

東十条駅周辺まちづくりガイドライン

(案)

令和7年●月

東京都 北区

目次

1. はじめに	3
1.1. ガイドライン策定の背景と目的	3
1.2. ガイドラインの位置付け	4
1.3. ガイドラインの対象範囲	5
2. 東十条駅周辺について	6
2.1. まちの成り立ち・歴史	6
2.2. 上位計画等による位置づけ	9
(1) 東京都の指針	9
(2) 北区の指針	12
2.3. 社会的動向	16
2.4. 東十条駅周辺の現況	18
(1) 地域の声（アンケート調査、ワークショップ）	18
(2) 分野別の特徴	19
(3) 東十条周辺の動向	30
(4) まちの魅力と課題	31
3. まちづくりの基本方針	32
3.1. まちづくりの将来像	32
3.2. まちづくりの基本目標	33
3.3. まちづくりの基本方針	34
4. 将来都市構造	35
4.1. 交通ネットワークの方針	35
(1) 6つの観点	35
(2) 交通ネットワークの方針図	37
4.2. 土地利用の方針	38
5. アクションプラン	42
5.1. 施策プログラム	42
(1) つなぐ：まちの回遊性を高める	43
(2) まもる：まちの強靱性を高める	51
(3) つどう：まちの快適性を高める	56
(4) まちづくり方針図	64
5.2. ロードマップ	65
6. まちづくりの実現に向けて	66

6.1.	まちづくりを進めるための協働体制	66
6.2.	ガイドラインの運用	67
6.3.	まちづくりの実現化手法	68
(1)	規制・誘導手法	68
(2)	市街地整備手法	69
(3)	都市基盤整備手法	69
7.	東十条駅周辺まちづくり整備計画	70
7.1.	整備計画の対象範囲と構成	70
7.2.	歩行者・自転車動線の考え方	71
(1)	歩行者動線	71
(2)	自転車動線	72
(3)	歩行者・自転車動線の方針	73
7.3.	土地利用の取組方針	74
7.4.	駅前空間の考え方	75
(1)	駅前空間に求められる機能・役割	76
(2)	駅前空間の位置と特性	77
7.5.	各機能・役割の配置	78
7.6.	整備方針図	79
7.7.	施策メニュー・整備イメージ	80

参考資料（最終校正時に追加予定）

- ・ 用語集
- ・ ガイドライン策定までの経緯
- ・ アンケート実施結果
- ・ 住民ワークショップ実施結果
- ・ パブリックコメント実施結果
- ・ こどもアンケート実施結果 等

1.はじめに

1.1. ガイドライン策定の背景と目的

東十条駅周辺は、「北区都市計画マスタープラン 2020」において、区内の都市機能を分担、連携する「都市中心拠点」に位置付けられており、南口の十条跨線橋の更新や駅前空間の整備とアクセス向上、南口周辺のバリアフリー化等の施策を展開することとしています。また、駅の西側では、「十条地区まちづくり基本構想」が平成 17 年に策定されており、3 度の改定を経て、具体的なまちづくりが進展しています。しかしながら、駅の東側では具体的なまちづくりの計画が策定されておらず、今後、十条跨線橋の更新や、旧下十条運転区跡地を含む東十条駅周辺の整備を促進するため、駅の東側を含む範囲でのまちづくりの計画を策定する必要があります。

東十条駅は、十条銀座商店街をはじめ、個性的な商店街が集積するとともに、市街地再開発事業や連続立体交差事業が進む「十条駅」や、近年、乗降客数が増加傾向にある東京メトロ南北線の「王子神谷駅」と隣接しており、これら 3 駅が連携したまちづくりを考えることが重要です。

本ガイドラインは、北区都市計画マスタープラン 2020 を具現化し、より実効性の高いものとするため、東十条駅周辺における地域が目指すまちの将来像やまちづくりの方針等を定めることを目的としています。



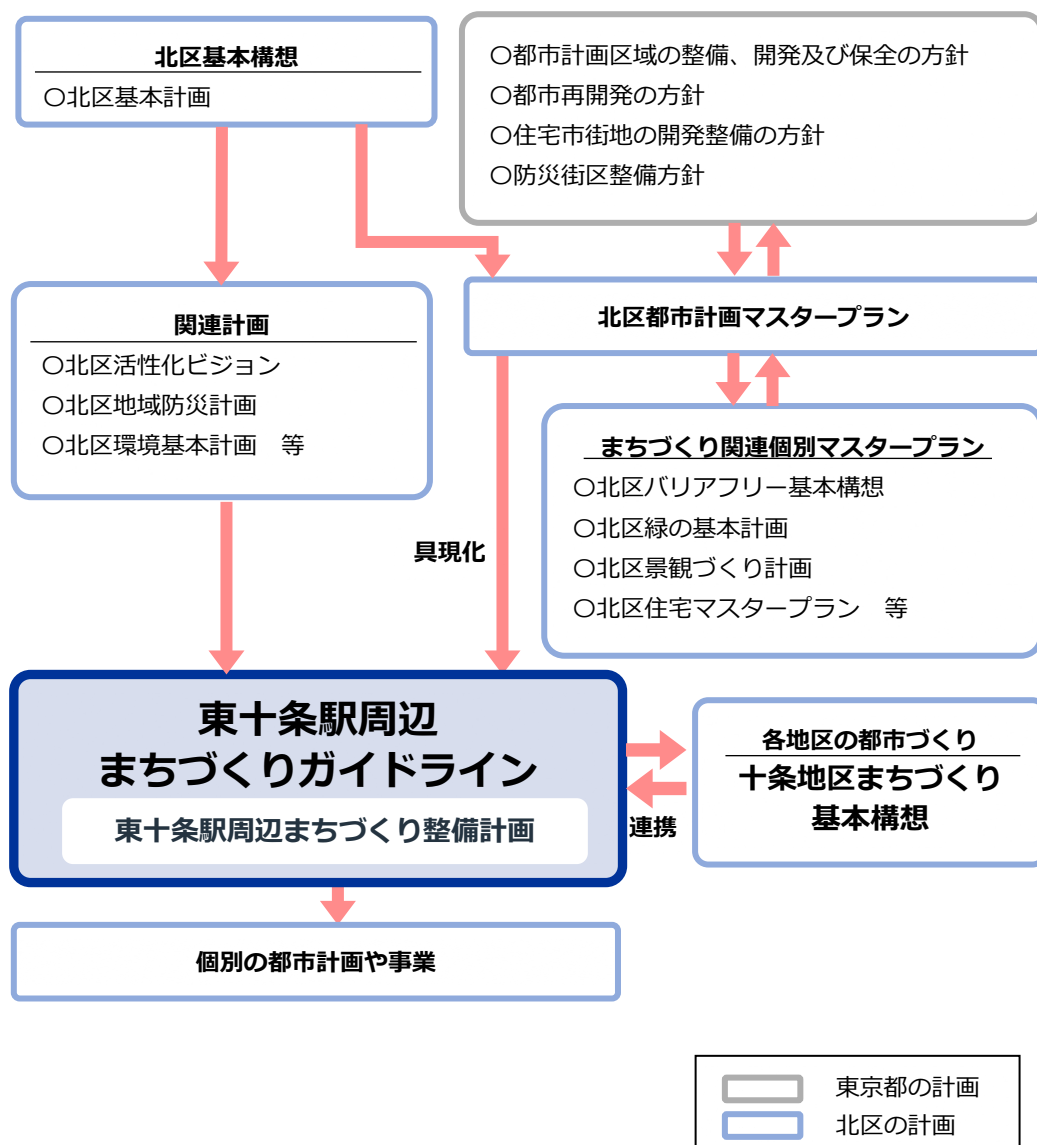
地理院地図を加工して作成

▲ まちづくりガイドラインによる台地部・低地部間のつながりと周辺エリアとの回遊のイメージ

1.2. ガイドラインの位置付け

ガイドラインは、上位計画である「北区都市計画マスタープラン 2020」を具現化するとともに、既に策定されている「十条地区まちづくり基本構想」と連携し、個別の都市計画や事業における指針となります。

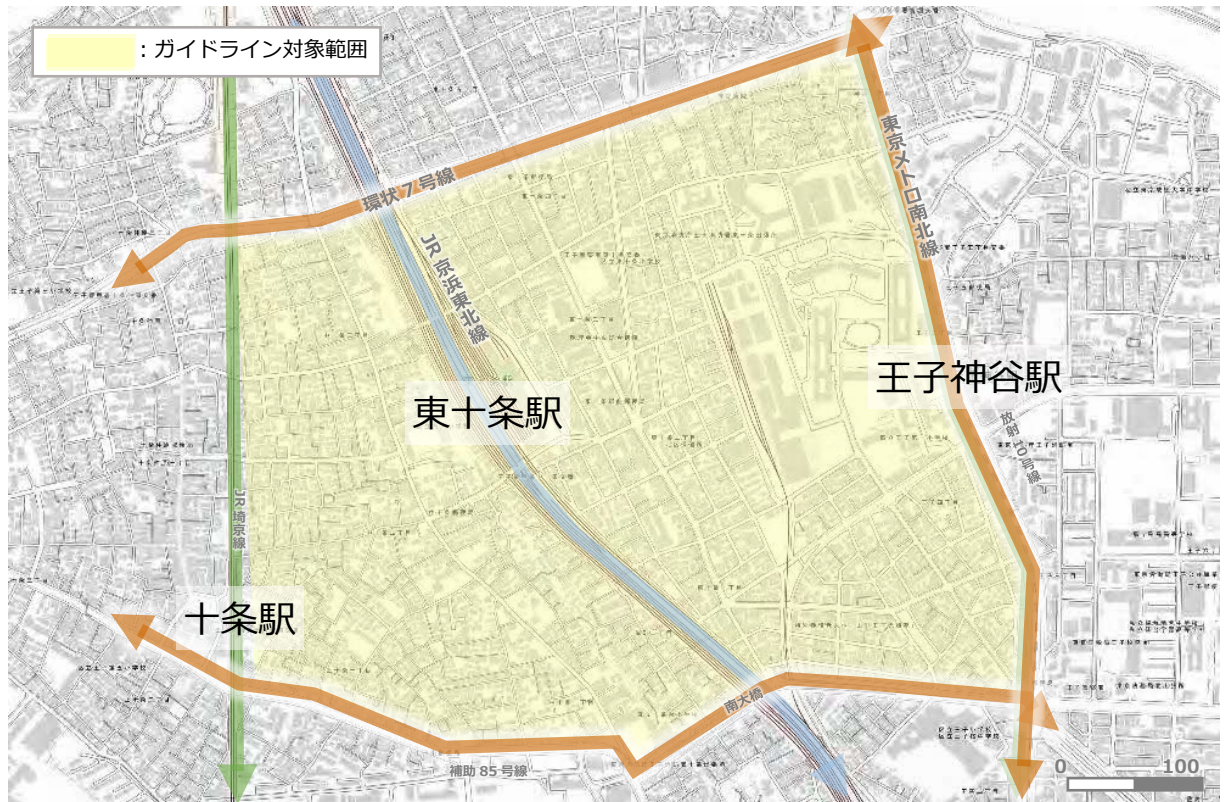
本冊子は、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」と、事業が集中するエリアにおける具体的方針を定めた「東十条駅周辺まちづくり整備計画」の2部で構成され、ともに今後15年先を見据えたまちづくりの方針を示します。



▲ ガイドラインの位置づけ

1.3. ガイドラインの対象範囲

十条駅・東十条駅・王子神谷駅をつなぐ魅力あふれる商店街や、徒歩や自転車で移動が可能なコンパクトな駅勢圏を活かし、路線の異なる3駅を使い分けることにより様々な場所へのアクセスが抜群に良い地域としていくため、本ガイドラインの対象範囲は、東十条駅を中心に、東十条駅・十条駅・王子神谷駅をつなぐエリア、下図の黄色で着色したエリアとします。



地理院地図に加筆して作成

▲ ガイドライン策定の対象範囲

2. 東十条駅周辺について

2.1. まちの成り立ち・歴史

江戸期から現在に至るまでの東十条駅周辺の成り立ちを整理します。

江戸期～明治初期

明治期

- 東十条周辺は、明治期まで「十条村」として台地部は白瓜、大根、茶等の畑、低地部は田んぼが広がる農村地帯でした。
- 日本鉄道東北本線・品川線が敷設され、十条駅が開業しました。



国土地理院第一軍管地方二万分一迅速測図原図に加筆して作成

大日本帝国陸地測量部一万分一地形図（王子）に加筆して作成

主な出来事											
西暦			1868	1871	1873	1878	1883	1885	1889	1905	1910
和暦	江戸期	江戸初期	明治元	明治4	明治6	明治11	明治16	明治18	明治22	明治38	明治43
出来事	日光御成道の整備（旧岩槻街道、現都道460号） 十条台古墳群の一基を改変し、十条富士塚がつくられる		十条、王子、豊島、神谷などの各村が武蔵県知事の支配下に入る	東京府へ編入、十条村は東京府豊島郡の一部になる	荒川学校が開校	豊島郡の分割、十条村は北豊島郡となる	日本鉄道（現東北本線）の開業	品川線（現埼京線）の開業	町村合併により王子村ができる	東京砲兵工廠銃砲製造所の移転	十条駅開業

昭和初期

- 下十条駅（現・東十条駅）が開業し、十条跨線橋が架設されました。
- 低地部で区画整理事業が実施されました。



▲ 昭和 14 年の地形図
大日本帝国陸地測量部一万分一地形図（王子）に加筆して作成

昭和中期

- 低地部の市街化が進みました。
- 環状七号線（環七通り）が整備されました。



▲ 昭和 47 年の地形図
国土地理院 2.5 万地形図(赤羽)に加筆して作成

1931	1932	1937	1945	1947	1951	1957	1964	1972	1973
昭和6	昭和7	昭和12	昭和20	昭和22	昭和26	昭和32	昭和39	昭和47	昭和48
王子町が東京市に編入、王子区の一部となる 十条跨線橋の架設 下十条駅（現東十条駅）開業	下十条電車区設置 土地区画整理事業の実施… 「王子町第一地区」（昭和7年12月20日換地処分）	王子区役所新庁舎が東十条に完成（現…北区保健所）	4月13日、8月10日の空襲により被害	王子区と滝野川区が合併し、北区ができる	篠原演芸場の開館	下十条駅が東十条駅に駅名を変更	十条台小の開校	都電王子駅前⇕赤羽駅の廃止	製紙工場の閉鎖
									
▲台地部から望む十条跨線橋・下十条駅南口	▲下十条駅（昭和26年頃）	▲東十条駅北口通路（昭和37年頃）	▲東十条商店街（昭和37年頃）	▲篠原演芸場（昭和29年撮影）	▲東十条駅北口（昭和37年頃）				

昭和後期～平成初期

- 製紙工場跡地に王子五丁目団地が建設されました。
- 東北新幹線が開業し、その後地下鉄南北線が開業しました。



▲ 平成 11 年の地形図

国土地理院 1:10000 地形図（赤羽）に加筆

平成後期～現在

- 物流倉庫、貨物線が廃止され大規模マンションが建設されました。
- 下十条運転区が廃止されました。



▲ 令和 3 年の地形図

東京都縮尺 1/2,500 地形図に加筆して作成

この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。（承認番号）（MMT 利許第 04-K117-1 号）

1976	1985	1986	1991	2004	2009	2011	2014	2015	2016
昭和51	昭和60	昭和61	平成3	平成16	平成21	平成23	平成26	平成27	平成28
王子五丁目団地の建設	東北新幹線（大宮⇄上野）開業 埼京線開通	下十条運転区に組織改正	南北線開通・王子神谷駅開業	東十条駅北口人道橋のバリアフリー整備（北口東側）	補助83号線【第Ⅰ期間】事業認可	東十条駅北口西側のバリアフリー整備（北口西側）	工場跡地西側貨物線（北王子線）・物流倉庫を廃止、後にザ・ガーデンズ東京王子を建設	補助83号線【第Ⅱ期間】事業認可	下十条運転区の廃止、機能はさいたま運転区に統合

2.2. 上位計画等による位置づけ

東十条駅周辺の上位計画における位置づけを整理します。

(1) 東京都の指針

① 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）

- ・ 目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画です。
- ・ 将来の社会経済情勢の大きな変化に適応でき、持続可能な成長を促すため、おおむね四半世紀先の未来である 2040 年代を目標時期として設定しています。

●都市づくりの目標

活力とゆとりある高度成熟都市
～東京の未来を創ろう～

●都市づくりの戦略と具体的取組

戦略 01		持続的な成長を生み、 活力にあふれる拠点を形成	戦略 05		利便性の高い生活の実現と 多様なコミュニティの創出
戦略 02		人・モノ・情報の 自由自在な交流を実現	戦略 06		四季折々の美しい緑と水を 編み込んだ都市の構築
戦略 03		災害リスクと環境問題に 立ち向かう都市の構築	戦略 07		芸術・文化・スポーツによる 新たな魅力を創出
戦略 04		あらゆる人々の 暮らしの場の提供			

●戦略 02 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現

取組 2 地区内道路をゆとりや賑わいの場として活用する

- ・ 無電柱化や歩行者用のデッキの整備などを促進し、快適な歩行者空間を創出します。
- ・ エリアマネジメントの促進により、道路空間をオープンカフェやイベント開催などの場として活用し、にぎわいを創出します。
- ・ 開発等に併せて敷地内の緑と道路の緑を連続させ、歩いて楽しく、観て美しい都市空間を創出します。

●個別の拠点や地域の将来像

十条・東十条（中枢広域拠点域）

- ・ 商店街を中心とした地域の活性化が進み、居住や福祉などの生活に必要な機能が集積し、にぎわいや交流の生まれる拠点が形成されています。
- ・ 道路整備や駅周辺のまちづくり、木造住宅密集地域の解消、十条駅付近の鉄道の立体化などが進み、利便性の高い安全な市街地が形成されています。

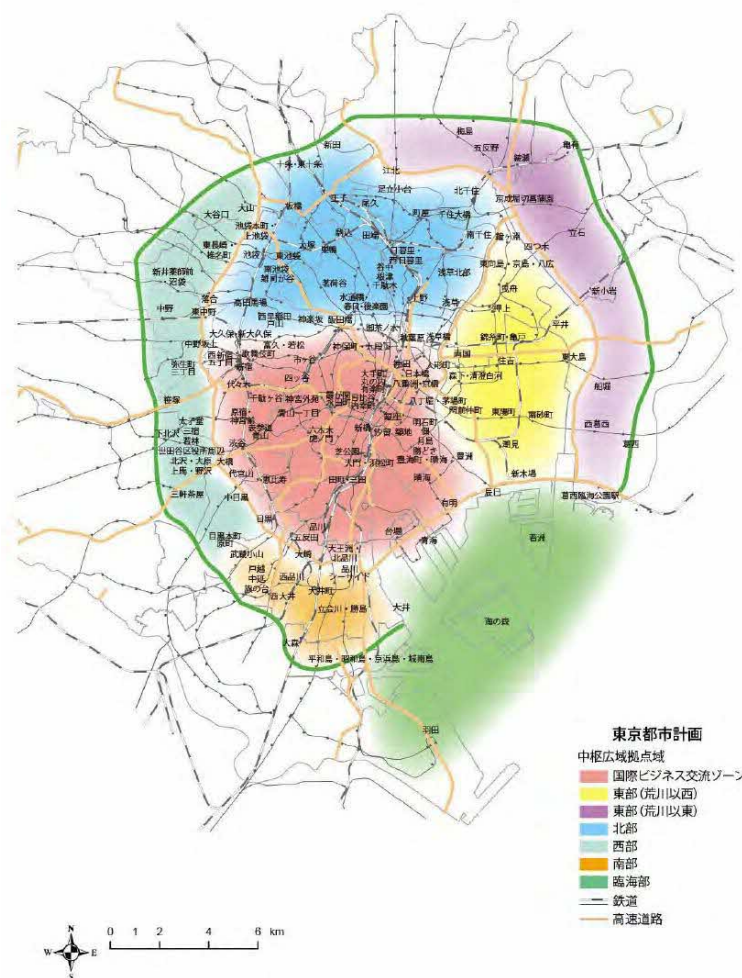
② 東京都市計画 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（令和3年3月）

- ・ 都市計画法に基づく、広域的見地からの都市計画の基本的な方針です。
- ・ 東京都が長期的視点に立って都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示します。目標年次はおおむね20年後（2040年代）とされています。

● 特色ある地域の将来像

十条・東十条（活力とにぎわいの拠点）

- ・ 十条駅付近の道路と鉄道の立体交差化に併せ、道路整備や駅周辺のまちづくり、木造住宅密集地域の改善が進み、安全で利便性の高い市街地を形成
- ・ 地域に根差した商店街のさらなる活性化やまちづくりを契機とした居住機能、公共・公益機能など高齢社会にも対応した機能を集積し、魅力ある活力とにぎわいの拠点を形成
- ・ 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建築物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成



▲ 中枢広域拠点域

③ 防災都市づくり推進計画（令和2年3月）

● 延焼遮断帯

- 東十条駅周辺では、環状七号線が骨格防災軸に指定され、補助 83 号線～補助 89 号線付近の 580m を、R7 年度までに事業着手予定



▲ 延焼遮断帯

● 防災都市づくりに関する地域等の指定（整備地域・重点整備地域）

- 地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に甚大な被害が想定される区域を整備地域として指定し、東十条駅周辺では「十条・赤羽西地域」が指定されている
- 防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、早期に防災性の向上を図るべき市街地を重点整備地域として指定し、東十条駅周辺では「十条駅周辺地区」が指定されている



▲ 整備地域



▲ 重点整備地域

(2) 北区の指針

① 北区基本構想（令和 5 年 10 月）

- 基本構想は、区民と区がともに達成すべき北区の将来の目標を明らかにするとともに、目標を達成するための基本的な考え方を示すものです。

●基本構想の理念

1. 平和と人権・多様性を尊重するまちづくり 2. 区民による主体的なまちづくり 3. 持続的発展が可能なまちづくり

●計画体系図

めざすべき将来像

ともにつくる だれもが住みよい 彩り豊かな躍動するまち 北区

基本目標 1：
多様なつながりが織りなす
にぎわいと活力にあふれたまち

- ・ 人権・多文化共生・男女共同参画
- ・ 地域振興
- ・ 産業振興
- ・ 地域文化・生涯学習・スポーツ
- ・ 観光・シティプロモーション

基本目標 2：
世代を超えて 互いに成長し
自分らしく輝き 健やかに暮らせるまち

- ・ こども・家庭
- ・ 学校教育
- ・ 健康・医療
- ・ 高齢・介護
- ・ 障害
- ・ 権利擁護・生活支援

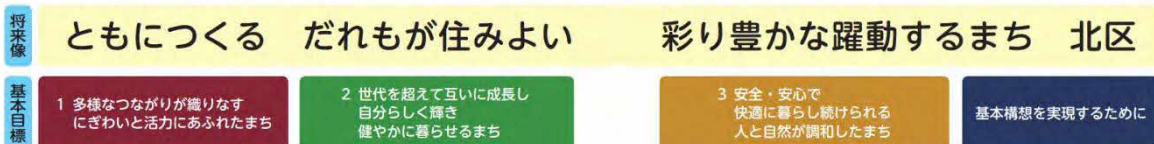
基本目標 3：
安全・安心で 快適に暮らし続けられる
人と自然が調和したまち

- ・ 防災・防犯
- ・ 都市計画
- ・ 道路・交通
- ・ 住宅・公園河川
- ・ 環境共生・環境保全・資源循環

② 北区基本計画 2024（令和 6 年 3 月）

- 基本構想の掲げる将来像を実現するための長期総合計画として、令和 6 年度～令和 15 年度の 10 力年を計画期間とした、新たな基本計画です。
- 今後 10 年間に取り組むべき施策と施策の基本的方向を、総合的かつ体系的に示しています。

●将来像・基本目標



基本目標 3 安全・安心で 快適に暮らし続けられる 人と自然が調和したまち

政策 2 ところ豊かに住み続けられるまちづくりの推進

施策 1 地域特性に応じた計画的なまちづくりの展開

- ・ 地域特性に応じた協同型のまちづくり
- ・ 持続可能で活力のある拠点の形成
- ・ 住環境向上に資する土地利用の推進

政策 3 利便性の高い総合的な交通体系の整備

施策 3 だれもが容易に移動できるまちづくり

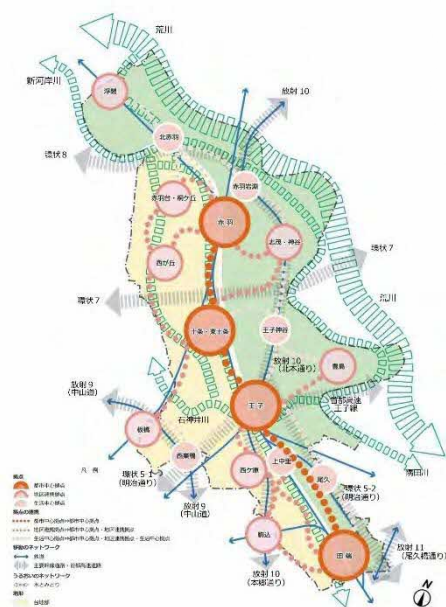
- ・ 拠点間の移動における利便性の向上
- ・ 多様な移動手段の確保に向けた取り組み

③ 北区都市計画マスタープラン 2020（令和 2 年 7 月）

- 都市づくり・まちづくりに関する将来の構想や展望を明確にし、都市計画に関する基本的・総合的・長期的方針を示した計画です。地区別の方針において、東十条周辺は王子西地区と王子東地区にまたがっており、それぞれでまちづくりの方針が示されています。

●将来都市像

東十条は十条とともに、地域特性に応じた都市機能集積を促進する都市中心拠点と位置付けられている。



●王子西地区まちづくり方針

『地域に根付いた文化と、にぎわいのあるまち「王子西」』

木造住宅密集地域の改善を進めるとともに、地域に密着した商店街や、地域で育まれてきた歴史・文化資源を活かした安全でにぎわいのある市街地の形成を目指す。

豊かなみどりやスポーツが楽しめる環境を活かした、新たな交流とにぎわいが生まれる市街地の形成を目指す。



●王子東地区まちづくり方針

『多様な機能が集積する、交流のあるまち「王子東」』

王子駅などの交通結節機能をより強化することで、鉄道駅を中心とした多様な機能が集積する市街地の形成を目指す。

業務目的だけでなく、地域の自然環境や歴史・文化を活かした交流による新たな価値が創出される市街地の形成を目指す。

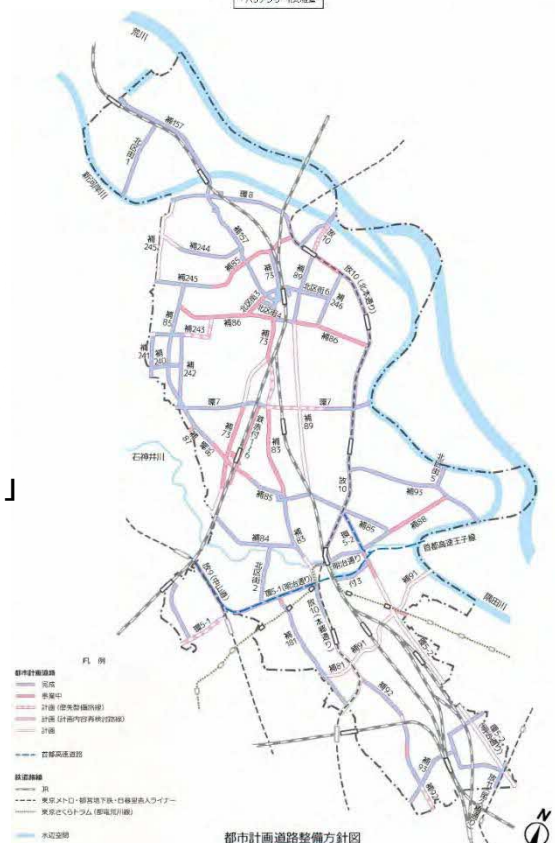


●お出かけ環境「移動・外出⇔みちづくり」

- シェアリングの交通サービスへの導入や ICT による各交通サービスの連動など、シームレスな移動を実現することで、**行きたいところに安全・快適に行ける利便性の高いまちの形成**
- 地域資源を活用した回遊性を高める散策のネットワークの形成を進め、**ウォーキングやサイクリングなどを通じて誰もが移動を楽しめるまちの形成**
- 都市中心拠点をはじめとした各拠点における交通結節機能を強化するとともに、**バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進することで、区内外の行きたい場所に誰もが安全・快適に行ける公共交通網の形成**
- 西側の台地と東側の低地を結び移動軸となる都市計画道路や駅前広場、鉄道の連続立体交差化、橋梁の整備などを進めるとともに、**計画的な道路の更新を進め段階的に道路網が整備された利便性の高いまちの形成**

●環境共生「環境負荷低減⇔スマートコミュニティ」

- 水やみどりなど自然の力を取り込むことで、ヒートアイランド現象による気温上昇などの影響を最小限に抑え、快適にくらせる都市環境の形成
- 地球温暖化の緩和に向けて、**公共施設や交通環境における低炭素化を進めるとともに、新エネルギー・省エネルギーの導入や、まちづくりと連動した地域エネルギーマネジメントシステムの導入を図ることで、環境負荷の低いまちの形成**
- ICT などの活用や、**遊休資産を活用したシェアリングエコノミーの展開など、新たな価値を創出する、かしこいまちづくり**を促進することで、人と人のつながりとにぎわいを生むまちの形成



④ 地域公共交通計画（令和3年3月）

- ・ 北区基本計画を踏まえ、今後の北区の地域公共交通の考え方や取り組みの方向性を示すマスタープランです。

今後の取り組み施策

公共交通に関する取り組みの基本的な方針

「誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実を図る。」

取り組み施策1：公共交通機能の向上が必要な地域へのコミュニティバス新規路線導入

23区で一般的に導入されている定時路線運行する「コミュニティバス」を基本として検討。

区内7つの地域毎に定めた優先順位に従い、実証運行の結果を踏まえながら導入（王子西地区は6位、王子東地区は3位）

現在導入しているKバスと同等の車両を毎日20分間隔、7時台～20時台で運行

取り組み施策2：小型乗り合い交通やタクシー等による補完策の検討

さらに交通手段が必要と判断された地域については小型乗り合い交通やタクシー等（デマンド型の乗り合い交通等）による補完

取り組み施策3：地域公共交通の利用促進に関する継続的な検討・取り組み

運行サービスを提供するだけでなく、種々の利便性向上策や、案内情報の提供等を継続的に検討

新たな地域公共交通での実証運行・本格運行を機に、地域の公共交通を地域で守るという意識の醸成を図ることも検討

⑤ 北区緑の基本計画 2020

- ・ 都市緑地法に基づき、区市町村が策定する計画で、都市公園の整備・管理の方針や樹林地などの緑地の保全、緑化の推進に関するマスタープランとなります。
- ・ 昭和59年策定の「北区緑の基本構想」、昭和60年策定の「東京都北区みどりの条例」に基づき策定され、前回改定から10年経ったことを踏まえ策定されました。

緑づくりの基本理念
『ひといきいき みどりがいきいき 育てる つながる北区』

●地区別計画における緑づくりの方針

王子西地区

■石神井川沿川の水辺環境を保全するとともに、名主の滝公園の再生整備を推進することで、歴史・文化を継承する緑の保全・形成を図ります。

■中央公園周辺や石神井川沿川では、大規模な公共施設などによるゆとりある緑づくりと、沿川の緑化や緑道の整備の推進により、良好なまちなみの保全や快適な散策ネットワークの形成を促進します。

■緑の少ない地域では、緑化推進モデル地区やみどりの協定など、身近な緑づくりを支援することで、緑豊かなまちなみの形成を図ります。

■自然環境について指導できる人材育成に対するニーズが高いことから、環境学習講座などの積極的な周知活動を推進します。



王子東地区

■荒川緑地（豊島ブロック）の、自然保全およびレクリエーション空間などとしての整備や、隅田川沿川や石神井川沿川における景観づくりなどにより、水辺との一体的な活用や生物多様性に配慮した良好な親水空間の形成を図ります。

■「みどりと環境の情報館（エコベルデ）」における環境学習講座の実施、地域の緑化啓発などに貢献する人材育成を進めるとともに、ボランティア団体の活動拠点としての活用も推進していきます。

■緑の少ない地域では、緑化推進モデル地区やみどりの協定など、身近な緑づくりを支援することで、緑豊かなまちなみの形成を図ります。



⑥ 十条地区まちづくり基本構想（令和4年4月）

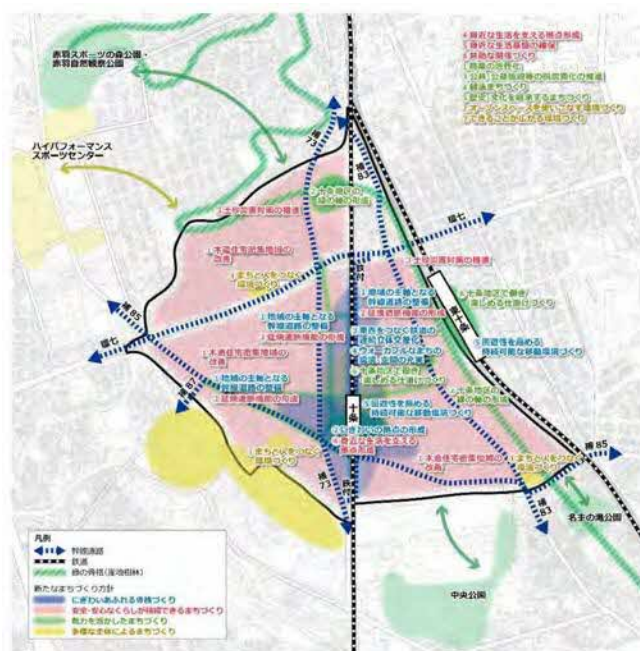
まちの将来像

にぎわいとやすらぎを奏でるまち - 十条

十条東エリアの方針

十条駅周辺エリアだけでなく東十条駅との回遊性を高めるとともに、歴史文化資源を活かした、にぎわい・交流の創出し、ウォーカブルなまちづくりを展開します。

木造住宅密集地域の改善や土砂災害対策の推進による安全安心なまちの形成を図ります。



▲ まちづくり方針の展開イメージ



▲ 十条東エリアまちづくり方針図

方針1： にぎわいあふれる骨格づくり

- ・ 地域の主軸となる幹線道路の整備
- ・ **東西をつなぐ鉄道の連続立体交差化**
- ・ ウォーカブルなまちの環境・空間の充実
- ・ **回遊性を高める持続可能な移動環境づくり**

方針3： 魅力を活かしたまちづくり

- ・ 商業の活性化
- ・ **十条地区の緑の軸の形成**
- ・ **公共・公益施設等の脱炭素化の推進**
- ・ **健康まちづくり**
- ・ 歴史・文化を継承するまちづくり
- ・ 十条で働き・楽しめる仕掛けづくり

方針2： 安全・安心なくらしが持続できるまちづくり

- ・ 木造住宅密集地域の改善
- ・ 延焼遮断機能の形成
- ・ 土砂災害対策の推進
- ・ **身近な生活を支える拠点形成**
- ・ 身近な生活基盤の確保
- ・ 共助の関係づくり

方針4： 多様な主体によるまちづくり

- ・ まちと人をつなぐ環境づくり
- ・ **オープンスペースを使いこなす環境づくり**
- ・ できることが広がる環境づくり

2.3. 社会的動向

東十条駅周辺をとりまく社会的動向・考慮すべきキーワードを整理します。

① ウォーカブルなまちづくり

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ます。これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

近年、国内でも官民一体となって「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの実現に向けた取組みが各地で行われています。

② 市街地整備 2.0

『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新』（市街地整備 2.0）へ大きく転換を図る必要があるとしています。

③ 水災害の激甚化

気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化が懸念されています。東十条駅周辺は、ガイドライン対象範囲の東側の低地部において浸水が想定されています。

④ 脱炭素社会

国の 2050 年カーボンニュートラル宣言を踏まえ、脱炭素社会に向けて、2050 年二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明（ゼロカーボンシティ）した地方公共団体が増えつつあります。北区は令和 3 年 2021 年 6 月に「北区ゼロカーボンシティ宣言」を表明した他、2023 年 2 月には 2050 年カーボンニュートラルに向けた計画として「北区環境基本計画 2023」を策定しました。

⑤ デジタル・トランスフォーメーション（DX）

データとデジタル技術を活用して、人々の生活をより良いものへと変革していく「DX（デジタル・トランスフォーメーション）」の実現に向けて、都市の分野では ICT 等の新技術を活用しつつ全体最適化を図る持続可能な都市「スマートシティ」の取り組みや「MaaS（Mobility as a Service）」の取り組みが進められています。

⑥ 新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした今後の都市再生のあり方

内閣府の「新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした今後の都市再生のあり方」では、目指すべき都市再生の方向性として、

- 働き方の変化を踏まえ、オンラインも活用した職住学遊の近接
- 都市の様々な変化に対応できる柔軟性・可変性の確保
- 不動産全体の需要と供給を考慮したコンパクトな都市構造と東京一極集中を是正する分散型の都市構造が示されました。

⑦ 持続可能な社会・SDGs

SDGs（持続可能な開発目標）とは、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能で多様性と包括性のある社会の実現のため、17 のゴール・169 のターゲットで構成される、2030 年を年限とする国際目標です。

持続可能で多様性を受け入れ合う社会の実現のため、まちづくりの分野においても、この SDGs を軸に環境、経済、社会といった視点から新たな価値を生み出そうとする取り組みが各都市や地域でも増加しています。

2.4. 東十条駅周辺の現況

東十条駅周辺の現況と特徴を整理し、そこから現在のまちの魅力・まちの課題を抽出します。

(1) 地域の声（アンケート調査、ワークショップ）

東十条駅周辺の現況を把握するにあたり、アンケートの実施や住民ワークショップの実施により、住民の考える魅力や課題の抽出を行いました。

① アンケート調査の実施

ガイドラインの策定にあたり、令和 5 年 5 月に複数の方法にてアンケート調査を実施しました。アンケートは抽出調査、任意調査、東十条駅を訪問したことがある方を対象とした来街者調査の 3 種類を実施し、合計 1,465 件と多くの回答をいただきました。アンケート結果は、巻末に集計結果の概要を示します。

▼ アンケート調査実施概要

	①抽出調査			②任意調査			③来街者調査
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			○東十条地域振興室にアンケート用紙と 回収箱を設置 ○北区各媒体（北区ニュース等）にて、 Web 回答フォーム URL を案内			外部調査会社による対象者への Web アンケート
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

② 地元向けワークショップの実施

本ガイドラインの検討状況の紹介をするとともに、住民の考えるまちの特徴を集約するため、中間報告会・中間まとめ報告会を開催するとともに、ワークショップの実施により、まちの魅力・課題に関する意見等の集約を行いました。



▲ 中間報告会（令和 5 年 9 月）



▲ 中間まとめ報告会（令和 6 年 5 月）

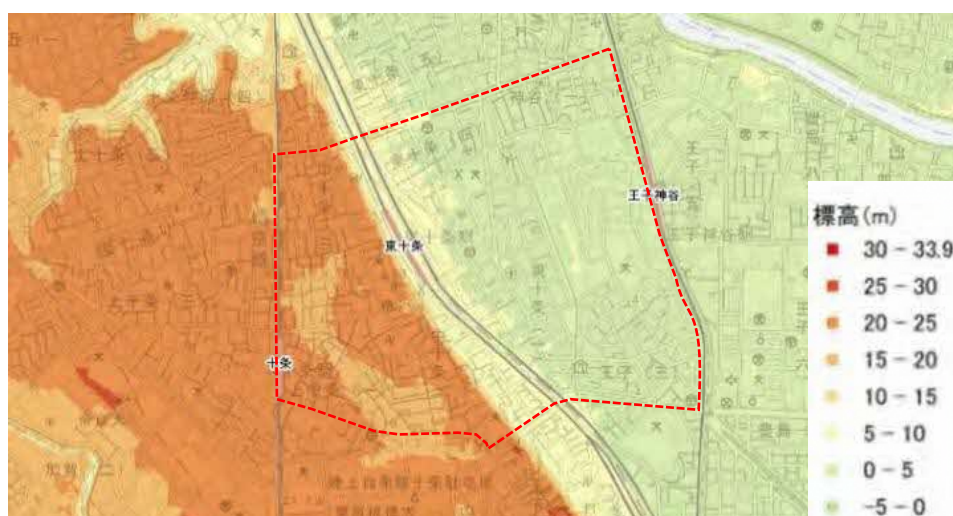
(2) 分野別の特徴

1) 地形

課題 台地部・低地部の分断

東十条駅周辺は、南北に走る崖線により、東西に 15m 程度の高低差があります。そのため、低地部と台地部を行き来するための動線には階段や坂道があり、東西の移動には困難を伴います。

東十条駅周辺の高低差



▲ 東十条駅周辺の標高

出典：地理院地図・基盤地図情報を加工して作成

低地部と台地部の動線



▲ 東十条駅北口



▲ 東十条駅南口東側の坂



▲ 東十条駅周辺の動線

この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである
(承認番号) (MMT 利許第 04-K117-1 号)

2) 施設・土地利用

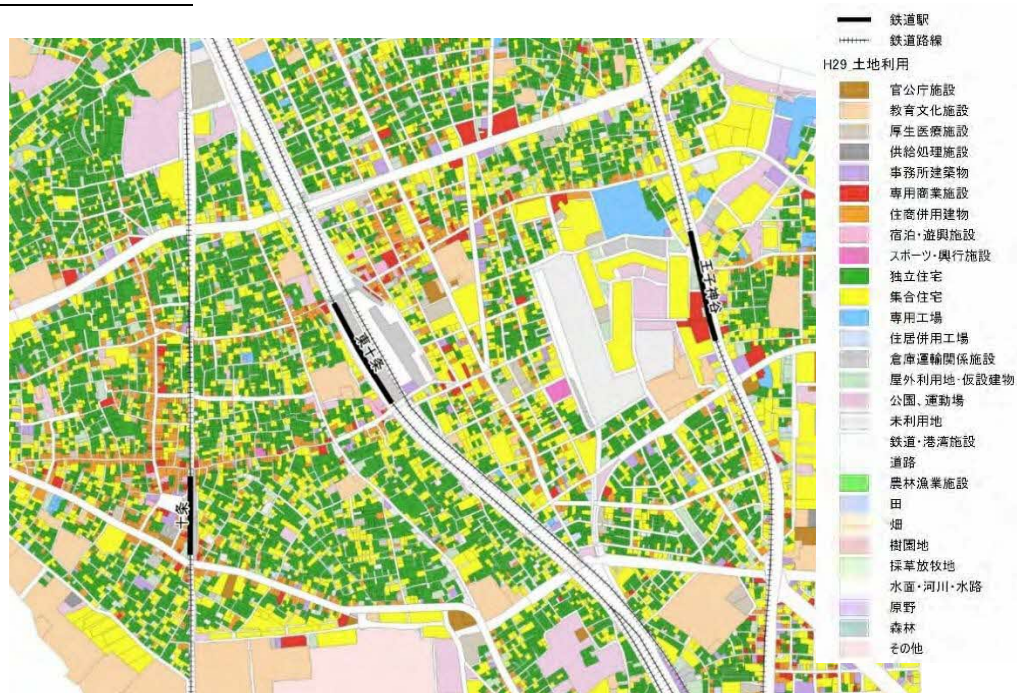
魅力

地域に根差した地元商店街

駅西側の台地部では、独立住宅（いわゆる戸建住宅）が広がっており、駅東側の低地部では、工場跡地などを中心に集合住宅が広がっています。また商店街を中心に、線状に専用商業施設や住商共用建物が分布しており、隣接する区内の主要駅と比較しても、多くの商業床が分布しています。

アンケート調査でも、まちの魅力として商店街を挙げる声が多いことが分かりました。

東十条駅周辺の土地利用

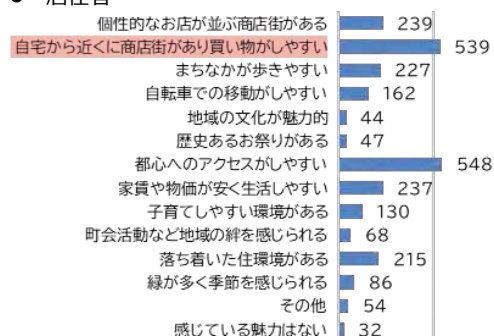


▲ 東十条駅周辺の土地利用

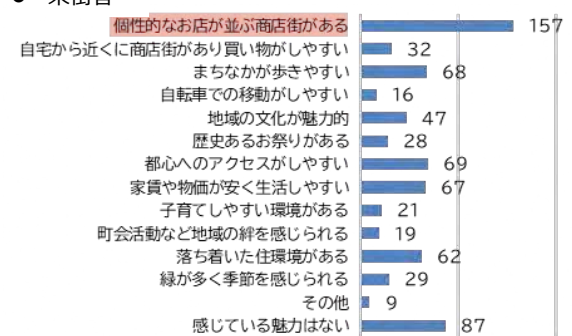
H29 年度北区土地利用現況調査

商業

● 居住者



● 来街者

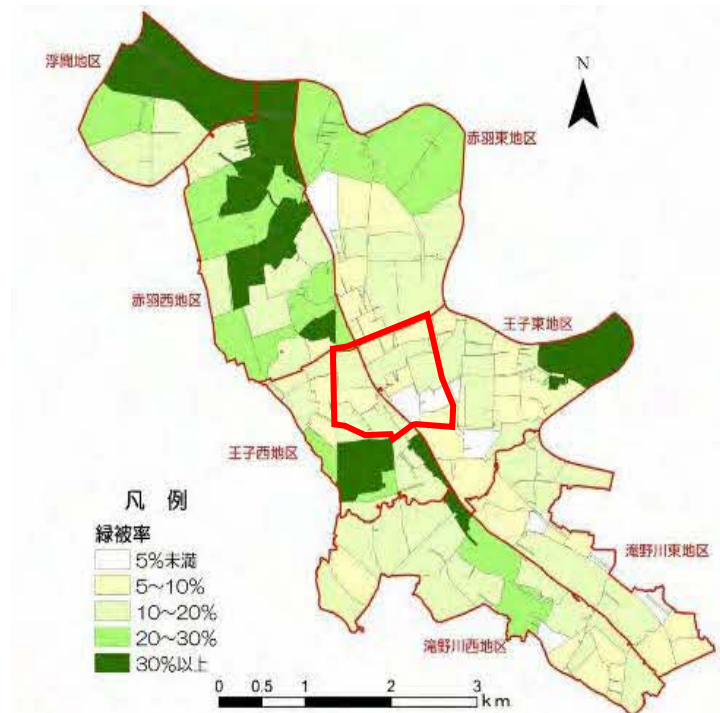


▲ まちの魅力（アンケート調査結果）

課題 緑の不足

東十条駅周辺は緑被率が20%にも満たないエリアが多く、北区内においても「緑地が少ない地域」です。北区では、東十条駅周辺のみどりを増やし育てることを目的とした「緑化推進モデル地区」に指定し、緑化助成を強化するなどの取り組みを行っておりますが、未だに緑被率は低い状態です。

東十条駅周辺の緑地



▲ 町丁目別緑被率ランク図

※出典：H30 年度北区緑の実態調査報告書



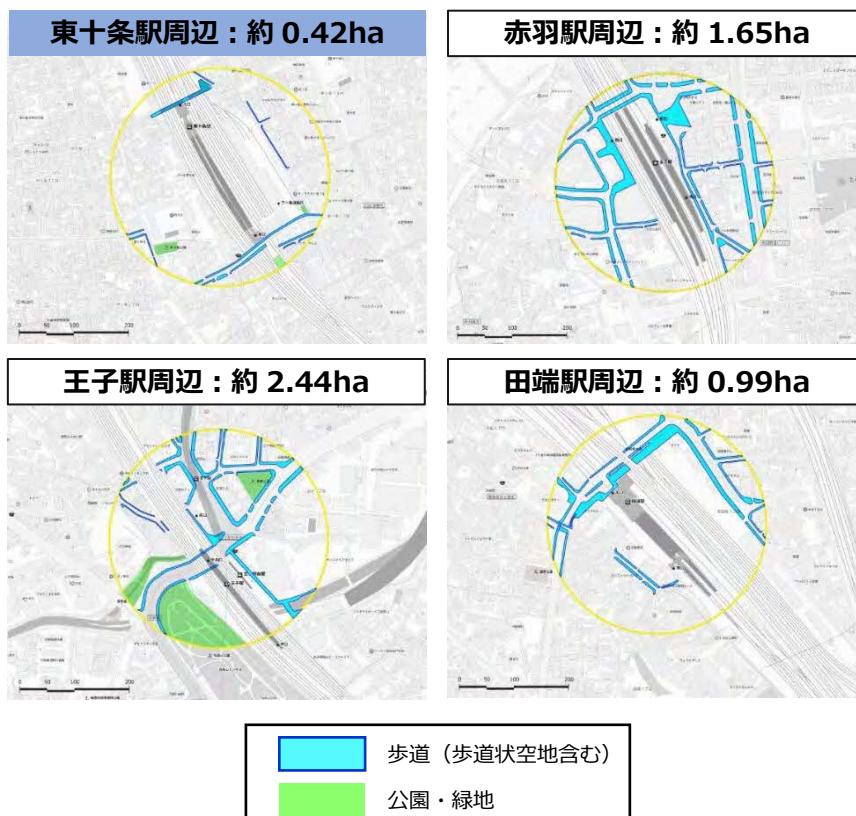
▲ 王子東地区の緑づくりの方針図

※出典：北区緑の基本計画 2020

課題 滞留空間や地域拠点の不足

駅から半径 400m 圏における歩道及び公園・緑地面積は、他駅と比べて少ない状況です。そのため、歩行者の空間が不足しており、幅員の狭い道路を人々が通行している状況となっています。

東十条駅周辺の滞留空間



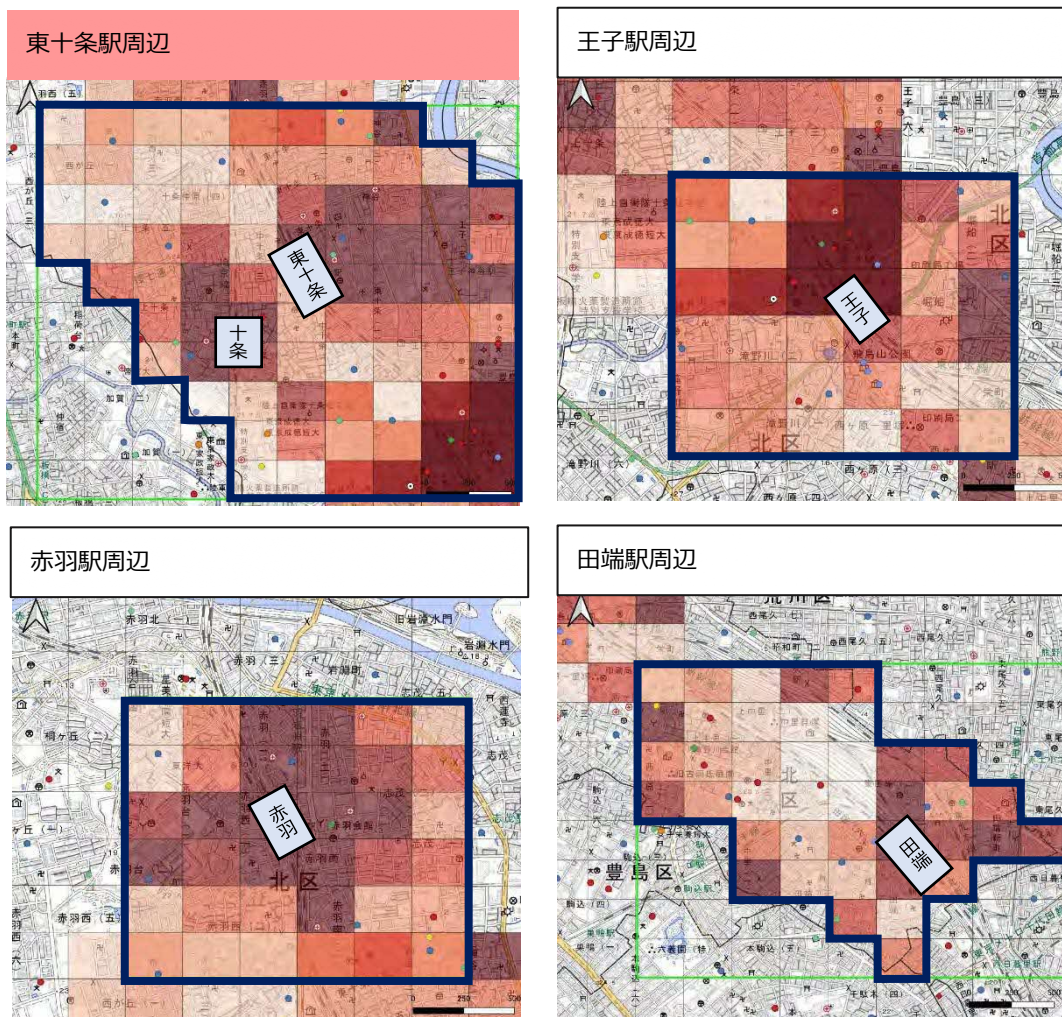
▲ 駅から半径 400m 圏における歩道及び公園・緑地面積



▲ 駅北西部の狭い道路

東十条駅周辺の滞在人数

- 「混雑統計®」データより、主要駅周辺の滞在者数を分析しました。
- 赤羽駅や王子駅、田端駅では、駅周辺に人が集中している傾向がある一方で、東十条駅や十条駅では、駅周辺だけでなく商店街などの広い範囲でまばらに滞在する傾向にあります。



「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

250m北区周辺のみ 東十条

1 - 201
201 - 400
401 - 600
601 - 800
801 - 1000
1001 - 1200
1201 - 1400
1401 - 1600
1601 - 1800
1801 - 2000
2001 - 2200
2201 -

- 市町村役場
- 集客施設
 - ◆ 映画館
 - ◆ 公会堂・集会所
 - ◆ 劇場・演芸場
 - ◆ 展示場
- 文化施設
 - 美術館
 - 博物館 等
 - 図書館
 - 水族館
 - 動物園
 - 体育館
 - 病院
- 学校
 - 小学校
 - 中学校
 - 大学

- ・ 1月～6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数
- ・ 対象メッシュ内に15分以上留まったユーザーをカウントし、拡大推計した値

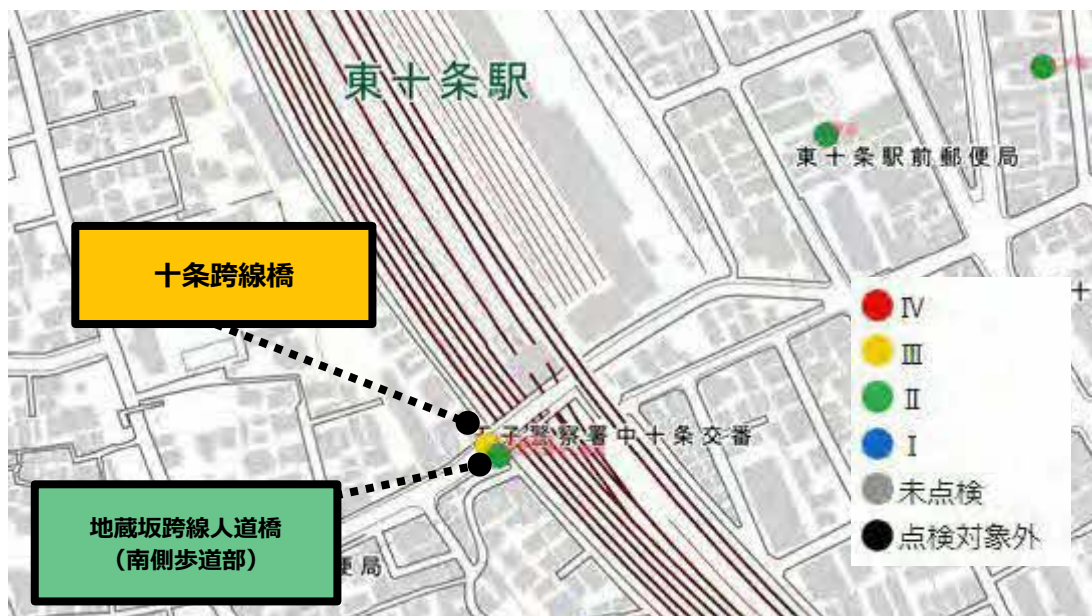
注：「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション(※)の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

※ドコモ地図ナビサービス(地図アプリ・ご当地ガイド)等の一部のアプリ。

課題 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

十条跨線橋は、荒川架橋から数えると120年以上が経過し、橋の老朽化が進んでおります。区が行った橋梁健全度調査においても、健全度Ⅲ、早期に措置を講ずべき状態と判定されています。

橋梁健全度調査結果



▲ 全国道路施設点検データベース

現在の十条跨線橋



▲ 現在の十条跨線橋



▲ 桁裏 (右は後に新設された人道橋)

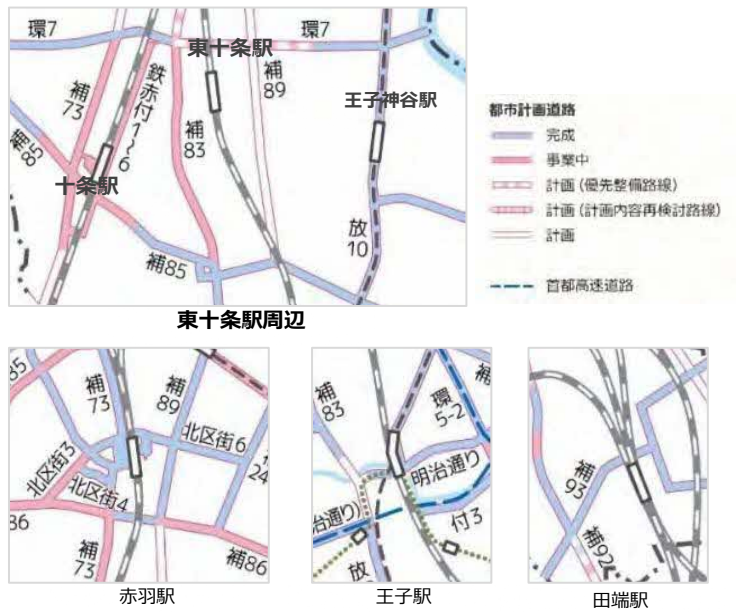
3) 交通

魅力 歩行者や自転車中心の都市基盤

課題 駅アクセス手段の不足

東十条駅は、周辺の駅と比較して幹線道路が近接していないため、駅周辺に車が近づきにくく、東十条、十条、王子神谷ともに、徒歩での駅アクセスがしやすい環境といえます。一方、駅への交通手段は9割以上が徒歩という状況であり、バスやタクシーなどの駅アクセス手段が不足しているといった課題もあります。

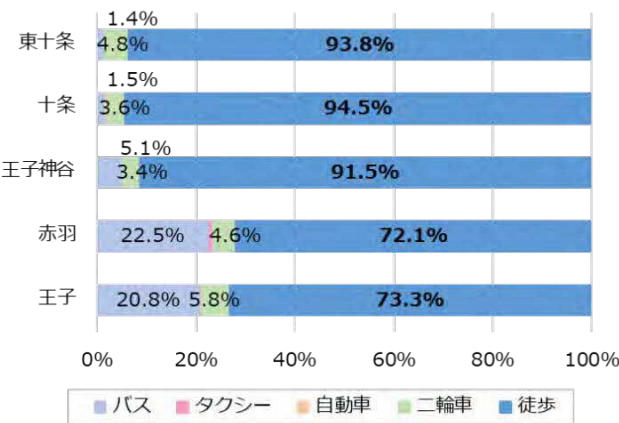
駅周辺の道路整備



▲ 駅周辺の都市計画道路整備方針

出典：北区都市計画マスタープラン 2020

駅への交通手段



▲ 駅への交通手段

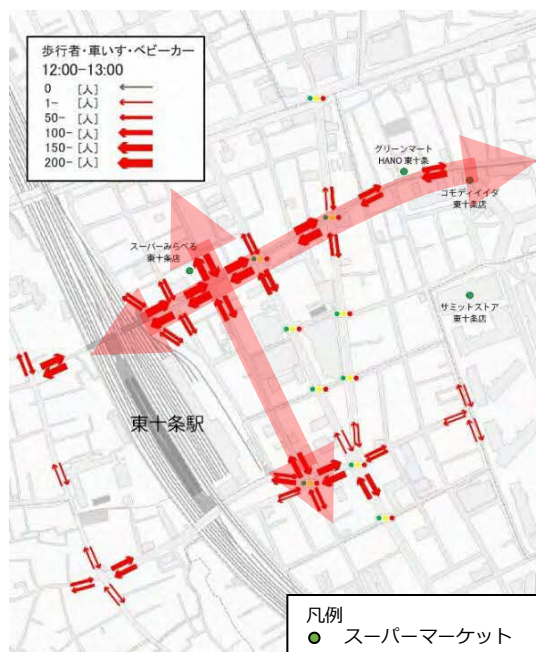
出典：平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査

課題 歩行者と自転車の錯綜

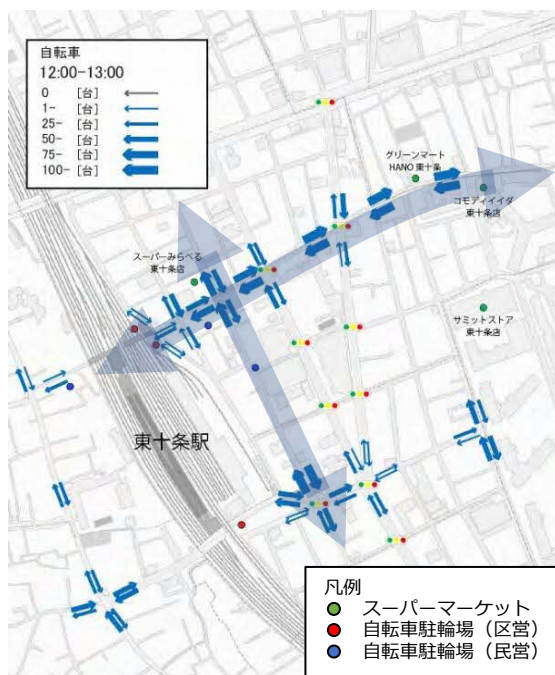
令和5年6月に実施した歩行者交通量調査からは、歩行者・自転車ともに東西方向では東十条商店街や東十条銀座商店街で多く、南北方向ではスーパーマーケットが立地する通りで多いという結果でした。

歩行者と自転車の利用が多い動線が同じであるため、歩行者や自転車の錯綜による交通事故の危険性が高い状況です。

低地部の歩行者交通量（平日・12時台）



低地部の自転車交通量（平日・12時台）

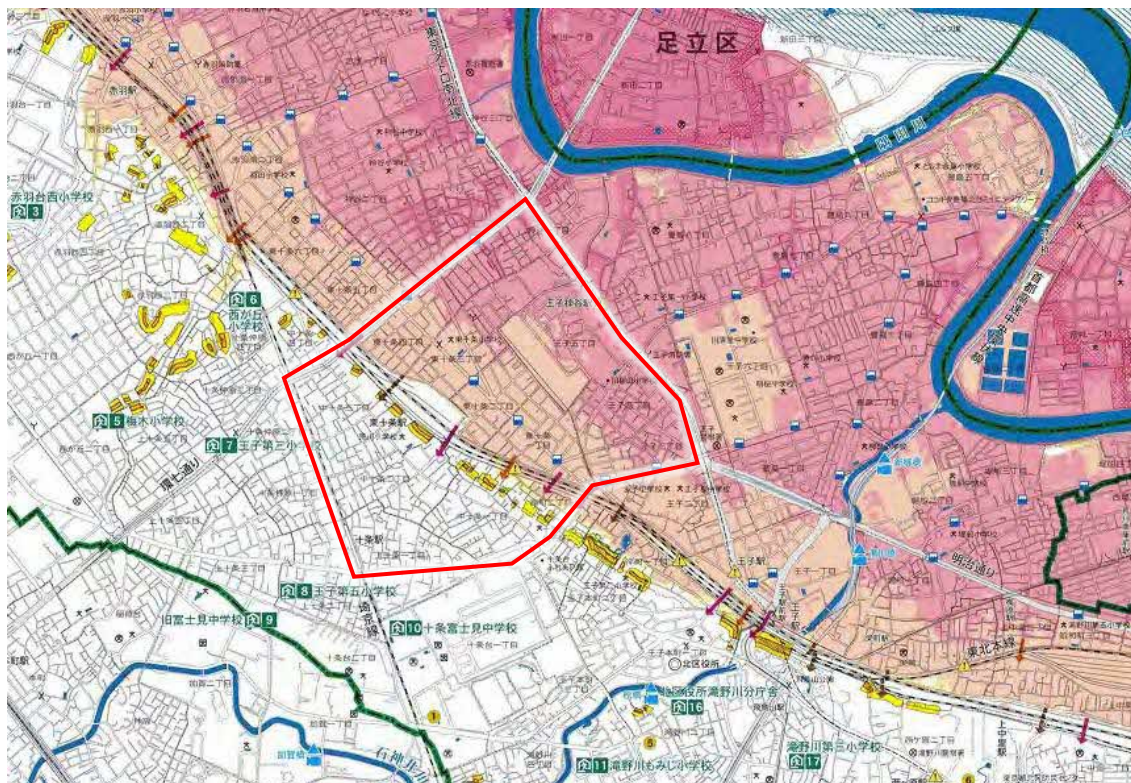


4) 防災

課題 防災機能の強化

荒川の氾濫時には、東十条駅周辺でもガイドライン対象範囲の東側の低地部において浸水が想定されています。東十条駅の西側の台地部では、幅員 3m未満の細街路が多く残っており、東京都の防災都市づくり推進計画において、災害時に特に甚大な被害が想定される地域として、「重点整備地域」に指定されています。

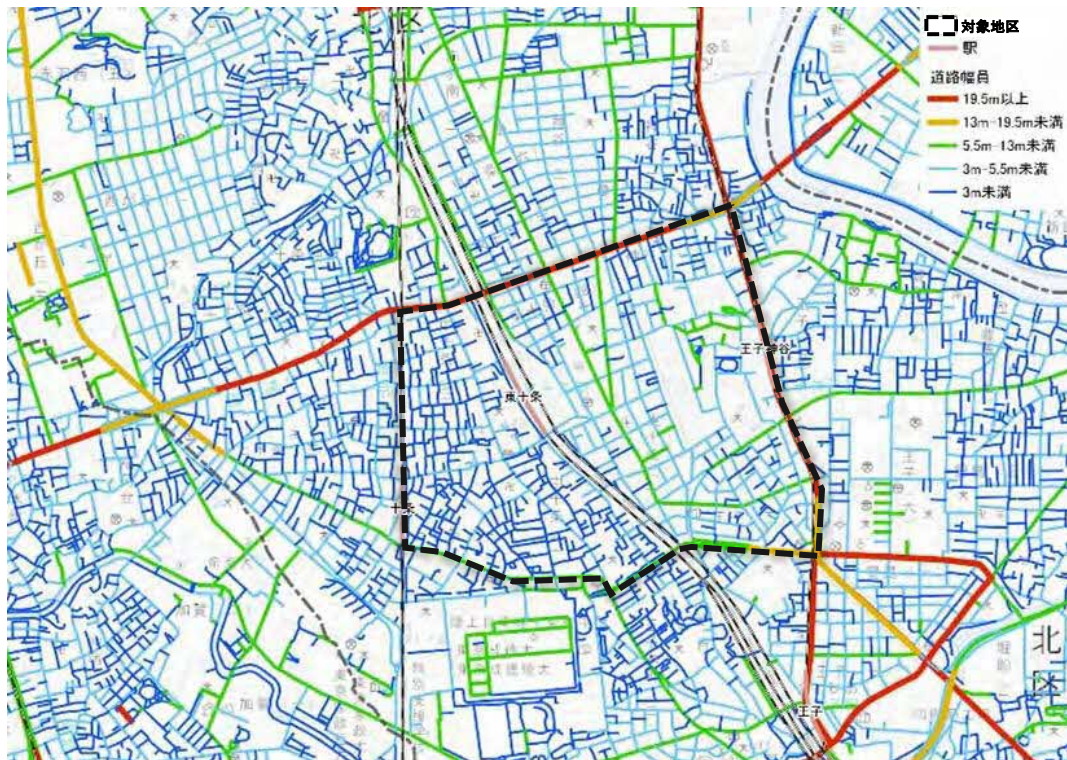
東十条駅周辺のハザードマップ



▲ 対象地域範囲周辺の浸水深・避難所の位置

※出典：東京都北区洪水ハザードマップ

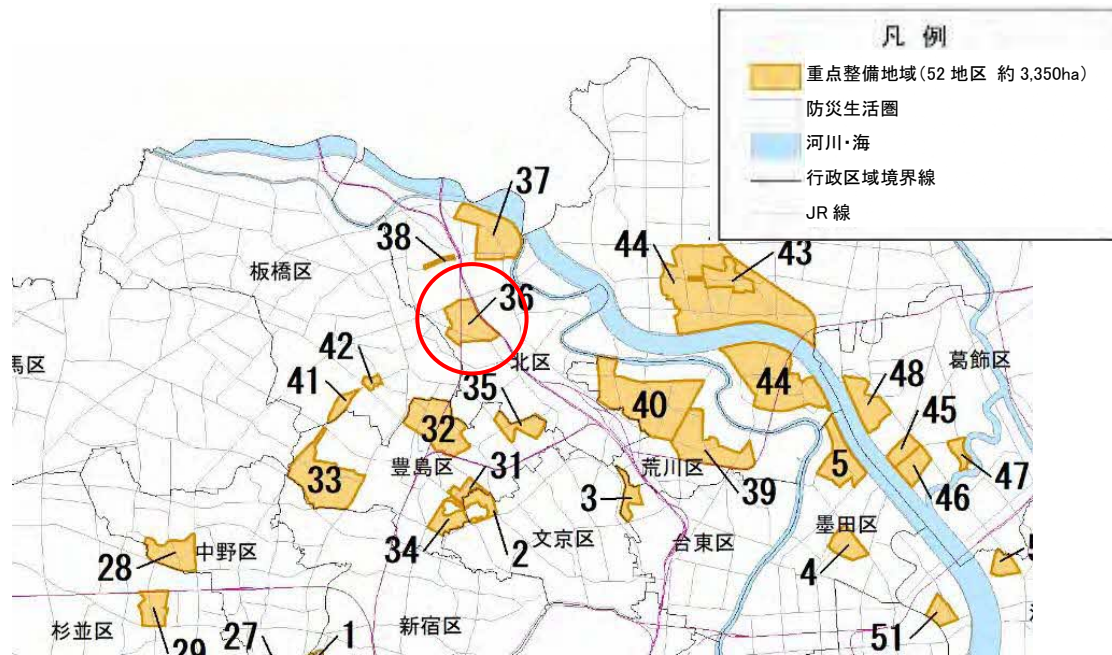
道路の幅員



▲ 道路の幅員

出典：国土基本情報

防災都市づくり推進計画



▲ 防災都市づくりの重点整備地域（東京都）

出典：防災都市づくり推進計画

5) 文化

魅力 地域の文化・お祭り

「十条富士塚」は「お富士さん」の名で親しまれている、北区有形民俗文化財に指定されている歴史文化財です。毎年、山開きの日に祭礼が行われており、脇の道路沿いには、露店が立ち並び、多くの人で賑わっています。「篠原演芸場」は、都内で2つしかない大衆演芸場のひとつです。「ミュージックショップ・ダン」では、店内に店舗を訪れた著名演歌歌手のサインがずらりと並び、週末には、店舗前にミニステージが設営され、売り出し中の若手演歌歌手が登場します。

東十条駅周辺には他にも様々な個性や魅力の要素があります。今後、更に盛り上げていく必要があります。

十条富士神社（お富士さん）



▲ お富士さんでにぎわうフジサンロード

篠原演芸場



ミュージックショップ・ダン



出典：北区観光 HP

(3) 東十条周辺の動向

現在の東十条駅周辺のまちづくりの動向について整理します。

① 十条跨線橋の架け替え

東十条駅の南口に位置する十条跨線橋は、明治 28 年に荒川に架橋された鉄道橋を解体し、その一部を再使用して整備された道路橋です。荒川に架橋された年から数えると 120 年以上が経過しており、橋の老朽化が進み、架け替えが必要となっています。また区では、それに合わせた地蔵坂の改修工事や駅周辺のバリアフリー化も検討しています。

② 下十条運転区跡地の活用

下十条運転区跡地は、昭和 7 年に「下十条電区」として設置され、留置線や整備線としての役割を果たしてきましたが、昭和 61 年の「下十条運転区」への改称を経て、平成 28 年 3 月に廃止されています。

③ 十条小学校の改築・移転

十条小学校は、令和 4 年 4 月、「荒川小学校」と「十条台小学校」を統合し、旧荒川小学校の位置に設置されました。なお、現在区では、旧十条台小学校を改築中であり、完成後は、そちらに移転する予定です。

④ 補助第 83 号線の整備（事業中）

補助第 83 号線は、北区滝野川二丁目から赤羽西三丁目に至る延長約 2.6 km の都市計画道路であり、旧十条台小学校から環状七号線までの、図の赤破線で示した、約 1.1 km が事業中となっています。現在は幅員 7m の道路ですが、幅員が 20m から 30m に拡幅され、歩道や自転車通行空間の整備、電線類の地中化、街路樹の植栽などが行われる予定です。

⑤ 北王子支線遊歩道の整備

旧北王子支線跡地においては、王子四丁目公園と一体性のある鉄道の面影を残した、観光に資する遊歩道整備を目指しています。



地理院地図を加工して作成

▲ 東十条駅周辺まちづくりの動き

(4) まちの魅力と課題

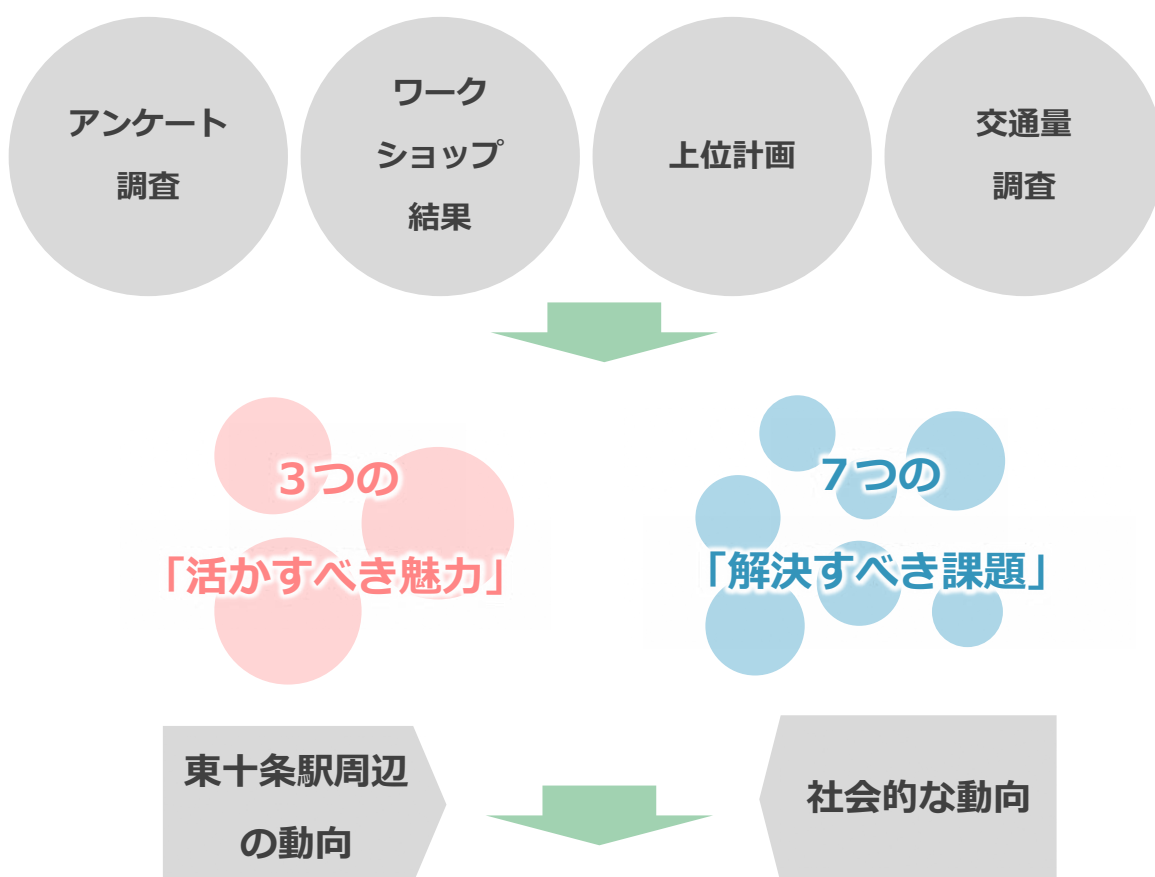
これまでのアンケート調査結果、住民ワークショップでの意見、各種上位計画、交通量調査結果等の統計データから、東十条駅周辺の魅力と課題を下記の10個にまとめます。



3. まちづくりの基本方針

3.1. まちづくりの将来像

これまで整理した東十条駅周辺のまちの魅力・まちの課題、社会的な動向等を踏まえ、都市としての利便性・安全性を確保しつつ、居心地のよいまちを目指すため、東十条駅が目指す将来像を設定します。



まちづくりの将来像

にぎわいがつながり だれにでも優しく
安全で心地よいまち 『東十条』

3.2. まちづくりの基本目標

まちづくりの将来像に基づき、3つの「まちづくりの目標」を掲げます。

目標 1



人にやさしく暮らしやすいまち

- 高低差のある地形をストレス無く移動し、商店街などでコミュニケーションが図られ、地域の風習や文化を大切にする、誰もが暮らしやすいまち

活かしていく魅力

- ▶ 地域に根差した地元商店街
- ▶ 歩行者や自転車が中心の都市基盤
- ▶ 地域の文化・お祭り

解決していく課題

- ▶ 台地部・低地部の分断
- ▶ 駅アクセス手段の不足
- ▶ 滞留空間や地域拠点の不足
- ▶ 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

目標 2



安全・安心に住み続けられるまち

- 火災時や震災時に燃えない、倒れない、燃え広がらないとともに、水害時でも低地部から台地に避難できるような、安全安心に住み続けることができるまち

活かしていく魅力

- ・ 歩行者や自転車を中心の都市基盤

解決していく課題

- ▶ 台地部・低地部の分断
- ▶ 歩行者と自転車の錯綜
- ▶ 防災機能の強化
- ▶ 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

目標3



居心地がよくおでかけしたくなるまち

- 商業や業務・医療・教育・文化機能など様々な機能に加え、人の滞留空間が創出され、歩きたくなる、おでかけしたくなるまち

活かしていく魅力

- ▶ 地域に根差した地元商店街
- ▶ 歩行者や自転車が中心の都市基盤
- ▶ 地域の文化・お祭り

解決していく課題

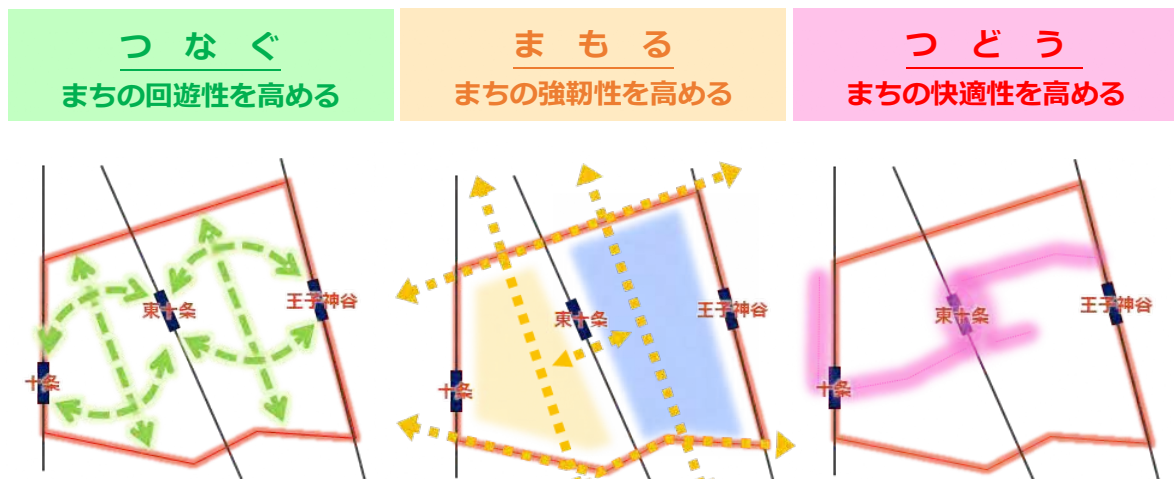
- ▶ 緑の不足
- ▶ 駅アクセス手段の不足
- ▶ 滞留空間や地域拠点の不足
- ▶ 歩行者と自転車の錯綜
- ▶ 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

3.3. まちづくりの基本方針

具体的な施策の展開により、「まちづくりの目標」を達成するため、3つの「まちづくりの基本方針」を定めます。それぞれのまちづくりの基本方針には、施策実施方針を設定し、施策プログラムにより達成すべき項目を具体化します。



■ 基本方針



■ 施策実施方針

I 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成 II 安全な歩行環境の確保 III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上	I 災害に強い道路交通基盤の整備 II 木造住宅密集地域の改善 III 震災や浸水被害等に備えた防災対応力の強化	I 誰もが利用しやすい駅まち空間の形成 II にぎわいを高める軸と拠点の形成 III 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出
---	---	--

4. 将来都市構造

東十条駅周辺のまちづくりの将来像を具現化し、形成すべき都市構造の方向性を、「交通ネットワークの方針」「土地利用の方針」の両面から検討し整理します。

4.1. 交通ネットワークの方針

(1) 6つの観点

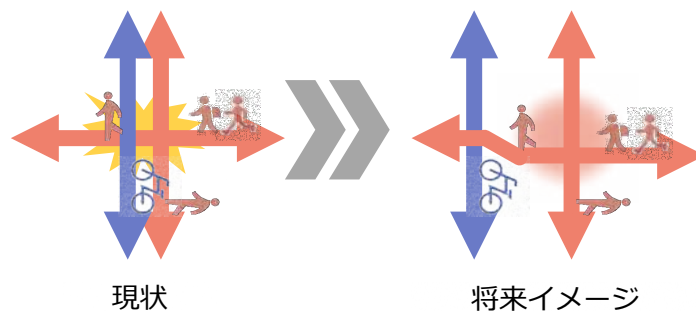
交通ネットワークの方針は、下記の6つの観点から設定しました。

① より適切な交通規制



▲ 東十条商店街の交通規制

② 歩行者と自転車の交錯を削減する新たな南北動線



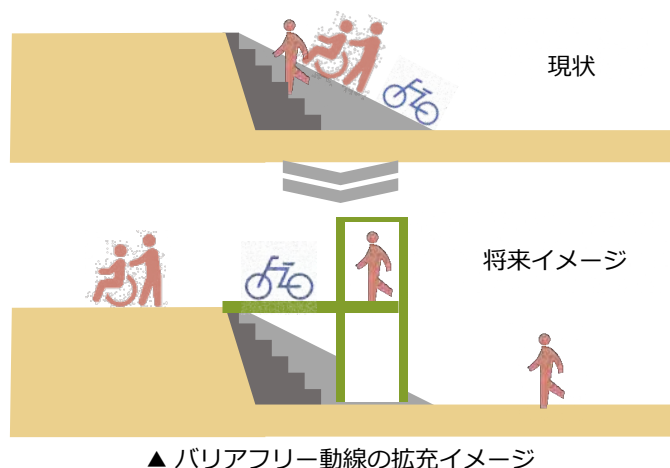
▲ 自転車動線の分離イメージ

③ タクシー・自家用車等での駅へのアクセス性の向上



▲ タクシーや車の寄り付きができる広場

④ 高低差のある東西移動を支援するバリアフリー動線の拡充



⑤ 既存商店街等の歩きやすい空間を活かした「ウォーカブル強化エリア」の設定

ウォーカブルとは、「歩く」を意味する「walk (ウォーク)」と「できる」を意味する「table (エイブル)」を組み合わせた造語であり、文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった意味合いで使われます。また、北区は国土交通省の「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルなまちづくりを推進しています。



▲ 道路空間の再編 Parklet
(神戸市)



▲ 商店街内の休憩スペースや座れる場所
(ハッピーロード大山商店街)

⑥ 歩行者の移動や地域内移動を補助する新たなモビリティの導入空間の確保



▲ パーソナルモビリティ検証の様子
(つくば市)



▲ 様々な種類のレンタサイクルポート
(杉並区)

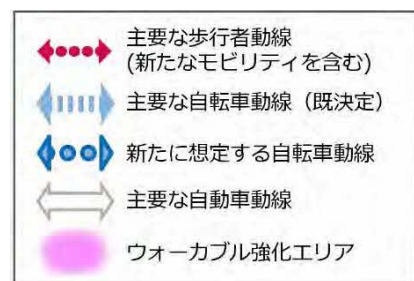
※出典：国土交通省 実装にむけた先進的技術やデータを活用した
スマートシティの実証調査（その3）報告書

(2) 交通ネットワークの方針図

将来の交通ネットワークの方針図は下記の通りです。

3駅を結ぶ円滑な歩行者ネットワークにより、まちの回遊性を高め、にぎわいをつなぎ、まちの強靭性を高めることで、だれにでも優しく、安全で心地よいまちを目指します。また、そこに住まい、働き、過ごし、行き交う人の手によってにぎわいが生まれる、地域の暮らしを目指します。

既存の計画だけでは解消することが出来ない歩行者と自転車の交錯を削減するため、鉄道沿いに新たな自転車の南北動線を整備します。

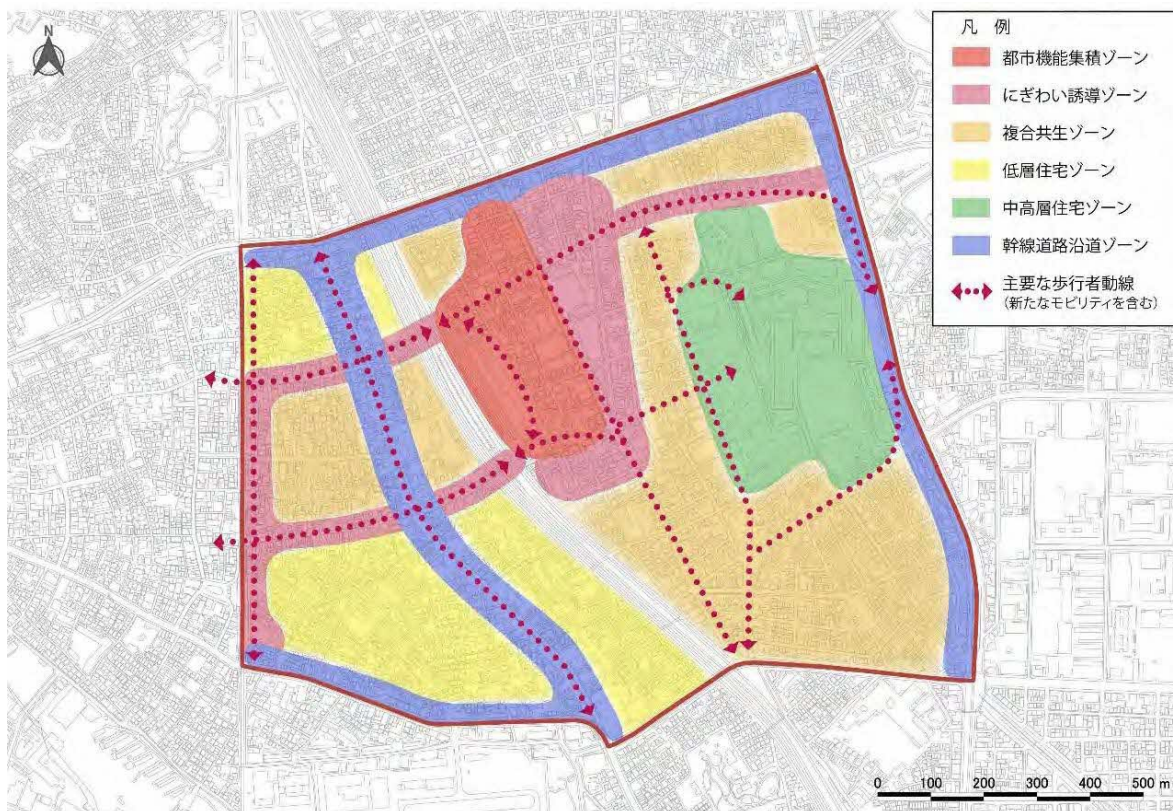


▲ 交通ネットワークの方針図

4.2. 土地利用の方針

ガイドライン範囲内におけるまちづくりの考え方をゾーンごとに定めた「土地利用の方針」を設定します。

各ゾーンは、現在の土地利用現況や用途地域・都市計画道路、上位計画である「北区都市計画マスタープラン 2020」におけるまちづくり方針図のゾーン設定を踏まえ、前述のまちづくりの基本方針を実現できるように設定しました。



▲ 土地利用の方針

各ゾーンにおける土地利用の方向性を下記に示します。

都市機能集積ゾーン

- **地域の暮らしを支える商業・生活拠点として、既存商店街と調和しつつ、さらなる活力とにぎわいを生み出す高次都市機能を集積させるため、商業・業務・住宅等の複合的な土地利用の誘導を図ります。**
- 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、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図ります。**



▲ 高低差のある歩行者ネットワーク構築や都市機能の集積イメージ（立川グリーンスプリングス）

にぎわい誘導ゾーン

- 鉄道駅を起点として、商店街や公共公益施設などを結ぶ**連続的なまちなみ形成とあわせて歩行者空間の確保**を行うことにより、連続した**にぎわいの誘導や回遊性の向上**を図ります。
- J R 埼京線の連続立体交差化にあわせて、周辺地域との調和を図りつつ、**地域のにぎわいや東西の交流を生み出す高架下の有効活用**を図ります。



▲ 東十条商店街のにぎわい



▲ 元町商店街ショッピングストリート

複合共生ゾーン

- 住宅を中心とした土地利用を基本としつつ、**地域に密着した既存の商店や工場などとの共存**を図ることで、多様で魅力的な複合市街地の形成を図ります。
- 東十条駅の西側においては、十条富士塚や篠原演芸場等の**歴史・文化資源を活かした特色ある街並みの形成**を図ります。



▲ 複合共生ゾーンのイメージ



▲ 篠原演芸場

中高層住宅ゾーン

- **中高層住宅を中心とした土地利用を維持**するとともに、生活利便施設の立地を誘導することで、**利便性の高い持続的な市街地の形成**を図ります。



▲ 中高層住宅ゾーンのイメージ

低層住宅ゾーン

- **低中層の住宅を中心とした土地利用を誘導**するとともに、木造住宅の密集する地区においては、生活道路や公園の整備、老朽化した住宅の更新や共同化を進め、**安全で快適なやすらぎのある市街地の形成**を図ります。



▲ 低層住宅ゾーンのイメージ

幹線道路沿道ゾーン

- 主要幹線道路沿道においては、地域特性に応じて一定の高度利用を促進し、低層に商業・業務機能、中高層に居住機能の誘導をするとともに、**安全で利便性の高い沿道環境の形成**を図ります。
- 幹線道路沿道においては、**避難路や延焼遮断機能を確保**しつつ、利便性の高い土地利用の増進や建物の不燃化、**周辺と調和した良好な街並みの形成**を図ります。



▲ 幹線道路沿道ゾーンのイメージ



▲ 整備が進む補助第 83 号線

5. アクションプラン

5.1. 施策プログラム

まちづくりの将来像実現に向け、施策実施方針ごとにアクションプランとして23の施策プログラムを設定しました。

▼ 施策プログラムの一覧

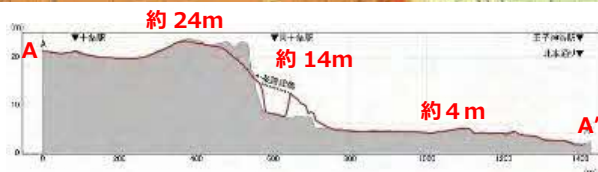
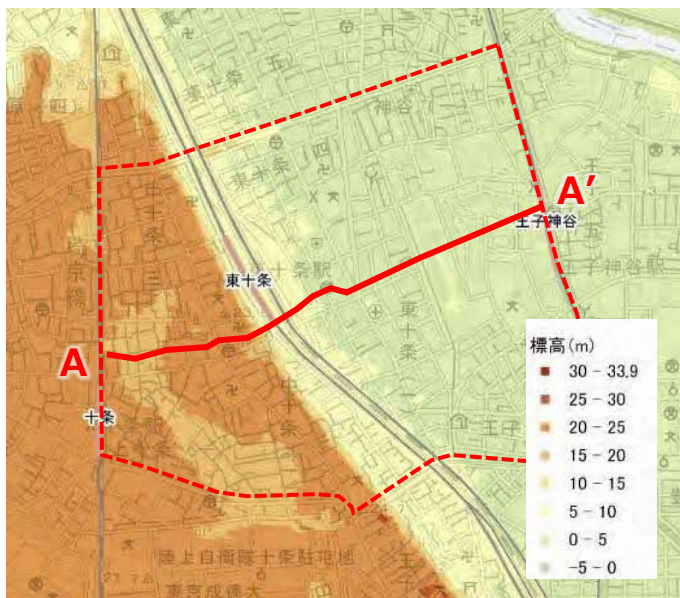
	施策実施方針	施策プログラム
つなぐ	Ⅰ 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成	① 高低差移動を支えるバリアフリー動線の確保
		② 十条跨線橋の架け替え（地蔵坂の改修）
		③ 駅とまちが一体となった駅前空間等の整備
	Ⅱ 安全な歩行環境の確保	④ 利用しやすい自転車駐車場の配置
		⑤ 歩行者動線と錯綜しない通過自転車の動線確保
		⑥ 商店街を中心とした車両時間規制等の継続
	Ⅲ 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上	⑦ 気軽に乗り降りできる多様なモビリティの導入空間の確保
		⑧ 道路等の整備にあわせた植栽帯確保や花壇整備の推進による、みどりのネットワークの構築
		⑨ まちの情報を効果的に発信する案内サイン等の設置
まもる	Ⅰ 災害に強い道路交通基盤の整備	② 十条跨線橋の架け替え（地蔵坂の改修） ※再掲
		⑩ 都市計画道路の整備推進
		⑪ 無電柱化の推進
	Ⅱ 木造住宅密集地域の改善	⑫ 主要生活道路、オープンスペース等の整備
		⑬ 地区計画に基づく防災性の向上
	Ⅲ 震災や浸水被害等に備えた防災対応力の強化	⑭ 荒川氾濫に備えた高台まちづくりの推進 ⑮ 駅周辺まちづくりに応じた創エネや再生可能エネルギー導入の推進
こまめ	Ⅰ 誰もが利用しやすい駅まち空間の形成	⑯ 高齢者、障害者等の駅アクセスや新たなモビリティ利用に対応した交通結節機能の確保
		③ 駅とまちが一体となった駅前空間等の整備 ※再掲
		⑰ 東十条駅南口周辺でのバリアフリー動線の整備
	Ⅱ にぎわいを高める軸と拠点の形成	⑱ 商店街のにぎわいを高める様々な取組の推進
		⑨ まちの情報を効果的に発信する案内サイン等の設置 ※再掲
		⑲ 文化歴史資源の魅力発信 ⑳ 土地利用転換における拠点の形成や適正な土地利用への誘導
	Ⅲ 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出	㉑ 多様な人々の交流を育むオープンスペース等の確保
		⑧ 道路等の整備にあわせた植栽帯確保や花壇整備の推進による、みどりのネットワークの構築 ※再掲
		㉒ オープンスペース等の確保とあわせた緑化の推進 ㉓ 既存商店街と共存共生し、生活の質を向上させる施設等の充実

(1) つなぐ：まちの回遊性を高める

I 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成

① 高低差移動を支えるバリアフリー動線の確保

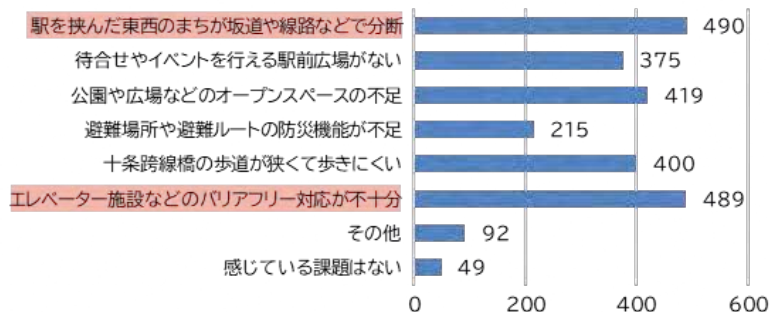
- 地形上やむを得ず高低差が生まれる東西方向の移動について、**自転車利用も考慮した EV 等の整備**によりバリアフリー動線を拡充していきます。
- 東十条駅周辺は、南北に走る JR 京浜東北線に沿った崖線により、**東西に 15m~20m 程度の高低差**があります。
- 低地部と台地部を往来するバリアフリー動線として、**北口側では EV が整備**されていますが、**自転車の利用が多く車いす利用者等が順番待ち**をしている状況が見受けられます。
- 南口側では EV が整備されていないため急勾配を歩行者・自転車が昇り降りしており**、アンケート調査においても、**南口側のバリアフリー動線を求める声が多くあがっています**。



▲ 東十条駅周辺の標高

※出典：地理院地図・基盤地図情報を加工して作成

・ まちなかの課題【居住者アンケート】



▲ 北口東側 EV 前で並ぶ自転車



▲ 自転車を押して坂を登る人



▲ 自転車専用 EV
(六本木グランドタワー)

I 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成

② 十条跨線橋架け替え（地蔵坂の改修）

- 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、それまでの期間においても**適正な維持管理**を行っています。
- 十条跨線橋は、荒川に鉄道橋として架橋された年から数えると120年以上が経過し、**橋の老朽化**が進んでいます。（北区橋梁健全度調査では**健全度Ⅲ**（早期に措置を講ずべき状態）と判定）
- 十条跨線橋は崖線や鉄道で分断された、東十条駅の東西のまちをつなぎ交流を生み出すための動線として重要です。



▲ 現在の十条跨線橋



▲ 桁裏（右は後に新設された人道橋）



▲ 全国道路施設点検データベース

I 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成

③ 駅とまちが一体となった駅前空間等の整備

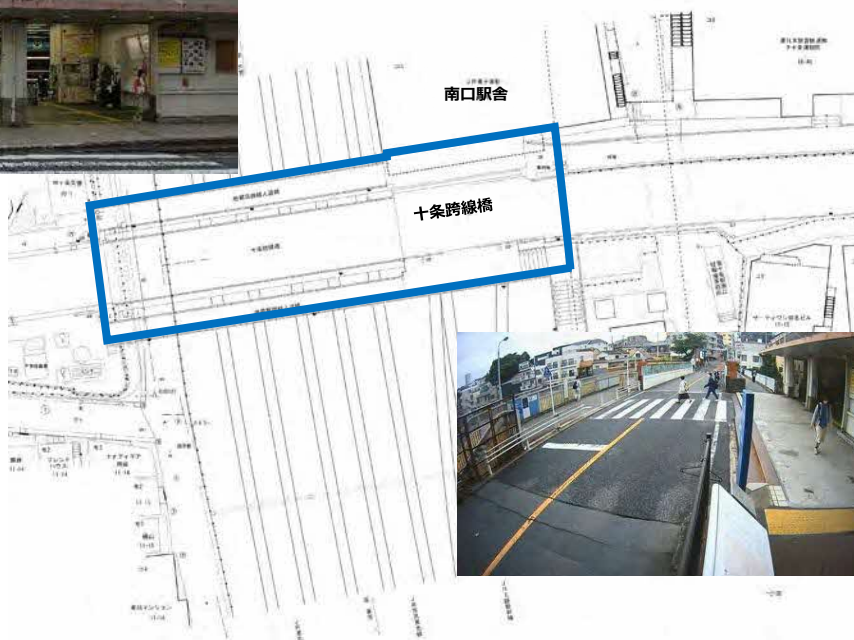
- 十条跨線橋の架け替えに伴う、東十条駅南口駅舎移転の機会を捉え、**誰もが利用しやすい駅前空間等の整備**を目指していきます。
- **十条跨線橋の架け替え**にあたっては、**東十条駅南口駅舎の支障と移転**が想定されます。
- 現在の東十条駅南口は駅前に歩行者空間がなく、駅舎移転の機会を捉えて、**歩行者空間の創出やエレベーター設置、停車帯等を整備**します。
- また、**北口周辺においても商店街のにぎわいの向上につながる歩行者空間等の拡充を図る**ことが望ましいと考えられます。



▲ 歩行者広場がある JR 大塚駅（豊島区）



▲ 歩行者空間の創出と一体となった JR 御茶ノ水駅
聖橋口改良イメージ（千代田区）



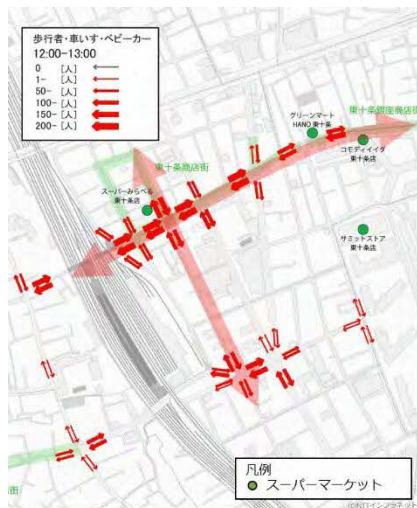
▲ 十条跨線橋と南口駅舎の位置関係

II 安全な歩行環境の確保

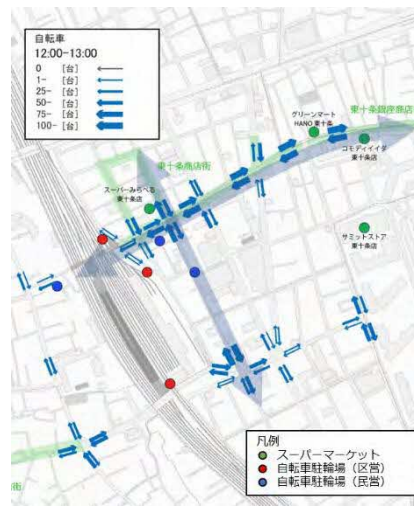
④利用しやすい自転車駐車場の確保

⑤歩行者動線と錯綜しない通過自転車の動線確保

- 利用者にとって利便性の高い位置に**自転車駐車場を配置**することを前提としつつ、**歩行者と自転車の動線を分離**して交錯しないようにすることで、安全な歩行環境を確保していきます。
- 交通量調査の結果によると、歩行者・自転車ともに東西方向は商店街沿いの流動が多く、**南北方向はスーパーマーケット等が面している通りでの流動が多く**見られます。
- アンケート調査では、歩行環境の不満な箇所について「**自転車とぶつかりそうで怖い**」といった回答が多くありました。
- **商店街やスーパーマーケット等が面している通り**については、北区自転車ネットワーク計画の中でも「**危険を感じた場所**」の**数が多い路線**として明示されています。
- ただし、商店街利用や駅アクセスを考慮すると、**エリア内で歩行者と自転車の共存**を図っていく必要があります。



▲ 歩行者等の交通

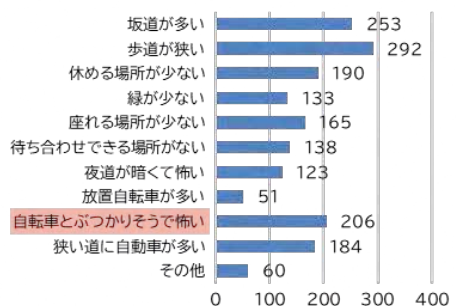


▲ 自転車の交通



▲ 利用頻度 10 回以上の路線における「危険と感じた場所」数

・歩行環境について不満な箇所 【居住者アンケート】



※出典：北区自転車ネットワーク計画

II 安全な歩行環境の確保

⑥商店街を中心とした車両時間規制等の継続

実施中

- ウォーカブルなまちづくりの推進に向けて、まちの特性でもある歩行者中心の交通環境を確保していくため、**車両時間規制や一方通行規制を継続**していきます。
- 東十条駅は、周辺の駅と比較して幹線道路が近接していないため、**駅周辺に自動車が近づきにくく歩行者中心の交通環境**となっています。
- 現在、**商店街を中心として、車両時間規制等**を実施しています。



東十条駅



▲ 東十条商店街の車両時間規制



赤羽駅

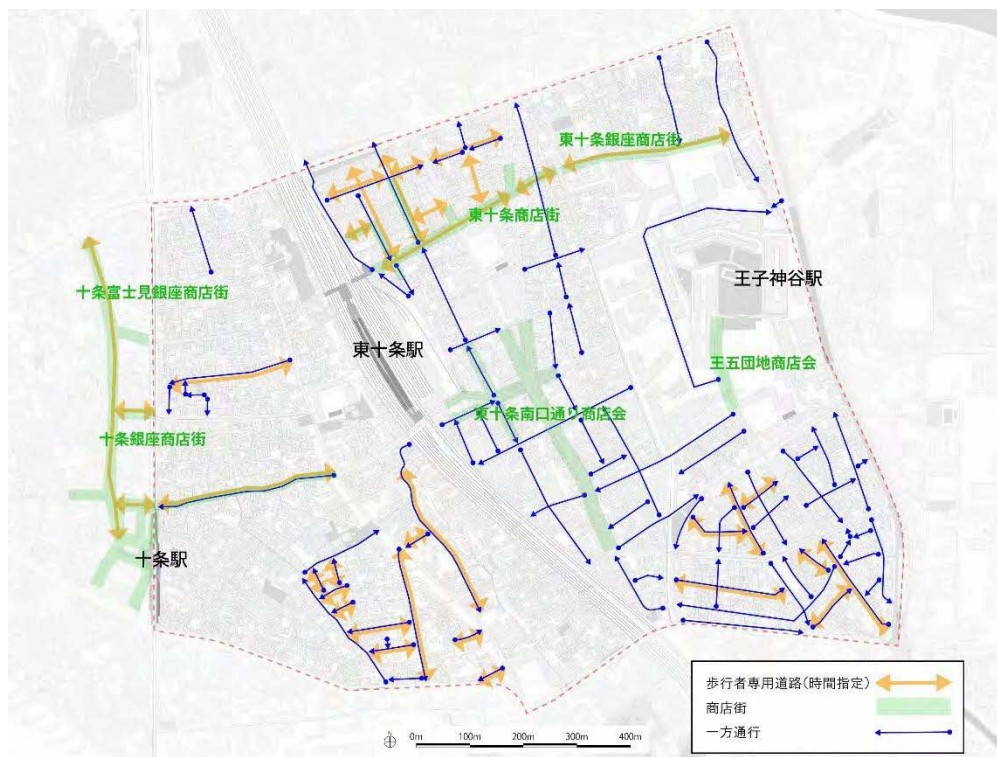


王子駅



田端駅

※出典：北区都市計画マスタープラン 2020



▲ 車両の時間規制

Ⅲ 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

⑦気軽に乗り降りできる多様なモビリティの導入空間の確保

- エリアの回遊性向上に向け、**多様なモビリティ等の導入が可能な空間を確保**していきます。
- 現在、東十条駅前には公共交通が乗り入れておらず、路線バスは**環状7号線を通る通過系統が複数運行**しています。
- 北区では**コミュニティバスの想定ルート**を公表していますが、高低差のある東十条駅周辺**東西を結ぶルートは現在ありません**。
- ただし、アンケート調査においても地形による**東西移動の分断に関する課題**は多くの意見が出されています。



▲ コミュニティバス 王子西地域ルート案



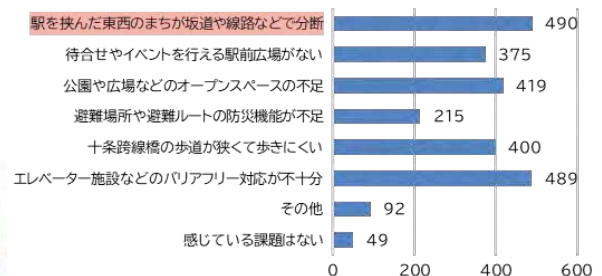
アーケードのある商店街での
社会実験
(奈良県天理市)

※出典: 国土交通省 地域特性に応じた
グリーンスローモビリティ
の活用検討調査業務報告書



▲ 多様なモビリティ

・歩行環境以外のまちなかの課題 【居住者アンケート】



Ⅲ 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

⑧道路等の整備にあわせた植栽帯確保や花壇整備の推進による みどりのネットワークの構築

- 歩きやすく居心地の良い歩行空間として、**みどりのネットワークを構築**し、安らぎのあるまちの回遊性を向上していきます。
- アンケート調査では、歩行環境について不満な箇所として、**緑が少ない**といった意見も出ています。
- 現在事業中である補助 83 号線の整備においては、幅員約 7m の道路を幅員 20～30m に拡幅整備し、**街路樹の整備**を行う予定です。
- 旧北王子支線跡地**においては、王子四丁目公園と一体性のある鉄道の面影を残した、**観光に資する遊歩道整備**を目指しています。



▲ 北区美化ボランティア活動（北区）



▲ 歩行空間のみどり（北区）

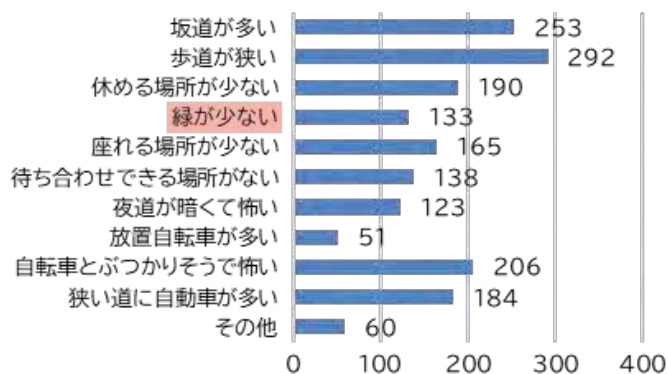


▲ スポンサー花壇（兵庫県神戸市）



▲ 緑の軸線イメージ
（北海道小樽市）

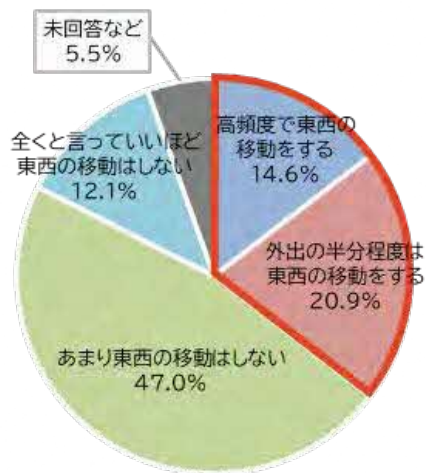
・歩行環境について不満な箇所【居住者アンケート】



Ⅲ 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

⑨まちの情報を効果的に発信する案内サイン等の設置

- **まちなかの案内板やデジタルサイネージでの情報発信**により、低地部と台地部の往来も含めたエリア内の回遊性を向上させる取組を推進していきます。
- アンケート調査では、東西移動が多いと答えた人が約 35%であり、**買い物目的等で一定程度、低地部と台地部を移動**している人がいます。
- **来街者の回答ではまちの魅力として商店街を上げる声**が多く、駅周辺に集積する複数の商店街が地域のにぎわいを創出しています。
- **ビックデータによるまちなかの滞在者数**を他エリアと比較してみると、東十条駅・十条駅の間に滞在者が少ないエリアがみられ、**にぎわいが連続していない**ことが読み取れます。



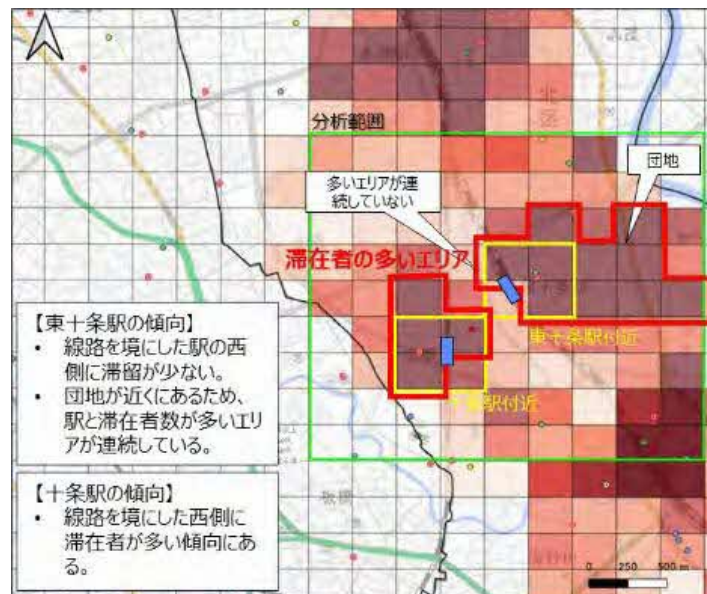
デジタルサイネージ『わが街 NAVI』イメージ（北区）

▲ アンケート結果：

外出時の JR 線を越えての東西移動

『わが街 NAVI』

行政と民間による協働事業により、行政情報や地域情報などの情報発信となるデジタルサイネージの



▲ まちなかの滞在者（東十条駅周辺）

(2) まもる：まちの強靱性を高める

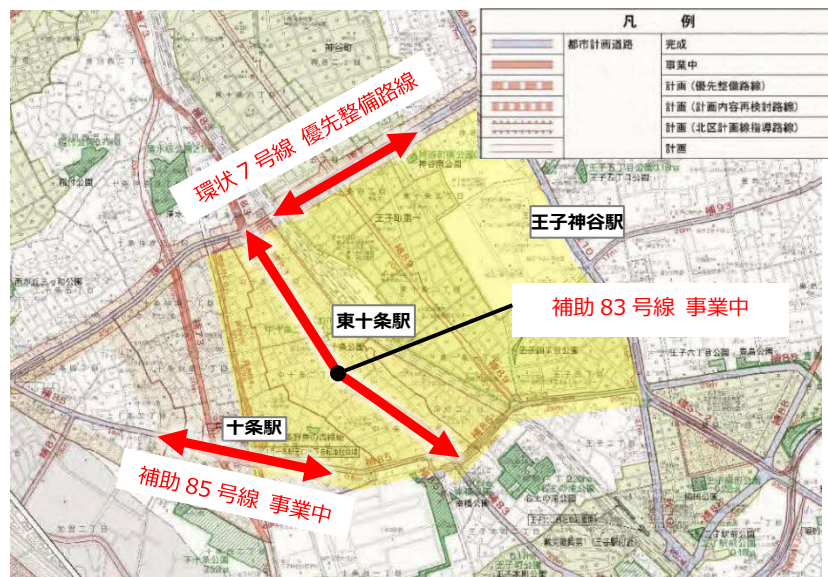
I 災害に強い道路交通基盤の整備

② 十条跨線橋架け替え（地蔵坂の改修） ※再掲

⑩ 都市計画道路の整備推進

実施中

- 大規模水害時の避難経路としても重要な**十条跨線橋の架け替え**、ならびにエリア内で事業中の**都市計画道路の整備**を着実に進め、災害に強いまちを形成していきます。
- 避難や救援路としての機能強化や延焼遮断機能も担う都市計画道路として、**補助 83 号線**、**補助 85 号線が事業中**となっており、また、**環状 7 号線は優先整備路線**の位置づけがなされています。
- 洪水ハザードマップにおいて、**十条跨線橋は荒川氾濫時の避難経路（車両通行可）**としても**位置付け**られています。



▲ 北区都市計画図Ⅱ（都市計画施設等・東十条駅周辺）



▲ 北区洪水ハザードマップ

I 災害に強い道路交通基盤の整備

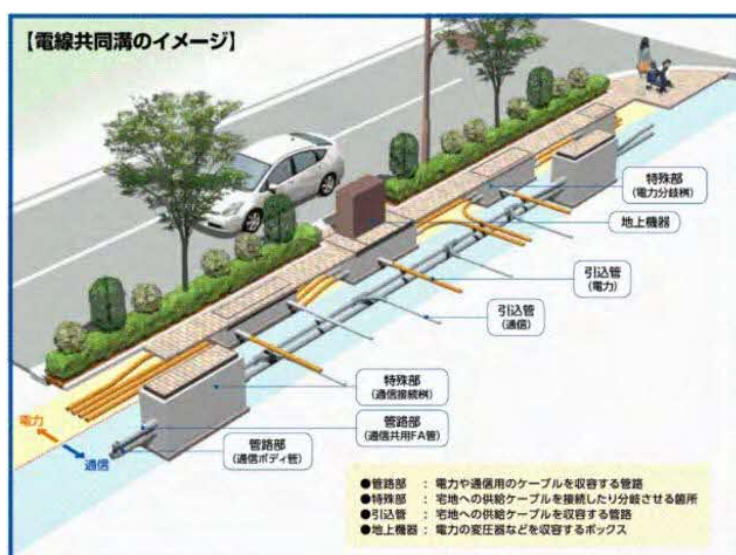
⑪無電柱化の推進

実施中

- 都市計画道路の整備や土地利用転換等にあわせて、電線類の地中化等による**エリア内の無電柱化**を推進していきます。
- 北区では、北区無電柱化推進計画（平成 31 年）を策定しており、本ガイドラインのエリア内の**都市計画道路を無電柱化計画路線**として定め、また、**まちづくりの実施にあわせた無電柱化**を進めることとしています。
- 東京都においても無電柱化の整備は強く推進されており、**環状 7 号線の内側エリア**については、**2035 年度の完了を目指す**といった整備目標を掲げています。



▲ 北区無電柱化推進計画



▲ 電線共同溝による無電柱化のイメージ

出典：東京都建設局ホームページ



▲ 新島若郷地区の被害状況（令和元年 9 月）

※出典：東京都無電柱化計画



▲ 補助 83 号線の電柱

II 木造住宅密集地域の改善

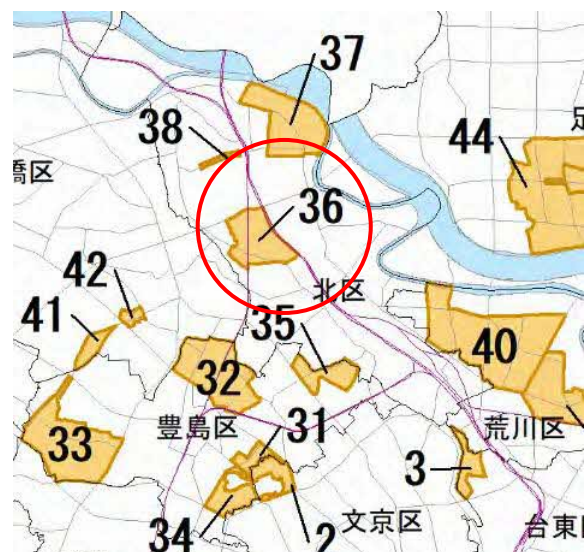
⑫主要生活道路、オープンスペース等の整備

実施中

⑬地区計画に基づく防災性の向上

実施中

- 地域の防災力強化の視点から、**最低敷地面積や壁面位置、地区施設等の整備**により、災害に強いまちづくりを着実に進めていきます。
- 東十条駅西側の台地部には、幅員が3m未満の狭い道路が多く、災害時に特に甚大な被害が想定される地域として、**東京都の防災都市づくりの重点整備地域**に指定されています。
- 地域内の防災力強化に向け、最低敷地面積や壁面位置、地区施設等の地区計画を定め、**主要生活道路等の整備や不燃化特区内における建替え事業等**を促進しています。



▲ 主要生活道路の整備例（道路拡幅・無電柱化）

※出典：災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議資料（東京都）

Ⅲ 震災や浸水被害等に備えた防災対応力の強化

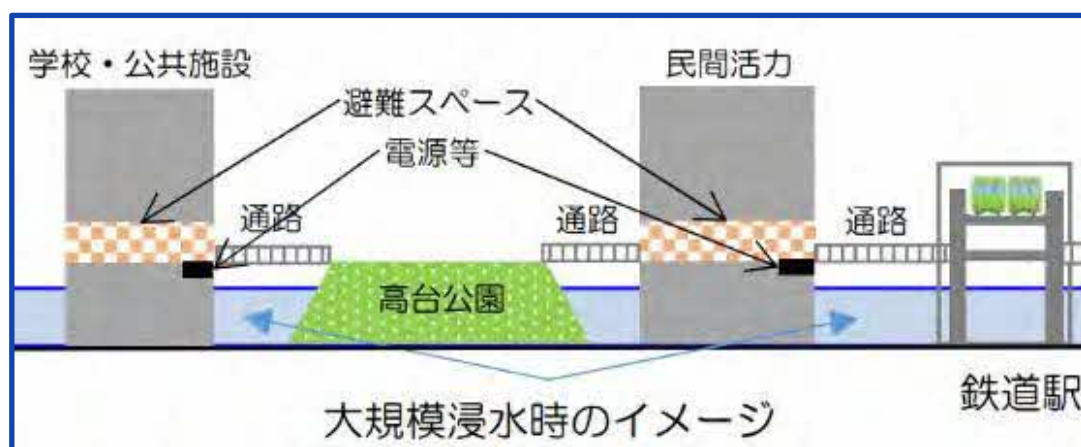
⑭ 荒川氾濫に備えた高台まちづくりの推進

- 駅周辺において、**低地部から台地部への避難経路を確保**していくとともに、万が一に備えた**避難スペース等の防災機能**の確保を図っていきます。
- 北区洪水ハザードマップにおいて、低地部では荒川氾濫時に浸水被害が想定されており、**東十条駅付近でも2mの最大浸水深**になるとされています。
- 東京都では、災害に強い首都「東京」形成ビジョンの中で、高台まちづくりのイメージが公表されており、**民間ビル等の中で避難スペースを確保**し、それらを**通路などで結ぶことも想定**されています。



▲ 『PLATEAU (3D都市モデル)』を元に作成

※出典：国土交通省



▲ 高台まちづくりのイメージ（部分抜粋）

※出典：災害に強い首都「東京」形成ビジョン 国土交通省 HP

Ⅲ 震災や浸水被害等に備えた防災対応力の強化

⑮ 駅周辺まちづくりに応じた創エネや再生可能エネルギー導入の推進

- カーボンニュートラルの実現に向けて、**エリア内の脱炭素化**の推進や**創エネ、再エネ等**の取組を推進していきます。
- 北区では「**北区ゼロカーボンシティ宣言**」を表明し、北区環境基本計画 2023 の元、**2050 年二酸化炭素排出量実質ゼロ**に取り組んでいます。
- **省エネの促進**や**太陽光発電等の創エネ、再生可能エネルギーの導入**など、CO₂ 排出量削減に向けて、**脱炭素への取り組み**をより一層進めていく必要があります。



▲ 北区環境基本計画 2023 における 10 年後の将来イメージ

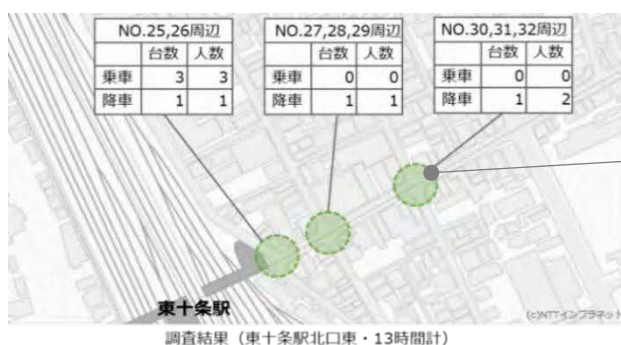
※出典：北区環境基本計画 2023

(3) つどう：まちの快適性を高める

I 誰もが利用しやすい駅まち空間の形成

① 高齢者、障害者等の駅アクセスや新たなモビリティ利用に対応した交通結節機能の確保

- 東十条駅は低地部と台地部の間に位置しており、様々な交通手段が結節し利用できるよう、**駅とまちをつなぐ交通結節機能**の確保を図っていきます。
- 区内の JR 京浜東北線の駅の中で、**東十条駅には唯一駅前広場がなく**、一部タクシー利用者が駅から離れた位置で乗降している様子などが見られます。
- アンケート調査では、**地元住民が望む機能**として、**車が寄り付ける広場空間**が多くあがっています。
- 東十条駅付近は低地部と台地部の間に位置**しており、両地域からのアクセスを受け止める結節点としての機能を果たすことが求められます。

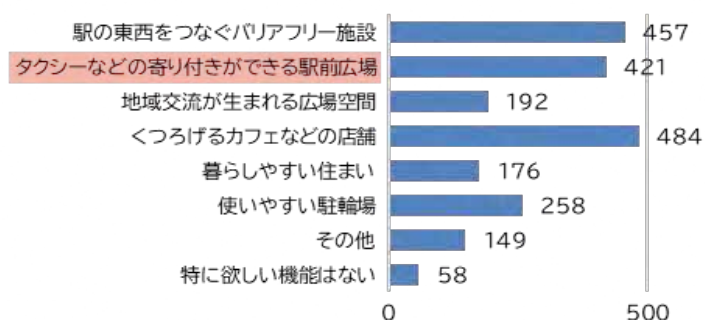


▲ 幹線道路でタクシーから降りる利用客



▲ タクシーや車の寄り付きができる広場
(世田谷区東北沢)

・あったらいいなと思う機能【居住者アンケート】

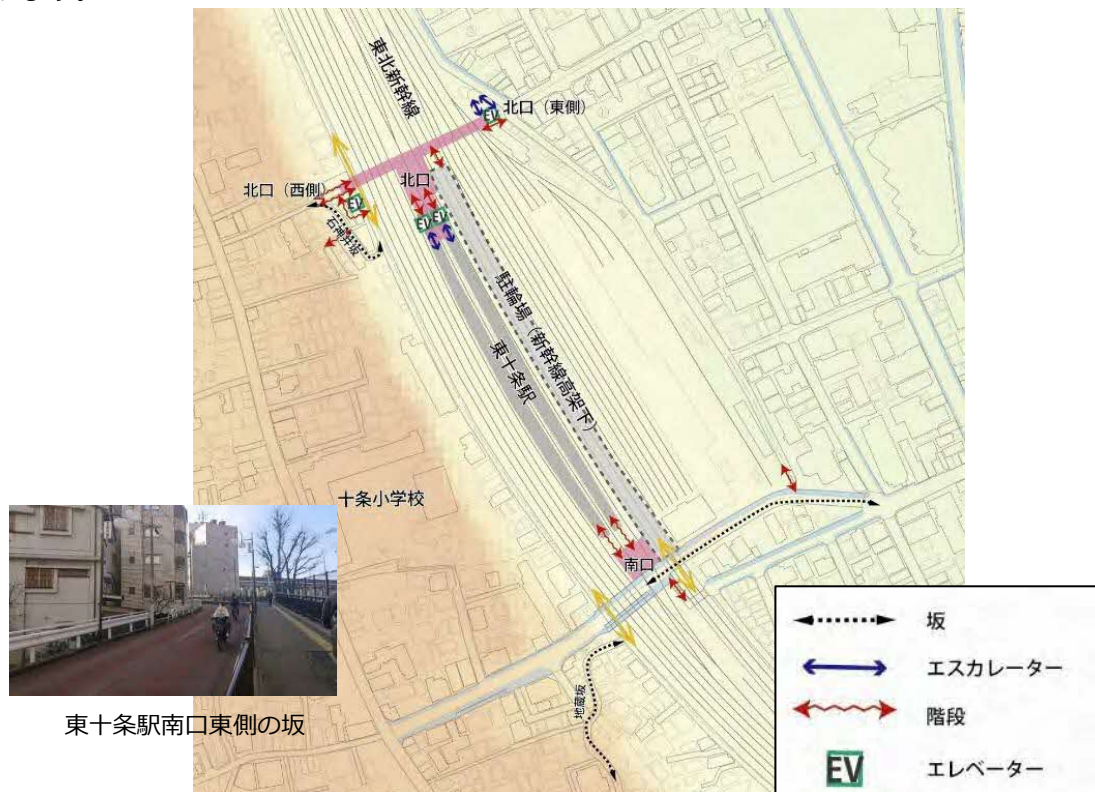


I 誰もが利用しやすい駅まち空間の形成

③ 誰もが利用しやすい駅前空間等の整備 ※再掲

⑰ 東十条駅南口周辺でのバリアフリー動線の整備

- 誰もが利用しやすい駅まち空間等の形成に向けて、自動車や徒歩等による駅までのアクセス性向上に留まらず、**東十条駅南口周辺でのバリアフリー施設の整備**を推進していきます。
- 東十条駅北口周辺には、東西、改札内外ともに、エレベーター等が整備され、バリアフリールートが確保されています。一方、**南口周辺にはエレベーター等が未整備**で、バリアフリールートが確保されていません。
- 南口周辺**においても**バリアフリー施設を充実**させる必要があります。
- アンケート調査では**東十条駅南口周辺のバリアフリールート確保**を求める声も多くあがっています。



この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである（承認番号）（MMT 利許第 04-K117-1 号）



▲ 南口駅舎内の階段利用者



▲ 東十条駅北口のエレベーター

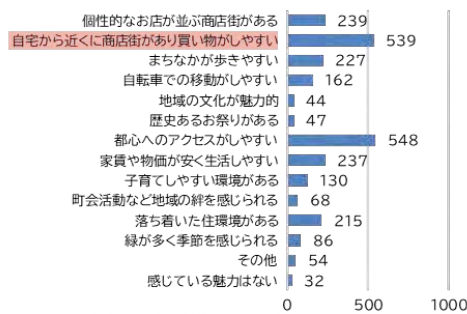
II にぎわいを高める軸と拠点の形成

⑬ 商店街のにぎわいを高める様々な取組の推進

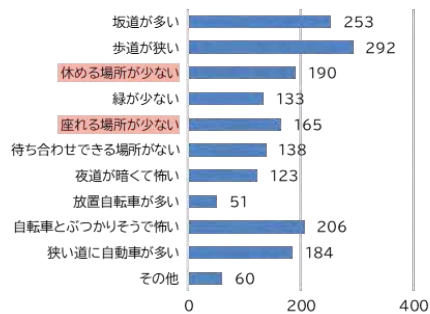
- 東十条駅周辺の最大の魅力である商店街のにぎわいを維持・発展させていくために、**座ったり休んだりできるスペース等**を確保していきます。
- エリアマネジメント等の手法**を活用した地域のにぎわい向上に資する取り組みを推進していきます。

- アンケート調査では東十条の魅力として、「**自宅から近くに商店街があり買い物がしやすい**」が「都心へのアクセスがしやすい」と並んで多くの意見を集めました。
- 来街者アンケートでは、「**個性的なお店が並ぶ商店街がある**」が他に大差をつけて大きな魅力として認識されています。
- アンケートではまちなかに「**座れる場所がない**」や「**休める場所が少ない**」等の声が多くあります。

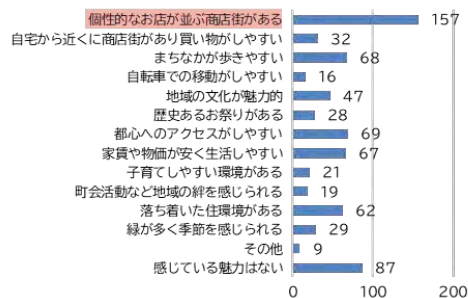
・ まちの魅力 【居住者アンケート】



・ 歩行環境について不満な箇所 【居住者アンケート】



【来街者アンケート】



▲ 可動式の
ベンチやフラッグ
(大阪市)



▲ 道路空間の再編
Parklet
(神戸市)



▲ 商店街内の休憩スペースや座れる場所
(ハッピーロード大山商店街)



Ⅱ にぎわいを高める軸と拠点の形成

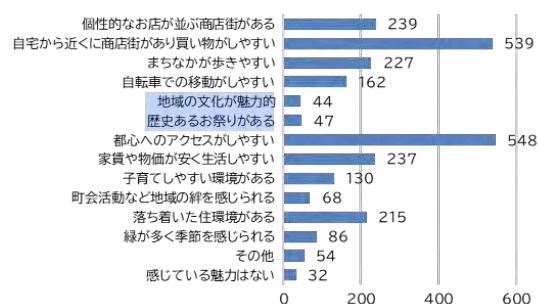
⑨ まちの情報を効果的に発信する案内サイン等の設置 ※再掲

⑩ 文化歴史資源の魅力発信

- 地域の魅力である重要な文化歴史資源について、エリアマネジメントの活動などにより、**魅力発信・広報活動を強化**していきます。

- 東十条駅周辺には十条富士塚、子育て地蔵などの文化資源がありますが、**居住者アンケートでは魅力としての意見があまり見られませんでした**。
- 東京都による十条富士塚再整備の工事が概成し、**今年のお富士さん（お祭り）は再整備後の富士塚で開催**され大いににぎわいました。
- エリア内には地域に**根差した大衆演芸場や個性的な店舗**などもあり、東十条駅周辺特有の魅力を発信しています。

・まちの魅力 【居住者アンケート】



▲ お富士さんで賑わうフジサンロード



▲ 篠原演芸場

▲ ミュージックショップ ダン



▲ 子育て地蔵

※出典：北区商工通信 新しい風 No.114（一部加工） ※出典：北区観光 HP） ※出典：北区観光 HP）



▲ 富士塚に参拝する様子

Ⅱ にぎわいを高める軸と拠点の形成

②⑩土地利用転換における拠点の形成や適正な土地利用への誘導

- 駅周辺における大規模用地の土地利用転換を図る場合には、**活力とにぎわいのある拠点の形成**や、**まちの課題解決に資する適正な土地利用への誘導**を図っていきます。
- 十条小学校は旧十条台小学校跡地に移転**する予定となっています。
- 今後、土地利用転換を図る場合には**周辺環境との調和**が求められます。



▲ 東十条駅付近の土地利用

※出典：H29 年度北区土地利用現況調査



▲ 現在の下十条運転区跡地



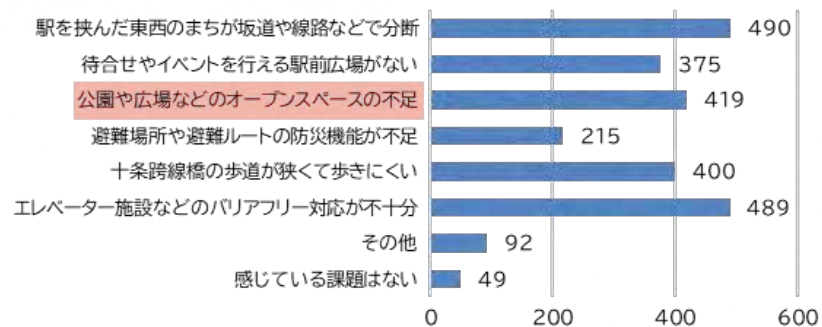
▲ 十条小学校（旧荒川小学校）

Ⅲ 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出

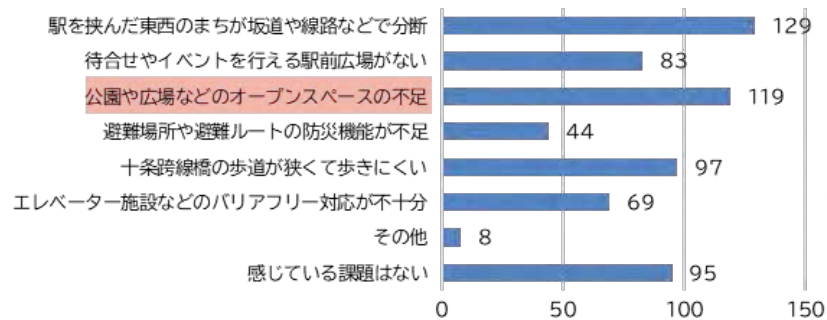
②1 多様な人々の交流を育むオープンスペース等の確保

- ・ 現在不足している広場空間については、大規模用地の土地利用転換等にあわせて**オープンスペース**を確保していきます。
- ・ 東十条駅周辺は区内の他駅周辺に比べ**歩道や緑地等が非常に少ない**状況です
- ・ アンケート調査でも**オープンスペースの不足が課題**との声が多くありました。

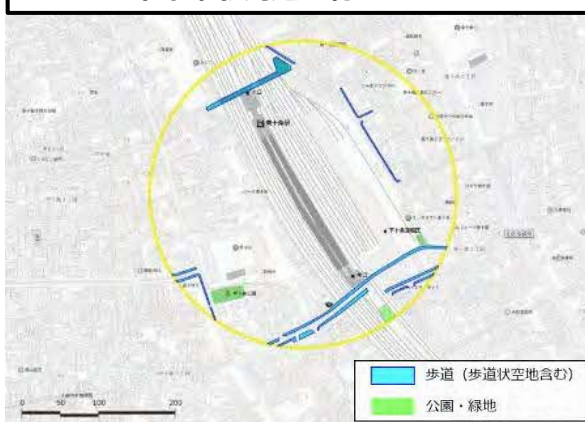
・ まちなかの課題【居住者アンケート】



・ まちなかの課題【来街者アンケート】



東十条駅周辺：約 0.42ha



- ▲ 駅から半径 400m 圏における歩道及び公園・緑地面積



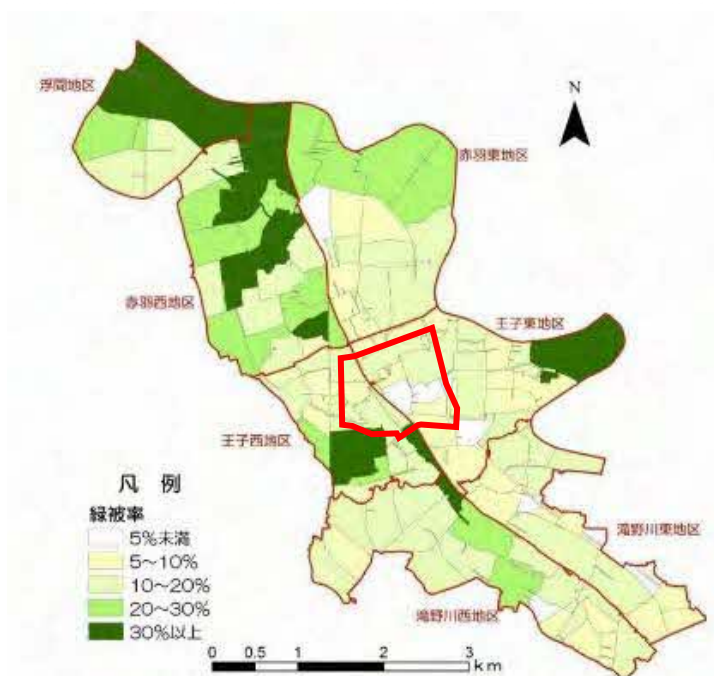
- ▲ 民間開発用地でのイベント・憩い空間の創出（港区ウォーターズ竹芝）

Ⅲ 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出

⑧道路等の整備にあわせた植栽帯確保や花壇整備の推進によるみどりのネットワークの構築 ※再掲

⑫オープンスペース等の確保とあわせた緑化の推進

- 現在不足する緑化空間については、大規模用地の土地利用転換等にあわせて、みどり豊かな憩い空間を創出していきます。
- 東十条駅周辺エリアでは、**緑被率が低く**なっています。特に低地部の東十条1丁目、2丁目地区は緑の少ない地域となっており、北区の緑化緑化推進モデル地区として位置付けられていました。
- アンケート調査においても、**緑が少ない**といった意見が出ています。



▲ 町丁目別緑被率ランク図



▲ 緑豊かな憩い空間
(川崎市武蔵小杉)



▲ 水と緑を感じる心地よい空間
(立川市緑町)

・歩行環境について 不満な箇所【居住者アンケート】

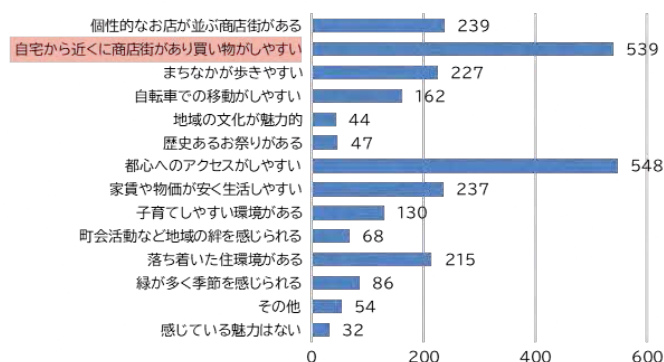


Ⅲ 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出

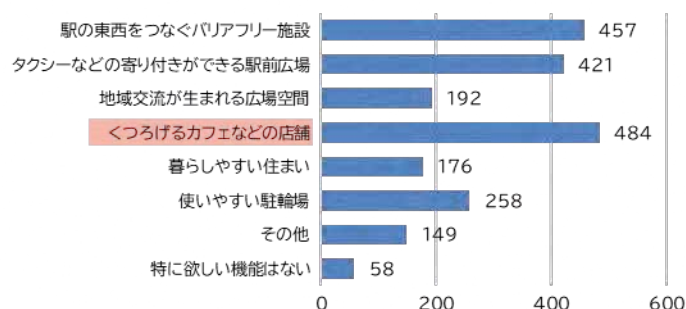
②③既存商店街と共存共生し、生活の質を向上させる施設等の充実

- 東十条駅周辺には、魅力的な商店街が存在しているため、駅周辺での大規模な土地利用転換においては、**既存の商店街と協調・連携し、地域住民の生活の質の向上に資する施設**などの充実を図っていきます。
- 東十条駅周辺では、商店街が大きなまちの魅力となっており、アンケート調査でも、まちの魅力として「**自宅から近くに商店街があり買物がしやすい**」との意見が多く、来街者からの目線もその傾向は同様です。
- アンケート調査の、あったらいいなと思う機能では、「**くつろげるカフェなどの店舗**」という意見も多く、既存の商店街に不足している店舗や施設等の導入を求める声がありました。

・まちの魅力【居住者アンケート】



・あったらいいなと思う機能【居住者アンケート】



▲ 代官山 TSITE



▲ 立川グリーンスプリングス

(4) まちづくり方針図

各施策プログラムの具体的位置を定めたまちづくり方針図を下記に示します。



	: バリアフリー・自転車動線や自転車駐車場の確保 (①④⑤⑬)
	: 災害対応・エネルギー供給など持続性の高い拠点の形成 (⑭⑮)
	: 歩きたくなる・足を運びたくなるまちとなるよう、道路空間を活かした取組の推進 (⑥⑦⑧⑨)
	: 十条跨線橋等の早期更新 (②)
	: 誰もが利用しやすい駅まち空間の整備 (③⑬)
	: 災害に強いまちを支える都市計画道路等の整備推進 (⑩⑪)
	: 既決定の地区計画に基づく災害に強いまちづくりの推進 (⑫⑬)
	: 商店街のにぎわいの向上や魅力発信 (⑯⑰)
	: 人々が集い憩う空間・機能を確保 (⑳㉑㉒㉓)

▲ まちづくり方針図

5.2. ロードマップ

東十条駅周辺で実施すべき 23 個の施策プログラムに関するロードマップを以下に示します。北区都市計画マスタープラン 2020 においても位置付けられている区として重要な施策については、本ガイドラインにおける重点施策とします。

▼ 施策プログラムの一覧

	施策プログラム	重点 施策	現在	5 年	10 年	15 年
				短期	中期	長期
つなぐ	①高低差移動を支えるバリアフリー動線の確保	★		<		

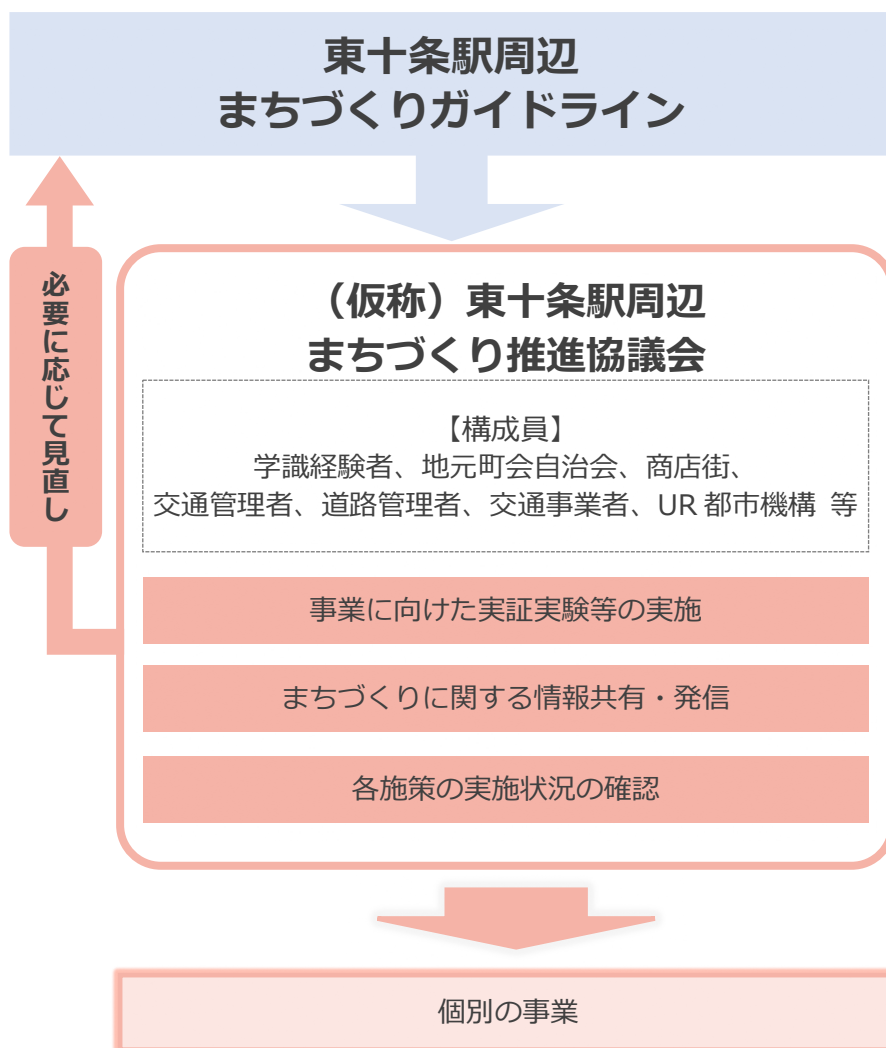
■ ■ ■ ■ : 調査検討や設計等

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。

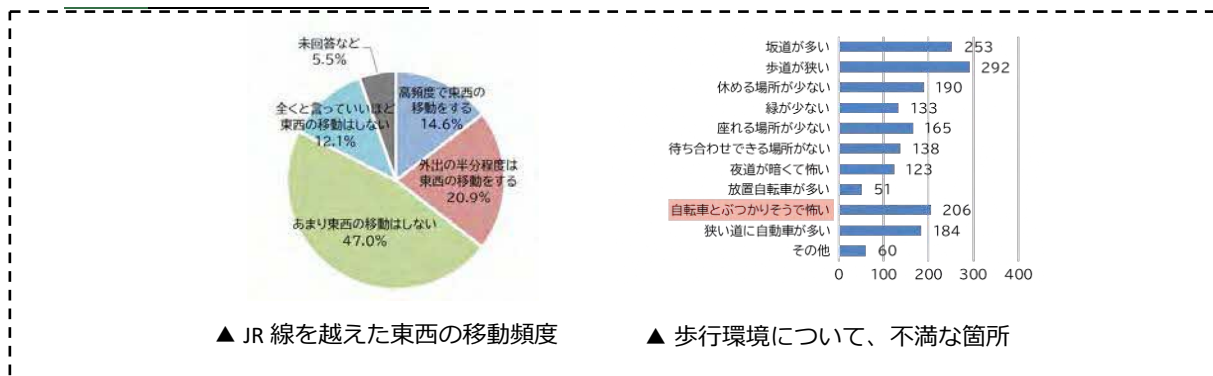
ガイドラインの改定等が必要になった際には、協議会で議論を行い、柔軟にガイドラインの見直し等を行います。



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、「東十条駅まちづくり推進協議会」で議論し設定します。

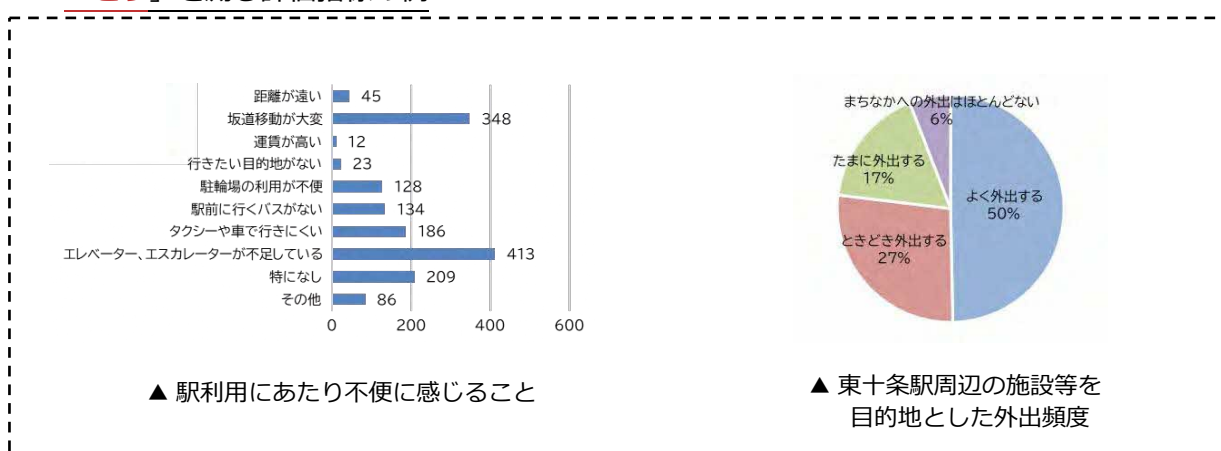
「つなぐ」を測る評価指標の例



「まもる」を測る評価指標の例



「つどう」を測る評価指標の例



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。
- まちなかウォーカブル推進事業 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。

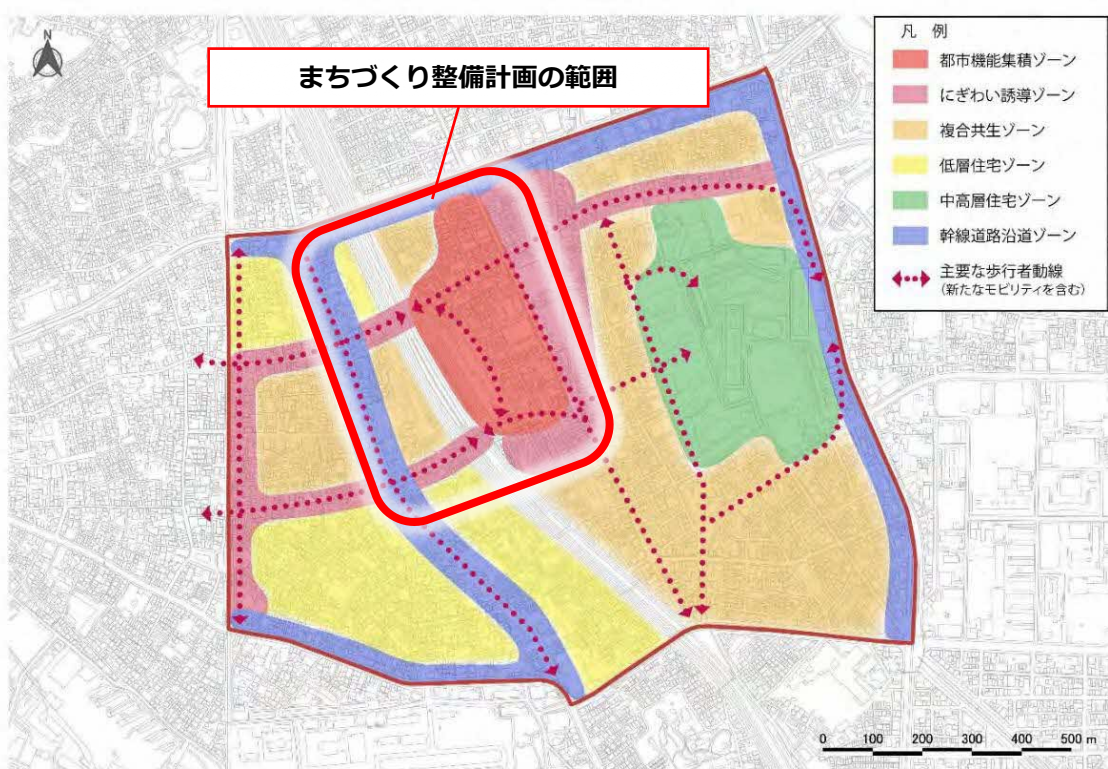
7. 東十条駅周辺まちづくり整備計画

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、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

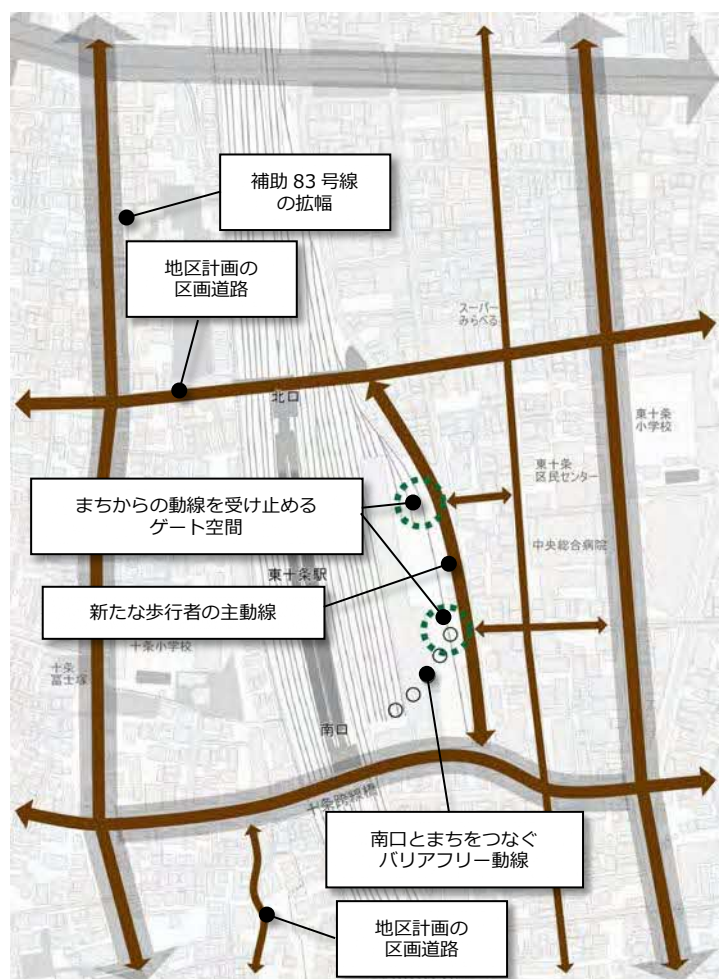
現在駅周辺においては、商店街を中心とした東西方向の通行が多く見られる他、南口東側の地藏坂途中の階段においては、一日に約 1,600 人と多くの方が通行しています。

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、その空間と駅と北口、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

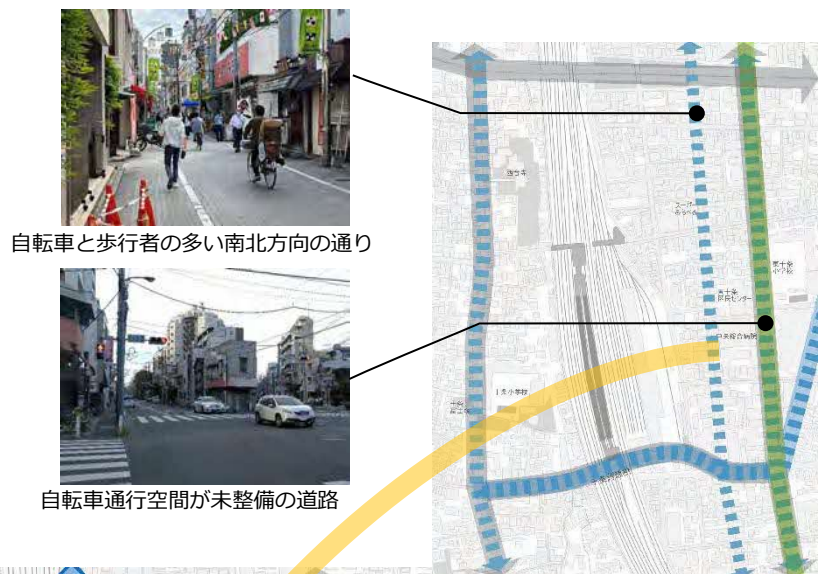


(2) 自転車動線

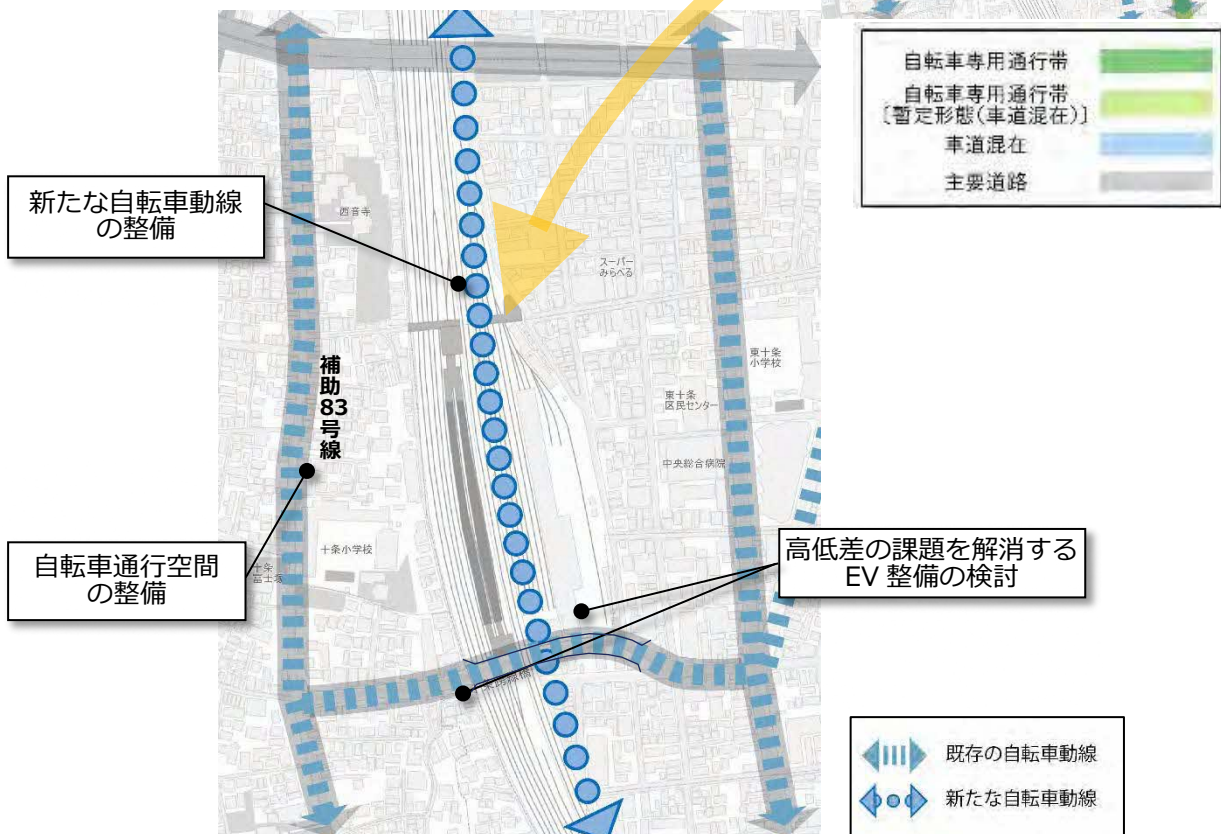
現在の自転車動線をみると、スーパーマーケット等が面している南北方向の通りにおいて、歩行者との錯綜が課題となっています。また、補助 83 号線などの都市計画道路や十条跨線橋の通りは、「自転車ネットワーク路線」となっていますが、現時点では自転車通行空間が未整備となっています。

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



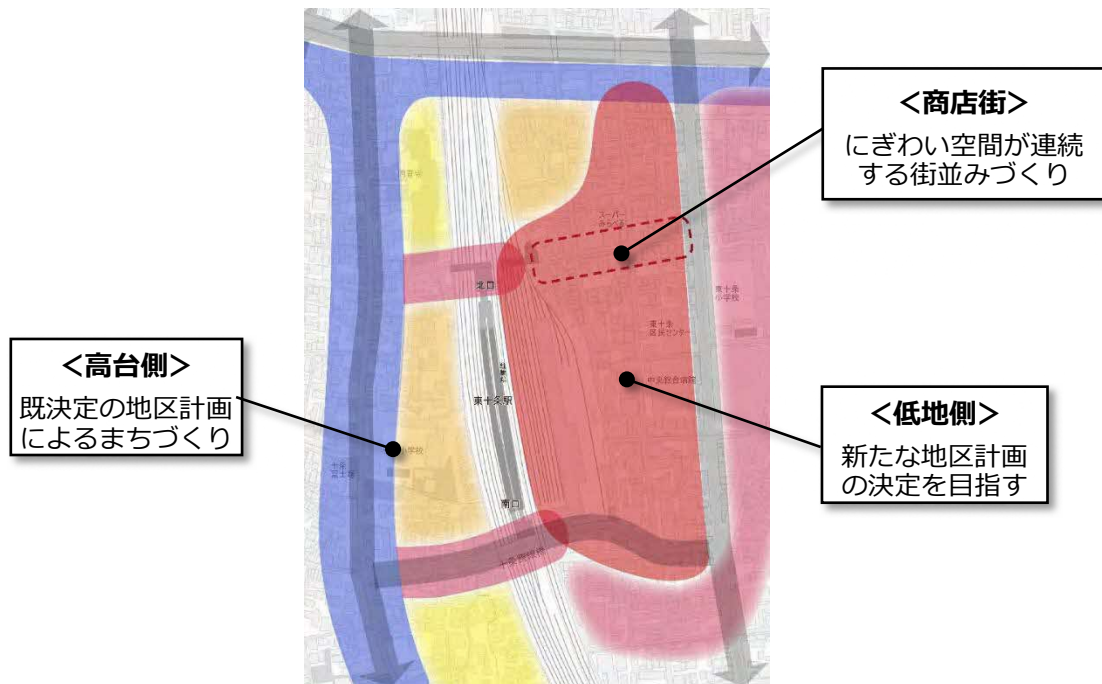
(3) 歩行者・自転車動線の方針

「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。



◆ まちづくりルールの検討

- 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。

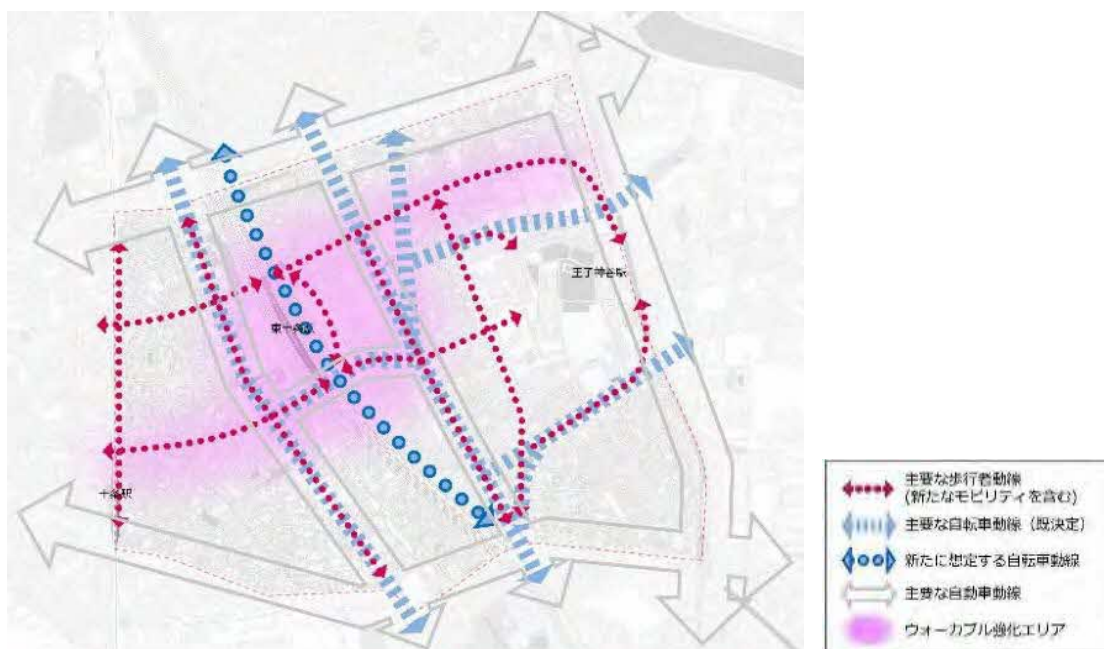
7.4. 駅前空間の考え方

まちづくりガイドラインでは、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。

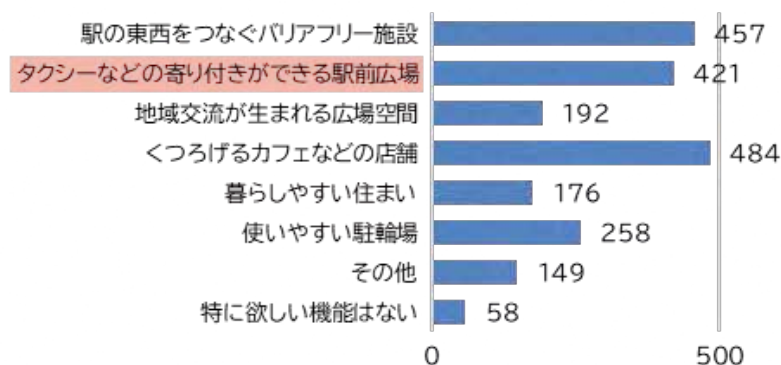
これらを踏まえ本項では、まちづくり整備計画範囲内における望ましい駅前空間の機能と配置を定めます。

- 駅周辺広域が「ウォーカブル強化エリア」に位置づけられている



▲ 交通ネットワークの方針

- 車両の寄り付きができる広場空間が望まれる



▲ 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 力所について、それぞれの空間特性を整理します。

- 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

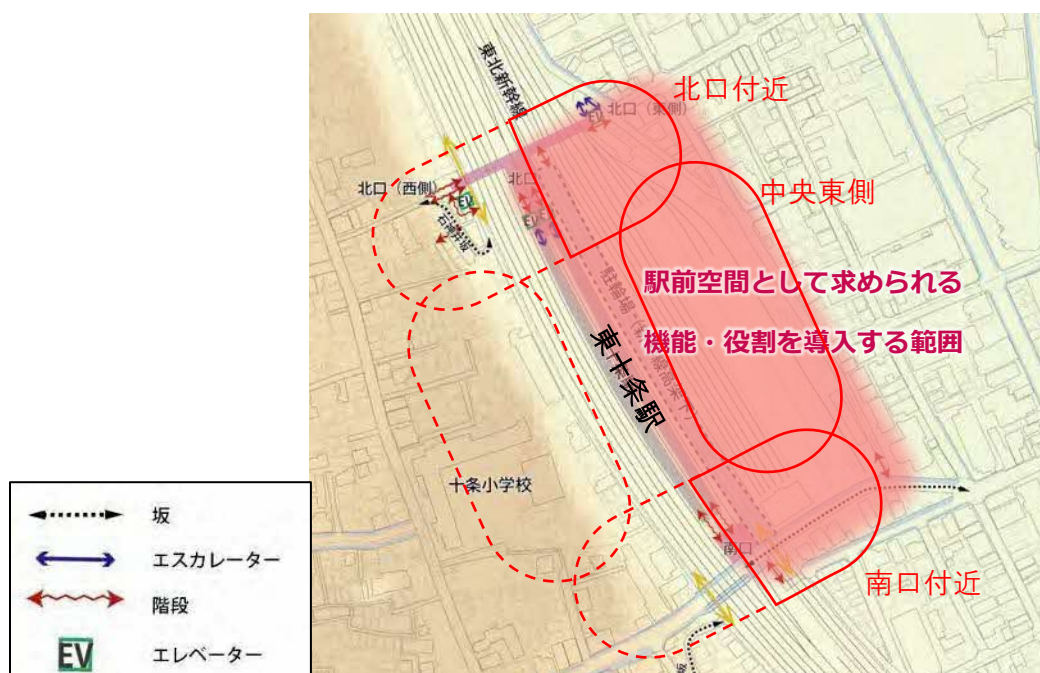
東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保

- 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

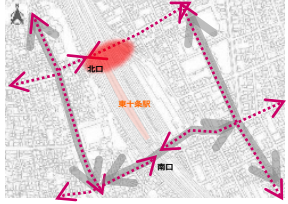
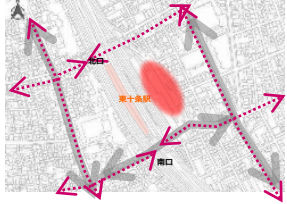
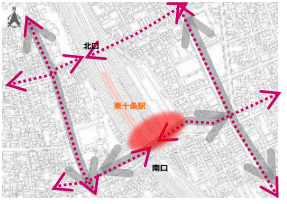
東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保高低差がある東西方向のバリアフリー対策



(2) 駅前空間の位置と特性

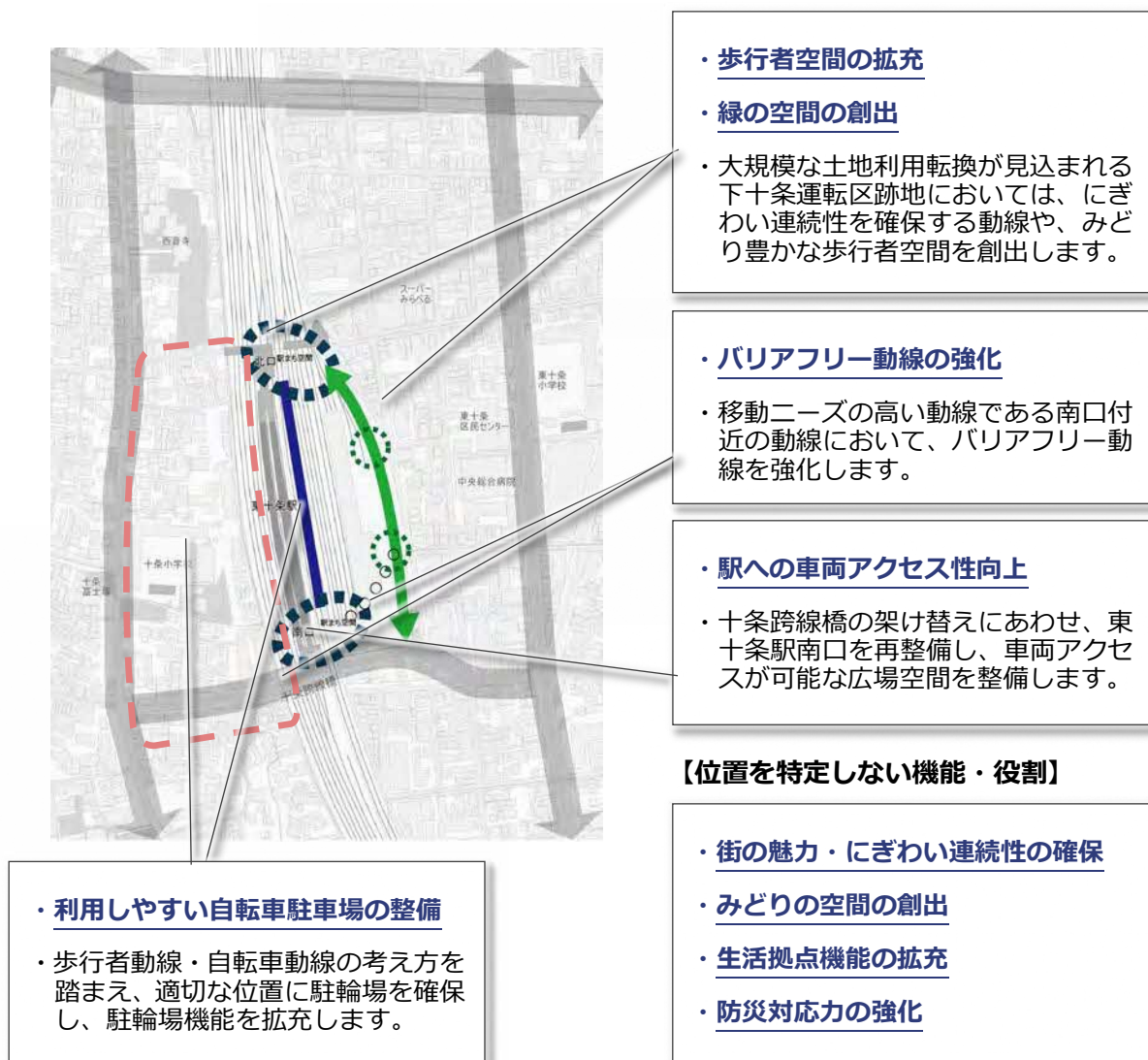
駅前空間の交通結節機能として、自動車等の寄り付きを可能にする広場空間については、南口付近に配置することが優位であると考えられます。しかし、道路が急こう配である等の課題もあるため、今後技術的な視点からの検討も必要です。

▼ 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	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

前項までに整理した、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。



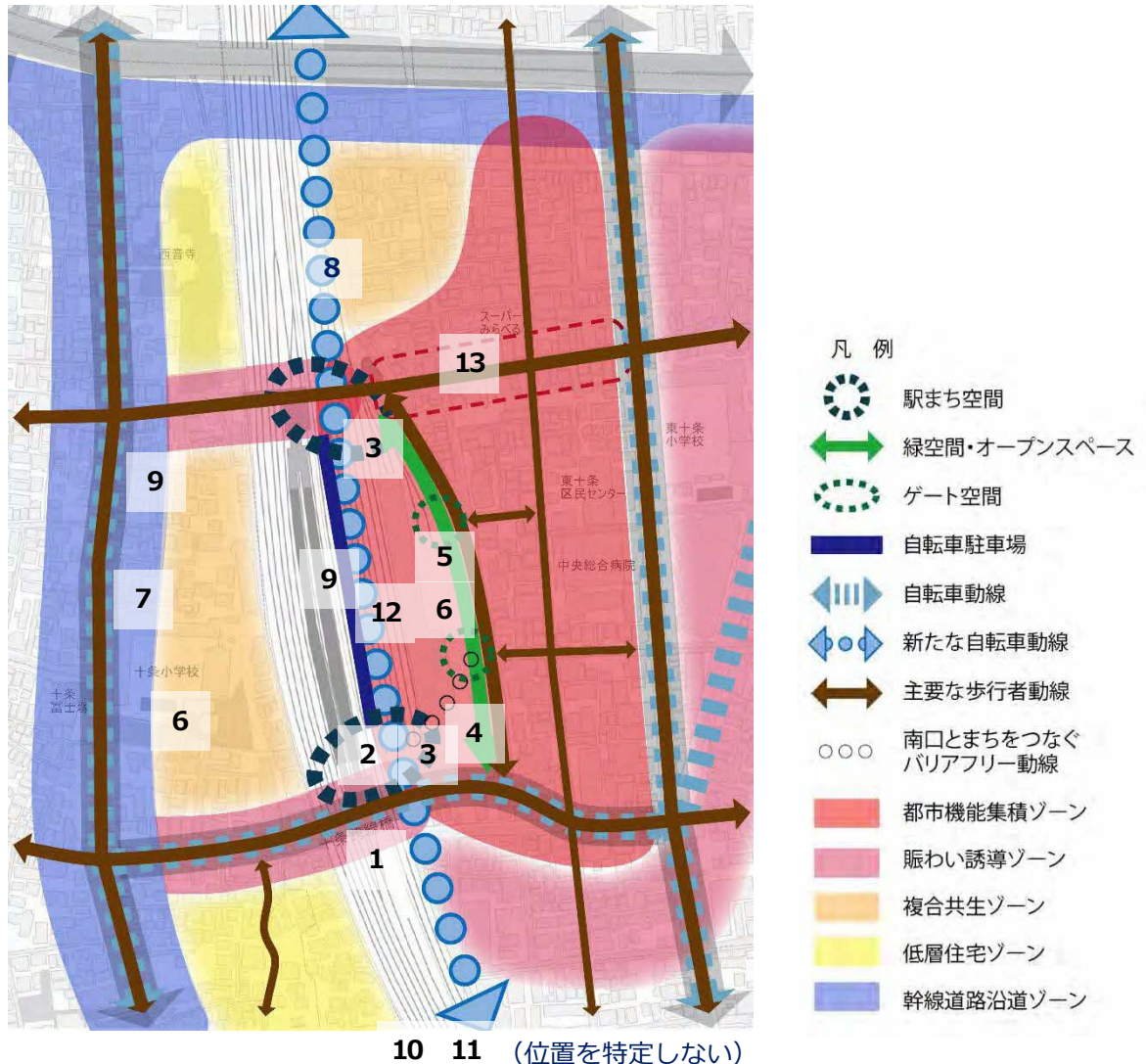
▲ 各機能・役割の配置図



▲ 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。



「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②⑪）

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、それ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。

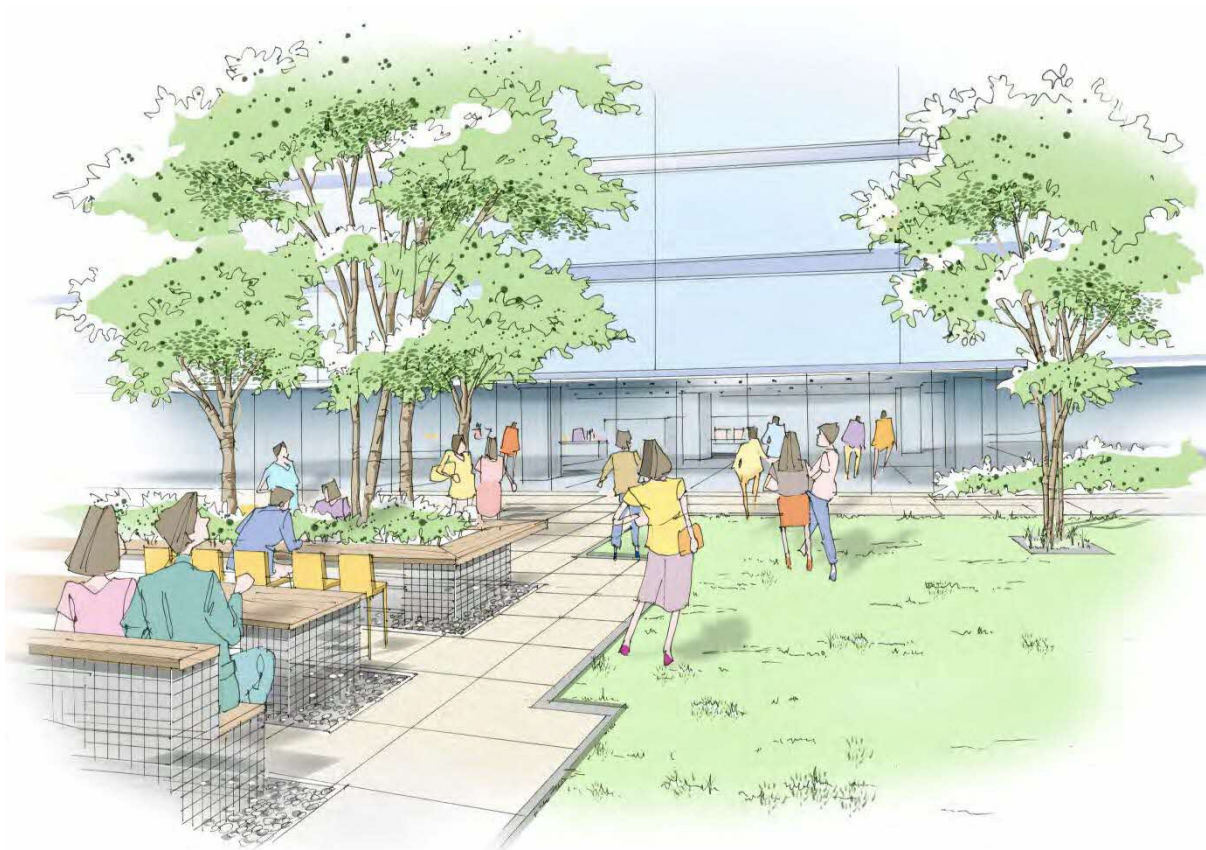
4. 駅とまちをつなぐ新たな動線の整備

（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⑧⑳㉔)

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。

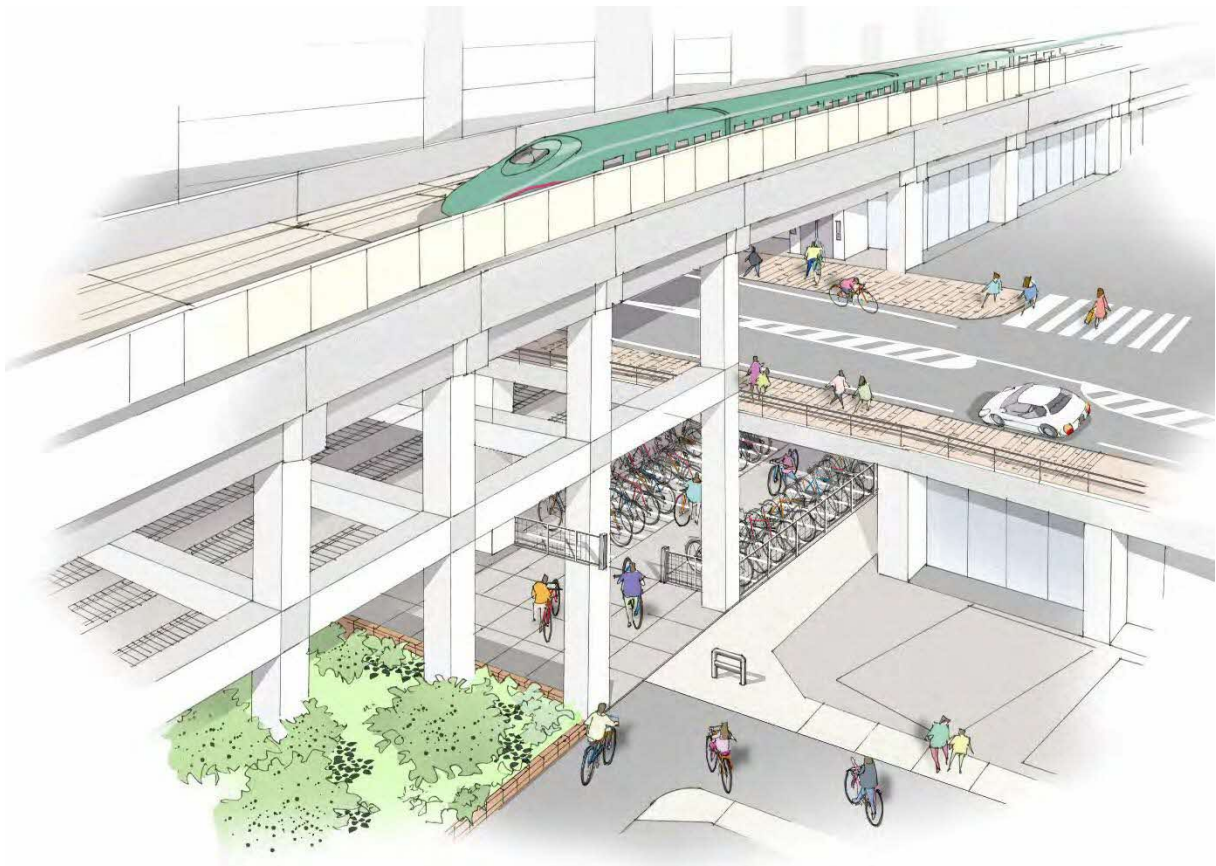
高台側では、最低敷地面積や壁面位置等を定めた既存の地区計画を推進し、震災への対応力の強化を図ります。

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認することで、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)

ウォークア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⑬)

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。

