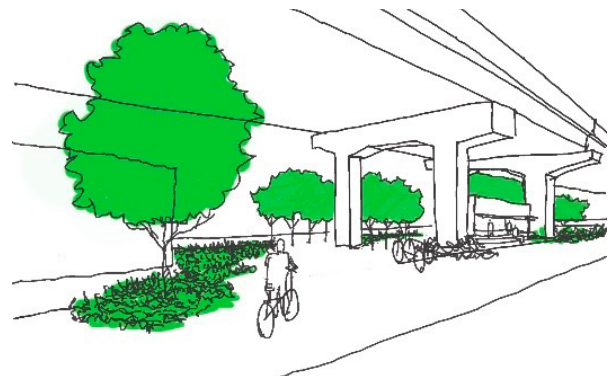


図 4-4 グリーンループにおける
緑とモビリティのネットワーク創出イメージ

第5章

実現に向けて

「人々が混ざり合い、つながる緑豊かなまち」 の実現に向けて

新たな公園都市では、まちの中心は歩行者中心で緑豊かな空間となります。利便性の観点から、地区内はパーソナルモビリティでの移動とし、歩行者中心区域の外周に近接する位置と南口駅前広場に集約した駐車場、モビリティポートを設けます。自動車はまちなかを通過することなく、川越街道をはじめとして外周を通過することとなります。緑豊かな公共空間で、人や生きものなど様々なものが混ざり合い、つながるまちを実現していきます。

さらに、まちづくりと連動した公共施設の活用や更新整備により、相乗効果を生み出し、価値創造につなげていくことをめざします。「人々が混ざり合い、つながるまち」として、グリーンループの都市軸を意識しながら、例えば

「子育てと学びと緑環境」

「健康とまちと産業」

「介護と交通と教育」

など様々な要素が重なり合う都市を形成していきます。

スケジュール

まちづくりの実現に向けたスケジュールを以下に示します。

Step1：ベースとなるルールづくり

(都市計画変更や地区計画・新たな防火規制区域の導入)

再開発を契機とする今後の民間開発の連鎖に備えて、

- ・豊かな緑環境の整備と防災性の向上の両立に向けた共同化の促進と空間形成
- ・駅前から桜川地域につながる商店街の活性化に向けた建物用途の適切な誘導や空間形成
- ・良好な住環境の保全や区域内の樹木の保存等、ベースとなるルールづくりを先行して進めていきます。

Step2：スキームの構築と合意形成

- ・グリーンプロムナードの形成に向けた官民連携での緑の環境整備
 - ・ヒューマンスケールを残しながらの商店街の活性化
 - ・密集住宅地の防火性向上に向けた空地の創出誘導や有効活用
 - ・モビリティ環境の整備
- については、スキームの構築や合意形成などを経て実現していきます。

Step3: 緑とモビリティのネットワーク形成

将来の都市計画道路整備や東武東上線の立体化に合わせて、グリーンループの実現をめざします。

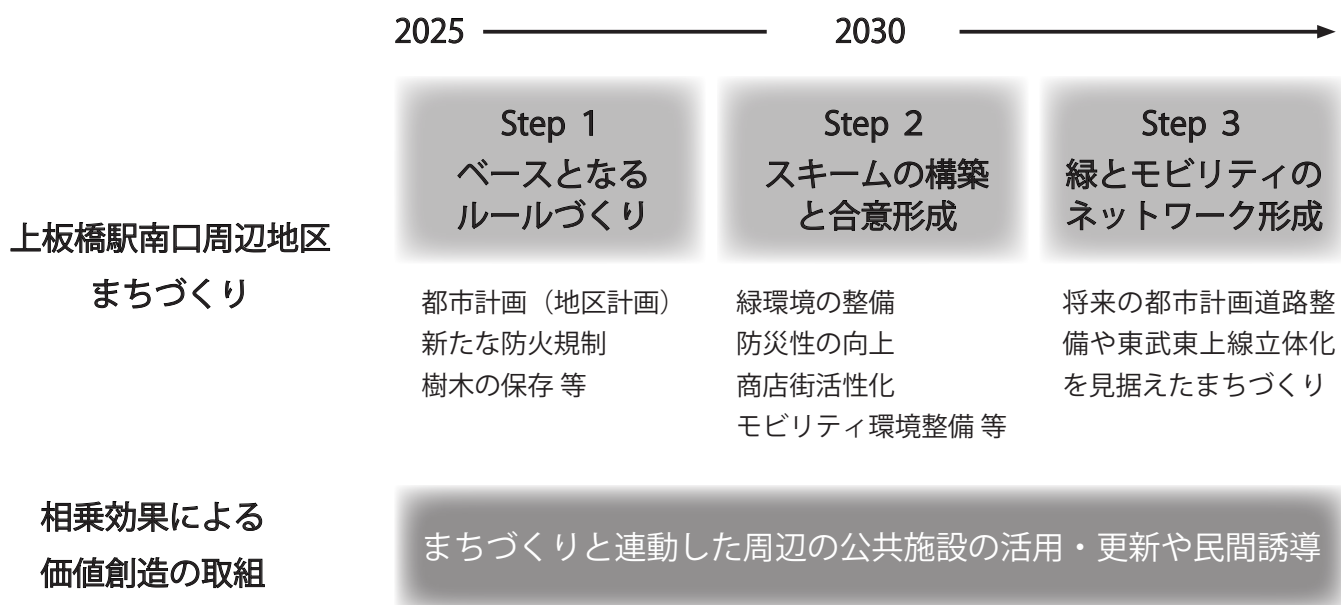


図 5-1 上板橋における新たな公園都市の実現に向けたスケジュール

第6章

次世代に愛着をつなぐ

開かれた参加のプロセスをデザインする

新たな公園都市を実現するには、①タウンシップ醸成（ひとのつながり、まちの記憶の継承）と、②維持管理スキーム構築、③計画・設計の3つをセットで、計画・設計～施工～完成後までの時間軸を伴ったプロセスのデザインが必要となります。これは開かれた参加のプロセスです。

再開発事業者、地元商店街、区民、行政等が連携しながら、空間や役割を連担して、地域の人々が様々な活動を行える“共有地”をまちに生み出していきます。その共有地の維持管理は、行政の公的資金だけでなく、土地所有者、利用者が自主的に維持管理していけるような、場所ごとに適した維持管理スキームを構築し、運用していくことが重要です。

これにより、人々が混ざり合い、つながる緑豊かなまちを、次世代へバトンをつなぎ、愛着をつなぐことができます。

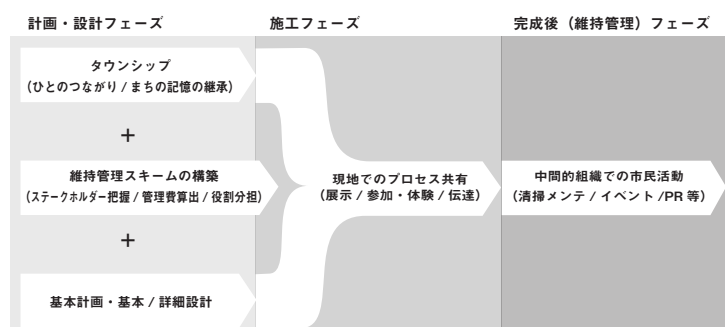


図 6-1 計画設計～施工～維持管理までの時間軸を伴ったプロセスのデザインの考え方



図 6-2 計画設計時のコミュニケーション
（上板橋駅南口駅前広場ワークショップ）



図 6-3 現場仮囲い等を活用した参加の仕組み
（かみいた人物図鑑）



図 6-4 体験を通じたプロセスの共有
（プランターワークショップ）



図 6-5 現場見学会によるプロセスの共有
（エノキ移植 & 樹木医レクチャーイベント）



図 6-6 グリーンファンドでの植物の種くばり
（そだててつくろうかみいたねプロジェクト）



図 6-7 仮囲いを活用した地域の学校との連携
（未来の上板橋、上四小児童の絵の展示）



板橋区 〒173-8501 東京都板橋区板橋二丁目66番1号 URL <https://www.city.itabashi.tokyo.jp/>