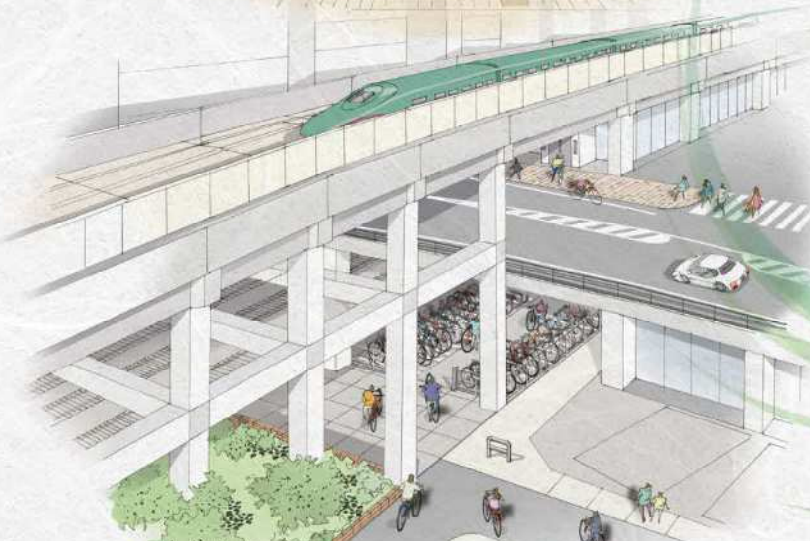




東十条駅周辺 まちづくり ガイドライン

令和7年3月



東京都北区



東十条駅周辺まちづくりガイドラインの策定にあたって

東十条駅周辺は、北区内においても個性的な商店街が集積する地区です。そのため、「北区都市計画マスタープラン 2020」では、十条駅周辺とともに、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、「地域のくらしを支える商業・生活拠点」として、商店街のにぎわいづくりを図るとともに近隣の大学等と連携し、新たな価値を創出する商業・生活拠点の形成を図っております。

さらに、東十条駅は、埼京線の十条駅や東京メトロ南北線の王子神谷駅と隣接し、これら3駅をつなぐように地域の魅力である商店街がにぎわいを形成しております。そのため、3駅が連携したまちづくりを進めることにより、徒歩や自転車で移動可能なコンパクトな駅勢圏が活かされ、都心へのアクセスが抜群により地域となる可能性を秘めております。

一方で、「十条地区まちづくり基本構想」に基づき、市街地再開発事業や連続立体交差事業等が進む十条駅周辺と比較いたしますと、東十条駅周辺ではまちづくりの具体的な計画等がなく、「北区都市計画マスタープラン 2020」で示された、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、下十条運転区跡地を含む駅周辺の整備等の施策の展開が遅れている状況です。

このような状況を踏まえ、「北区都市計画マスタープラン 2020」に示す施策を具現化し、より実効性の高いものとするため、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会」を設置し議論を重ね、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を定めた、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」を策定いたしました。

今後は、本ガイドラインに基づき、次世代の子どもたちのため、地域の特色を活かした、品格と先進性のある 100 年先を見据えたまちづくりに全力で取り組んでまいります。

結びに、本ガイドラインの策定にあたり、熱心にご議論いただきました検討会会長の久保田先生をはじめとする委員の皆様、貴重なご意見をお寄せくださいました区民の皆様や関係各位に心から感謝申し上げます。



令和 7 年（2025 年）3 月

東京都北区長 **やまだ加奈子**

目次

1. はじめに	1
1.1 ガイドライン策定の背景と目的	1
1.2 ガイドラインの位置づけ	2
1.3 ガイドラインの対象範囲	3
2. 東十条駅周辺について	4
2.1 まちの成り立ち・歴史	4
2.2 上位計画等による位置づけ	7
(1) 東京都の指針	7
(2) 北区の指針	10
2.3 社会的動向	14
2.4 東十条駅周辺の現況	16
(1) 地域の声（アンケート調査、ワークショップ）	16
(2) 分野別の特徴	17
(3) 東十条駅周辺の動向	28
(4) まちの魅力と課題	29
3. まちづくりの基本方針	30
3.1 まちづくりの将来像	30
3.2 まちづくりの基本目標	31
3.3 まちづくりの基本方針	32
4. 将来都市構造	33
4.1 交通ネットワークの方針	33
(1) 6つの視点	33
(2) 交通ネットワークの方針図	35
4.2 土地利用の方針	36
5. アクションプラン	40
5.1 施策プログラム	40
(1) つなぐ：まちの回遊性を高める	41
(2) まもる：まちの強靱性を高める	49
(3) つどう：まちの快適性を高める	54
(4) まちづくり方針図	62
5.2 ロードマップ	63

6. まちづくりの実現に向けて	64
6.1 まちづくりを進めるための協働体制	64
6.2 ガイドラインの運用	65
6.3 まちづくりの実現化手法	66
(1) 規制・誘導手法	66
(2) 市街地整備手法	67
(3) 都市基盤整備手法	67
7. 東十条駅周辺まちづくり整備計画	68
7.1 整備計画の対象範囲と構成	68
7.2 歩行者・自転車動線の考え方	69
(1) 歩行者動線	69
(2) 自転車動線	70
(3) 歩行者・自転車動線の方針	71
7.3 土地利用の取組方針	72
7.4 駅前空間の考え方	73
(1) 駅前空間に求められる機能・役割	74
(2) 駅前空間の位置と特性	75
7.5 各機能・役割の配置	76
7.6 整備方針図	77
7.7 施策メニュー・整備イメージ	78
8. 参考資料	82
8.1 用語解説	82
8.2 ガイドライン策定の検討体制・経緯	84
8.3 区民意見の把握	87
(1) アンケートの実施	87
(2) ワークショップの実施	106
(3) こどもアンケートの実施	109
(4) オープンハウスの実施	113
(5) パブリックコメントでの意見	114

1.はじめに

1.1. ガイドライン策定の背景と目的

JR 京浜東北線の東十条駅周辺は、「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、個性豊か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 JR 埼京線「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」と近接しており、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。



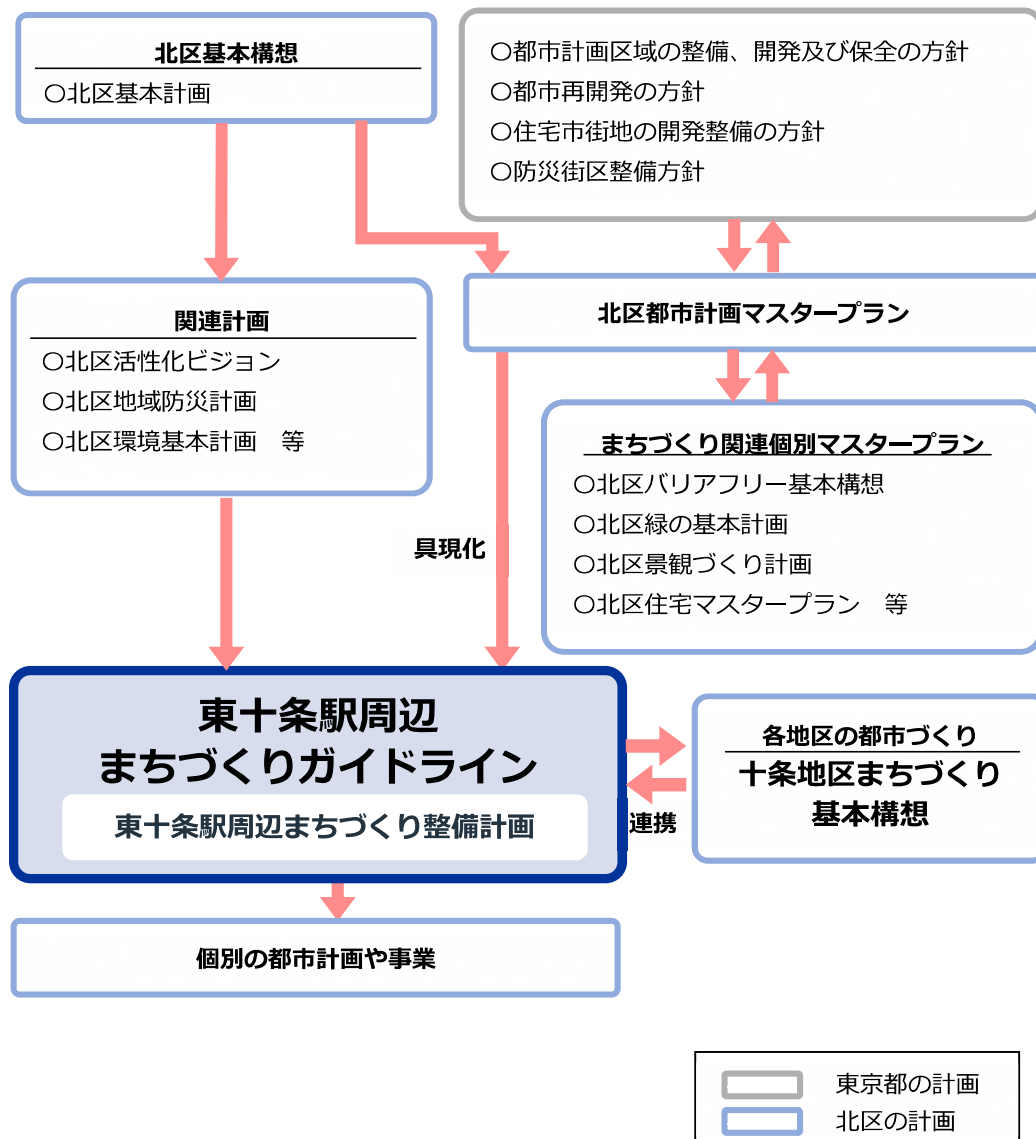
地理院地図を加工して作成

▲ 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

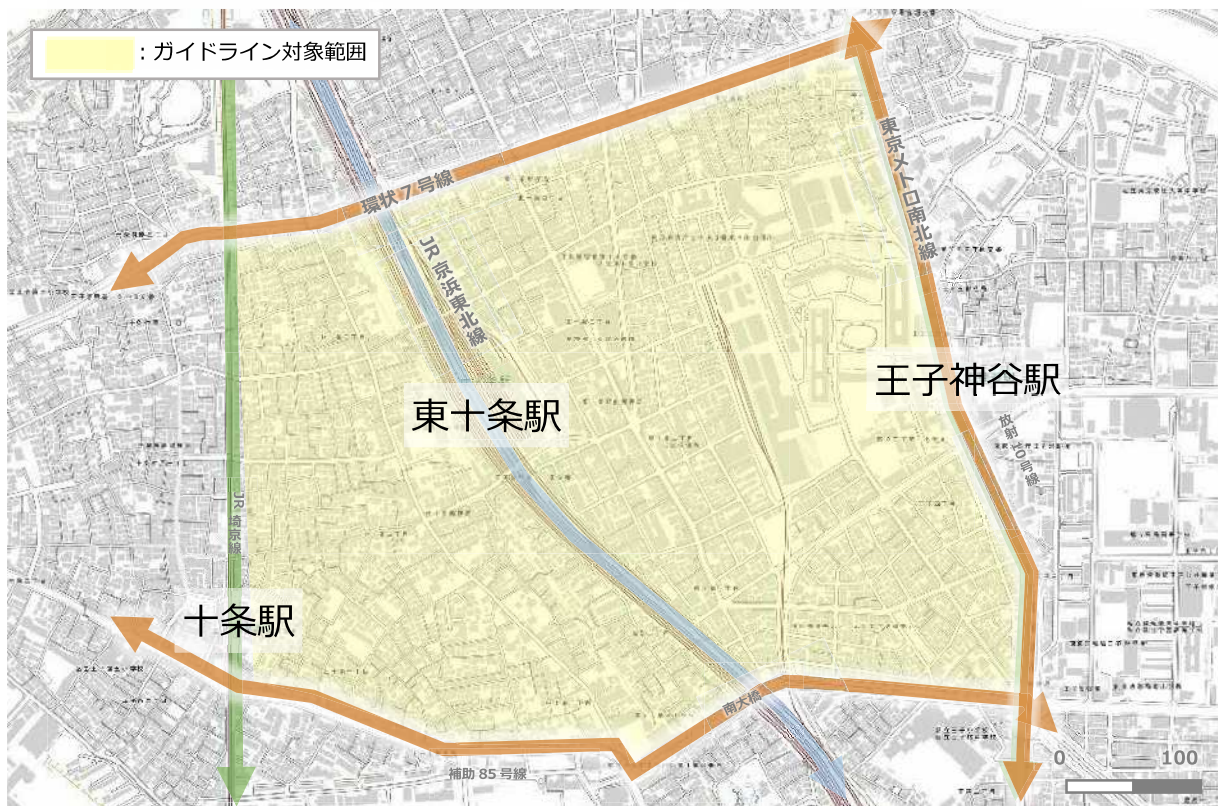
ガイドラインは、上位計画である「北区都市計画マスタープラン 2020」を具現化するとともに、既に策定されている「十条地区まちづくり基本構想」と連携し、個別の都市計画や事業における指針となります。

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。



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

- 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。

明治期

- 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。



▲ 明治13年の地形図

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



▲ 明治42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

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	十条富士塚がつくられる 日光御成道の整備（旧岩槻街道、現都道460号）	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 5 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	十条台小学校開校	都電王子駅前・赤羽駅間の廃止	製紙工場の閉鎖
▲ 台地部から望む十条跨線橋と下十条駅南口				▲ 篠原演芸場 （昭和 29 年撮影）	▲ 下十条駅 （昭和 26 年頃）	▲ 東十条駅北口通路 （昭和 37 年頃）	▲ 東十条駅北口 （昭和 37 年頃）	▲ 東十条商店街 （昭和 37 年頃）	

第2章 東十条駅周辺について

東十条駅周辺まちづくりガイドライン

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。



▲ 平成 11 年の地形図

国土地理院 1:10000 地形図（赤羽）に加筆



▲ 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。（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・上野間）開業 埼京線開通	下十条電車区が、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期区間】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期区間】事業認可	下十条運転区を廃止し、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等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 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。

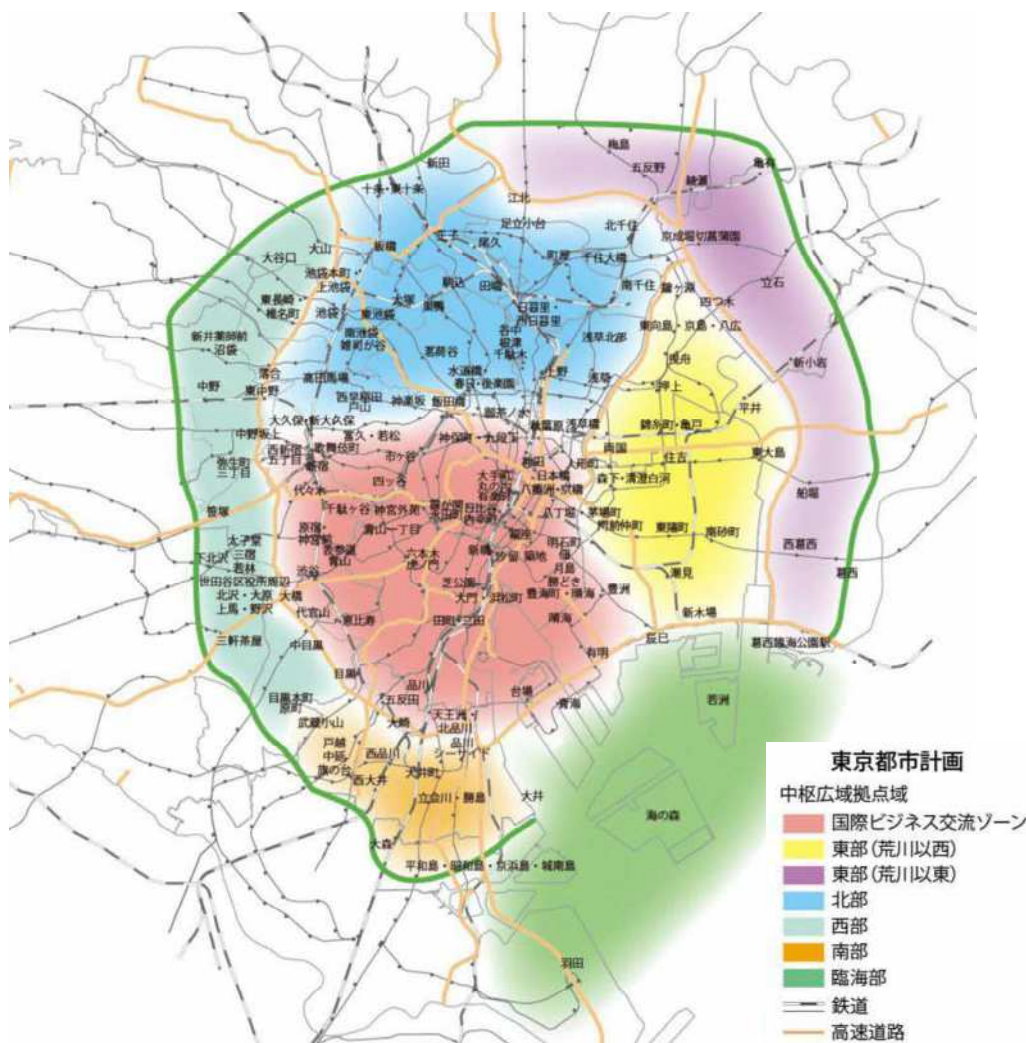
② 東京都市計画 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（令和3年3月）

- ・ 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

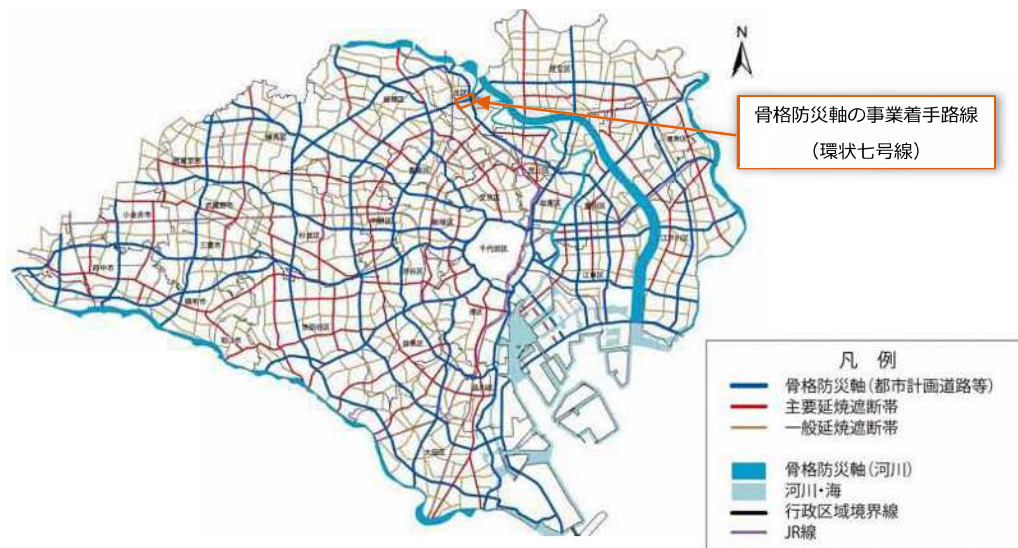


▲ 中枢広域拠点域

③ 防災都市づくり推進計画（令和 2 年 3 月）

● 延焼遮断帯

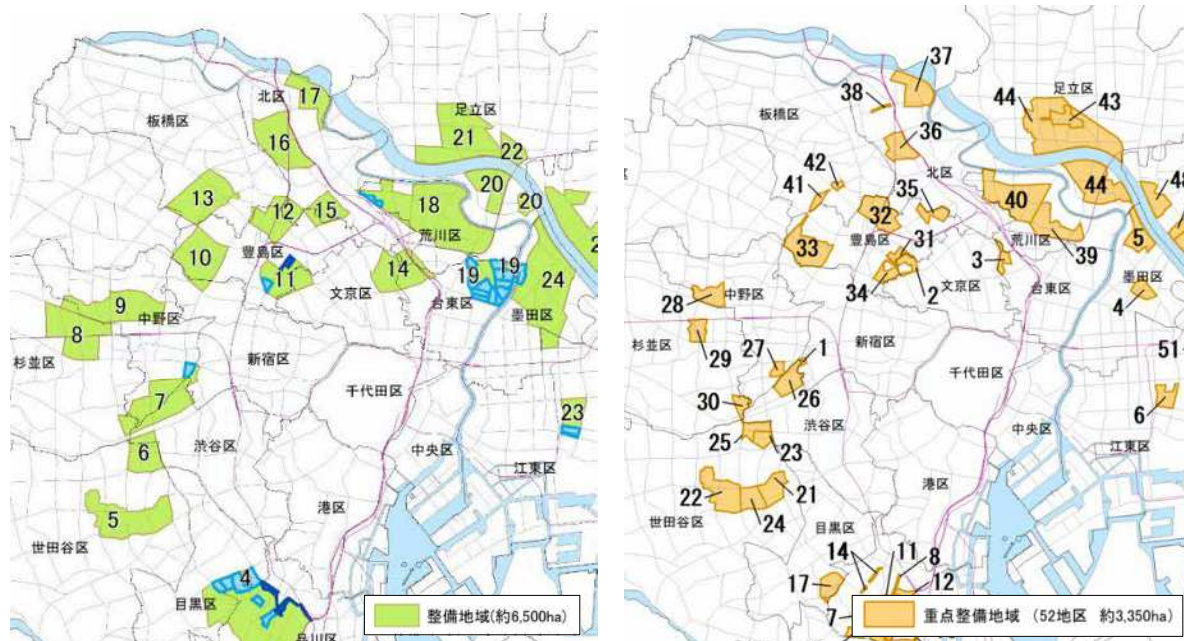
- 東十条駅周辺では、環状七号線が骨格防災軸に指定され、補助 83 号線～補助 89 号線付近の 580m を R7 年度までに事業着手する予定です。



▲ 延焼遮断帯（一部加筆）

● 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）

- 東十条駅周辺では「十条・赤羽西地域」が整備地域（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）、「十条駅周辺地区」が重点整備地域（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）に指定されています。



▲ 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

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

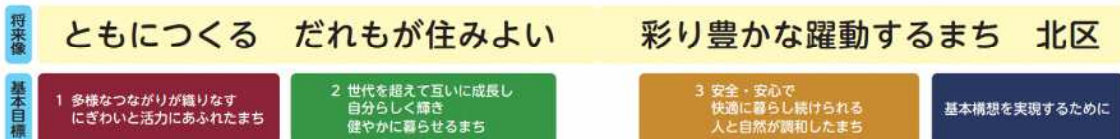
基本目標 3：
安全・安心で 快適に暮らし続けられる
人と自然が調和したまち

- ・ 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 年間で計画期間とした、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



●まちづくりに関する施策（抜粋）

- 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働型のまちづくり
 - ・ 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組

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ます。



▲ 将来都市構造図

●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ぶ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階層的に道路網が整備された利便性の高いまちの形成

●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。

●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、かき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組の方向性を示すマスタープランです。

● 今後の取組施策

公共交通に関する取組の基本的な方針

「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。」

取組施策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

取組施策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

取組施策3：地域公共交通の利用促進に関する継続的な検討・取組

- ・ 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（令和2年3月）

- ・ 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。

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。



▲ 王子東地区の緑づくりの方針図

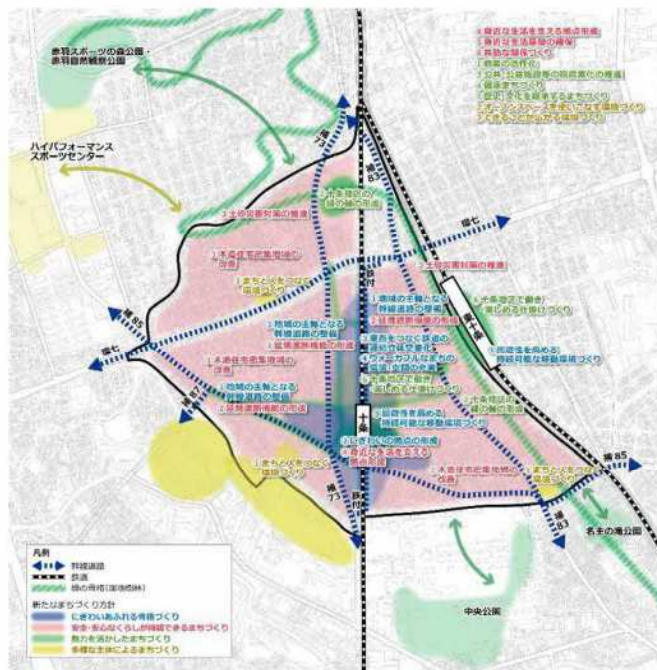
⑥ 十条地区まちづくり基本構想（令和4年4月）

まちの将来像

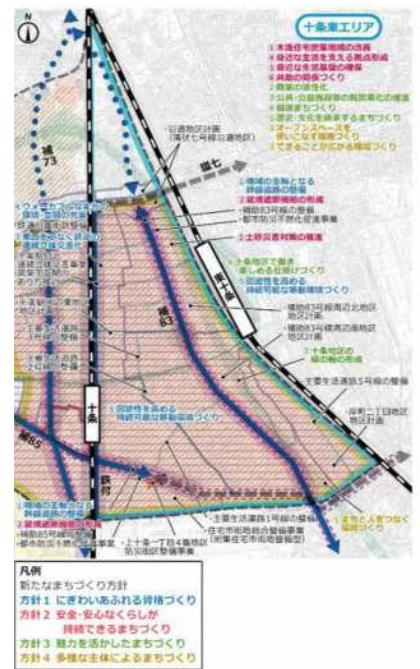
にぎわいとやすらぎを奏でるまち - 十条

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・交流を創出し、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2：

安全・安心な暮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した地方公共団体（ゼロカーボンシティ）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」を表明したほか、令和 5 年（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」の取組や「MaaS（Mobility as a Service）」の取組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組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

	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
回答数(名)	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）

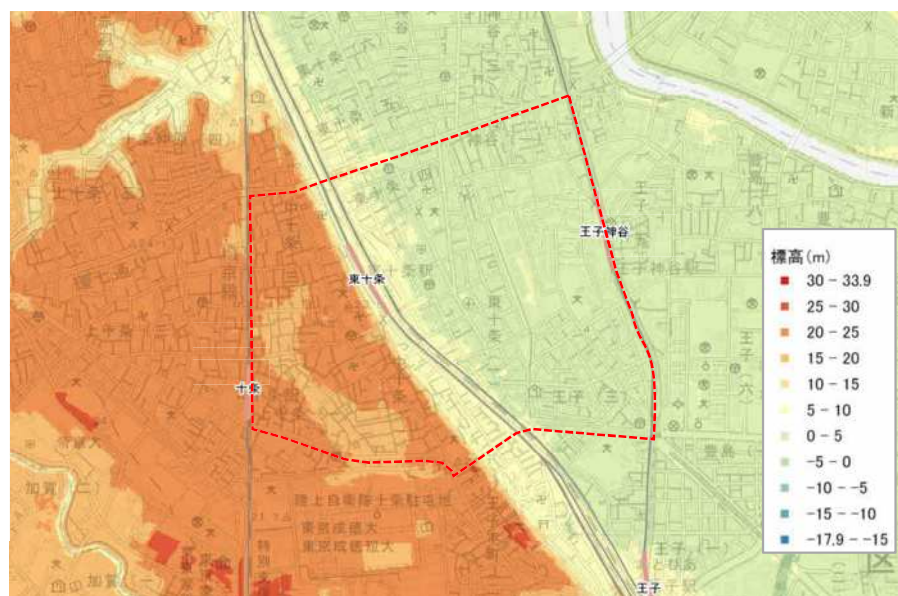
(2) 分野別の特徴

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

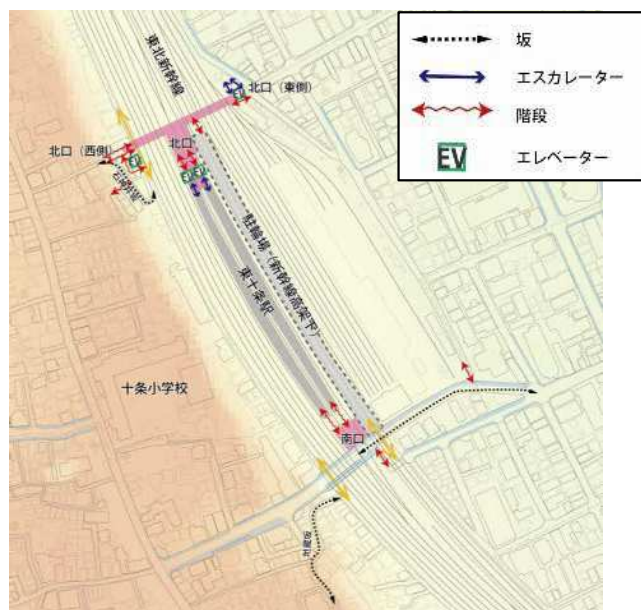
低地部と台地部の動線



▲ 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併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



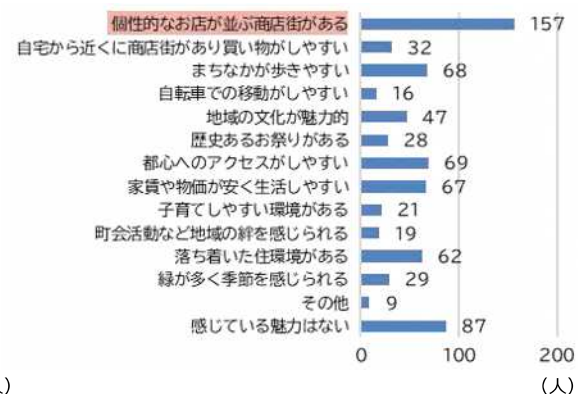
▲ 東十条駅周辺の土地利用

H29 年度北区土地利用現況調査

● 居住者



● 来街者

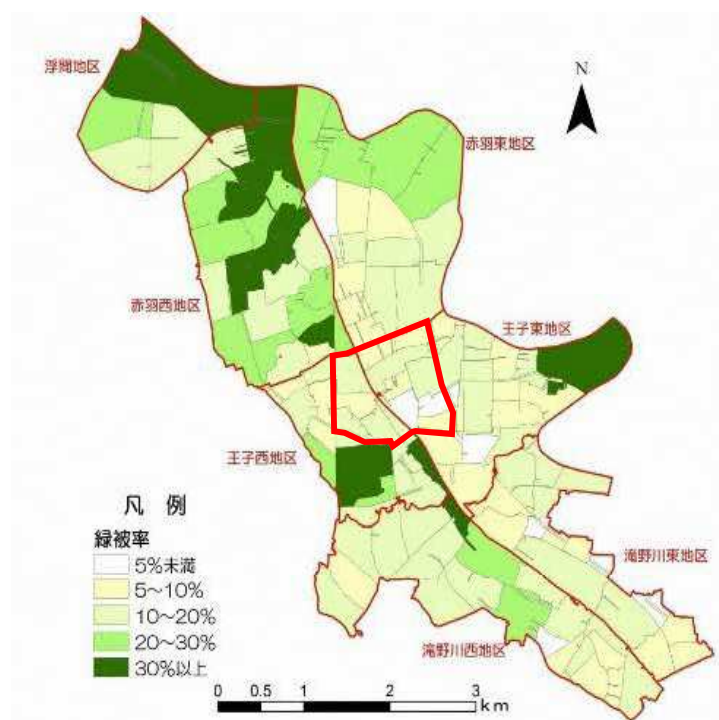


▲ まちの魅力（アンケート調査結果）

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組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



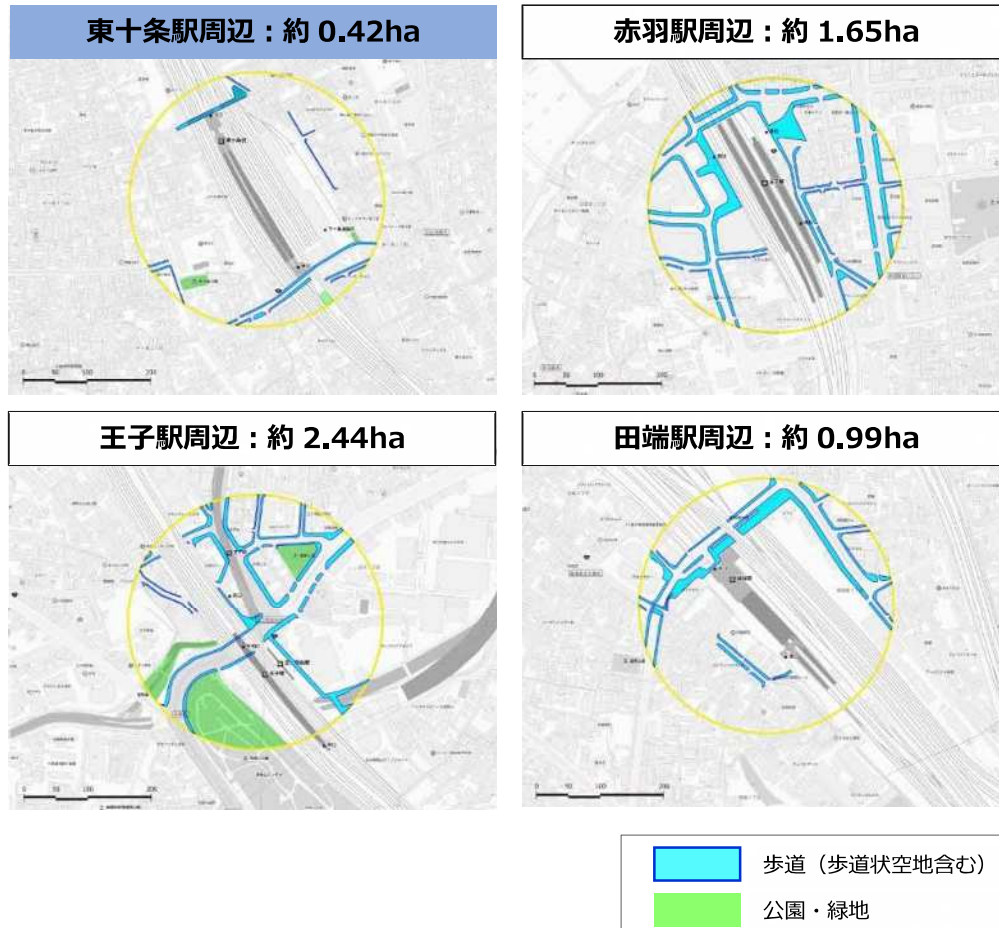
▲ 王子東地区の緑づくりの方針図

※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



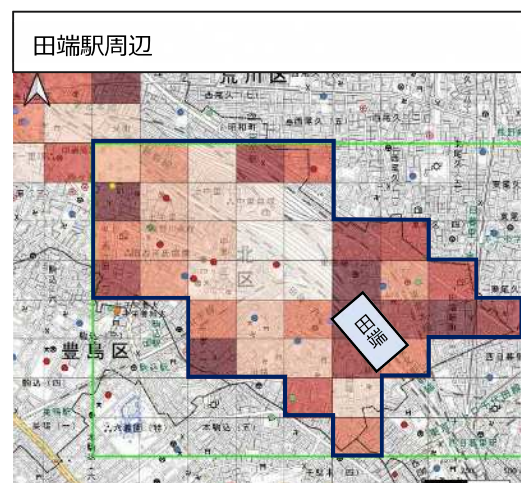
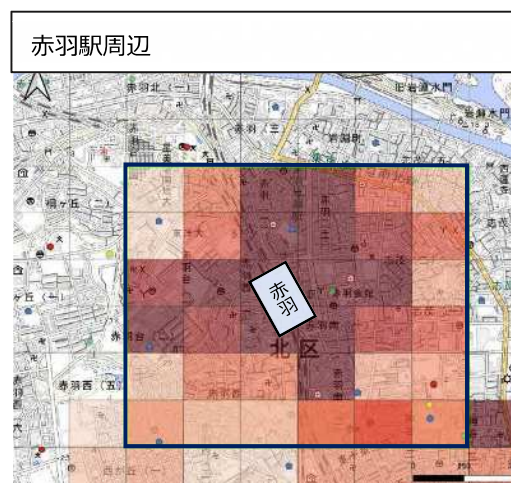
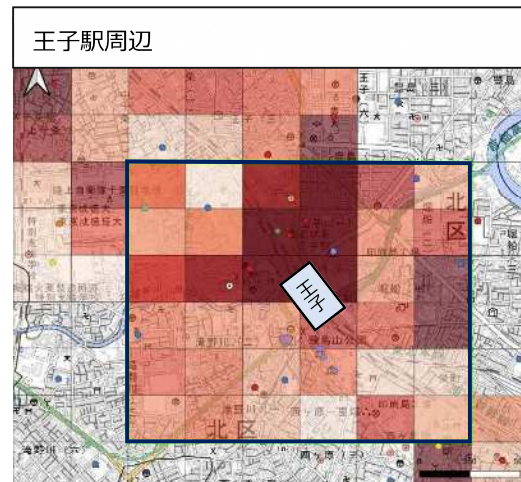
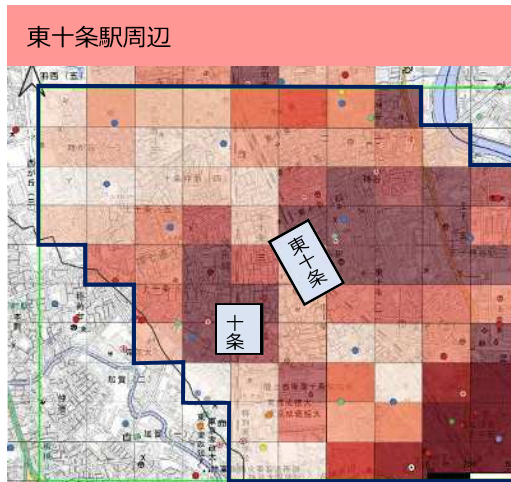
▲ 駅から半径 400m 圏における歩道及び公園・緑地面積



▲ 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・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。



▲ 250m メッシュごと滞在者数（北区を含む範囲のみ）

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.・地理院地図を加工して作成

1～201	市町村役場
201～400	集客施設
401～600	映画館
601～800	公会堂・集会所
801～1000	劇場・演芸場
1001～1200	展示場
1201～1400	文化施設
1401～1600	美術館
1601～1800	博物館等
1801～2000	図書館
2001～2200	水族館
2201～	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。

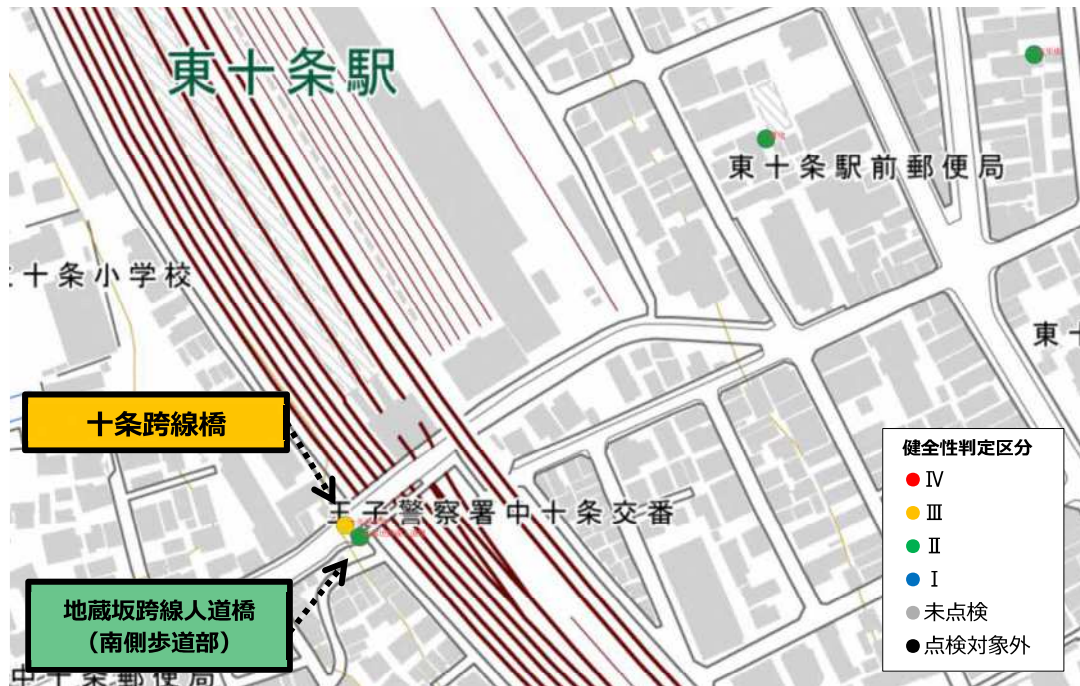
※ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ。

課題 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

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。

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います。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



▲ 十条跨線橋の健全性判定結果

※出典：全国道路施設点検データベース～損傷マップ～（国土交通省,国土地理院）

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）

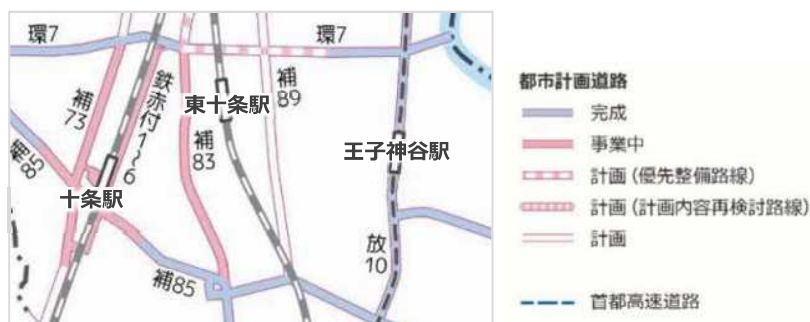
3) 交通

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駅への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



東十条駅周辺



赤羽駅

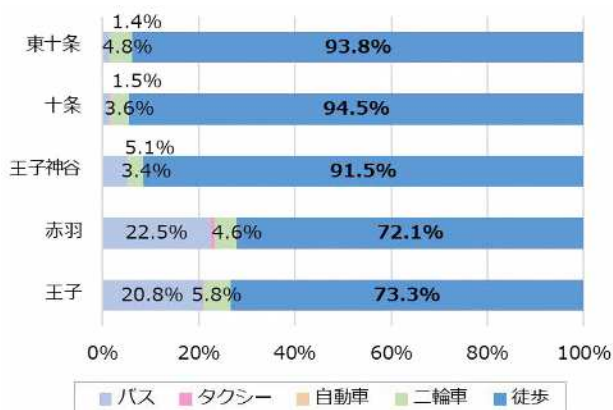
王子駅

田端駅

▲ 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

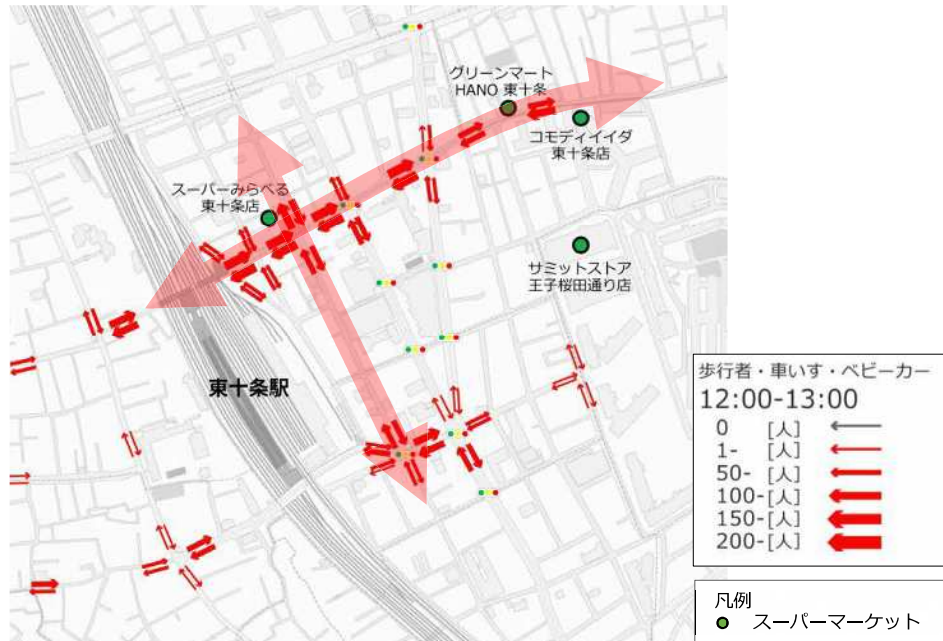
出典：平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査

課題 歩行者と自転車の錯綜

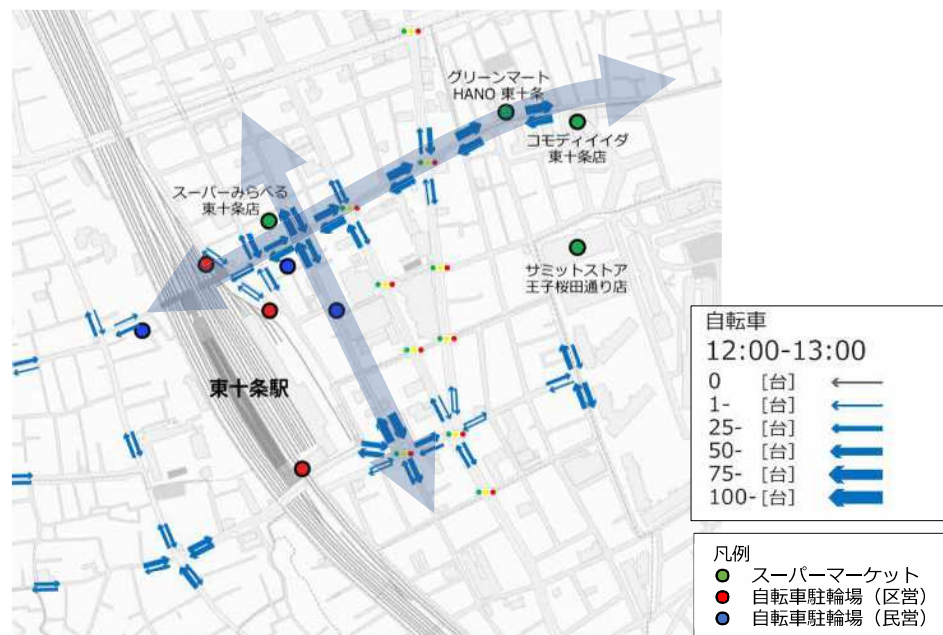
令和4年6月に実施した歩行者交通量調査からは、歩行者・自転車ともに東西方向では東十条商店街や東十条銀座商店街で多く、南北方向ではスーパーマーケットが立地する通りで多いことがわかりました。

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）

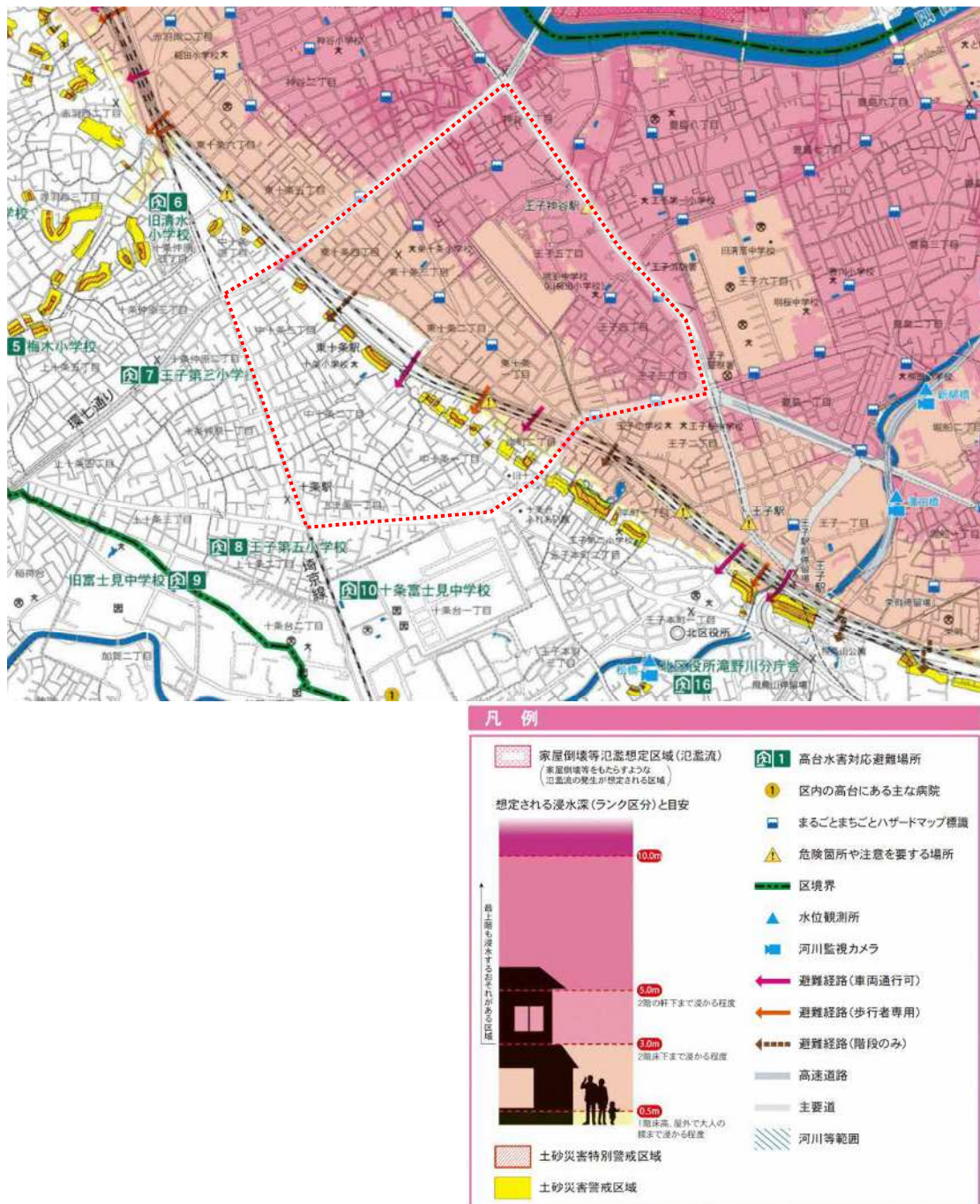


4) 防災

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。

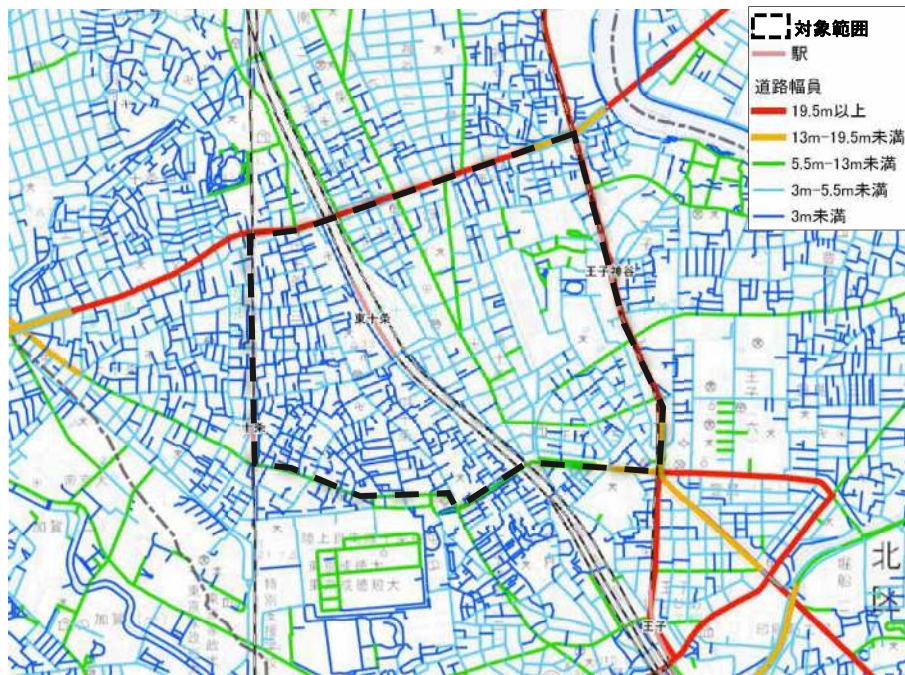
東十条駅周辺のハザードマップ



▲ 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

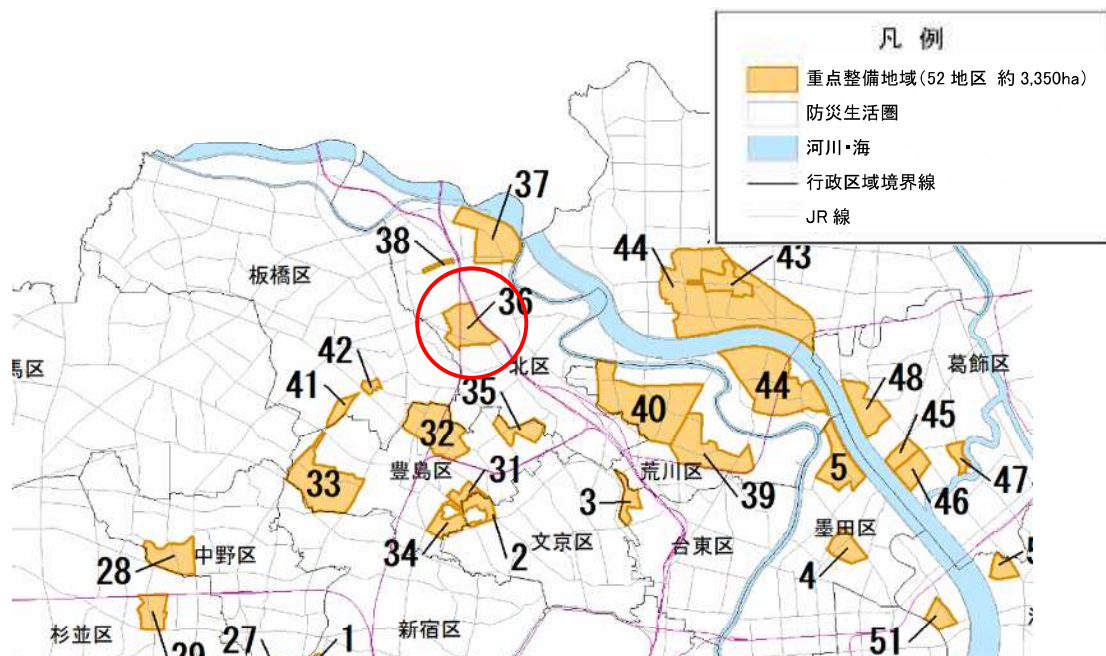
道路の幅員



▲ 道路の幅員

出典：国土基本情報

防災都市づくり推進計画（東京都）



▲ 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（R2.3）

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、店舗を訪れた著名演歌歌手のサインが店内にずらりと並び、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：北区観光ホームページ

(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、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利活用

- 下十条運転区跡地は、昭和 7 年に「下十条電車区」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

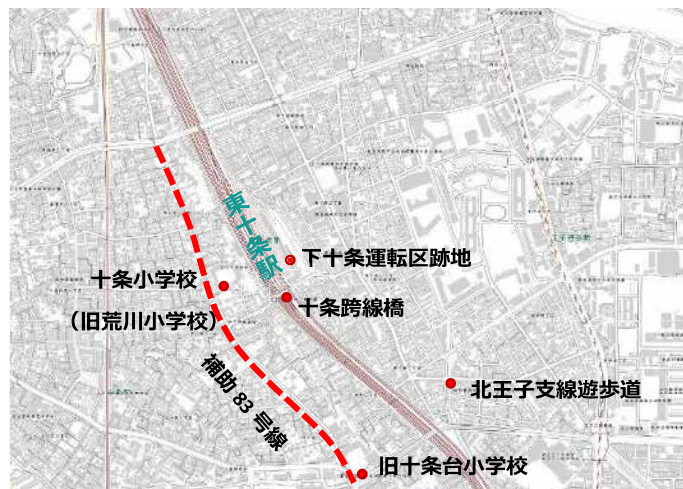
- ・ 十条小学校は、令和４年４月、「荒川小学校」と「十条台小学校」を統合し、旧荒川小学校の位置に設置されました。
- ・ 現在区では、旧十条台小学校を改築中であり、完成後はそちらに移転する予定です。

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 k m 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 k m 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

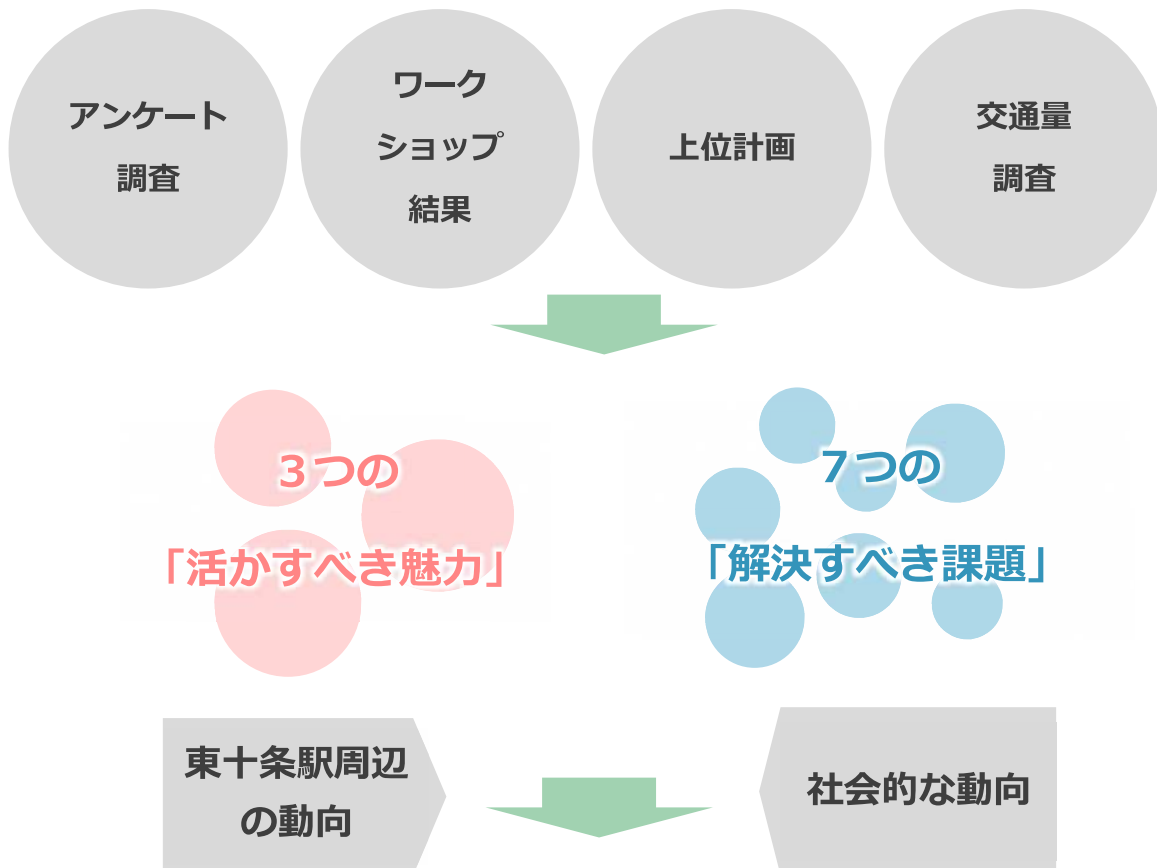
これまでのアンケート調査結果、住民ワークショップでの意見、各種上位計画、交通量調査結果等の統計データから、東十条駅周辺の魅力と課題を下記の10個にまとめます。



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、東十条駅周辺のまちづくりで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
- ▶ 歩行者や自転車を中心の都市基盤
- ▶ 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

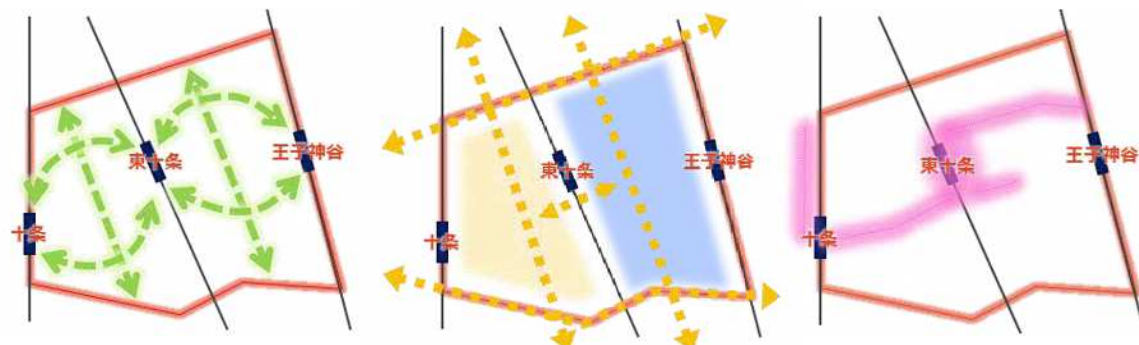
- ▶ 地域に根差した地元商店街
- ▶ 歩行者や自転車を中心の都市基盤
- ▶ 地域の文化・お祭り

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。



■ 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

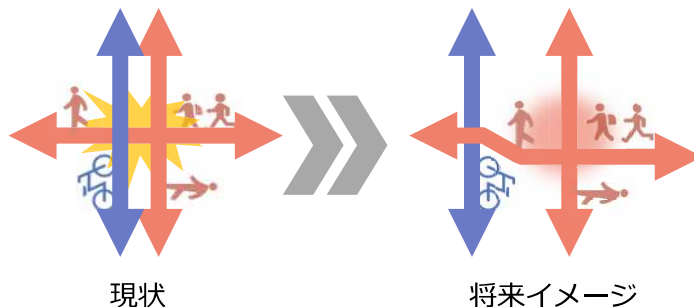
交通ネットワークの方針は、下記の6つの観点から設定しました。

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



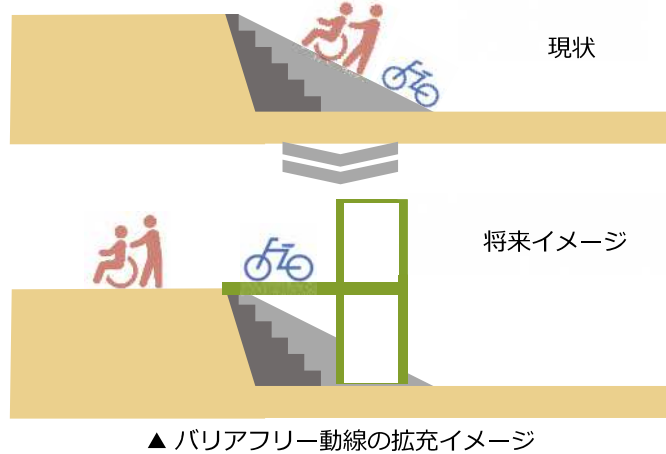
▲ 自転車動線の分離イメージ

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（世田谷代田駅）

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、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。北区では、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)

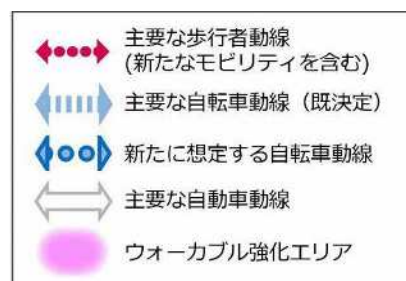
※出典：国土交通省 実装にむけた先進的技術やデータを活用した
スマートシティの実証調査（その3）報告書

(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、地域のくらしを目指します。

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。

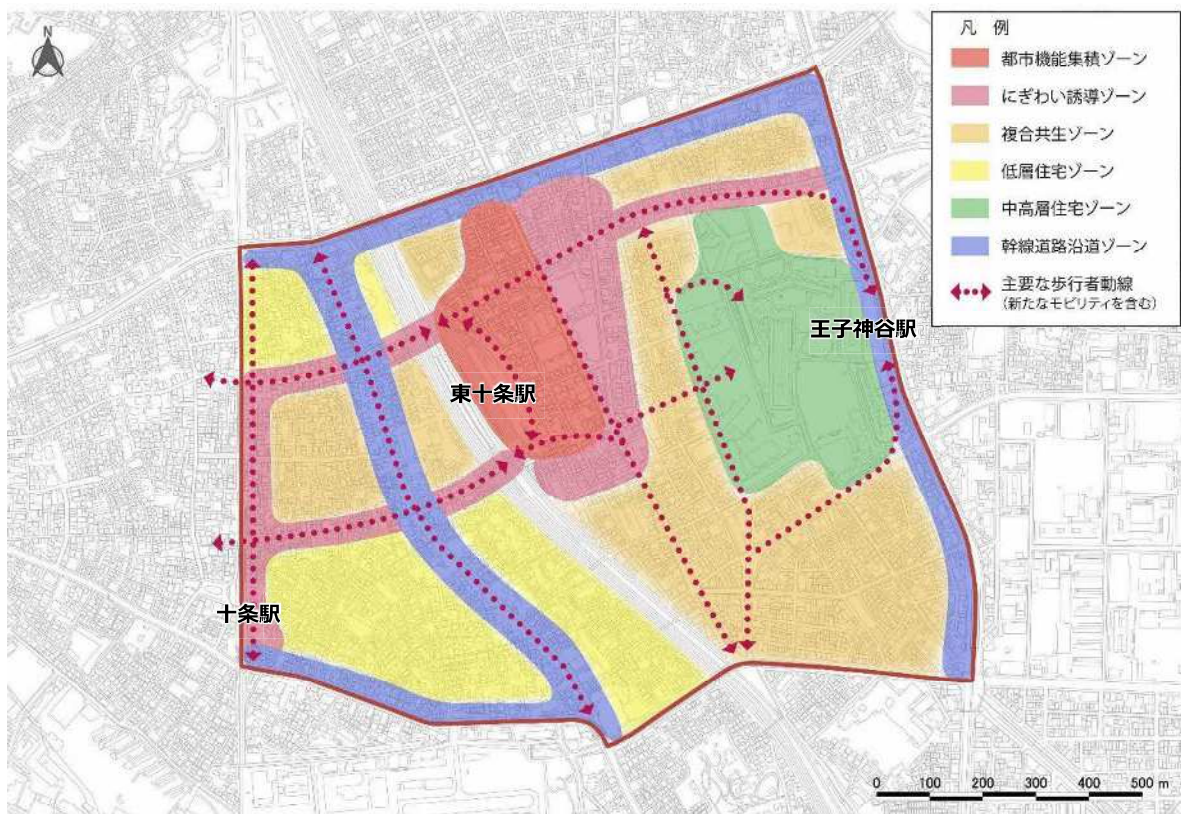


▲ 交通ネットワークの方針図

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、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。**



▲ 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

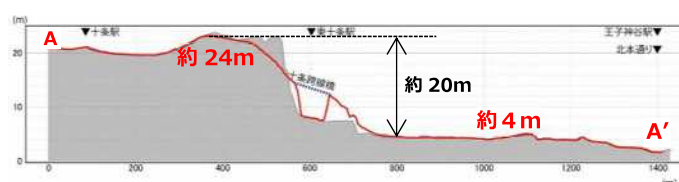
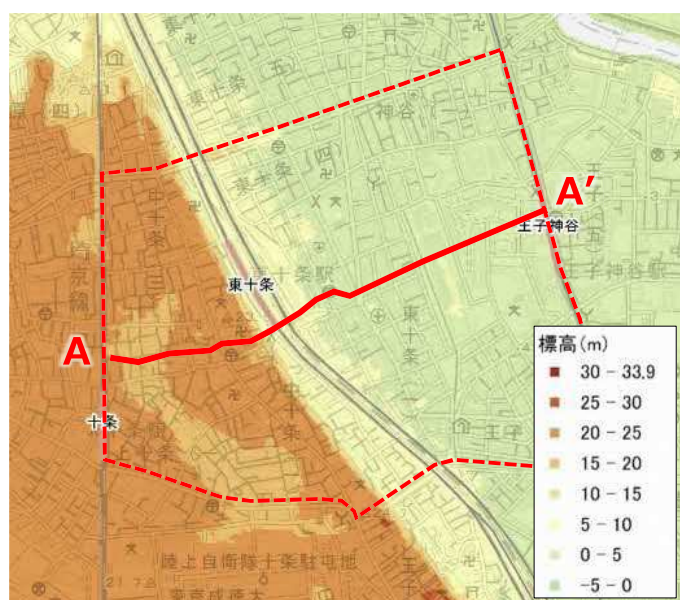
	施策実施方針	施策プログラム
つなぐ	Ⅰ 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成	① 高低差移動を支えるバリアフリー動線の確保
		② 十条跨線橋の架け替え（地蔵坂の改修）
		③ 駅とまちが一体となった駅前空間等の整備
	Ⅱ 安全な歩行環境の確保	④ 利用しやすい自転車駐車場の配置
		⑤ 歩行者動線と錯綜しない通過自転車の動線確保
		⑥ 商店街を中心とした車両時間規制等の継続
	Ⅲ 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上	⑦ 気軽に乗り降りできる多様なモビリティの導入空間の確保
		⑧ 道路等の整備にあわせた植栽帯確保や花壇整備の推進による、みどりのネットワークの構築
		⑨ 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
ふか	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

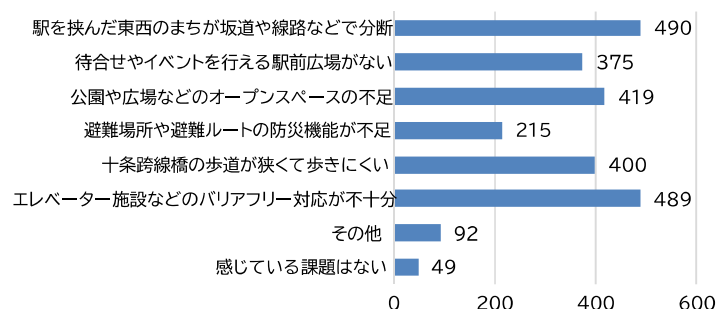
- 地形上やむを得ず高低差が生まれる東西方向の移動について、**自転車利用も考慮したエレベーター（EV）等の整備**によりバリアフリー動線を拡充していきます。
- 東十条駅周辺は、南北に走る JR 京浜東北線に沿った崖線により、東西に 15m～20m程度の高低差があります。
- 低地部と台地部を往来するバリアフリー動線として、北口側では EV が整備されていますが、自転車の利用が多く車いす利用者等が順番待ちをしている状況が見受けられます。
- 南口側では EV が整備されていないため急勾配を歩行者・自転車が昇り降りしており、アンケート調査においても、南口側のバリアフリー動線を求める声が多くあが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



▲ 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



▲ 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 十条跨線橋の架け替え（地蔵坂の改修）

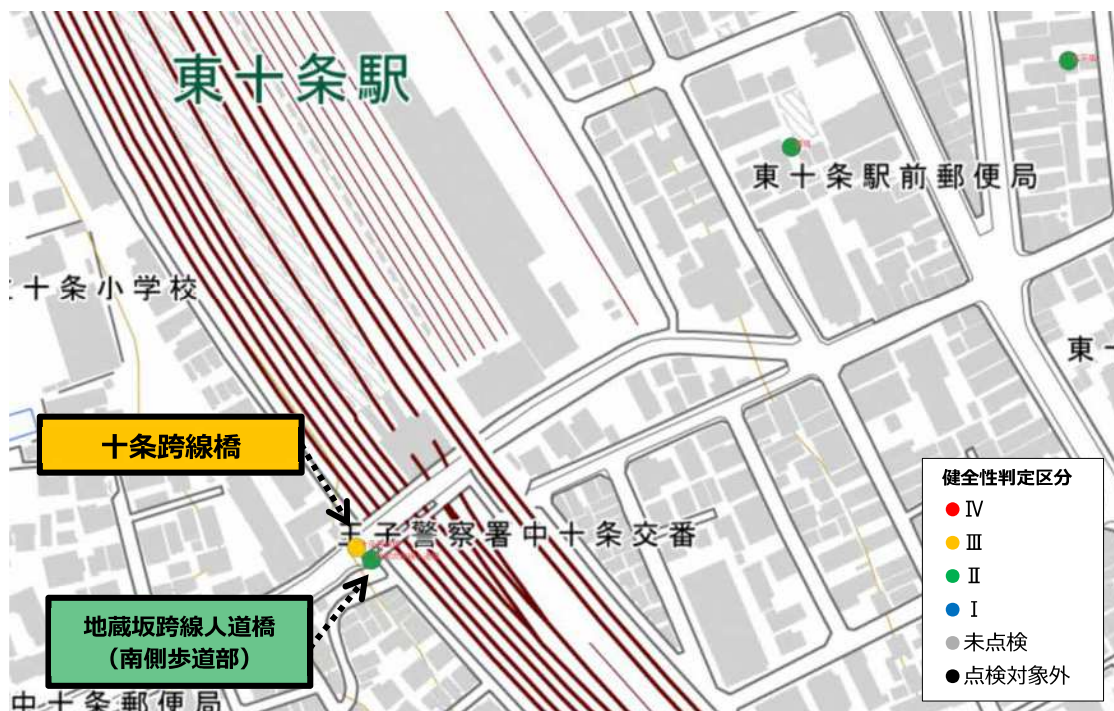
- 健全度Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）である**十条跨線橋の早期の架け替え**に向けた取組を推進するとともに、架け替えまでの期間は**適正な維持管理**を行っていきます。
- 十条跨線橋は、荒川に鉄道橋として架橋された年から数えると120年以上が経過し、橋の老朽化が進んでいます。（北区橋梁健全度調査では健全度Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）と判定）
- 十条跨線橋は崖線や鉄道で分断された、東十条駅の東西のまちをつなぎ交流を生み出すための動線として重要です。



▲ 現在の十条跨線橋



▲ 桁裏（右は後に新設された人道橋）



▲ 十条跨線橋の健全性判定結果

※出典：全国道路施設点検データベース～損傷マップ～（国土交通省,国土地理院）

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いため、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、停車帯の整備等を行います。
- 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）

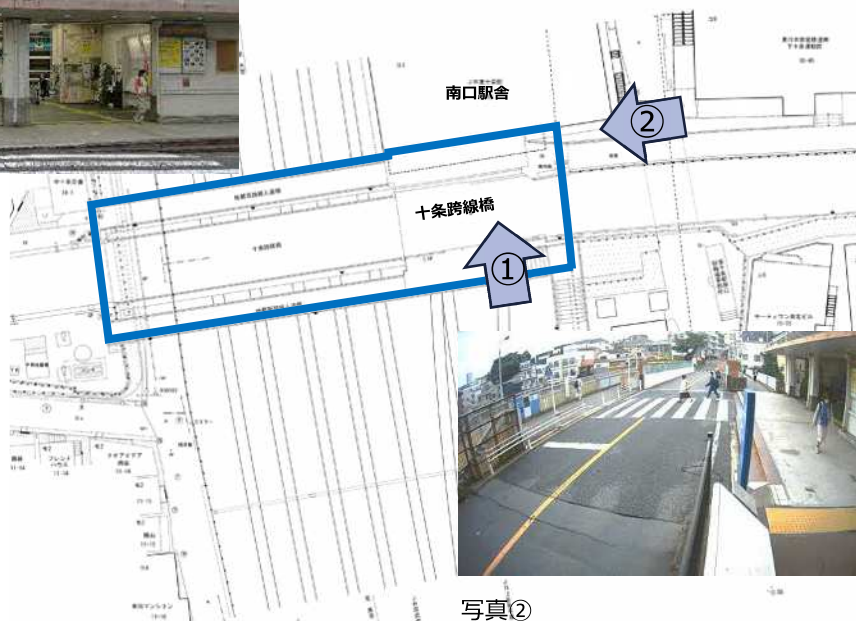


▲ 歩行者空間の創出と一体となった JR 御茶ノ水駅聖橋口改良イメージ（千代田区）

※出典：JR 東日本提供



写真①



写真②

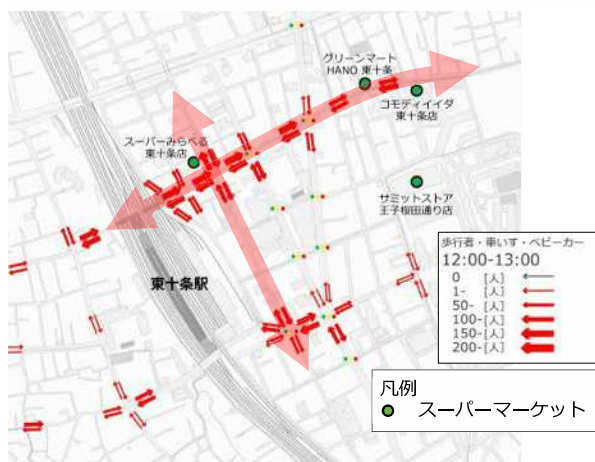
▲ 十条跨線橋と南口駅舎の位置関係

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配置

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場所に**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。



▲ 歩行者等の交通量（12 時台）



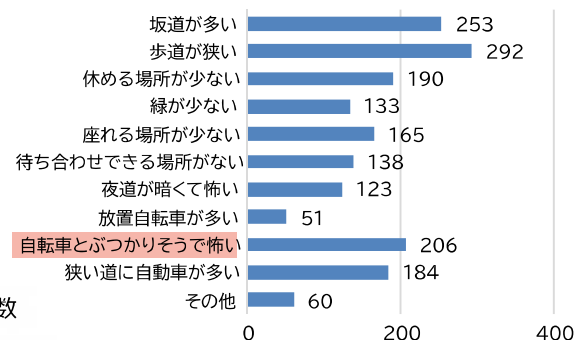
▲ 自転車の交通量（12 時台）



▲ 利用頻度 10 回以上の路線における「危険と感じた場所」数

※出典：北区自転車ネットワーク計画

・歩行環境について不満な箇所 【居住者アンケート】



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。



東十条駅周辺



▲ 東十条商店街の車両時間規制



赤羽駅

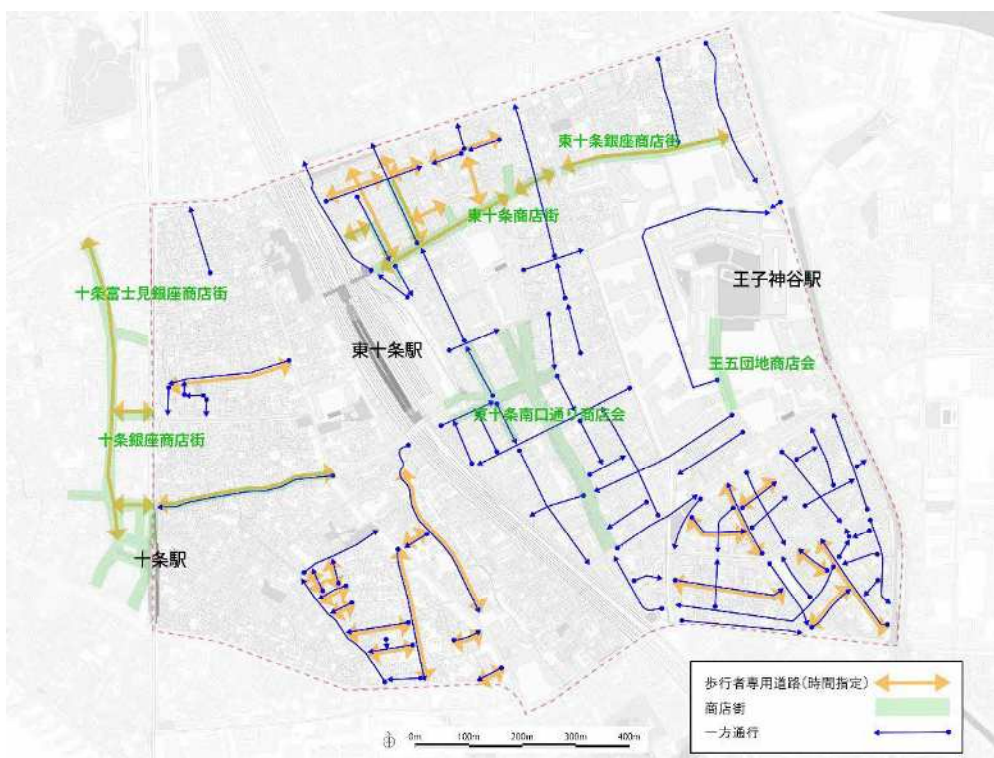


王子駅



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とその導入空間の確保

- ・ 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発表していますが、高低差のある東十条駅周辺の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



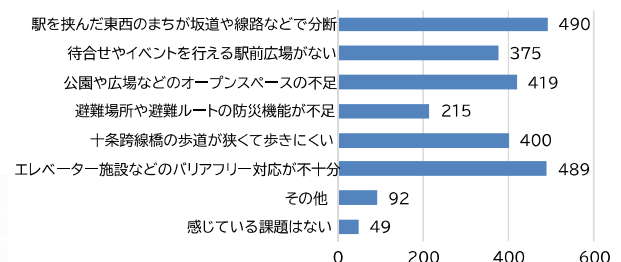
アーケードのある商店街での
社会実験（奈良県天理市）

※出典：国土交通省 地域特性に応じた
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)



▲ 旧北王子支線跡地
(北区)

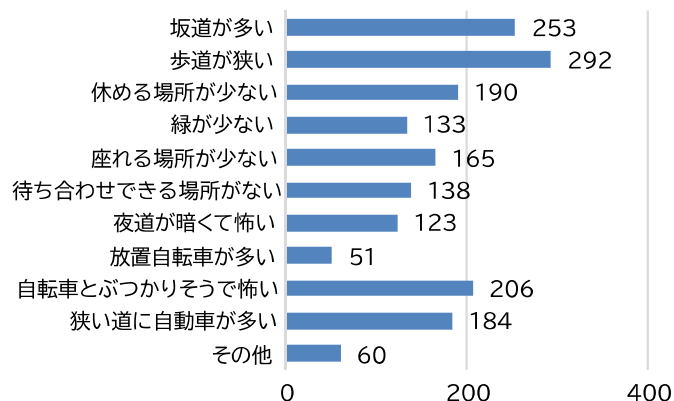


▲ スポンサー花壇（兵庫県神戸市）



▲ 緑の軸線イメージ
(北海道小樽市)

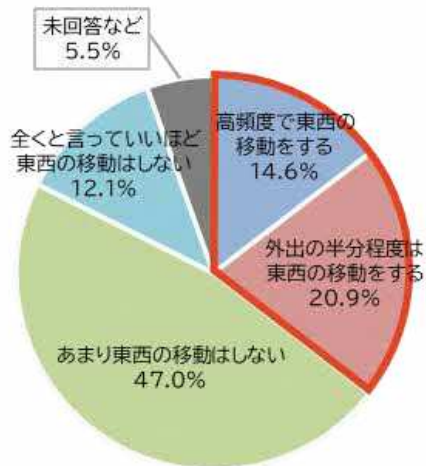
・ 歩行環境について不満な箇所【居住者アンケート】



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。



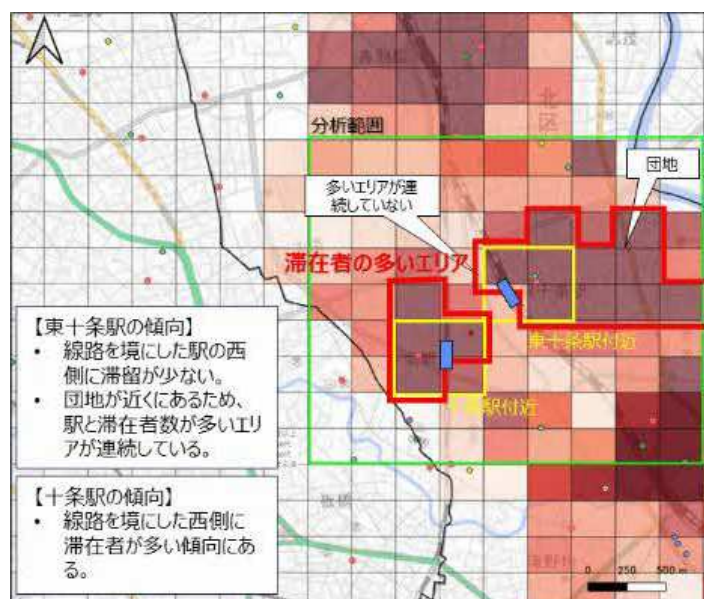
▲ アンケート結果

(外出時の JR 線を越えての東西移動)



デジタルサイネージ『わが街 NAVI』イメージ（北区）

『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



▲ 250m メッシュごとのまちなかの滞在者数
(東十条駅周辺)

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.・地理院地図を加工して作成

(2) まもる：まちの強靱性を高める

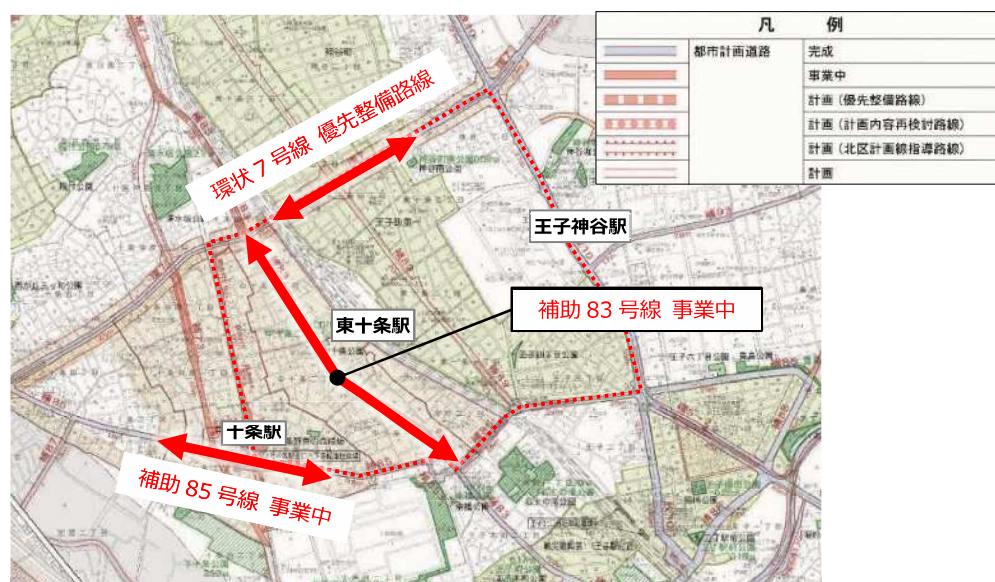
I 災害に強い道路交通基盤の整備

② 十条跨線橋の架け替え（地蔵坂の改修） ※再掲

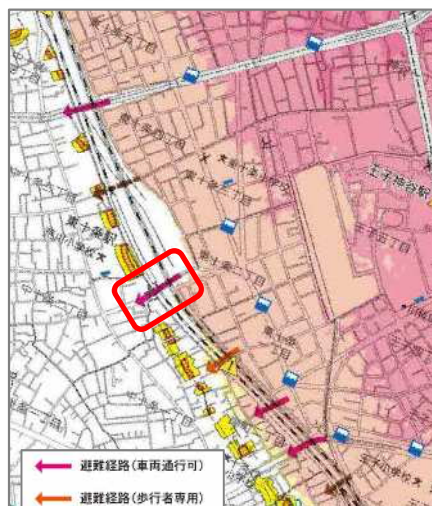
⑩ 都市計画道路の整備推進

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

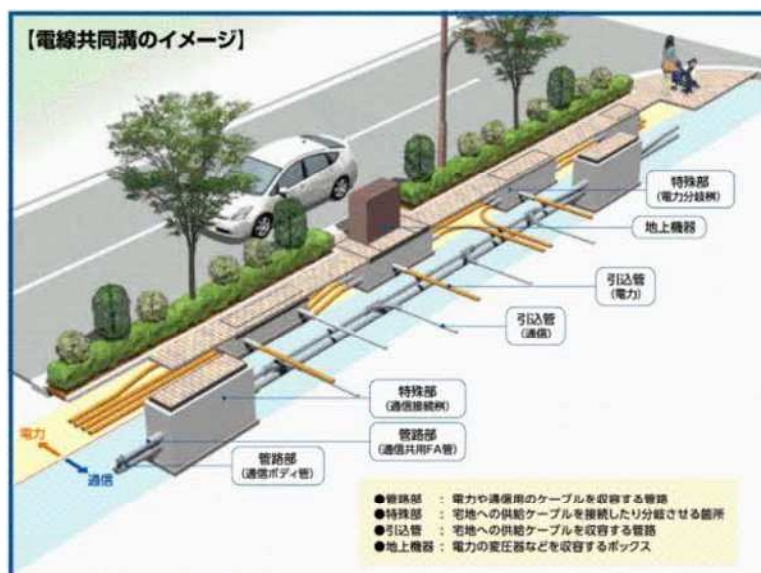
⑪無電柱化の推進

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（改定）



▲ 補助 83 号線の電柱

Ⅱ 木造住宅密集地域の改善

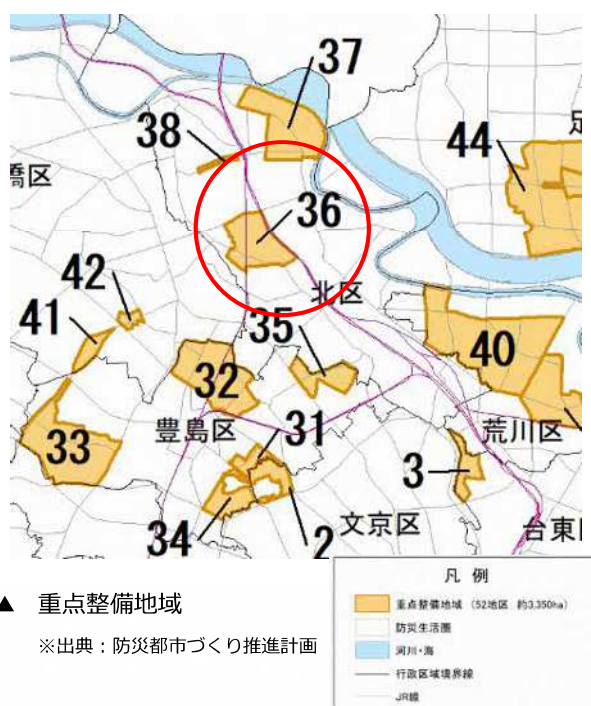
⑫主要生活道路、オープンスペース等の整備

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。



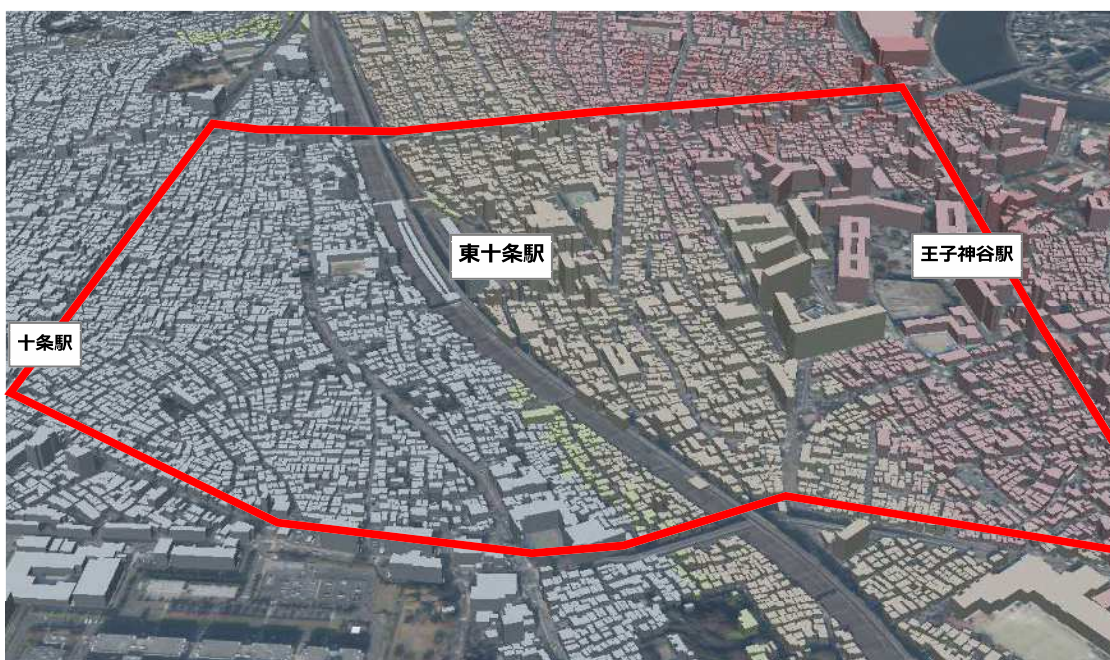
▲ 主要生活道路の整備例（道路拡幅・無電柱化）

※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

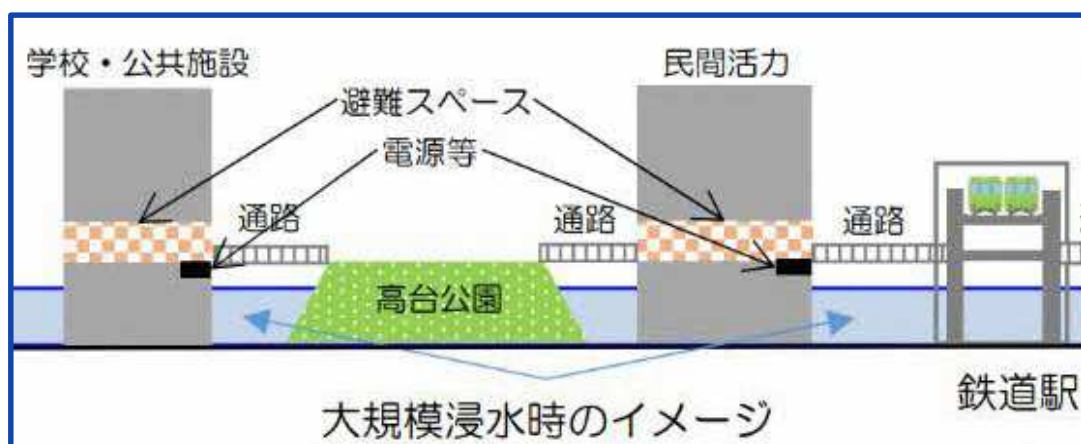
⑭ 荒川氾濫に備えた高台まちづくりの推進

- ・ 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

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

- 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。



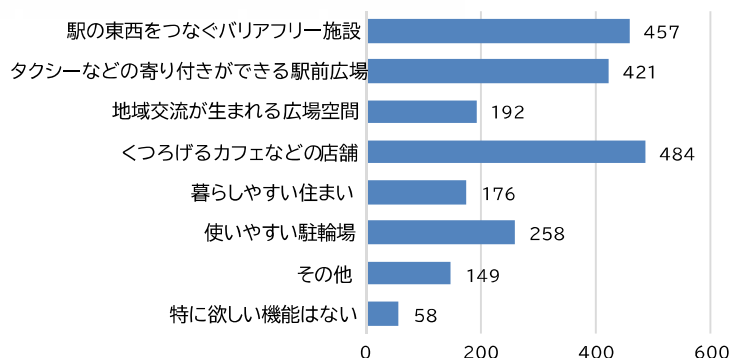
▲ 幹線道路でタクシーから降りる利用客



▲ タクシーや車の寄り付きができる広場
(世田谷区東北沢)

▲ 駅周辺のタクシーの乗降人数
(令和4年6月実施交通量調査)

・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 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

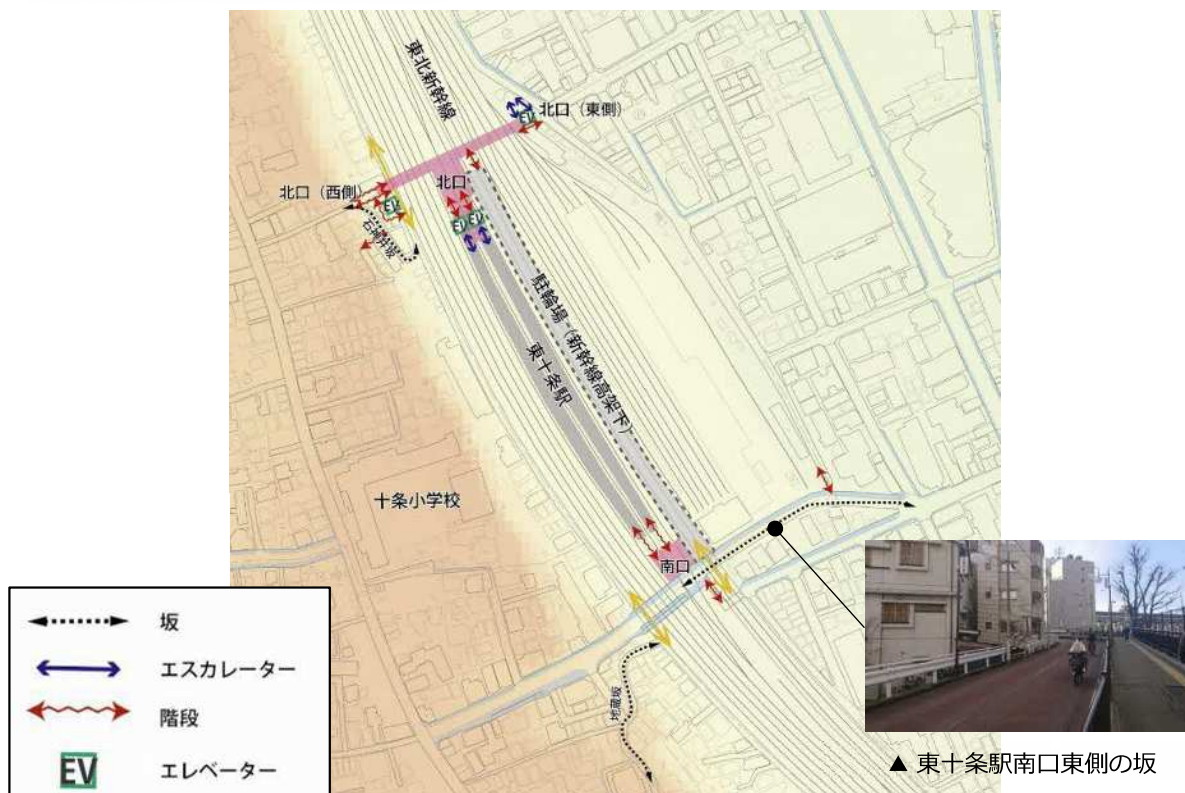
- 誰もが利用しやすい駅まち空間等の形成に向けて、自動車や徒歩等による駅までのアクセス性向上に留まらず、**東十条駅南口周辺でのバリアフリー施設の整備**を推進していきます。
- 東十条駅北口周辺には、東西、改札内外ともに、エレベーター等が整備され、バリアフリールートが確保されていますが、南口周辺にはエレベーター等が未整備で、バリアフリールートが確保されていません。
- 南口周辺においてもバリアフリー施設を充実させる必要があります。
- アンケート調査では東十条駅南口周辺のバリアフリールート確保を求める声も多くあがっています。



▲ 東十条駅南口駅舎内の階段利用



▲ 東十条駅北口のエレベーター



▲ 東十条駅南口東側の坂

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）

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

- 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。

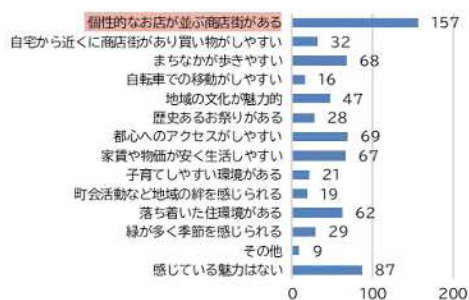
・ まちの魅力 【居住者アンケート】



・ 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

※出典：北区商工通信 新しい風 No.114（一部加工）



▲ とげぬき地蔵

※出典：北区観光 HP



▲ 子育て地蔵

※出典：北区観光 HP



▲ 十条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

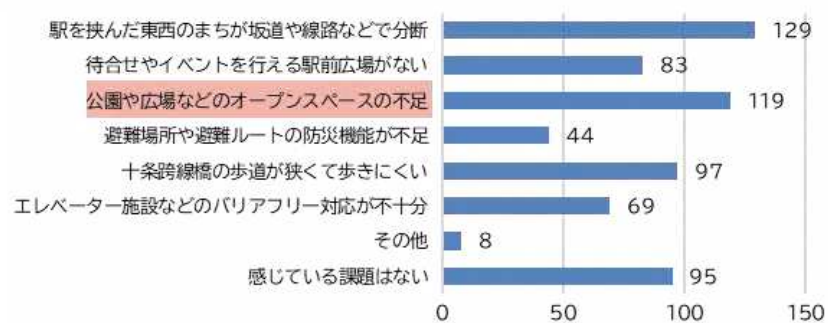
②1 多様な人々の交流を育むオープンスペース等の確保

- ・ 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。

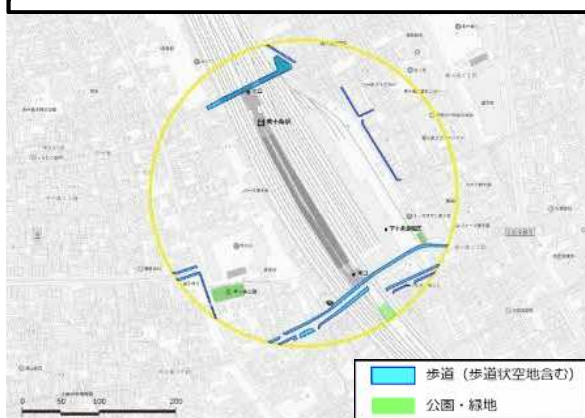
・ まちなかの課題【居住者アンケート】



・ 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



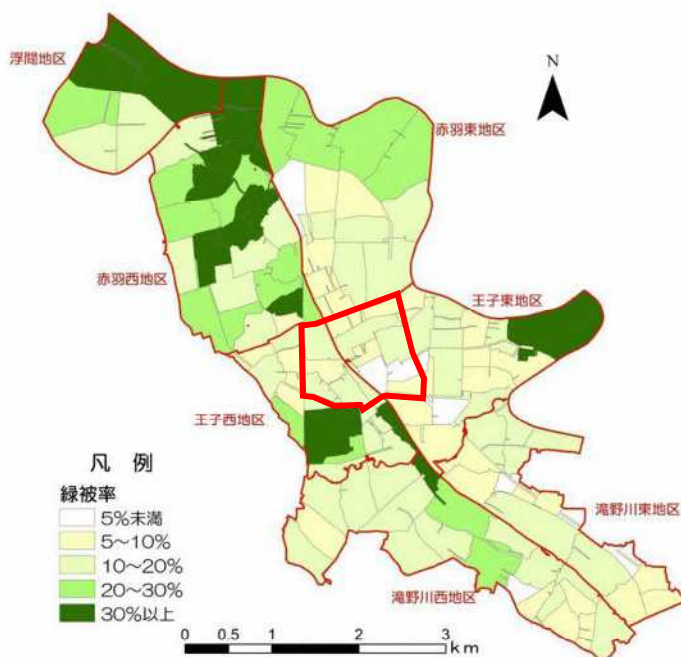
- ▲ 民間開発用地でのイベント・憩い空間の創出 (港区ウォーターズ竹芝)

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、北区の緑化推進モデル地区として位置付けられています。
- ・ 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い物がしやすい」との意見が多く、来街者からの目線で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】



▲ くつろげる空間のある施設のイメージ（代官山 T-SITE）



▲ 生活の質を向上させる施設のイメージ（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 (①④⑤⑦)
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 (③⑩)
-  : 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 (⑮⑯)
-  : 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