

板橋区は2015（平成27）年の全区にわたる都市計画の見直しで、（1）常盤台一・二丁目地区の第一種低層住居専用地域に100㎡、第一種中高層住居専用地域80㎡という敷地面積の最低限度、および（2）ときわ台駅前商業地域に建築物の高さ最高制限35メートルを定めました。以下の2章（第11章、第12章）は、その導入にあたって板橋区から提出された案について、住民による検討・ディスカッションのために作成されたものです。また、パブリックコメントして板橋区にも提出されました。当時の内容をそのまま掲載します。

第 12 章 ときわ台駅前の建築物の高さの最高限度について

成城、田園調布、吉祥寺との比較から

「優美なアーバンデザイン」の象徴、常盤台駅前ロータリー

ゆったりとしたヒマラヤ杉とケヤキを湛えた曲線美に満ちた常盤台の駅前ロータリーは、「優美なアーバンデザイン」（「東京の都市計画」越沢明著、岩波新書）と称される常盤台住宅地の象徴です。この東武東上線・常盤台駅前の商業地域について、板橋区は、平成 27 年に区全域への新たな都市計画の導入の一環で、35 メートルという建築物の高さ制限を導入する予定です。

常盤台は、戦前に開発された当時の東京の郊外住宅地として、田園調布（大田区）、成城（世田谷区）と並び称されることもあるわけですが、ここでは、この規制値について、東急東横線・田園調布駅前、小田急小田原線・成城学園駅前と、昨今、住みたい街ランキング調査でトップの人気を誇る JR 中央線・吉祥寺駅前の建築物の高さ制限について比較検討してみたいと思います。

結論から言いますと、これら 4 つの駅前の建築物の高さ制限は、4 者 4 様です。但し、類型としては、次の 3 つに分けられると思います。

第 1 は、駅前（西口）の用途地域が、商業地域や近隣商業地域ですらなく、第一種住宅地域と指定されている田園調布型（純粋住宅地域型）。

第 2 は、後背に、敷地が広く、街区、画地が整然とした低層住宅地域を抱えながら、駅前の建築物の高さ制限を大幅に緩和し（50 メートル）、準高度商業地域として開発する吉祥寺型（駅前高度商業地域型）。

第 3 は、駅前の用途地域は、近隣商業地域（成城学園前）ないし商業地域（ときわ台）であるが、建築物の高さを抑制し、後背の低層住宅地域との連続性を保ち、駅前の商業地域としての発展、街の活性化と、住宅地域としての景観のバランスに配慮した、成城・常盤台型（バランス型）です。

これらの住宅地域には、それぞれの歴史的発展の経緯、行政のあり方、住民の街づくり活動、つまり街の個性があります。今後もそれぞれの街の個性を踏まえて、景観の維持・向上

と、都市住宅地域としての街の活性化を両立させながら発展を目指すというのが現実的な考え方ではないかと思われます。単純に低ければ良い、逆に住宅地といえども駅前商業地は高度商業地とすべき等、画一的な考え方はできないでしょう。

駅前が近隣商業地域の成城学園前

田園調布、吉祥寺、常盤台と異なり、成城学園前には駅前に樹木の育つロータリーはありません。但し、そこから広がる低層住宅地の道路の両側に美しい街路樹が育つのが成城住宅地のすばらしさと言えるでしょう。駅前の用途地域は「近隣商業地域」です。そのうち駅に近い主要部分の建ぺい率/容積率は 80/400、その外側周辺部分の建ぺい率/容積率が 80/300 となっています。絶対高さ制限はありません。周辺部分の近隣商業地域は第 3 種高度地区となっており、斜線制限を受ける形です。成城学園前駅の駅前の近隣商業地域には絶対高さ制限は無く、建ぺい率/容積率の規制が高さを制限していると言えます。駅前には高くても 5, 6 階建のビルが建っている状況と言えるでしょう。

駅前も住宅地の田園調布

地区計画で規制をかけている田園調布はやはり特別といえるでしょう。田園調布西口駅前ロータリー周辺は、第 1 種住居地域であり、近隣商業地域ですらありません。但し東口駅前及び駅前通りが近隣商業地域となっています。東口の近隣商業地域でさえ、建ぺい率/容積率は 80/200 と低く、しかも第 2 種高度地区としての高さ制限が加わります。田園調布は住宅に特化した街といえます。

駅前は準高度商業地としての発展を目指す吉祥寺

ときわ台駅と同じく北口にロータリーがあります。吉祥寺駅周辺一帯かなり広い領域にわたってが商業地域に指定されており、絶対高さ制限は 50m とかなり高くなっています。建ぺい率/容積率は北口駅前一帯が 80/700、北口駅前後方一帯が 80/600、南口駅前一帯が 80/600 となっており、絶対高さ、建ぺい率/容積率ともかなり緩和されています。後背に敷地が広く、街区と画地が整然とした低層住宅地を抱えながら、駅前については準高度商業地としての発展を目指すのが吉祥寺型といえるでしょう。

ときわ台駅前の高さ制限 35 メートルは成城型と吉祥寺型の折衷型

これらに対して、2015(平成 27)年に導入予定の板橋区によるときわ台駅前（北口）の建築物の高さ制限はどのような位置づけになるでしょうか。ちなみに現在、ときわ台駅北口ロータリー周辺の用途地域は、商業地域であり、高さ制限はありません。建ぺい率/容積率は80/500となっています。これは、成城の80/400より大きく、吉祥寺の80/700より小さくなっています。つまり、この意味でも、ときわ台の新たな規制は、成城と吉祥寺の中間に位置すると言えます。吉祥寺駅前商業地の高さ制限は50メートルです。

これまで、ときわ台駅前（北口）の駅前には、建ぺい率/容積率が実質的に高さの制限となっていたといえます。また、ときわ台駅前（北口）には、広々としたロータリーがあり、天空率による緩和から、さらなる高い建物の建築の余地があったといえそうです。その意味では、現在、予定されている35メートルの高さ規制は、ときわ台駅前の景観を守るという意味においては、プラスの側面があると考えられます。但し、これについては、もっと低くすべきだ、という意見もあり様々です。

出典: [『常盤台住宅地物語』\(中湖康太著 2018.6.30 GCS 出版\)](#)