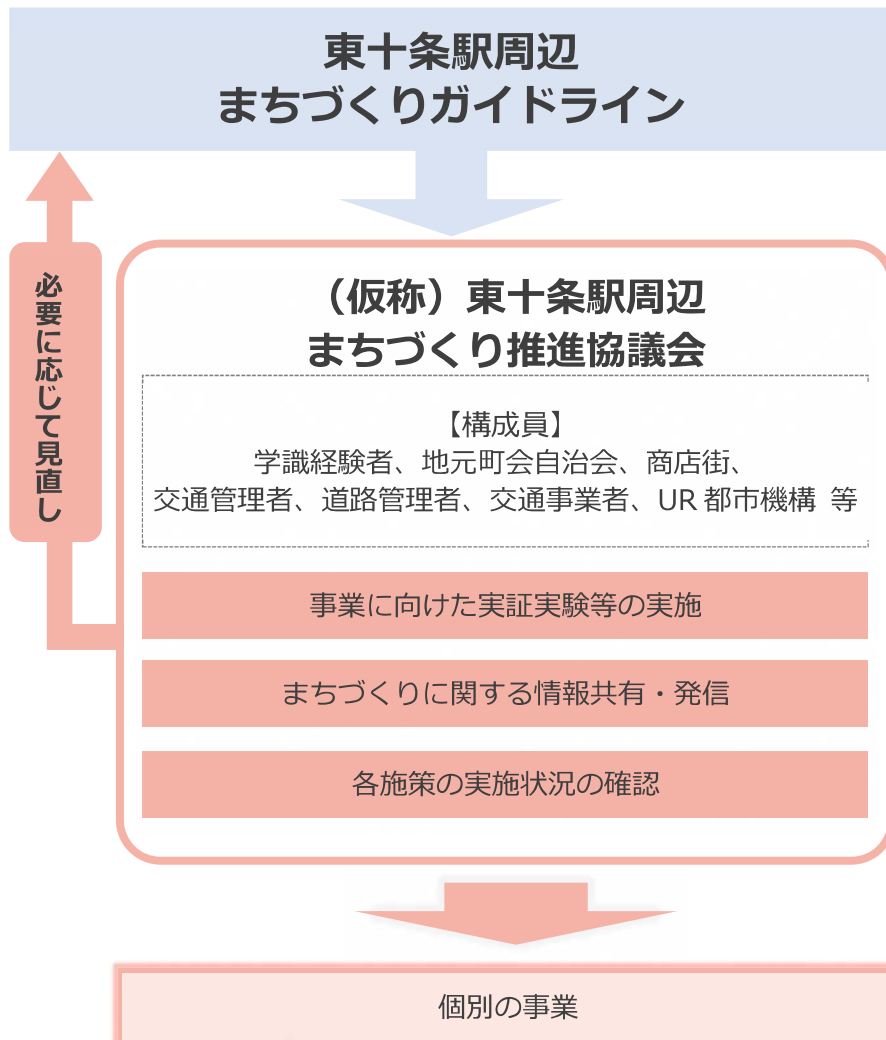


6. まちづくりの実現に向けて

6.1. まちづくりを進めるための協働体制

東十条駅周辺のまちづくりに関わる関係者と密接に連携しながら、各主体との協働により、着実に施策を実施していくため、ガイドライン策定後に、学識経験者、地元町会自治会や商店街、交通管理者、道路管理者、交通事業者、UR 都市機構等で構成する、「(仮称) 東十条駅周辺まちづくり推進協議会」を設置します。

ガイドラインの改定等が必要になった際には、協議会で議論を行い、柔軟にガイドラインの見直し等を行います。



6.2. ガイドラインの運用

各施策を着実に実施し、まちづくりの達成状況を測るため、指標の設定を行い、定期的な観測を行います。指標の内容、観測の時期、年度ごとの目標値については、各施策の具体的なスケジュールを勘案し、(仮称)「東十条駅周辺まちづくり推進協議会」で議論し設定します。

「つなぐ」を測る評価指標の例



▲ JR線を越えた東西の移動頻度



▲ 歩行環境について、不満な箇所

「まもる」を測る評価指標の例



▲ 「防災・防犯対策の充実」の満足度

出典：北区民意識・意向調査報告書
(R3.10 北区)



▲ 不燃領域率

出典：R04年度東京都北区土地利用現況調査
(R5.3 北区)

「つどう」を測る評価指標の例



▲ 駅利用にあたり不便に感じる点



▲ 東十条駅周辺の施設等を目的地とした外出頻度

6.3. まちづくりの実現化手法

本ガイドラインで示すまちづくりの実現に向けては、東十条の地域特性を踏まえ、様々な手法を組み合わせるとともに、公民連携による推進を図ってゆく必要があります。ここでは、ガイドライン区域内で考えられるまちづくり手法を例示します。

(1) 規制・誘導手法

建築物等を規制し望ましいまちへ誘導する代表的な手法として、都市計画法に基づく「地区計画」があります。道路や公園等の地区施設の配置等や建築物のルールを定めることができ、以下のような類型があります。

- 一般型地区計画 地区のまちづくりの方針や建築物の用途・形態等のまちづくりのルールを定め、望ましいまちへ誘導していくものです。地区計画の基本形となります。
- 街並み誘導型地区計画 建築物の壁面や高さ等を一定の範囲内に規制することで、土地の有効利用を推進し、良好な街並みを形成するものです。
- 防災街区整備地区計画 地区の防災性の向上を目的とし、特定防災機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図るものです。北区では上十条三・四丁目地区や志茂地区など木造住宅密集地域に導入しています。
- 新たな防火規制 都市計画法以外にも東京都建築安全条例に基づき、建築物の不燃化を促進するための制度もあります。

(2) 市街地整備手法

一定の面的な範囲に対して、老朽化した建築物の更新や街区の再編、都市基盤などを一体的に整備する手法で、以下のような事業があります。

- 防災街区整備事業 市街地再開発事業と同様に、土地・建物から建築物への権利変換による共同化を基本としつつ、土地から土地への権利変換も可能とする柔軟な手法が認められています。
- 住宅市街地総合整備事業
(密集住宅市街地整備型) 老朽住宅等の建替えと身近な公園・道路の整備等を促進することにより、住環境の改善と、防災性の向上などを図る事業です。

(3) 都市基盤整備手法

道路や公園・広場、交通施設等の都市基盤を整備するにあたり、国の支援事業として以下のような事業があります。

- 都市再生整備計画事業 都市再生整備計画に基づくまちづくりの目標を達成するために必要な幅広い施設整備(歩行者デッキ・広場等)に対して支援される事業です。
- 都市・地域交通戦略推進事業 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る事業です。
- まちなかウォークアブル推進事業 車中心から人中心へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組みにより「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業です。
- 都市公園事業 都市公園法に基づく公園を整備する事業です。
- 道路メンテナンス事業 橋梁・トンネル・道路附属物の修繕、更新、撤去を行う事業です。

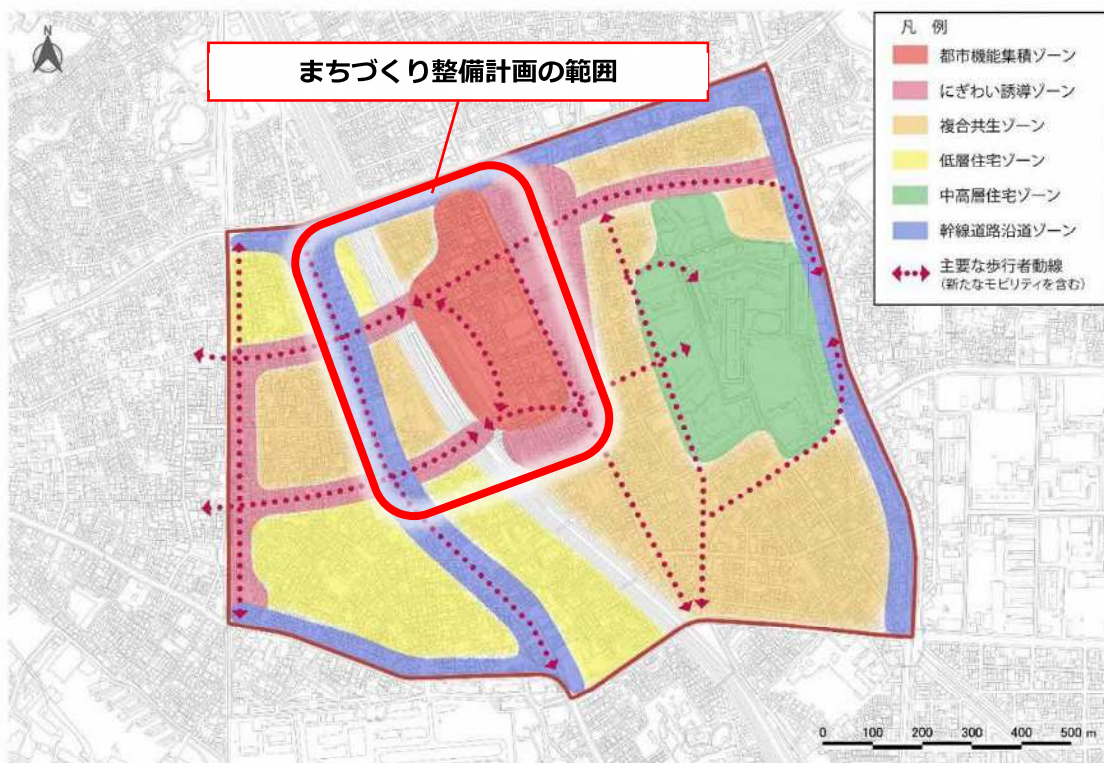
7. 東十条駅周辺まちづくり整備計画

重点施策が集中する東十条駅の周辺において、事業等をより実効性の高いものとするため、「東十条駅周辺まちづくり整備計画」を策定します。

7.1. 整備計画の対象範囲と構成

整備計画の対象範囲は、本ガイドラインの重点施策が集中している東十条駅の周辺で、図に示す赤色の範囲です。整備計画においては、範囲内における下記5項目を定めます。

- ① 歩行者動線・自転車動線の考え方
- ② 土地利用の取組方針
- ③ 駅前空間の考え方
- ④ 整備方針図
- ⑤ 施策メニュー・整備イメージ



▲ まちづくり整備計画の対象範囲

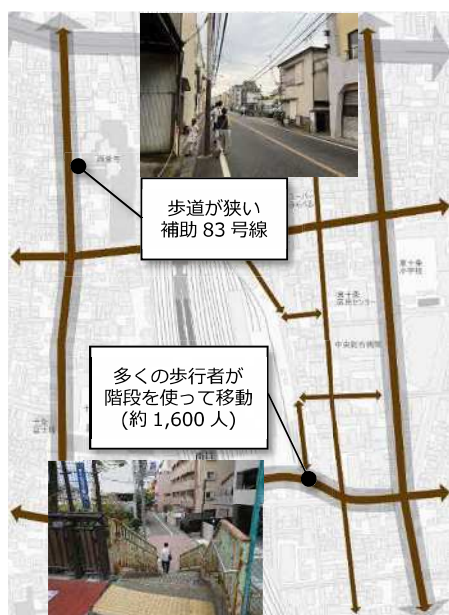
7.2. 歩行者・自転車動線の考え方

(1) 歩行者動線

現在駅周辺においては、商店街を中心とした東西方向の通行が多く見られる他、南口東側の地藏坂途中の階段においては、令和4年6月に実施した交通量調査から、一日に約1,600人と多くの方が通行していることがわかりました。

中間まとめ報告会にて行ったワークショップにおける「将来の動線」に関する意見を踏まえ、下十条運転区跡地の東側において、まちからの動線を受け止めるゲート空間や、その空間と、駅北口又は駅南口を結ぶ動線整備等を追加した将来の歩行者動線を定めます。

■現在の歩行者動線



■将来の歩行者動線

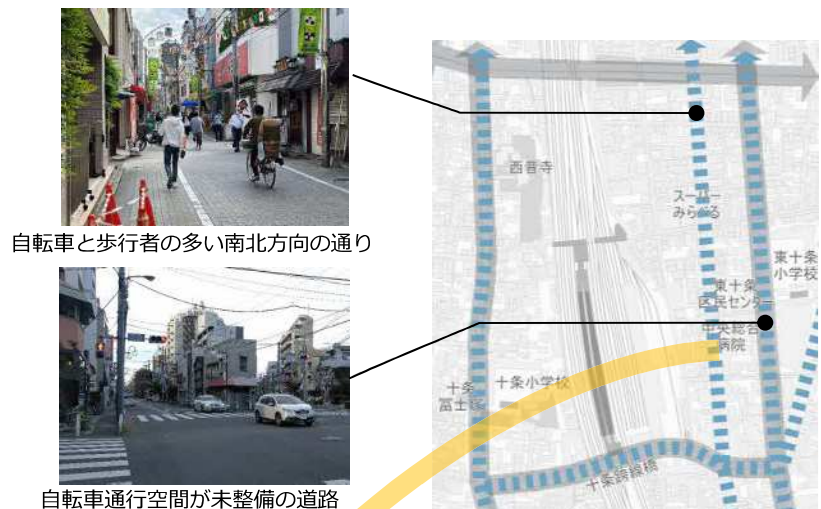


(2) 自転車動線

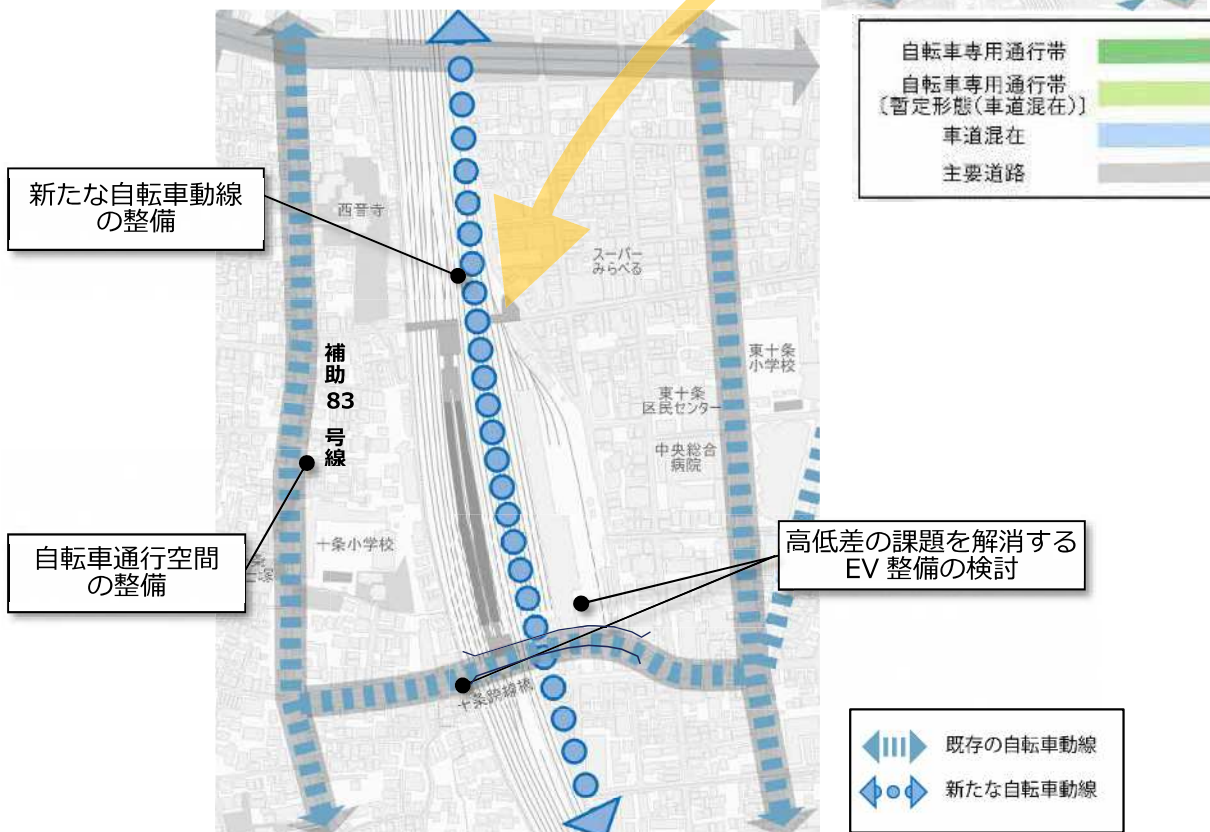
現在の自転車動線をみると、スーパーマーケット等が面している南北方向の通りにおいて、歩行者との錯綜が課題となっています。また、補助 83 号線などの都市計画道路や十条跨線橋の通りは、「自転車ネットワーク路線」となっていますが、現時点では自転車通行空間が未整備となっています。

将来の自転車動線については、自転車通行空間の整備による歩行者との平面分離とあわせ、駅側に新たな南北動線を確保し、立体的に動線を分離していくことが重要です。また、東西の高低差の課題解決に向け、地蔵坂周辺において、自転車利用も想定したエレベーターの整備も検討していきます。

■現在の自転車動線



■将来の自転車動線



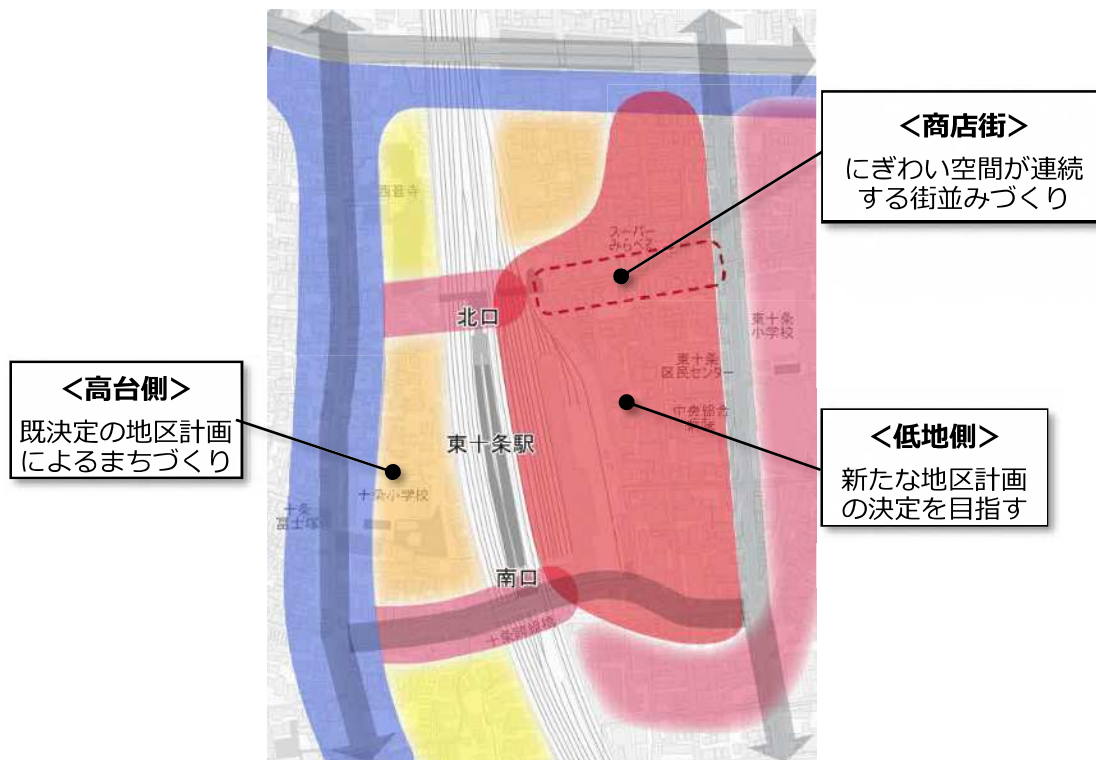
(3) 歩行者・自転車動線の方針

「歩行者動線、自転車動線」をまとめた図を下に示します。



7.3. 土地利用の取組方針

まちづくり整備計画範囲内において、ガイドラインで定めた土地利用の方針を着実に実現するため、土地利用の取組方針を定めます。



◆ まちづくりルール検討

- まちづくりの将来像を実現するためのまちづくりルールとして、まちづくり整備計画の対象範囲において、**新たな地区計画の決定**に向けた検討を行います。

◆ 地区別の考え方（高台側・低地側）

- 高台側**は、**既決定の地区計画**によるまちづくりが進展しているため、これらの計画内容を尊重し、**まちづくりを継続**していきます。
- 低地側**は、駅前空間の形成と、既存商店街を含む駅前商業エリアの活力の維持・向上を図るため、**新たな地区計画の決定**を目指します。これにより、**にぎわい空間が連続**する商店街の街並みづくりや、買い物客・地域住民等が安全・快適に通行できる**歩行者ネットワークの形成**、歩行者と共存できる**多様なモビリティの導入空間の確保等**を推進します。
- また、大規模敷地の土地利用転換を図る場合には、整備計画の範囲で求められる機能・役割をふまえ、**駅前から続く商店街等のにぎわい連続性に配慮した生活拠点施設を誘導し、にぎわい軸を形成**するとともに、**新たなみどりの空間・オープンスペースの創出、防災対応力の強化**を図ります。

◆ 商店街の街並みづくり

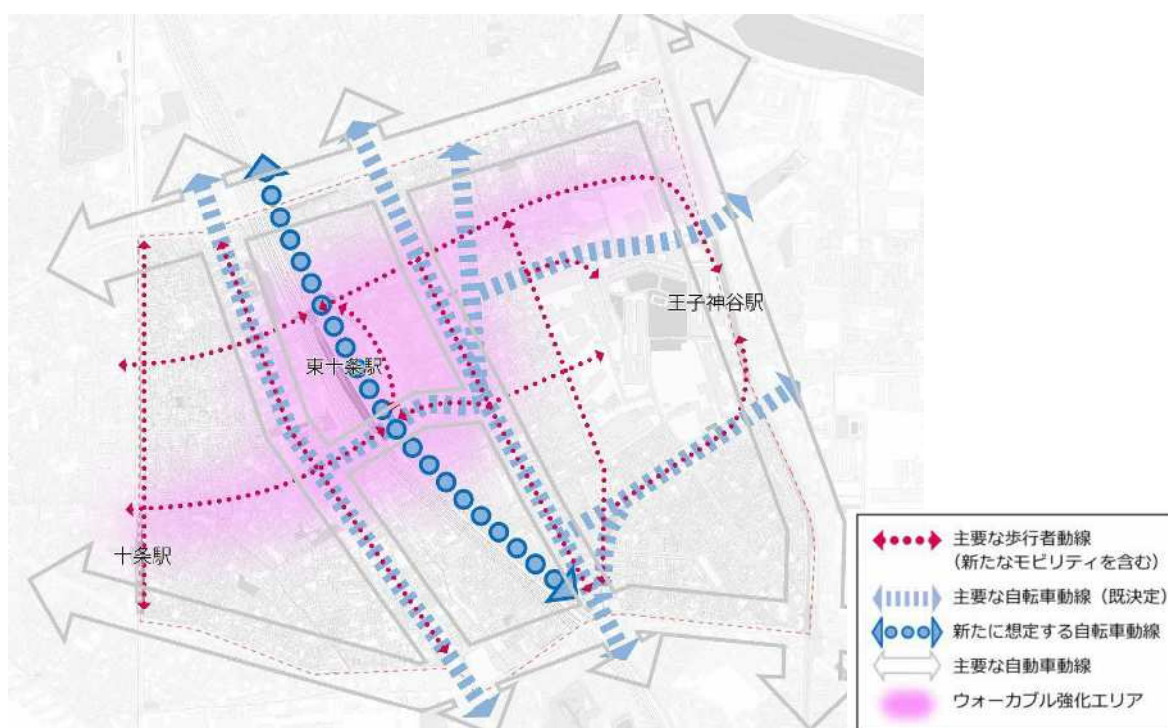
- 東十条商店街の道路（特別区道北 1048 号）に面する宅地については、**低層部に商業施設を誘導**するとともに、建物の高さや壁面の位置が揃った、**統一感のある街並みを誘導**することにより、商業空間を連続させ、活気とにぎわいの充実を図ります。

7.4. 駅前空間の考え方

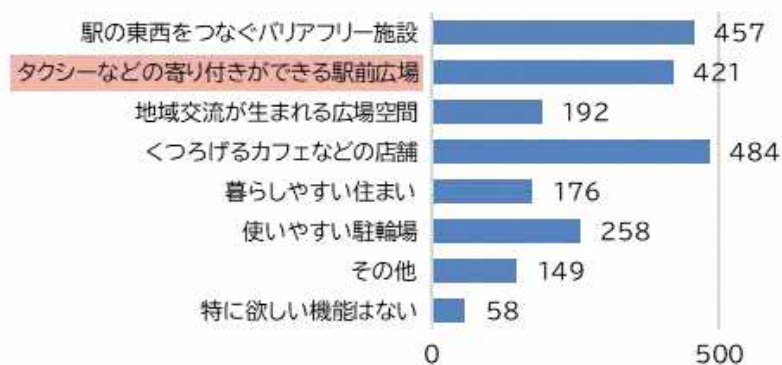
本ガイドラインでは、重点施策として「高齢者・障害者等の駅アクセスや新たなモビリティ機能に対応した交通結節機能の確保」を掲げており、駅前空間の整備より東十条駅周辺での交通結節機能を確保することを目指しています。

また、交通結節機能の確保を目指す一方で、ガイドラインにおいて駅周辺広域が「ウォーカブル強化エリア」に位置付けられている現在の歩行者中心の歩行環境を守り、不足しているバリアフリールート強化等を行うため、駅前空間に求められる機能・役割のあり方と配置の方針を定めます。

これらを踏まえ、まちづくり整備計画範囲内における望ましい駅前空間の機能と配置を定めます。



▲ 交通ネットワークの方針



▲ あったらいいと思う機能【居住者アンケート】

(1) 駅前空間に求められる機能・役割

ガイドラインで定めた基本方針を踏まえ、駅前空間で求められる機能は下記の4項目とします。

駅の西側では、駅とまちの間に線路と崖線が連なっており、種地もないことから、歩行者や車両のための空間を設けることが難しい状況です。駅の東側では、下十条運転区跡地と既成市街地が連続した空間となっており、土地利用転換とあわせた空間整備が考えられます。そのため、駅前空間の配置を検討する場所としては、駅の東側を前提に、北口付近、中央東側、南口付近の3カ所について、それぞれの空間特性を整理します。

機能

- 駅への車両アクセス性の向上

現在車両での寄り付きができない東十条駅へのアクセス性を向上する広場空間

- まちの魅力、にぎわい連続性の確保

東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保

- 歩行者空間の拡充

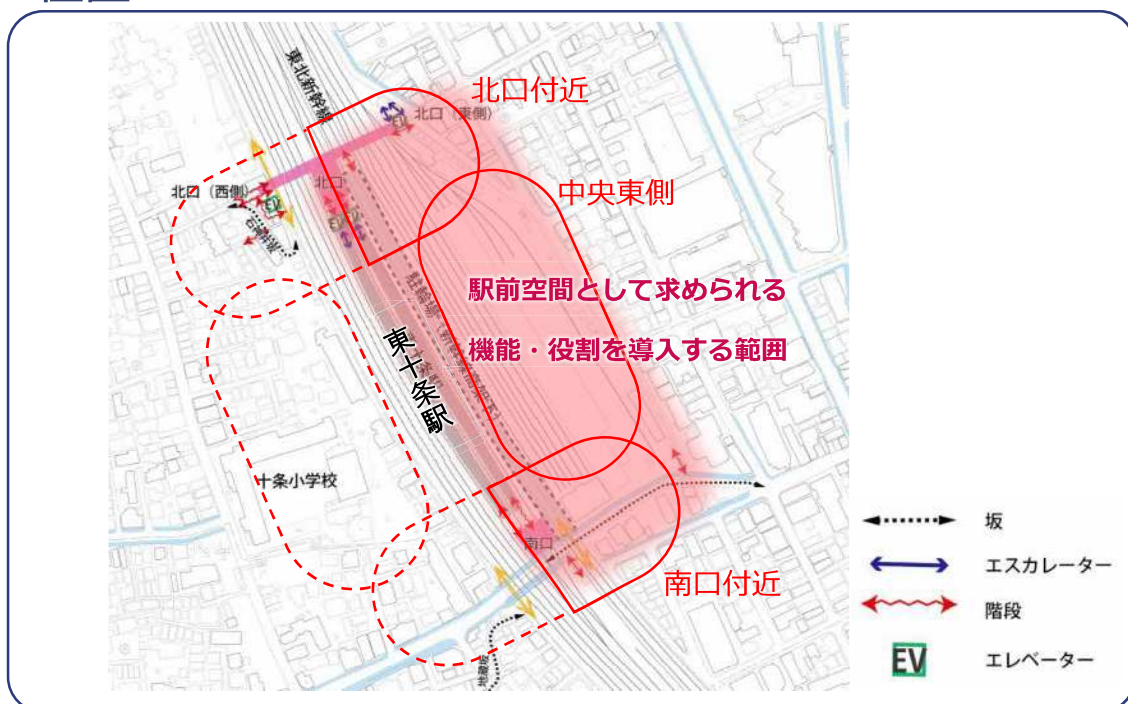
不足している歩行者のための空間の拡充

- バリアフリー動線の強化

東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保高低差がある東西方向のバリアフリー対策



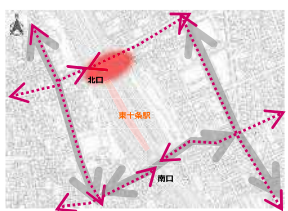
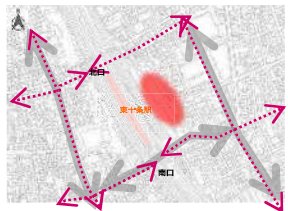
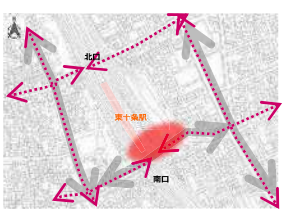
位置



(2) 駅前空間の位置と特性

駅前空間の交通結節機能として、自動車等の寄り付きを可能にする広場空間については、南口付近に配置することが優位であると考えられます。しかし、道路が急こう配である等の課題もあるため、今後技術的な視点からの検討も必要です。

▼ 駅前空間の位置と特性の整理

位置 機能	北口付近	中央東側	南口付近
			
駅への車両 アクセス性向上	・東十条側（低地側）から可能 ・中十条側（高台側）からは課題あり	・東十条側（低地側）から可能 ・中十条側（高台側）からは課題あり ・広場空間から駅改札までの距離が長い	・東十条側（低地側）から可能 ・中十条側（高台側）から可能 ※既設道路が急勾配なため 技術的検討が必要
にぎわい連続性 の確保	・自動車が流入すると商店街との連続性が阻害され、まちの魅力を損なう恐れがある	・自動車を流入すると、現在の歩行者中心の空間が阻害される	・自動車の流入は、既設道路により想定可能なため、にぎわい連続性を確保しやすい ※既設道路が急勾配なため 技術的検討が必要
歩行者空間 の拡充	・商店街の入口部分のため歩行者空間の拡充が望ましい	・隣接する東十条側の既成市街地と一体的な歩行者空間の形成が望ましい	・高低差のある高台側・低地側の中間部分で歩行者空間を拡充することが望ましい
バリアフリー動線 の強化	・北口では東西にバリアフリー設備が整備済 ・ただし、自転車の利用によりEVは混雑	・北口または南口まで繋ぐことで東西のバリアフリー動線が整備可能	・広場空間の確保とあわせて新たなバリアフリー動線を検討可能
まとめ (機能・役割)	・歩行者空間 ・にぎわい連続性 	・歩行者空間 ・緑空間・防災機能など 	・車両で寄り付きができる広場 ・歩行者空間 ・バリアフリー動線 

7.5. 各機能・役割の配置

ここまでに整理した駅前空間の機能を含めた整備計画範囲内の機能・役割の配置を下記にまとめます。



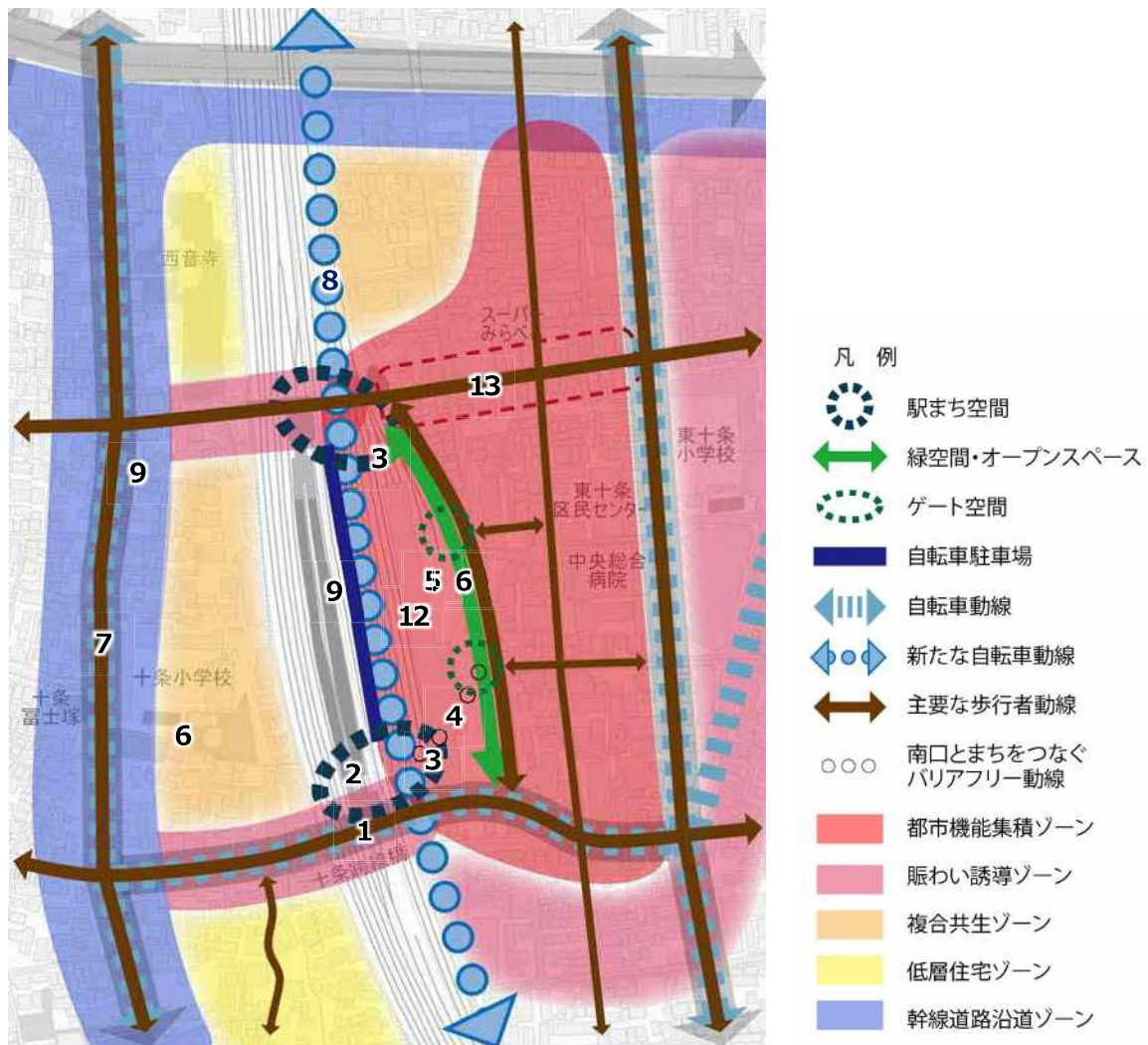
▲ 各機能・役割の配置図



▲ バリアフリー動線の断面イメージ

7.6. 整備方針図

これまでの各方針図を統合し、整備計画における整備方針図としてとりまとめます。



10 11 (位置を特定しない)

「施策メニュー」

1. 十条跨線橋の架け替え・耐震化（地蔵坂の改修）
2. 跨線橋架け替えに伴う東十条駅南口の再整備
3. 駅まち空間の形成及び南口におけるバリアフリー動線の整備
4. 駅とまちをつなぐ新たな動線の整備
5. 新たな緑空間・オープンスペースの創出
6. 防災対応力の強化
7. 補助83号線の整備
8. 歩行者動線と交錯しない新たな自転車動線の整備
9. 利用しやすい自転車駐車場の整備
10. 安全で快適な歩行者ネットワークの形成
11. 歩行者と共存できる多様なモビリティの導入空間確保
12. 大規模土地利用転換にあわせた都市機能更新の誘導
13. 商店街のにぎわいを高める連続性のある街並みづくり

7.7. 施策メニュー・整備イメージ

1. 十条跨線橋の架け替え・耐震化（地蔵坂の改修）

（施策プログラム②⑦）

- 健全度Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）である十条跨線橋の早期の架け替えに向けた取組を推進するとともに、架け替えまでの期間においても適正な維持管理を行っていきます。

2. 跨線橋架け替えに伴う東十条駅南口の再整備

（施策プログラム③⑦⑬⑰⑳）

- 十条跨線橋の架け替えにあわせ、東十条駅南口を再整備し、車両アクセスが可能な広場空間を整備します。

3. 駅まち空間の形成及び南口におけるバリアフリー動線の整備

（施策プログラム①③⑬⑰）

- 北口南口ともに、駅とまちをつなぎ、ウォーカブルな空間形成として駅まち空間を整備します。また、南口においては、高低差の解消に配慮したバリアフリー動線を整備します。

4. 駅とまちをつなぐ新たな動線の整備

（施策プログラム③⑰）

- 南口付近の駅まち空間と東側市街地をつなぐ新たな動線の整備を誘導します。



▲ 広場空間の整備イメージ



▲ 緑空間・オープンスペースの整備イメージ

5. 新たな緑空間・オープンスペースの創出

(施策プログラム⑧②②)

- 大規模な土地利用転換を図る場合には、土地の有効・高度利用の促進と公開空地等の確保により、新たな緑空間・オープンスペースの創出を図ります。

6. 防災対応力の強化

(施策プログラム⑩⑫⑬)

- 低地側では、浸水区域でない部分の今後の土地利用転換にあわせて、駅周辺に必要な防災機能の確保を誘導していきます。
- 高台側では、最低敷地面積や壁面位置等を定めた既存の地区計画を推進し、震災への対応力の強化を図ります。

7. 補助 83 号線の整備

(施策プログラム⑩⑪)

- 現在事業中の補助 83 号線整備事業を引き続き推進します。
- 車道（2車線）、歩道及び自転車通行空間を整備し、電線類の地中化や街路樹の植栽を行います。



▲ 新たな自転車動線と駐輪場の整備イメージ

8. 歩行者動線と交錯しない新たな自転車動線の整備

(施策プログラム⑤)

- 東十条駅付近において東西方向の歩行者動線と南北方向の通過自転車が交錯しないよう、線路沿いに北口・南口跨線橋の下をくぐる自転車動線を整備します。

9. 利用しやすい自転車駐車場の整備

(施策プログラム④)

- 新たな自転車動線の整備とあわせ、低地側で南北どちらからもアクセスができる駐輪場や、高台側で不足する駐輪場機能を確保することで、利便性の高い駐輪場を増やしていきます。

10. 安全で快適な歩行者ネットワークの形成

(施策プログラム⑥⑧②②)

- ウォーカブル強化エリアにおいて、区画道路レベルの主要な歩行者動線を設定し、歩行者空間の拡張や歩行空間の質の向上等により、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。



▲ にぎわいのある商店街の整備イメージ

11. 歩行者と共存できる多様なモビリティの導入空間確保

(施策プログラム⑦)

- ・ ウォークアブル強化エリアにおいて、道路と沿道宅地の歩行者空間を一体的にとらえ、多様化するモビリティの導入に対応できる空間の確保を図ります。

12. 大規模土地利用転換にあわせた都市機能更新の誘導

(施策プログラム⑩)

- ・ 整備計画の範囲で求められる機能・役割をふまえ、大規模土地利用転換にあわせて生活拠点機能の拡充、防災対応力の強化、みどりの空間の創出、利用しやすい自転車駐車場の整備を図ります。

13. 商店街のにぎわいを高める連続性のある街並みづくり

(施策プログラム⑫)

- ・ 東十条商店街において、低層部に商業施設を誘導するとともに、建物の高さや壁面の位置が揃った、統一感のある街並みの誘導を図ります。

8. 参考資料

8.1. 用語解説

あ行	ウォークابل	英語の walkable で「歩きやすい」の意味。まちづくりにおいては、「歩きやすい」だけでなく、「居心地がよく歩きたくなる」まちを目指すことをいう。世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から"人中心"の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
	駅前空間	駅に隣接する空間。本ガイドラインでは、東十条駅に隣接し、駅まち空間を含む多様な機能の配置が検討される空間を指す。
	駅まち空間	駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間。本ガイドラインでは、交通結節点として特に周辺とのつながりが重要となる東十条駅北口周辺、南口周辺を指す。
	エリアマネジメント	特定のエリアを単位に、地域の関係者が主体となって、官民が連携し、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行おうという取組み。具体的には、エリアマネジメント団体が主体となって、公共的空間の管理・活用やイベント等の賑わい創出、地域の情報発信、地域ビジョン・ルールの作成などを行っている。
	オープンスペース	建物によって覆われていない敷地。公園、緑地、河川敷、街路空間や駅前広場等。
か行	区画道路	宅地への出入りを処理するとともに街区や宅地を形成する、日常生活に密着した道路のこと。まちの骨格をなす「幹線道路」と対比して用いられる。
	交通結節機能	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を乗り換え・乗り継ぎにより相互に連絡する機能のこと。具体的施設としては鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがあげられる。
さ行	主要生活道路	幹線道路に囲まれた地区内の日常的な交通を処理できる道路で、災害時における消防活動や救命活動を行う緊急車両が通行できる道路。

	生活拠点施設	地域の暮らしを支える商業や医療、健康、日常生活に必要なサービス、子育て支援等の機能を有する施設のこと。
	創エネ	「創エネルギー」の略で、再生可能エネルギーの導入により自らエネルギーを創ること。作り出したエネルギーを蓄電池等で貯める「畜エネ」、エネルギーの利用効率を高める「省エネ」と併せて低炭素まちづくりが推進される。
た行	高台 まちづくり	建築物の上層階での避難スペースの確保、公園の高台化、高規格堤防の整備等により高台の拠点を確保し、浸水深よりも高い位置にある道路や通路等でつなぐことで、命の安全・最低限の避難生活水準を確保し、さらには浸水区域外への避難を可能とするまちづくりのこと。
	地区計画	地区のまちの将来像を共有し、実現するために、建築用途や建築高さ等の地区のまちづくりのルールを定めた計画。
ま行	無電柱化	電線を電線共同溝などにより地下の空間に収容することで、道路上の電柱を撤去すること。都市防災機能の強化や、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目的として行われる。
	(新たな) モビリティ	英語で「移動性」を意味する Mobility から、鉄道や自動車等とは異なる新たな移動手段を、車両を含め指す言葉として使われる。時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスである「グリーンスローモビリティ」等、移動ニーズに合わせた交通を導入する取り組みが広がっている。

8.2. ガイドライン策定の検討体制・経緯

令和5年2月より、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会」を6回開催し、ガイドラインの内容について検討しました。

1) 検討会の経緯

会議名	開催日時・議題
第1回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和5年2月10日（金） 14：30～ ○「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」の策定について ・検討会の位置づけ ・東十条周辺の現況 ・まちづくりの将来像 ・まちづくりの目標 ・まちづくりの基本方針
第2回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和5年7月19日（水） 10：00～ ○「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」の策定について ・アンケート調査の結果 ・目標、方針等の修正 ・施策プログラム ・ロードマップ
第3回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和5年11月6日（月） 14：00～ ○「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」の策定について ・中間報告・ワークショップ結果 ・まちづくり方針図・評価指標 ・まちづくり推進体制 ・まちづくり整備計画の策定 ・今後の予定（スケジュールの変更）

会議名	開催日時・議題
第4回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和6年2月7日（水） 14：00～ ○「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」の策定について ・土地利用の方針 ・ガイドライン中間まとめ ・まちづくり整備計画
第5回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和6年7月19日（金） 14：00～ ○「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」の策定について ・まちづくり整備計画
第6回 東十条駅周辺 まちづくりガイドライン 策定検討会	令和6年11月13日（金） 14：00～ ○東十条駅周辺まちづくりガイドライン（案）について ○今後の予定について

2) 委員構成

区分	氏名	役職	所属等
学識経験者	久保田 尚	会長	埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授
地元関係諸 団体代表	鈴木 将雄	委員	北区町会自治会連合会 (東十条三丁目町会 会長)
	喜多村 禎雄	委員	十条地区まちづくり全体協議会 (83号線ブロック部会 部会長)
	山田 勝彦	委員	北区商店街連合会 (東十条商店街振興組合 副理事長)
関係事業者	櫻井 昭夫	委員	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニットチーフマネージャー
	廣元 勝志	委員	東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長 兼 まちづくり連携プロジェクトチーム担当課長
交通管理者	時任 一郎	委員	警視庁王子警察署 交通課長
道路管理者	丸 友文	委員	東京都第六建設事務所 管理課長
東京都職員	小川 直記	委員	都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり専門課長
	大野 誠	委員	都市整備局 都市基盤部 交通企画課 都市基盤事業調整専門課長
	桂 健太郎	委員	都市整備局 都市基盤部 街路計画課長
北区職員	小野村 弘幸	副会長	まちづくり部 拠点まちづくり担当部長
	栗生 隆一	委員	政策経営部 企画課長
	栃尾 俊介	委員	まちづくり部 都市計画課長
	杉戸 代作	委員	土木部 土木政策課長

8.3. 区民意見の把握

(1) アンケートの実施

① 実施概要

東十条駅周辺の利用実態やニーズなどを把握する為、アンケート調査を実施しました。ガイドライン範囲の区民を対象とした抽出調査、まちづくりに関心のあるかたからご意見いただいた任意調査、ウェブを活用した来街者調査を実施し、計 1,465 名から回答を頂きました。

▼ アンケート調査実施概要

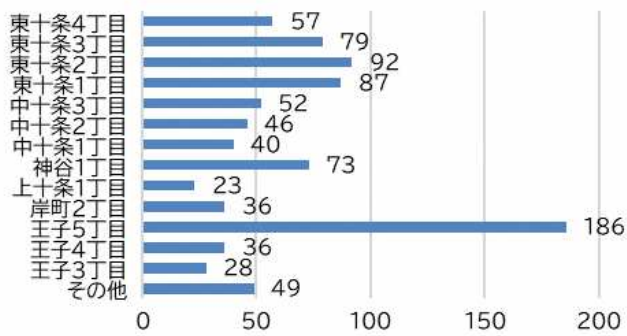
	居住者調査						③ 来街者調査
	① 抽出調査			② 任意調査			
対象者	ガイドライン対象範囲内の区民 (令和 5 年 2 月時点で 15 歳以上 かつ 1 年以上居住している区民)			東十条駅周辺の まちづくりに関心のある方 (年齢や居住条件を問わない)			過去 1 年以内に 1 度以上 東十条駅を訪問したこと がある方 (東京都・千葉県・埼玉県・ 神奈川県の在住者)
周知方法	対象者の中から無作為に抽出 した 1,458 名に対して 調査票を送付			A：東十条地域振興室にアンケート用 紙と回収箱を設置 B：北区各媒体にて、Web 回答 フォーム URL を案内 ・ 北区ニュース 5 月 10 日号 ・ 北区 HP ・ 北区 SNS (旧 Twitter, Instagram, Facebook, LINE) ・ 範囲内町会掲示板 ・ 範囲内小学校児童への案内文書配 付			外部調査会社による対象者への Web アンケート
調査期間	令和 5 年 5 月 10 日 ～ 令和 5 年 5 月 23 日						令和 4 年 5 月 10 日 ～令和 5 年 5 月 11 日
回答方法	郵送回答	Web 回答	計	地域振興室 設置 BOX	Web 回答	計	Web アンケート会社 モニター回答
計	334	142	476	47	542	589	400
本資料に おける分類	居住者 (①抽出調査+範囲内の②任意調査) 884 人 + 範囲外の②任意調査 175 人+不明 6 人						来街者 400 人
							合計 : 1,465 人

② 実施結果

◇回答者の属性

【お住いの地区】

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(人, n = 884)

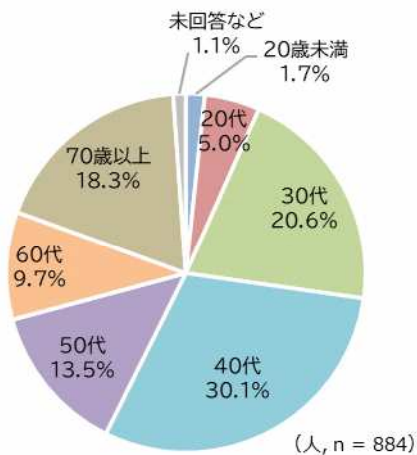
③ 来街者調査



(人, n = 400)

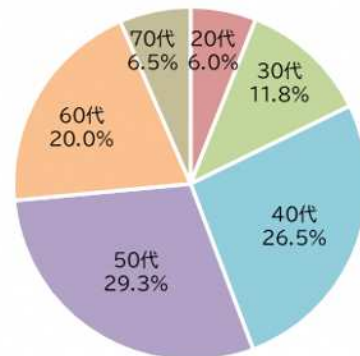
【年齢】

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(人, n = 884)

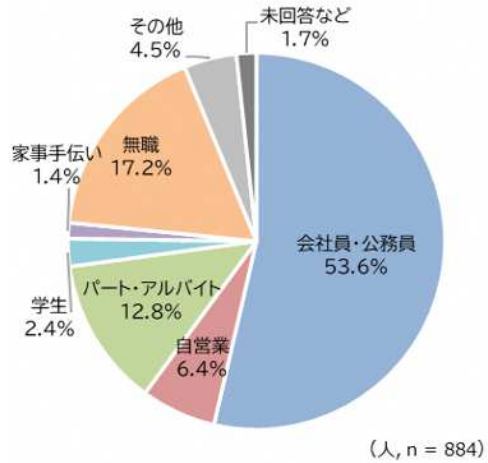
③ 来街者調査



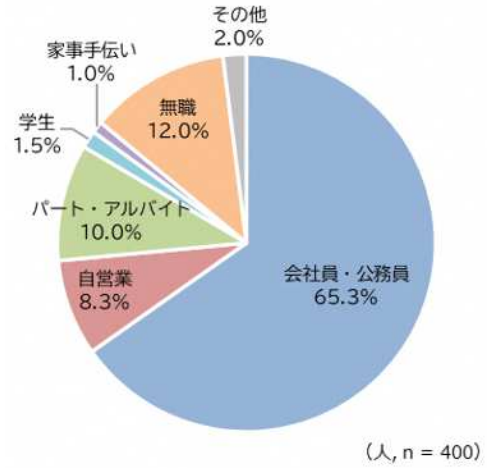
(人, n = 400)

【職業】

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

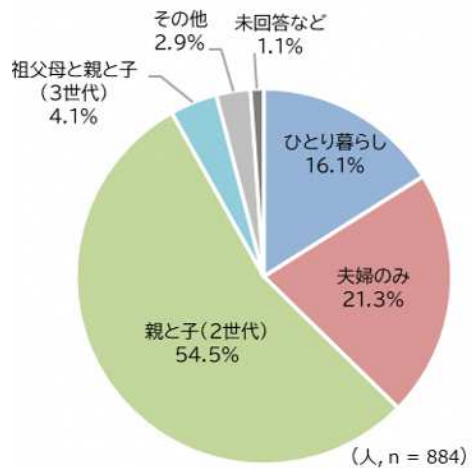


③ 来街者調査

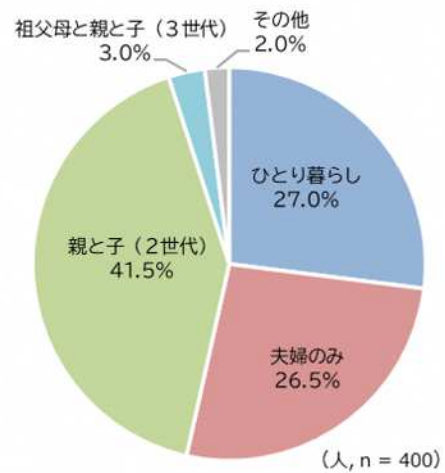


【世帯構成】

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



③ 来街者調査



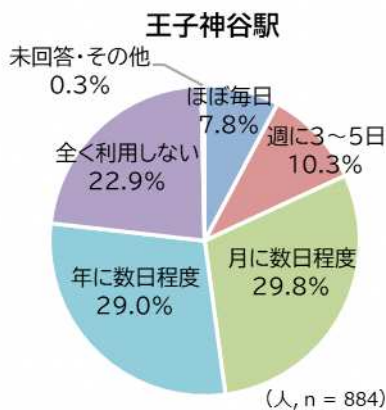
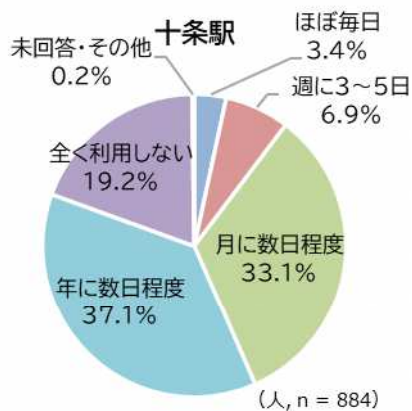
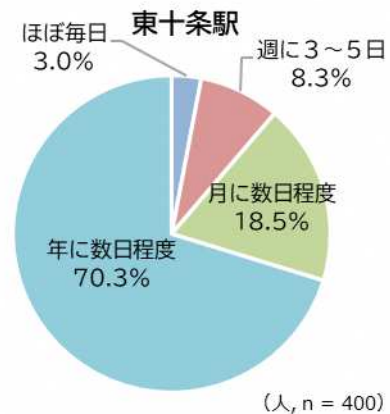
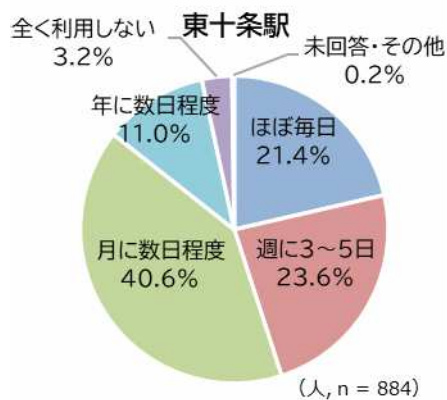
◇日頃の駅利用について

Q.次の3駅について、直近1年の利用頻度を教えてください。

- GL 範囲内居住者は、東十条を主な利用駅としています。十条駅、王子神谷駅の利用頻度に大きな違いは見られませんでした。
- 来街者調査の東十条駅の利用頻度は「年に数日程度」が 70.3%でした。

② 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

③ 来街者調査

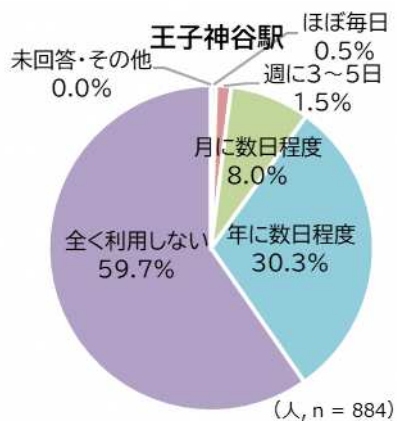
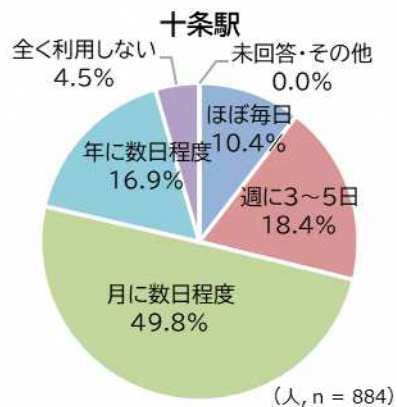
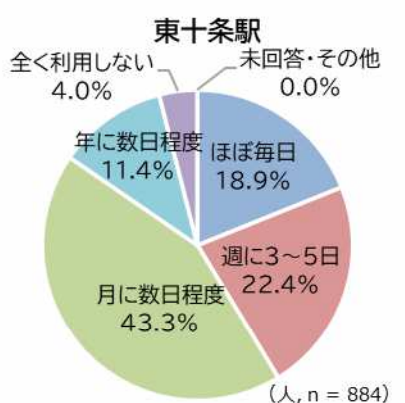


Q.次の3駅について、直近1年の利用頻度を教えてください。

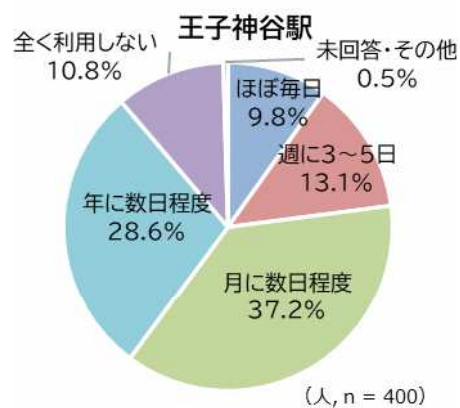
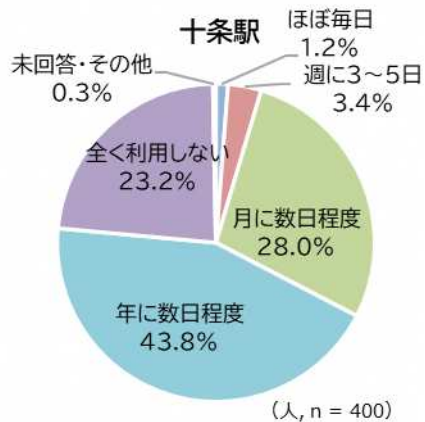
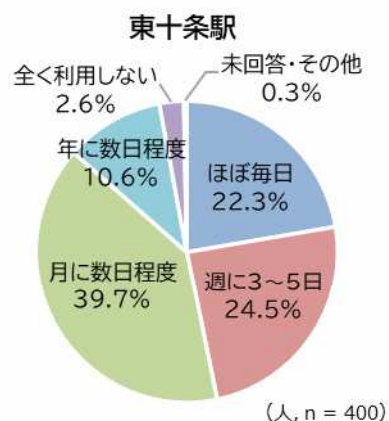
- ・ 東十条駅の利用頻度に、台地部・低地部の違いは小さいことがわかりました。
- ・ 台地部居住者は半数以上が王子神谷駅を全く利用しない一方、低地部居住者の75%以上が年に1回以上、十条駅を利用していることがわかります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

台地部

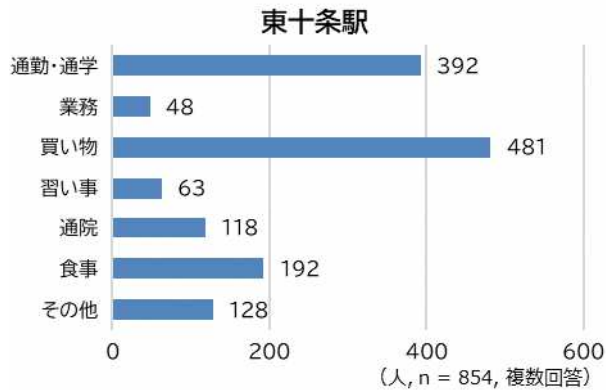


低地部



Q. (年に数日程度以上利用する駅について) 次の3駅について主に利用する目的について教えてください。

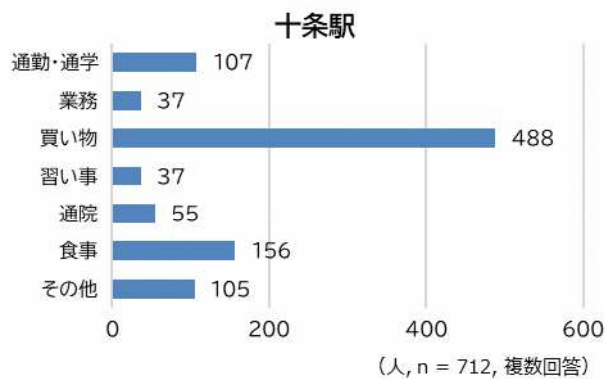
① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(その他回答)

部活動、散歩、美容院、ペットサロン、図書館の利用 スポーツジムの利用、銀行利用、美術展、余暇、旅行、登山、イベント、お出かけ、帰省、母の介護、子供の保護者会、こどもの迎え

等



(その他回答)

部活動、散歩帰り、散歩、美容院、余暇時の移動、新宿方面へ用事がある時、埼京線沿いの駅を利用するとき、電車遅延の時、待ち合わせ、公園、趣味、観劇、登山、遊びに行く、興遊、観光、娯楽、帰省、知人宅へ、親族訪問、保育園

等



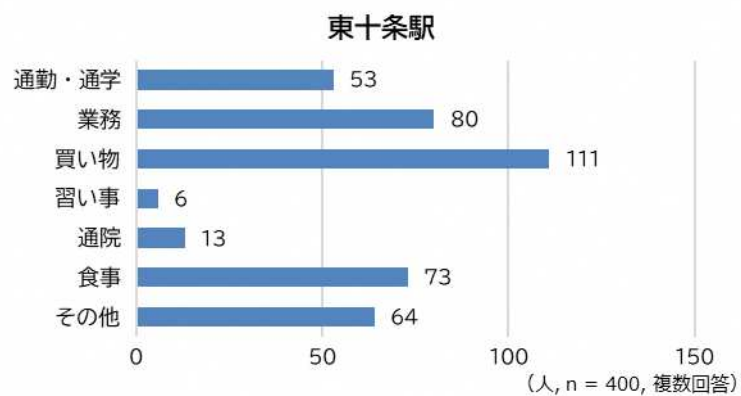
(その他回答)

散歩、ヘアサロンへ行く、私用、後楽園や飯田橋へ用事がある時、地下鉄を利用するとき、東十条駅の電車が遅れている時、遊び、レジャー、都内散策、趣味の会、埼スタ、お出かけ、興遊、観光、趣味、旅行、里帰り、病院に行くため、母の特養へ見舞いの為、友人宅へ、親類宅へ、知人宅へ行く、子供の用事付添い

等

Q. (年に数日程度以上利用する駅について) 次の3駅について主に利用する目的について教えてください。

③ 来街者調査



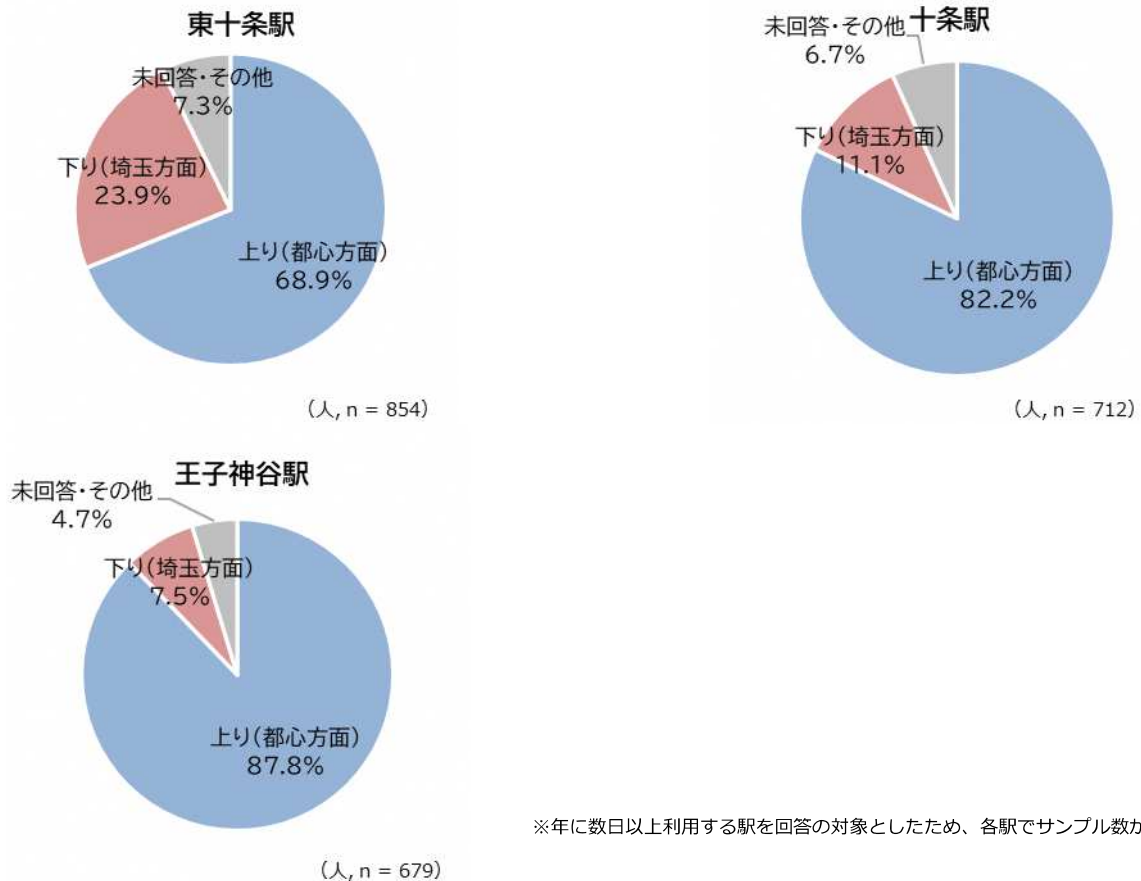
(その他回答)

出張、研修、趣味、**娯楽**、散歩、旅行、**待ち合わせ**、**乗り換え**、実家がある、友人を訪問、子どもの学校見学
等

Q. 駅で電車に乗る際の、主な行き先（方面）はどちらですか。

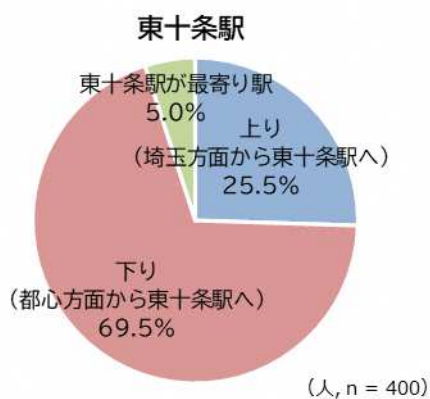
- ・ 居住者・来街者共に、都心方面との行き来に駅を利用する人が多いことがわかります。
- ・ 東十条駅は、十条駅・王子神谷駅と比較して埼玉方面へ向かうために利用する居住者が多いことがわかります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



Q. 東十条駅に向かうために利用する電車は何ですか。

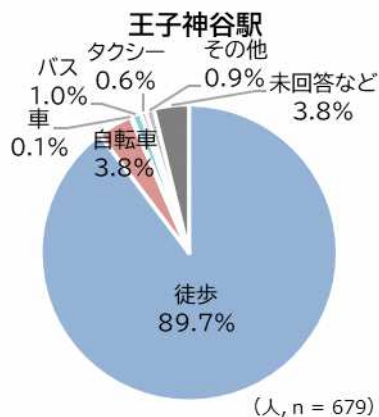
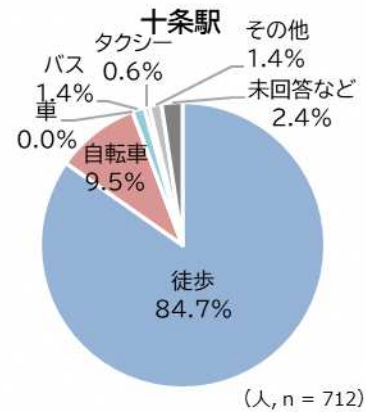
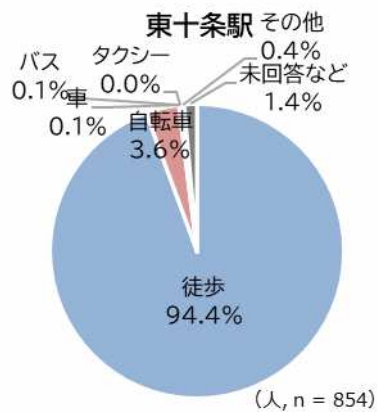
③ 来街者調査



Q.駅までの主な交通手段は何ですか。

- 3駅共に徒歩が駅までの主な交通手段であるものの、ガイドライン範囲内から十条駅に向かう時は東十条駅・王子神谷駅に向かう時と比べて自転車の割合がやや多いことがわかります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



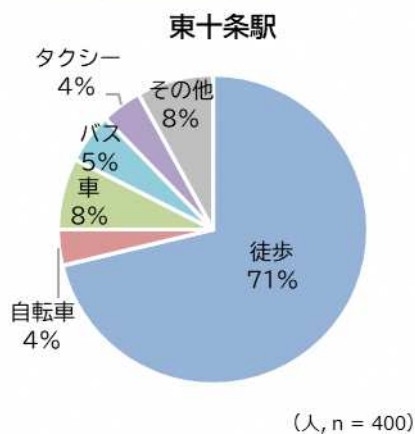
(その他回答)

車いす、ベビーカー (東十条駅)
途中下車、ベビーカー、電車 等 (十条駅)
車いす、ベビーカー (王子神谷駅)

※年に数日以上利用する駅を回答の対象としたため、各駅でサンプル数が異なる。

Q.駅からの主な交通手段は何ですか。

③ 来街者調査



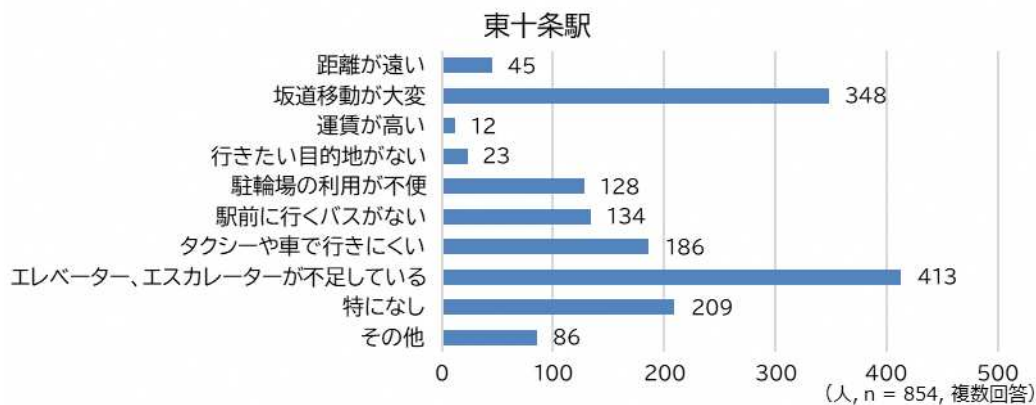
(その他回答)

電車、乗り継ぎ 等

Q. 駅利用にあたり不便に感じることは何ですか。(東十条駅)

- ・ ガイドライン範囲内居住者は、坂道移動やエレベーター・エスカレーターの不足といったバリアフリー面での不便さを感じている人が多いことがわかります。
- ・ 来街者については、東十条駅そのものの遠さや、駅へ向かう目的の少なさを不便な点として挙げる人が多い結果となりました。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(その他回答)

(空間の狭さ)

北口西側の階段が狭くて不便

(不足機能)

スマホの Suica チャージ機がない・南北にベンチが無い・南口にトイレがない

(バリアフリー)

地下道がスリッしやすい・坂道が雨の日には滑る

赤羽、王子とのエレベーターの位置が逆

(交通安全)

駅前道路の横断時、停車しない車

(自転車利用)

自転車利用時に停める場所が近くにない

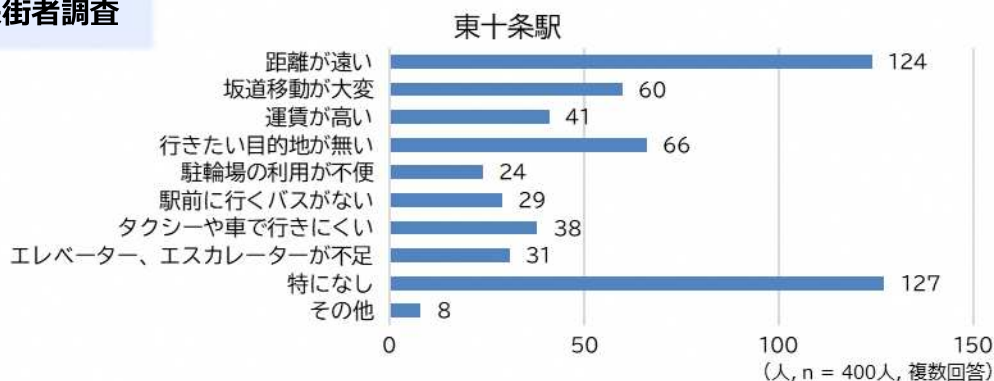
エレベーターで自転車の人が多くベビーカーで待つ

(衛生・清潔感・印象)

タバコのポイ捨て・窓が汚れている・エレベーターが汚い
通路が暗い

等

④ 来街者調査



(その他回答)

(駅舎)

通行禁止時間がある・赤羽の方が便利

(交通安全)

道が狭い・一方通行が多い・道路幅が狭い

(自転車利用)

自転車の通行が多い

Q. 駅利用にあたり不便に感じることは何ですか。(十条駅・王子神谷駅)

- 十条駅に対しては、坂道移動・距離の遠さなど、低地部からのアクセスの悪さを不便な点として挙げる人が目立ちました。
- 王子神谷駅に対して不便に感じることを述べた人は十条駅・東十条駅と比較して少ないものの、駐輪場の利用が不便という意見が挙がりました。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(その他回答)

(バリアフリー)

(交通安全)

(踏切)

(駅構造)

(自転車利用)

(衛生・清潔感・印象)

(不足機能)

ベビーカーが不便

東通り、人通りが多いのに信号が無く危険

踏切がなかなか開かない

十条駅もホームが狭く、危険を感じる時がある

線路脇の道が狭くて暗い・出口が片方にしかない

上りと下りの改札が別になっている

自転車で行きづらい

駅が古い

トイレが片側にしかない

等



(その他回答)

(バリアフリー)

(交通安全)

(駅構造)

(自転車利用)

(衛生・清潔感・印象)

(不足機能)

王子4丁目側の乗り降りがづらい・歩ける人がエレベーターを使い、ベビーカーが待たされる・下りのエスカレーターが無い・エレベーターが乗階段が滑りやすく、強風で怖い・エレベーターののり継ぎが必要・王子5丁目団地を迂回しなくてはならない

歩道が狭く、自転車とぶつかりそうになる

ホームまで遠い

自転車の置き方が雑・駅の入口までの自転車が邪魔

街灯が少ない

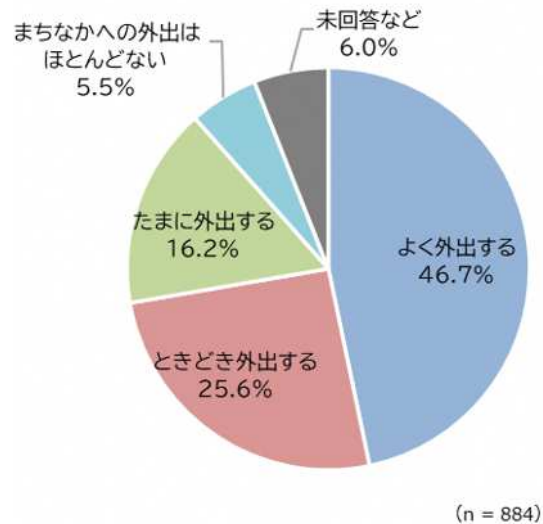
駅にコンビニやお店がない・電子掲示板が改札階にない

等

◇まちなかへの外出について

Q. 東十条駅の施設などを目的地として外出しますか。

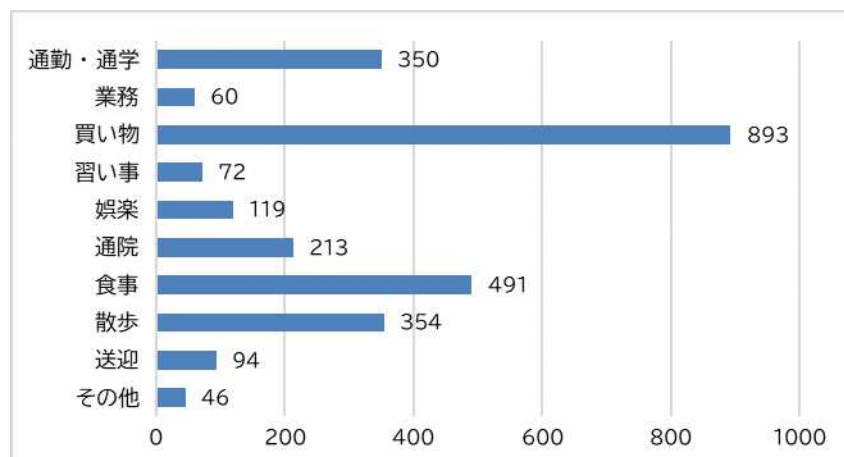
① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



Q. 東十条駅周辺の施設へ外出する目的を教えてください。(最大3パターン)

■外出パターンとして含まれやすい目的

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



(その他回答)

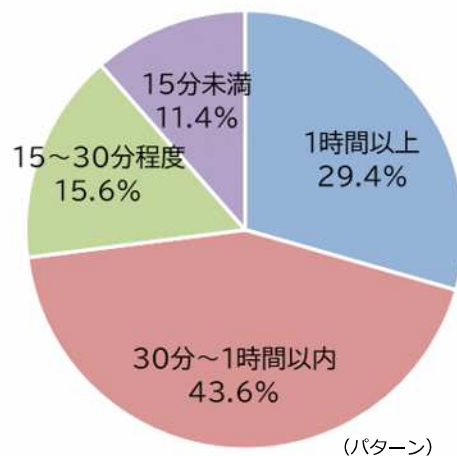
銀行 ATM、ペットサロン、移動のため、孫の家、通り抜ける、図書館、スポーツジム、美容院
銭湯、選挙、バスケットボール(運動)、散髪、子供の行事、ふれあいの家 等

※ 3つまでの目的を含む外出パターンを、頻度の多い順に最大3パターン回答

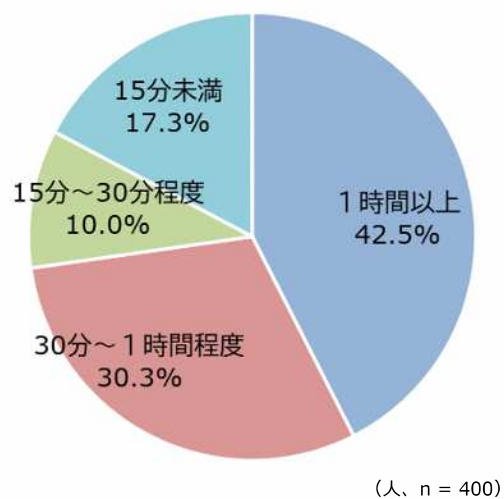
Q. 東十条駅周辺に外出する際の、まちなかの滞在時間を教えてください。（まちなかの滞在時間とは、例えば勤務時間などは除く）

- まちなかの滞在時間は、ガイドライン策定範囲内居住者については、1 時間以内の多いのに対して、範囲外からの来街者は 1 時間以上の滞在が増える傾向にあります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



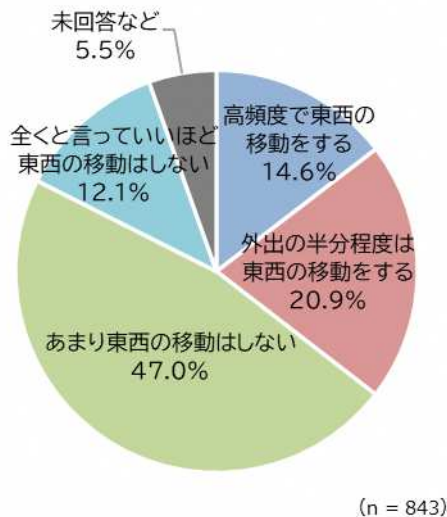
③ 来街者調査



Q. 外出時の JR 線を越えての東西への移動について、教えてください。

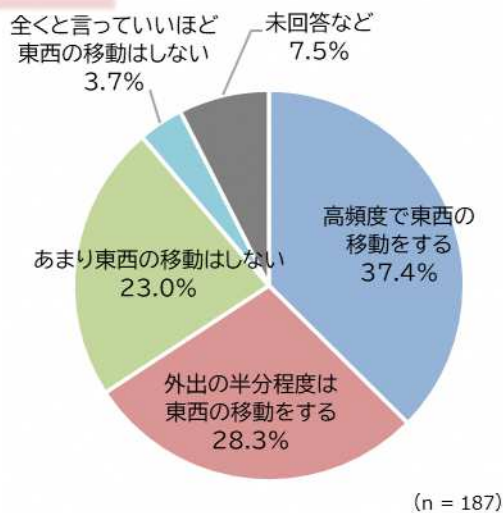
- ・ 台地部にお住まいの方は、低地部にお住まいの方と比較して東西の移動を伴う外出が多いことが分かります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

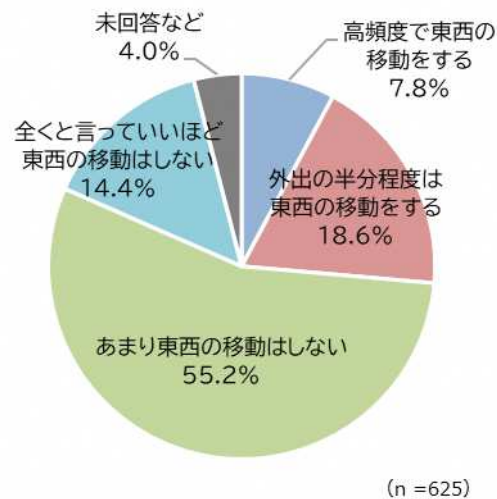


※東十条駅周辺の施設を目的地として外出する人を回答の対象としたためガイドライン範囲内居住者全体のサンプル数と異なる。

台地部



低地部



※JR 京浜東北線より西側の居住者を「台地部」、東側の居住者を「低地部」とした。一部回答はお住まいの地区が不明のため、台地部・低地部のサンプル数とガイドライン範囲内全体のサンプル数は一致しない。

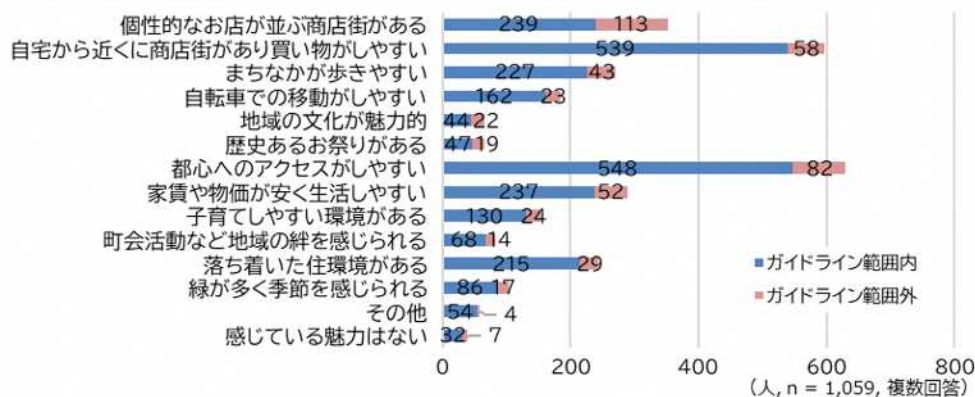
◇まちなかの魅力・課題について

Q. 東十条駅周辺のまちにどのような魅力を感じていますか。

- ・ ガイドライン策定範囲内にお住まいの方は、街の魅力として買い物のしやすさや都心へのアクセスを挙げる人が多いことがわかります。

② 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

① 任意調査(GL 範囲外)



(その他回答)

(商店街)

商店街がごぞんまりしていて良い・商店街に美味しい個人店がある・商店街に歩行者専用の時間があり、歩きやすい

(施設)

スーパー、病院、図書館、公園が徒歩圏内に揃っているところ・公園が多い・病院が比較的多い・食べ物屋さんがおしゃれ・バスケットボールのリングがある広場がある

(交通)

東京メトロと JR が利用出来る・赤羽駅に 1 駅である・新宿方面へ向かう際に十条駅が利用できる・飛鳥山公園のある王子駅まで 1 駅・色々な電車が見られる

(文化・人柄)

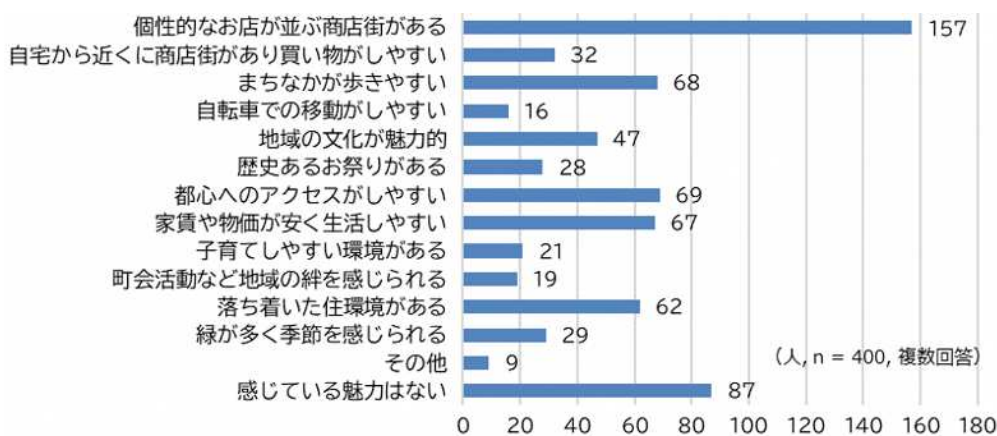
良くも悪くも人の目がある・街の人が笑顔で声をかけてくれる・地域性という認識が個人個人にあり、生活全体の安全度に活かしている

(その他)

地域猫が可愛い

等

③ 来街者調査



(その他回答)

(商店街)

個人商店街がある

(文化・人柄)

下町情緒

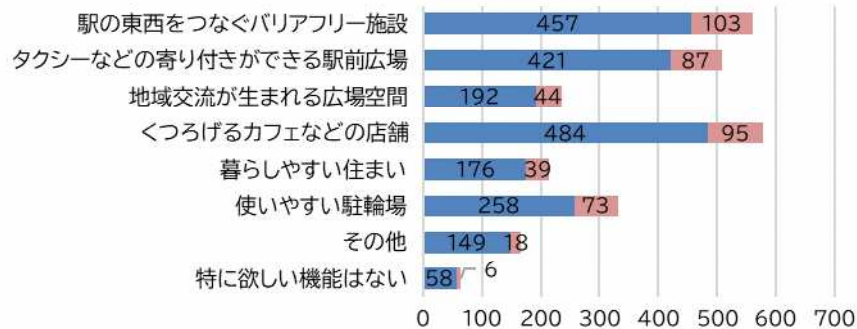
(その他) 以前住んでいた・利用しない

等

Q. 東十条駅周辺にあったらいいなと思う機能について、教えてください。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

② 任意調査(GL 範囲外)



(その他回答)

(商店街)

(店舗)

(公共施設)

(バリアフリー)

(交通)

(その他)

南口周辺に商店街・アーケード

子連れがもっと利用しやすい飲食店や遊ぶ施設・コンビニ・ショッピングモールやスーパー

チェーン店・蕎麦屋・個人店・大型衣料店・ペットなど連れて気軽に行けるお店・やや高級志向の店舗・駅ビル・金融機関・早朝からやっているパン屋・カフェスペース

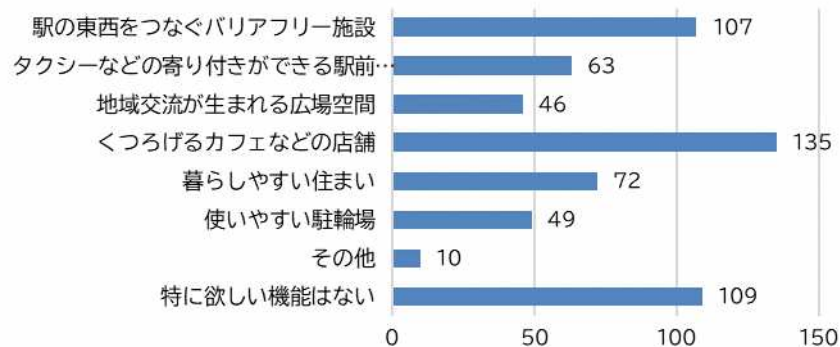
トイレが目立つ場所に・公園・赤ちゃん休憩室・喫煙所・南口のトイレ・明るく清潔感のある駅

南口にエレベーターかエスカレーター・ベビーカー、車椅子の方の専用エレベーター・坂道対策・北口の西側にエスカレーター

自転車の走行規制・バス路線・レンタルサイクル・広い歩道・トレインビューのスポット・駐輪場

フリーワークスペース・雨でも子どもが遊べるキッズスペース・地域のお祭り・近代的なものはあまり開発しないで欲しい・文化に触れられるイベントスペース・壁面花壇やアートで憩える空間づくり・大きな自習室・緑を増やしてほしい・夜道に暖色系の照明・バスケットボールのコート 等

③ 来街者調査



(その他回答)

(店舗)

(バリアフリー)

(交通)

(その他)

夜遅い飲食店

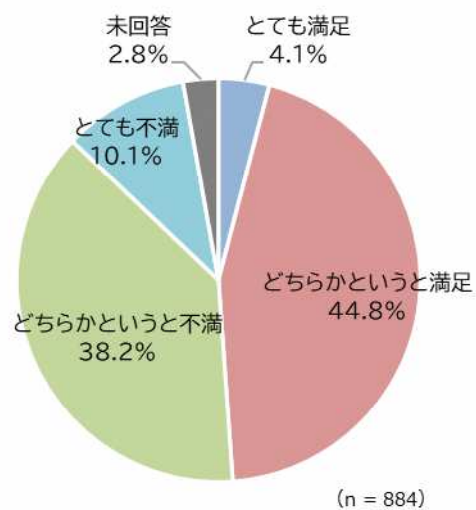
南口にもエレベーター的な施設

コミュニティバス

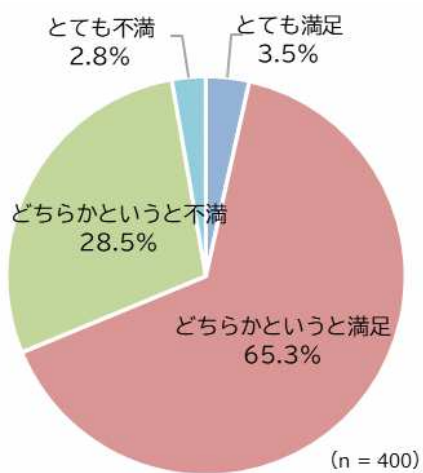
UR の誘致・豊富な名物 等

Q. 東十条駅周辺の歩行環境について、現在の満足度を教えてください。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)



③ 来街者調査

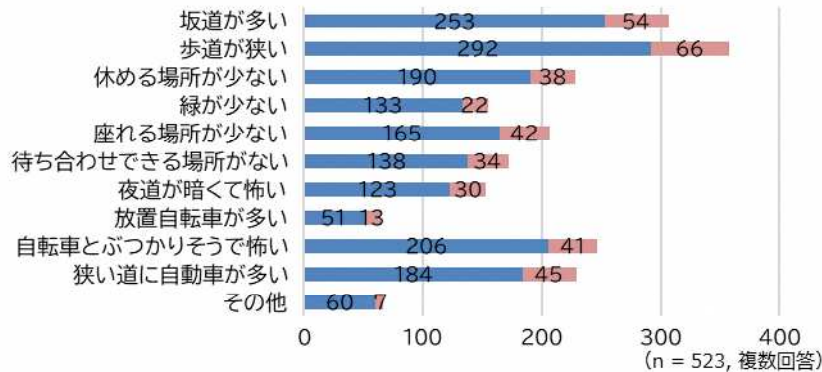


Q. 歩行環境について、不満な箇所を教えてください。

- ・ 居住者・来街者共に、歩道の狭さを不満な箇所として挙げている人が多いことがわかります。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

② 任意調査(GL 範囲外)



(その他回答)

(路面)

アスファルトが荒い・ちょっとした段差が多い・歩道が滑りやすい・駅前の坂道の滑り止めが修繕してもすぐ剥がれ雨や雪の日に滑り怪我の恐れが多く危険・商店街の道が、ブロックでボコボコしている

(交通安全)

キックボードが危ない・交通規制中の自動車、自転車で逆走している人が多い・狭い道でスピードを出す車・南口の坂を下ってくる自動車が怖い

(バリアフリー)

危険に感じる階段がある・エレベーターの設置・南口にエレベーターがない

(治安)

イライラしている人が多い・子供に冷たく注意してくる・ゴミ出しのマナーの悪さ

(施設)

駅としての魅力が乏しい・シャッター商店や空き家・魅力のある店がない・ランチできる所が少ない・公衆トイレがほとんどありません・広場的なスペースがない

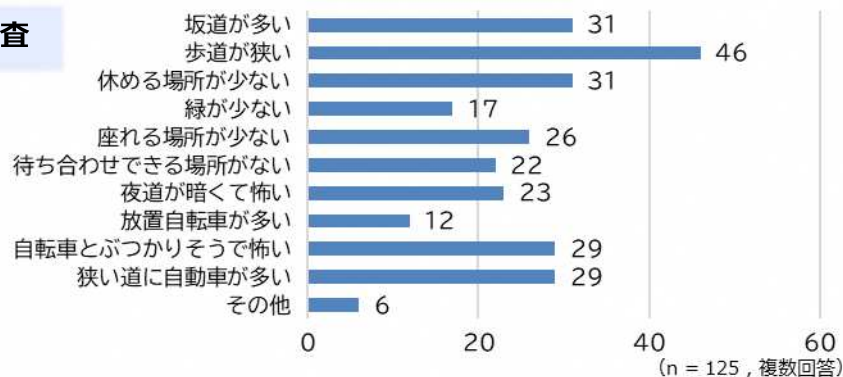
(衛生)

路上喫煙が多い・道に汚物が多い

(その他)

電柱が飛び出でている・店に並んでいる人が多くて、道が狭くなっている・日影が少ない・十条からいく場合北口の入り口がわかりづらい・坂道は歩道が狭い上にガードレールがない・踏切があかない 等

③ 来街者調査



(その他回答)

(その他) 利用しない

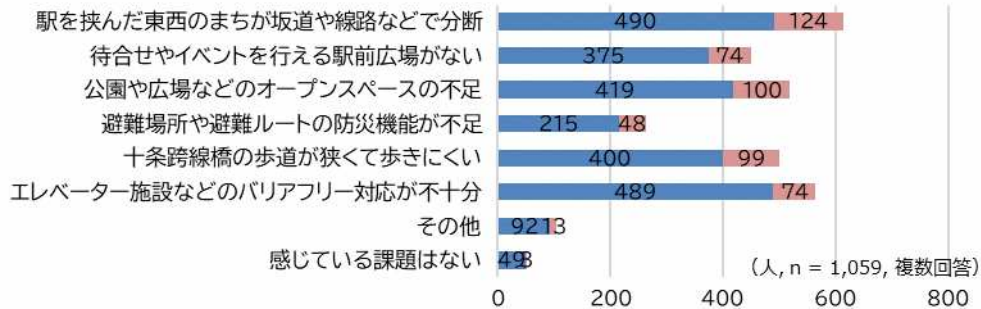
等

Q. 歩行環境以外で感じている、まちなかの課題があれば教えてください。

- ・ バリアフリー対応は来街者・居住者共に課題として多く挙げられました。

① 抽出調査 + ② 任意調査(GL 範囲内)

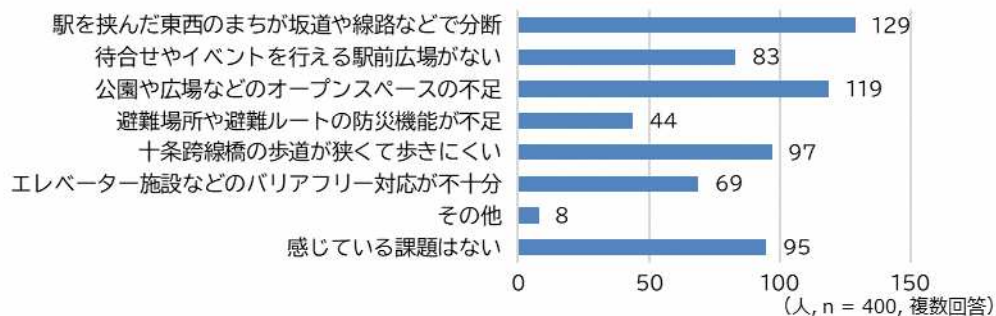
③ 任意調査(GL 範囲外)



(その他回答)

- (交通機能) タクシー、バスの利便性が悪い・歩道と車道のラインが微妙・遮断機が降りるのが早い・駅に行く理由が出勤時のみ
- (交通安全) 速度の早い車が多くて怖い・車道が狭い・もう少し歩道を歩きやすく。子連れでも安心な道が欲しい
- (自転車) 自転車で走行している人が多い・エレベーターに自転車を乗せて移動されるので、並んでいて不便・無料の駐輪場が駅前にないため、家から駅までの移動を億劫に感じる
- (バリアフリー) 東十条駅南口側の階段を何とかしてほしい
- (緑) 緑が少ない
- (治安) 酔って集団で大声を上げる者が多い
- (施設) 駅前に魅力的な施設やスーパーが無い・駅前広場、タクシー、車送迎のロータリーなし・大型の飲食店がない・カフェが少ない・ワークプレイス・休める場所がない・こ線橋の老朽化がとても目立つ・マルシェとかできる屋内外施設があると良い・有名店の誘致・若者が休めるカフェや公園がない・駅に商業施設がない・屋内娯楽施設がない・新たな行政サービスの建物を作って欲しい・北区内にドッグランがない
- (衛生・印象) 路上喫煙者とタバコのポイ捨てが多い・ごちゃごちゃしている・ゴミの不法投棄が多い・街が汚く、雰囲気は暗く感じる・全体的に古くて汚い・夜道がとても暗い
- (その他) エスカレーターそばの吹き抜けの空間が活用されておらず寂しい・坂があることも狭いことも不便なことも楽しい・電柱を地中に埋めて整備してほしい・歩道に植木、自転車置き過ぎ・環七通り、トラック等騒音が気になる時がある・歩くといろいろな施設や商店が沢山あることを情報発信するとよい・駅前開発がされていない・北区の中心部として地元の人にメリットのある施設があると嬉しい 等

③ 来街者調査



(その他回答) (その他) 利用しない

等

(2) ワークショップの実施

ガイドライン策定検討にあたっては、現在の検討状況を共有し、住民の意見を広く取り入れるため、中間報告会・中間まとめ報告会を実施し、報告とともにワークショップを開催しました。

1) 中間報告会

① 開催概要

- ・ 日時：令和5年9月28日・令和5年10月1日
- ・ 場所：東十条ふれあい館 3階 第1ホール
- ・ 参加人数：延べ29名（1日目：7名・2日目：22名）
- ・ 内容：これまでの検討内容に関する報告・ワークショップの形式による意見交換
- ・ ワークショップのテーマ：東十条駅周辺の魅力・課題等について

② 主なご意見

魅力	・ 商店街が魅力的 ・ 商店街（さらに連続すると良い） ・ 買物が便利、安い ・ 駅前がすぐまち ・ お富士さん	・ 演芸場 ・ 歴史ある佇まいがある ・ 気取らない庶民性 ・ 北王子支線遊歩道
課題	・ 南口の高低差がきつい（出かけるのが億劫） ・ 避難場所が少ない ・ 北口EVが自転車でつかえている ・ 地域のバリアフリー化	・ 駅前に広場がない ・ 道が狭い ・ 緑が少ない ・ 大きな公園がない
あったらいい機能	・ タクシー利用ができるロータリーが欲しい ・ 南口周辺のバリアフリー（エレベーター設置早急に） ・ 足元のまちづくり（レンガ道路） ・	・ 人が溜まれる場所 ・ 水害時に避難する施設 ・ 花火のできる広場
やってみたいこと	・ 下十条運転区跡地や広場での盆踊り ・ サンバの再開 ・ 商店街で多世代が集う行事	・ 外国人を含めたイベント ・ マルシェ ・ 街が活性化するイベント

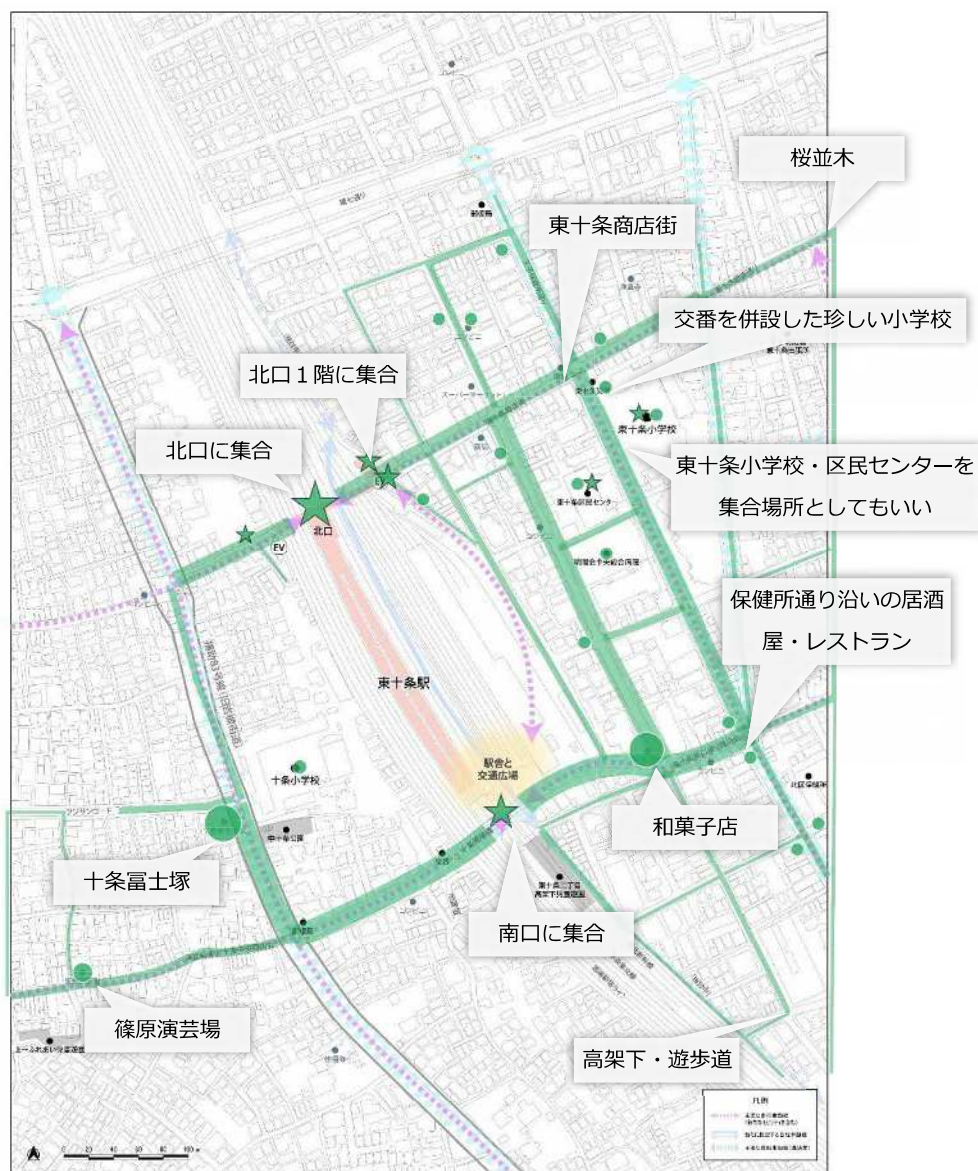
2) 中間まとめ報告会

① 開催概要

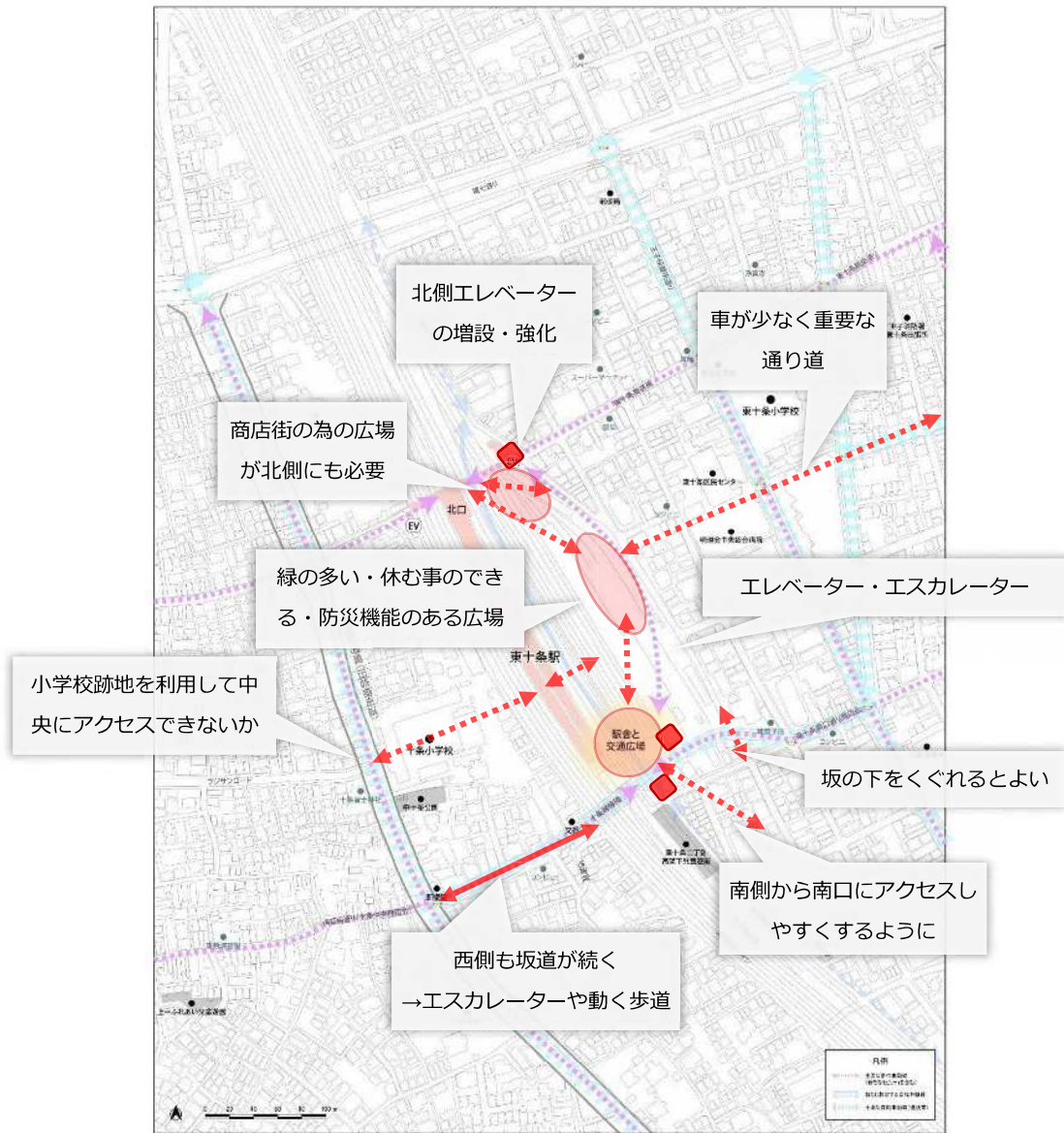
- ・ 日時：令和6年5月17日・令和6年5月19日
- ・ 場所：東十条ふれあい館 3階 第1ホール
- ・ 参加人数：延べ49名（1日目：29名・2日目：20名）
- ・ 内容：ガイドライン中間まとめ報告・ワークショップ形式による意見交換
- ・ ワークショップのテーマ：東十条駅周辺のまちあるきのルート・将来の動線について

② 主なご意見

○街歩きルート



○駅とまちの出入り・滞留空間・縦動線



(3) こどもアンケートの実施

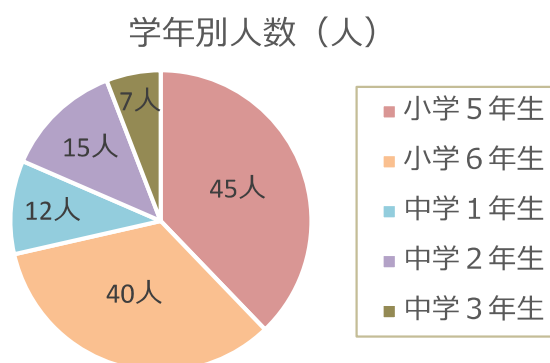
ガイドライン（案）をとりまとめた後、ガイドライン範囲内に住む子供たちに東十条駅周辺のまちづくりを周知し、意見を取り入れるため、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン（こどもむけわかりやすい版）を作成するとともに、まちづくりについてアンケート調査を実施しました。

① 実施概要

- 日時：令和7年12月24日～令和7年1月8日
- 調査対象：ガイドライン対象範囲内の区立小学校5,6年生、区立中学校1～3年生
計 1,127 名
- 調査方法：学習用端末へのアンケート送付
- 回収数：120 名（回答率 10.7%）

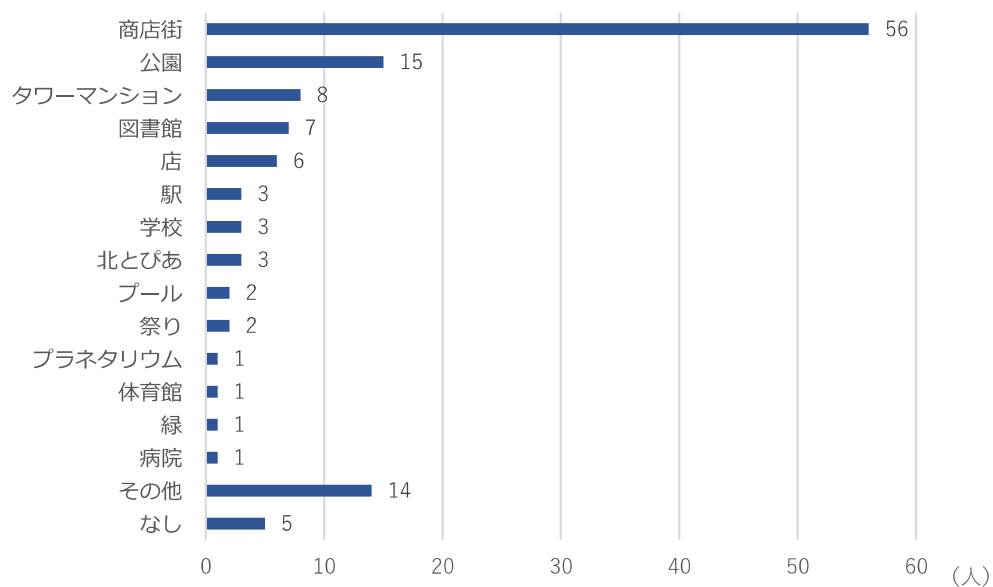
② 調査結果

○回答者の属性

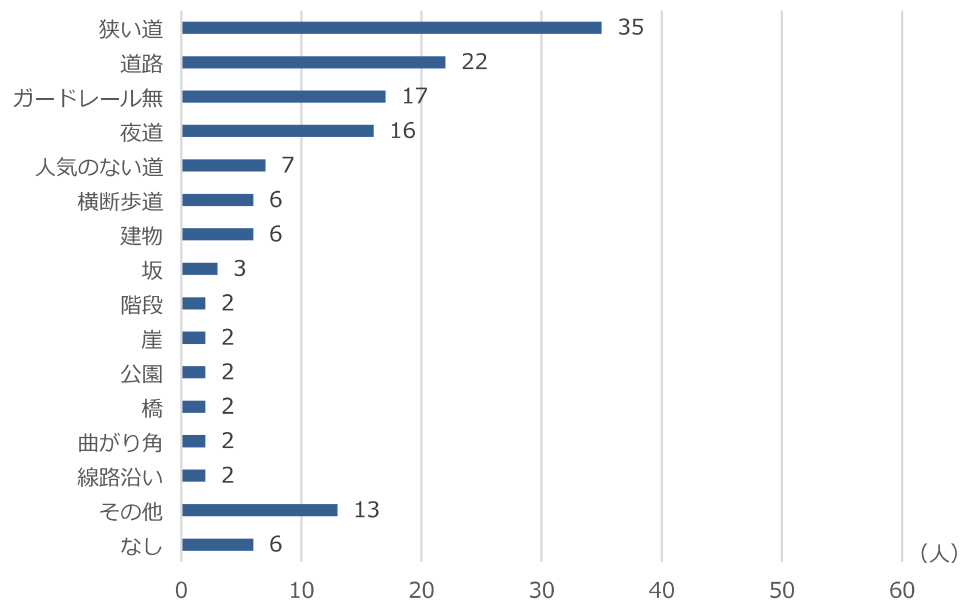


[illegible]

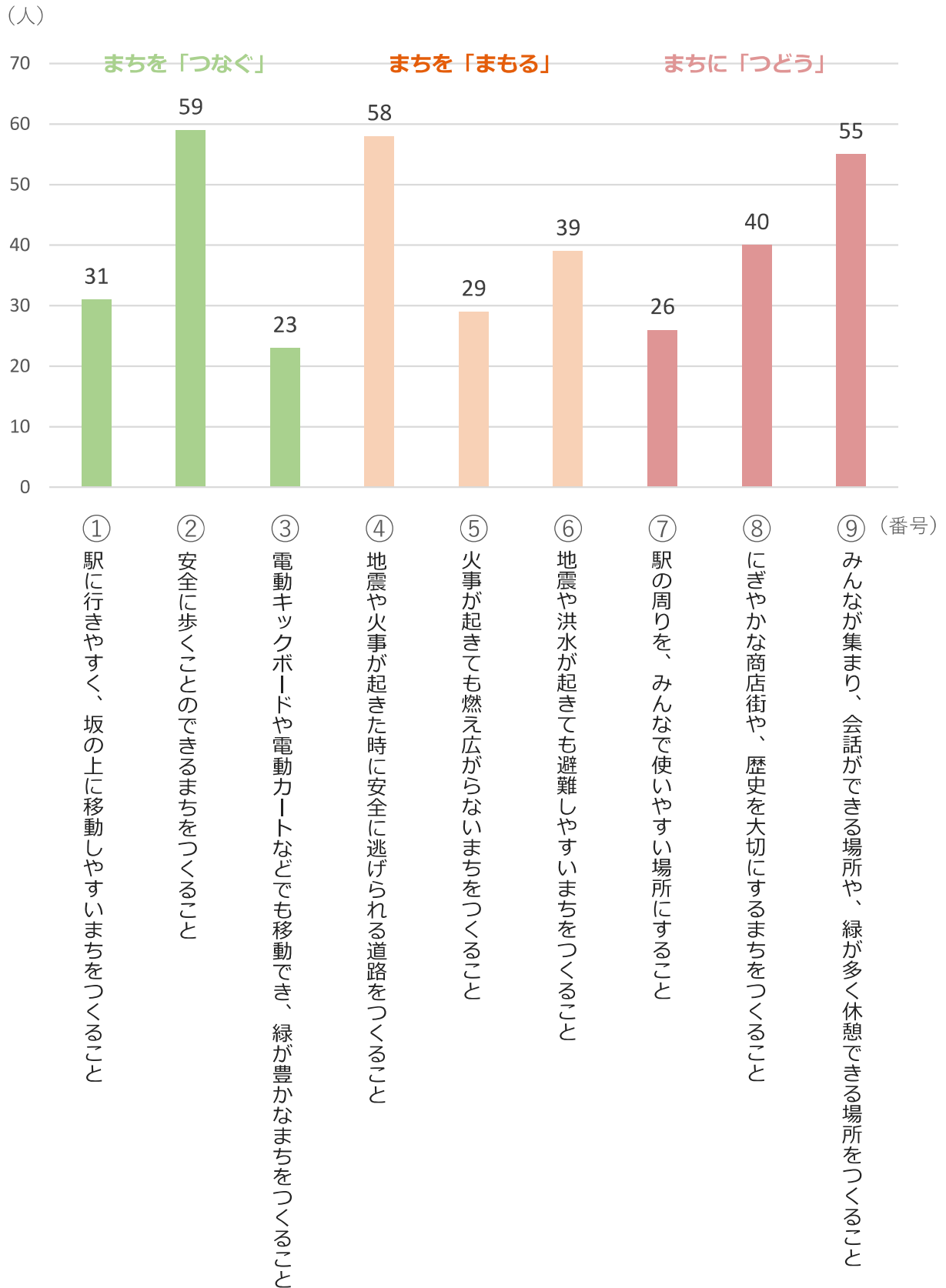
3) あなたが住んでいるまちで、じまんしたい場所はどこですか？（自由記述）



4) あなたが住んでいるまちで、危ないと思う場所はどこですか？（自由記述）



5) まちづくりのためにすべきことの中で、あなたが思う大切なことを3つ選んでください。(複数選択)



(4) オープンハウスの実施

「東十条周辺まちづくりガイドライン」策定の中では、説明パネルの展示等と合わせ、来場される方に対し、説明とご意見伺う機会を設けるため、オープンハウス形式の説明会を開催しました。

1) 東十条駅周辺まちづくりガイドラインオープンハウス説明会

① 開催概要

- ・ 日時：令和 6 年 12 月 20 日・令和 6 年 12 月 21 日
- ・ 場所：東十条ふれあい館 3 階 第 1 ホール A・B
- ・ 参加人数：延べ 102 名（1 日目：52 名・2 日目：50 名）
※ うちアンケート回答者：延べ 95 名（1 日目：49 名・2 日目：46 名）
- ・ 内容：まちづくりガイドラインに関する説明・アンケートによる意見の収集

② 来場者アンケートにおける主なご意見

- ・ 動画が各ポイントでまとめが入っていたので、わかりやすかったです。
- ・ 十条駅の再開発のにぎわいが東十条駅にも来てほしいと思います。
- ・ 歩行者や自転車利用者によく配慮しているところが評価できると思いました。引き続き、まちづくりが進められることを期待しています。
- ・ 南口の開発案について知りたかったが、具体性が乏しいと感じた。
- ・ まちづくりの理想についてはよくわかりますが、いつまでにどのくらい実現できますかがわかりません。
- ・ まちづくりの動きを住民が知らないうちに進めないでください。東十条地域には最低でも全戸ビラ配布するなどして、皆の問題にしてください。
- ・ アンケートやワークショップで出た区民の声を大切にして、JR にもきちんと伝えてください。
- ・ JR にきちんと伝えてほしい。私たち区民の声を届けてほしい。子供たち小学一年生からワークショップを開いて話し合いをしてほしい。みんなで何にしたいのか夢を語ることが必要です。
- ・ 緑を増やすという意味から、緑の多い公園にして頂きたいと思います。
- ・ 下十条運転区跡地の活用を早期に進めることで、東十条周辺の発展（にぎわい、安全）を推進していただきたい。
- ・ 南口のバリアフリー化を早く実現してほしい。

(5) パブリックコメントでの意見

■意見提出期間

令和6年12月10日（月）～令和7年1月15日（水）

■周知方法

- ・北区ニュース（12月10日号）
- ・北区公式ホームページ
- ・北区公式 SNS（Facebook、X（旧 Twitter）、LINE）

■閲覧場所

- ・北区公式ホームページ
- ・拠点まちづくり担当課窓口
- ・区政資料室
- ・各地域振興室
- ・各区立図書館

■意見提出者数

- ・14名

（内訳）ホームページ：11名、郵送：1名、FAX：1名、窓口：1名

■意見件数

- ・39件

（内訳）

まちづくりの基本方針「つなぐ」まちの回遊性を高める について：8件

まちづくりの基本方針「まもる」まちの強靱性を高める について：3件

まちづくり基本方針「つどう」まちの快適性を高める について：10件

ガイドライン全般について：6件

その他のご意見について：12件

■結果概要（次ページ以降）

- ・ご紹介するご意見は、プライバシーの関係上、いただいた住所、氏名は掲載いたしません。
- ・ご意見は、一人の方から複数のご意見をまとめていただいたものもありますので、項目別に要旨としてまとめさせていただきました。

1) まちづくり基本方針「つなぐ」まちの回遊性を高める について (8件)

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	駅周辺には短時間無料の自転車駐車が不足している。また、駅前の放置自転車の発生を防ぐ管理や監視の仕組みを検討してほしい。	本ガイドラインでは、南北どちらからもアクセスできる新幹線高架下駐輪場の整備等を施策メニューの一つとしております。また、放置自転車については、駐輪需要への対策と併せ必要な対策を検討してまいります。
2	中央商店街は、一方通行や時間制限を守らない車が目につく。ライジングボラード導入や路面への制限明記、取締り、強化が必要である。	十条中央商店街周辺は幅員が狭く、歩行環境の改善が課題と認識しております。そのため、本ガイドラインにおいて「安全な歩行環境の確保」を施策実施方針として掲げております。なお、交通規制等につきましては、交通管理者とも連携しながら可能な方策を検討してまいります。
3	十条跨線橋のバリアフリー化は、エレベーターのみに集約せず、スロープの徒歩移動も含めた検討をしてほしい。	東十条駅は南口に昇降施設がないため、北口の昇降施設で自転車の利用が多く、車いす等の利用者が順番待ちをしている状況が見受けられます。また、南口周辺では急勾配な区道を歩行者と自転車が通行している状況も見受けられます。そのため、本ガイドラインでは、十条跨線橋を含む南口周辺のバリアフリー化として、高低差の課題を解消する自転車利用も考慮した昇降施設の整備を行うほか、南口とまちをつなぐバリアフリー動線を設けることとしております。なお、歩行者や自転車の専用道の整備につきましては、具体化に合わせて「北区自転車ネットワーク計画」等を踏まえながら検討してまいります。
4	東十条駅北口エレベーターについては、自転車の利用が多い。子連れや足の不自由な方等、エレベーターを本当に必要としている方への配慮が行き渡るようなまちづくりとしてほしい。また、東西間だけでなく、南北間移動も含めたフラットなまちづくりを検討してほしい。	
5	東十条駅南口の歩道は歩行者と自転車が錯綜して危険である。双方が安心して通れるような専用道の整備と、その専用道の境界をガードレール等ではなく樹木や生垣を使用するといった取組みを検討してほしい。	

番号	ご意見の要旨	区の考え方
6	補助 89 号線は歩道が非常に狭く、車道にも余裕が乏しいため、現状のままでは主要な歩行者動線や主要な自転車動線と位置づけるのは不適當である。歩道の拡幅等を事業に盛り込むべきである。	補助 89 号線は「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の位置づけがないことから早期の事業化は考えておりませんが、「北区自転車ネットワーク計画」に基づいた暫定形態での運用も含めて検討してまいります。
7	東十条南口坂下の五差路や危険とされる鋭角交差点を解消してほしい。	五差路の解消には周辺用地の確保等を必要とするため、いただいたご意見を踏まえ、交通管理者とも連携しながら可能な方策を検討してまいります。
8	街路樹管理は、特別区長会調査研究機構令和 4 年報告書「公共施設の樹木の効果的なマネジメント手法」に準拠するべきである。	「公共施設の樹木の効果的なマネジメント手法」等を踏まえ、引き続き、街路樹の適切な維持管理を行ってまいります。

2) まちづくり基本方針「まもる」まちの強靱性を高める について (3 件)

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	防災を目的とする補助 83 号線等では、歩道にせせらぎを造った様な整備を検討してほしい。	補助 83 号線は、東京都が整備を進めている都市計画道路です。歩道にせせらぎを造った様な整備の予定はありませんが、いただいたご意見につきましては、事業者である東京都に伝えてまいります。
2	特殊な塗料により十条跨線橋を高強度に補強できないのか。	十条跨線橋を含む北区の橋梁は「東京都北区橋梁等長寿命化修繕計画」に基づき、定期的に法定点検を行い、必要に応じて、補修を実施しております。しかしながら、十条跨線橋は耐震上の問題があるため、架け替えを計画しております。なお、架け替えまでの期間においては、地域のみなさまが安全に利用していただけるよう、いただいたご意見を参考にしながら、引き続き、適切な維持管理に努めてまいります。
3	東十条駅周辺地区の防災の大きな課題として、崖線の土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が連続的に存在する点が挙げられる。対策として、擁壁強化や緑化（グリーンインフラ）等の施策を追加してほしい。また、課題の 1 つとして記載をお願いしたい。	区の防災上の課題として、崖線の土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域があることは認識しております。そのため、区内の防災上危険ながけ・擁壁の所有者に対し、安全対策工事を支援する事業等を既に実施しております。

3) まちづくり基本方針「つどう」まちの快適性を高める について (10 件)

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	下十条運転区跡地の利活用では、十条のように開発してクイーンズ伊勢丹やアトレのような商業施設の誘致し、ジェイトエルのような施設を整備することで、来街者の増を見込むべきである。	本ガイドラインでは、土地利用の方針として、商店街を含む駅に隣接したエリアを「都市機能集積ゾーン」とし、商業・業務・住宅等の複合的な土地利用の誘導を図り、計画的な都市機能の更新と土地の有効・高度利用を促進し、交通結節機能の質の向上、地域交流機能の充実や歩行者ネットワークの形成、みどり豊かなオープンスペースの確保などにより、災害に強く、快適で利便性の高い市街地の形成を目指しております。
2	下十条運転区跡地の利活用や低地側の地区計画導入については、災害時にも避難場所として活用できる広場や緑豊かでくつろげるオープンスペースを検討してほしい。また、周辺的环境保全や商店街への影響も配慮し、建物の高さを10階建てとするなど、超高層建築物が建たないような計画としてほしい。	また、まちづくり整備計画では、施策メニューの一つとして、大規模な土地利用転換を図る場合には、土地の有効・高度利用の促進と公開空地等の確保により、新たな緑空間・オープンスペースの創出を図ることとしております。
3	下十条運転区跡地の利活用については、北区で土地を取得して区民施設を作してほしい。また、誘致された商業施設によって地元商店の閉店が加速しない、商店街に対する援助に力を入れていただくようにお願いします。	今後の地区計画策定においても、まちの魅力である商店街との共存を図り、駅前から続く商店街等のにぎわい連続性に配慮した生活拠点施設を誘導し、
4	古いものを壊して高層マンションやビルを建てるより、元からある地域性と自然を大切にするガイドラインとしてほしい。	にぎわい軸を形成するとともに、新たなみどりの空間・オープンスペースの創出、防災対応力の強化を検討してまいります。

番号	ご意見の要旨	区の考え方
5	文化歴史資源の一つとして、旧北王子支線跡地を追加してほしい。	本ガイドラインで取り上げた十条富士神社、篠原演芸場などは一例であり、その他にも東十条駅周辺には、魅力的な文化歴史資源があることは認識しております。なお、旧北王子支線跡地につきましては、鉄道の面影を残した観光に資する遊歩道としての整備を予定しており、東十条駅周辺の動向に記載をしております。 いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただくとともに、今後設置を予定している「(仮称) 東十条駅周辺まちづくり推進協議会」での議論や実証実験を通して、東十条駅周辺にふさわしい交通のあり方等を検討してまいります。
6	駅前広場の検討については、二階建てロータリーにして歩車分離すると安全で利便性がある。また、地域移動モビリティや自動運転の公共交通の導入を検討するとともに、MaaSの普及・活用についても踏み込んで記載してほしい。	
7	迂回、回り道、ビル風はバリアである事の認識を持ち、解消及び発生の規制といった対策を講じてほしい。	
8	駅周辺では路上駐車が横行しているが、駅への交通を整備すれば、現時点での問題点が解決するかのようなガイドライン設定は懐疑的である。	
9	以前、東十条商店街の小さい交差点に、日中はテーブルとパラソルが置かれ休憩スペースとなっていて、緊急車両通行時には商店の人によりどけられてスムーズに通行していた。復活できないか。	
10	商店街では商店の看板などが道路を占拠しており、歩行者と自転車がぶつかりそうな危険がある。	

4) ガイドライン全般について（6件）

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	開発側を元とする「まちづくり推進協議会」とならないような構成員とするか、開発慎重者からなるオルタナブルな協議会も作るべき。	本ガイドライン策定後には、学識経験者、地元町会自治会や商店街、交通管理者、道路管理者、交通事業者、UR 都市機構等で構成する「（仮称）東十条駅周辺まちづくり推進協議会」の設置を予定しており、まちづくりに関わる関係者と密接に連携しながら、各主体との協働により施策を実施してまいります。
2	ウォーカブルなまちの指標であるウォーカビリティインデックスとして採用するもの、採用しないものをそれぞれの理由とともに明記してほしい。	本ガイドラインでは、ウォーカブルなまちづくりの推進を目指す目標や各施策を掲げております。また、評価指標の設定や観測につきましては、今後設置を予定している「（仮称）東十条駅周辺まちづくり推進協議会」において議論してまいります。
3	EBPM を徹底するべき	
4	「ウォーカブルなまちづくり」のウォーカブルなど、日本語を使ってほしい。	北区では国土交通省の「ウォーカブル推進都市」に賛同し、居心地がよく歩きやすいまちづくりを進めております。いただいたご指摘を踏まえ、用語については巻末にて用語集を示す等、わかりやすい表現に努めてまいります。
5	誤字・脱字・表記誤り等、軽微なものから正確な確認が必要なものまで修正が必要な点が数か所見受けられる。	いただいたご意見を参考に、修正や表現の見直しを行います。
6	「1.2 ガイドラインの位置づけ」にある東京都の計画と、「2.2.上位計画等による位置づけ」に載せている東京都の計画は整合を図るべき。また、北区の計画として、地域公共交通計画を加えるべき。	4 ページに示すガイドラインの位置づけについては、都市計画法上の上位計画で代表的なものを記載しており、東京都の都市づくりグランドデザインや防災都市づくり推進計画、北区の地域公共交通計画については、関連する行政計画としての記載をしております。

5) 其他のご意見について（12 件）

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	十条跨線橋の架け替えなど大規模なものが優先されそうだが、小さくともすぐできる施策をまず手をつけてほしい。	いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。
2	道路、公共の場の清潔な環境の維持・整備のための管理体制を構築してほしい。	
3	路上喫煙が絶えず、夜は外国人男性が路上を占拠したり、路上での飲酒も多い。違反者への罰則の強化、警察や権限を持つ行政の担当官の継続的な取り締まりやパトロールの強化など実施してほしい。	
4	夏に暑くなる東十条北口通路の遮熱耐熱塗料による修繕を検討してほしい。	
5	北区バリアフリー協議会では、現況の施設の課題抽出や完成後の施設の検証は実施されているが、施設の設計段階における参画の場が大変少ないため、この東十条駅のプロジェクトには協議会や区民部会が参画できる場を設けていただきたい。	
6	十条小学校移転後跡地と下十条運転区跡地を利用し、富士横丁から東十条へほぼ直線で抜ける道路の新設を検討してほしい。	十条小学校移転後跡地の活用方法につきましては、今後、外部有識者や区民代表の方などからなる「学校施設跡地利活用検討委員会」を設置し検討していくことになるため、現時点では決まっておりません。また、十条富士塚につきましては、補助 83 号線の事業者である東京都が関係機関との協議を続け、合意を得たうえで現在の形で再整備されております。
7	十条富士塚を現在のコンクリートの塊から以前のような樹木のある状態に戻してほしい。	

番号	ご意見の要旨	区の考え方
8	検討会委員に女性が少なすぎるのではないか。	委員の選出にあたっては、区から各関係機関へ推薦を依頼しておりますが、結果的に男性の比率が高くなりました。いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
9	JR と北区との協議情報は逐一公開するとともに、誰もが参加できるワークショップや意見交換会を継続的に開催し、合意形成しながら進めてほしい。	本ガイドラインの策定にあたっては、誰もが参加できる報告会やオープンハウス型説明会を開催いたしました。また、策定後には、学識経験者、地元町会自治会や商店街、交通管理者、道路管理者、交通事業者、UR都市機構等で構成する「(仮称) 東十条駅周辺まちづくり推進協議会」の設置を予定しております。
10	区からのまちづくりに関する情報発信が不足している。検討会や説明会の開催についてはもっと周知してほしい。	検討会につきましては、北区 HP、北区ニュースで開催の1か月前から周知しており、報告会やオープンハウス型説明会につきましては、それらの媒体に加えて、町会・自治会掲示板、区の公式 SNS (Facebook、X 等)、駅の広報スタンド、ガイドライン範囲内の小学校児童へのチラシ配布等で周知しております。引き続き情報発信に努めてまいります。
11	パブリックコメントに対しては、区の見解だけではなく検討会の見解も出すべき。	パブリックコメントに関しましては、「東京都北区パブリックコメント実施要綱」に基づき実施しております。また、ガイドラインへの反映につきましては、第6回検討会でお諮りしたとおり、会長への確認をもって取りまとめることとしております。
12	オープンハウス説明会等のアンケート意見もパブリックコメントに準じた取り扱いをしてほしい。	

東十条駅周辺まちづくりガイドライン

刊行物登録番号
6-1-116

令和7年3月発行

発行 東京都北区

拠点まちづくり担当部

拠点まちづくり担当課

〒114-8508

東京都北区王子本町一丁目15番22号

電話 03-3908-7186