

目次

1. 検討会の概要について

- (1) 検討会発足の背景
- (2) 検討会推進体制の建付けと各組織の役割
- (3) 策定検討会のスケジュール
- (4) 各部会で検討対象とする事項

2. 基本計画の振り返り

- (1) まちの成り立ちや課題
- (2) まちづくりの基本方針
- (3) 重点区域の位置づけ

3. ガイドラインの内容について

- (1) ガイドラインの構成案
- (2) ガイドライン対象区域（案）
- (3) ガイドライン策定に向けた現状と課題の整理

(参考資料)

- (1) 上位計画等における赤羽駅周辺の位置づけ
- (2) 社会的動向
- (3) まちの現状・魅力
- (4) まちの現状と課題
 - 課題1 震災・水害に強い市街地の形成
 - 課題2 利便性の高い交通環境の整備
 - 課題3 まちの魅力を高める公共的空間の整備
 - 課題4 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

(1) 検討会発足の背景

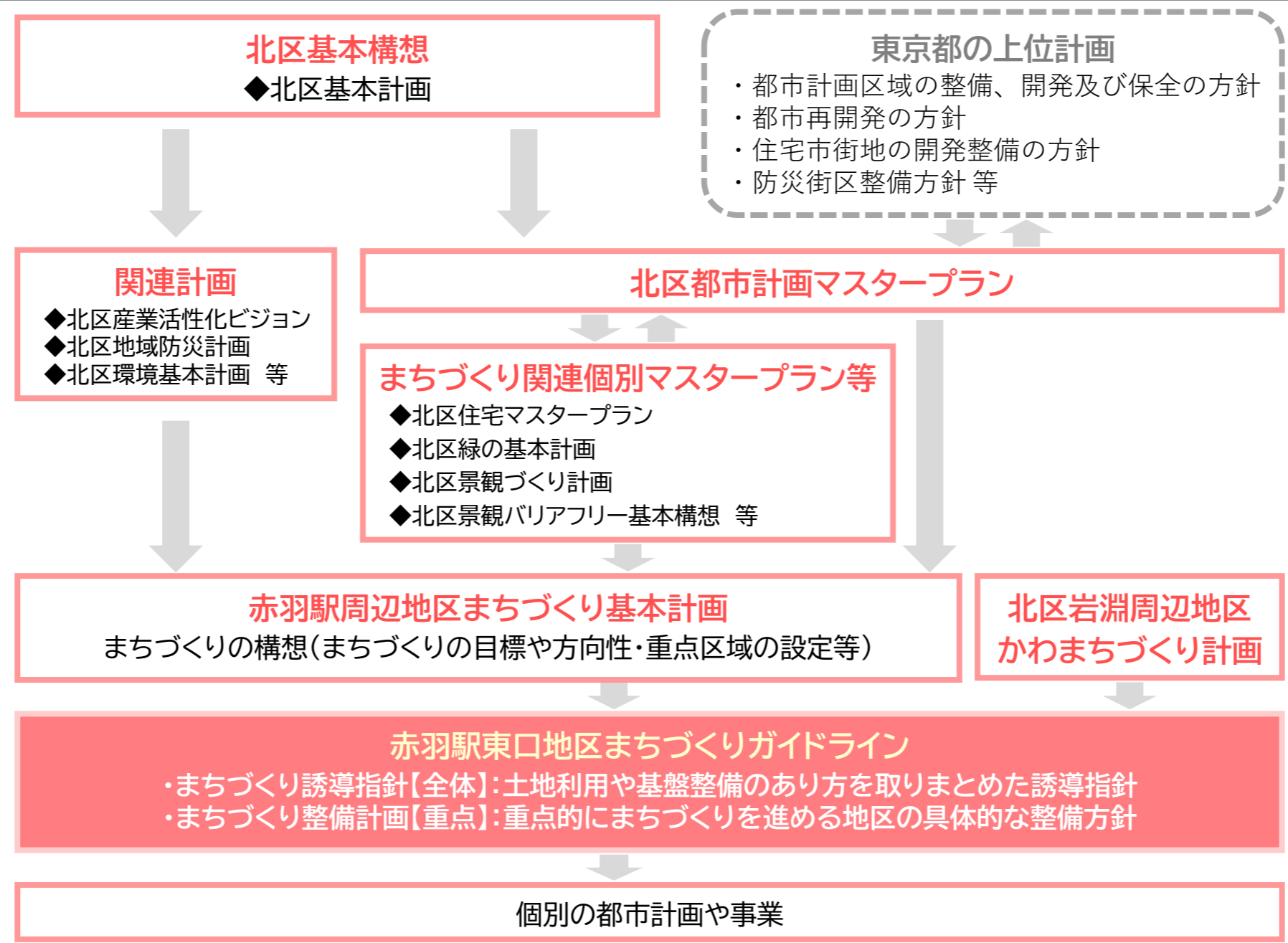
「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画」の具体化に向け、北区基本構想や北区都市計画マスタープラン2020等の上位計画等に基づき、計画的なまちづくりを誘導し、個別の都市計画や事業へつなげるために必要な事項を定める。

1. 1 背景と目的

➤ 「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画」の具体化に向け、まちの将来像や、土地利用方針、基盤施設の整備方針、実現化方策などを明確にし、戦後に整備された基盤を更新することで、遠い将来を見据えた計画的なまちづくりを誘導していくために策定する。

1. 2 位置づけ

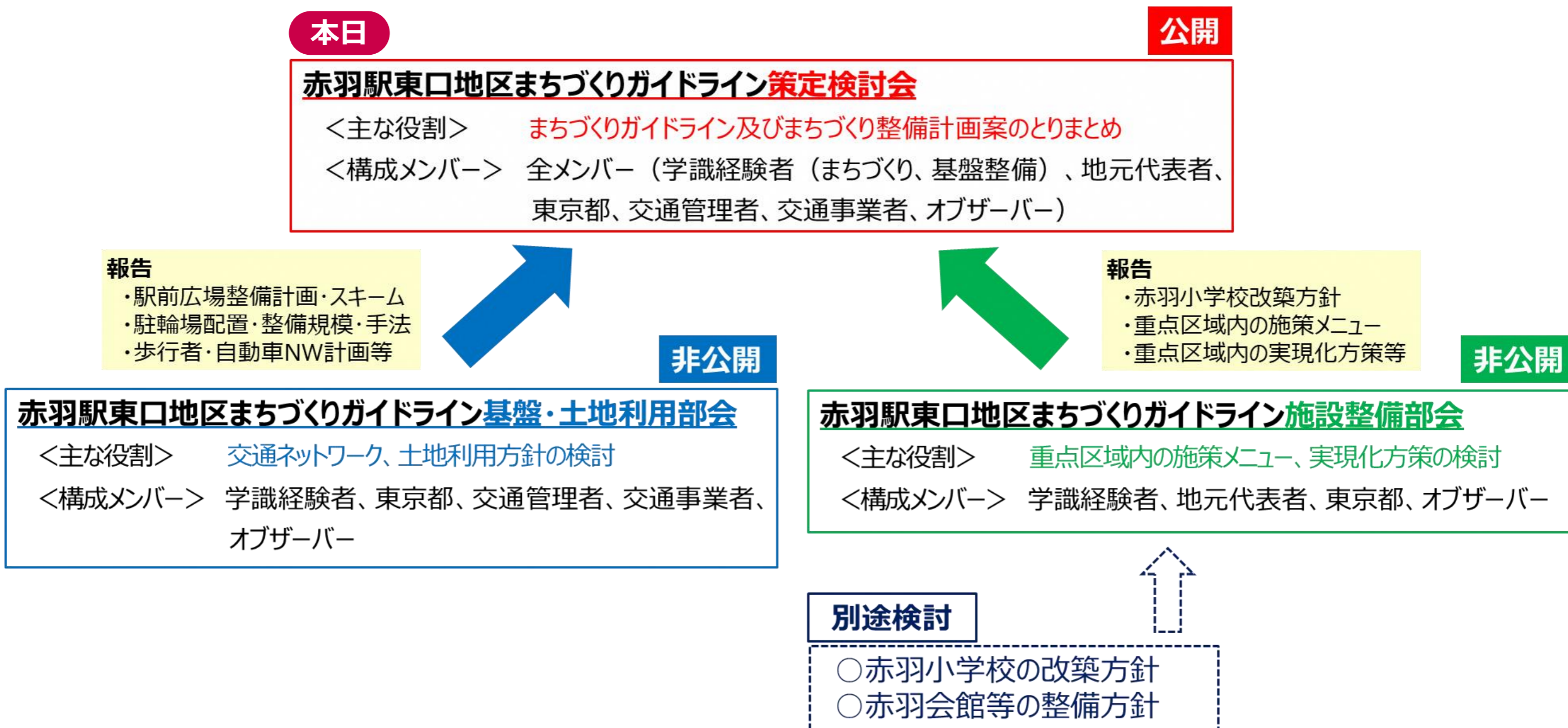
➤ 北区基本構想や北区都市計画マスタープラン2020等を上位計画とする「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画」をより具体化し、個別の都市計画や事業へとつなげていくために必要な事項を定める。



(2) 検討会推進体制の建付けと各組織の役割

親会である「策定検討会」を中心に、「基盤・土地利用部会」と「施設整備部会」の2つの部会が各分野の専門的検討を行い、その結果を「策定検討会」に**報告・反映**する体制とする。

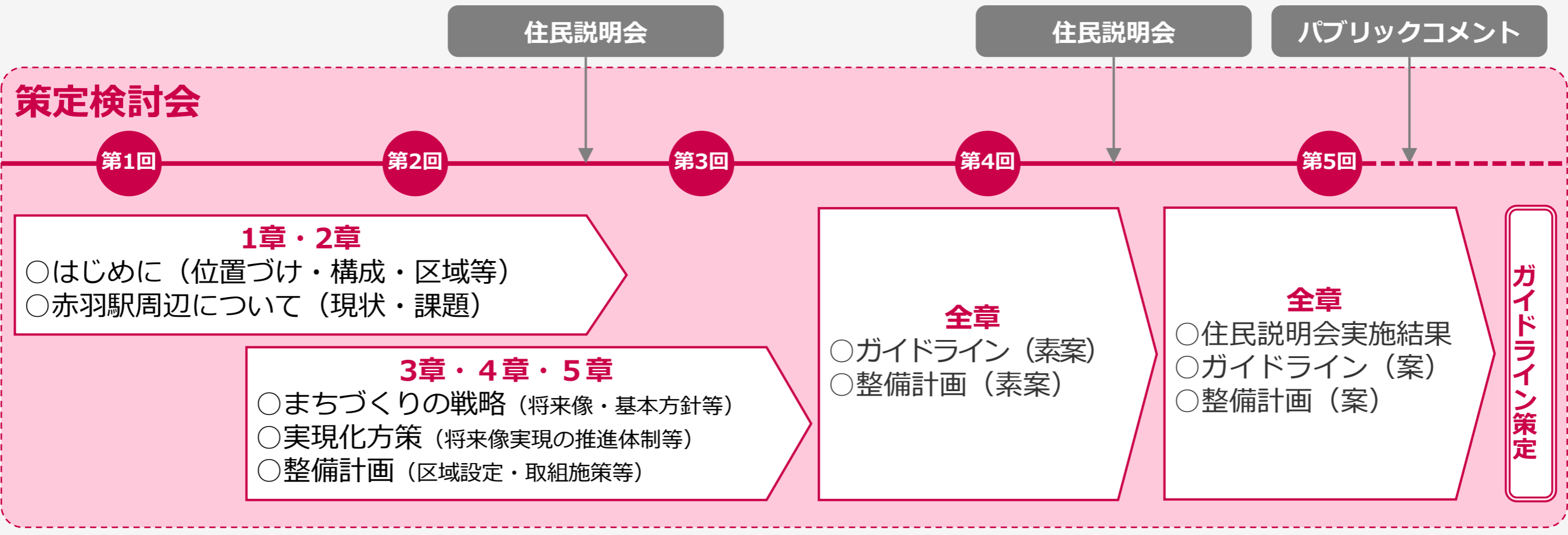
検討会推進体制（案）



(3) 策定検討会のスケジュール

「ガイドライン」は、専門的検討を行う部会を適宜開催しながら、5回程度の「策定検討会」を行い、概ね2か年で策定することを予定している。

R8年度（2026）とR9年度（2027）の2か年の開催を予定



部会（基盤・土地利用部会、施設整備部会）
 各部会での検討内容を踏まえて策定検討会へ報告・反映を行う。

※こちらのスケジュールは現時点の想定です。

(4) 各部会で検討対象とする事項

それぞれの部会では、主に以下の内容について議論することを予定している。

基盤・土地利用部会

- 赤羽駅東口の駅前広場、道路、交通にどのような課題があるか
- 赤羽駅周辺の交通ネットワークはどうあるべきか
- 赤羽駅東口の駅前広場や公共空間はどのような形が望ましいか
- 赤羽駅東口の土地利用はどのようなものが望ましいか
- 都市中心拠点としてふさわしい景観形成はどう考えるべきか
- 赤羽駅東口の課題を解決するための事業手法はどのようなものが考えられるか

施設整備部会

- 赤羽駅東口の建物や公共施設にどのような課題があるか
- 赤羽駅東口の賑わい創出のためにどのような機能が必要か
- 赤羽の魅力を感じられる空間をどのようにつくっていくか
- 公共施設や赤羽小学校をどのように更新し、必要な機能を維持するか
- 都市中心拠点としてふさわしい景観形成はどう考えるべきか

(1) まちの成り立ちや課題

各地から買い物客を集める商業のまちから飲食店中心のまちに変化してきた経緯を示した。また、地域の課題として、防災上問題のある建物が多いことやバス乗降場が分散配置され、利用者の利便性や安全性が十分確保されていない状況があること等を示した。

赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画

東京都北区 令和7年7月

まちの成り立ち

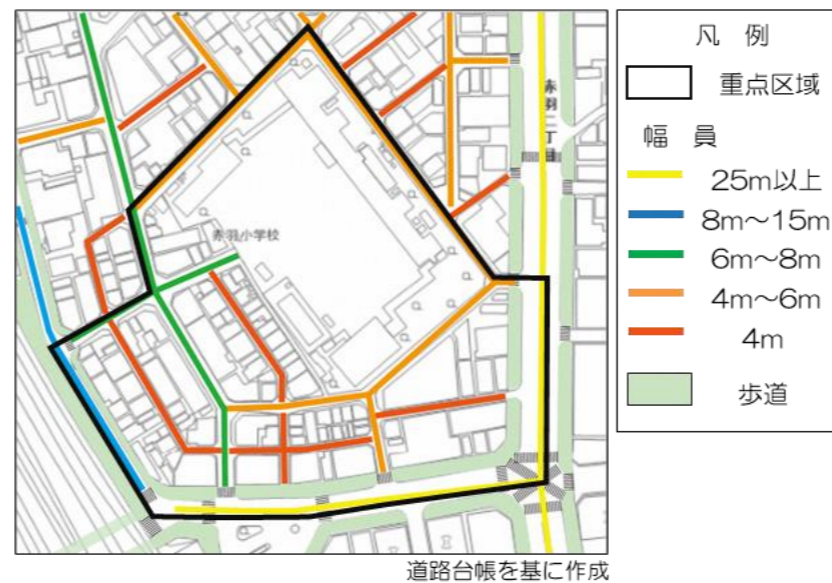


建物現況



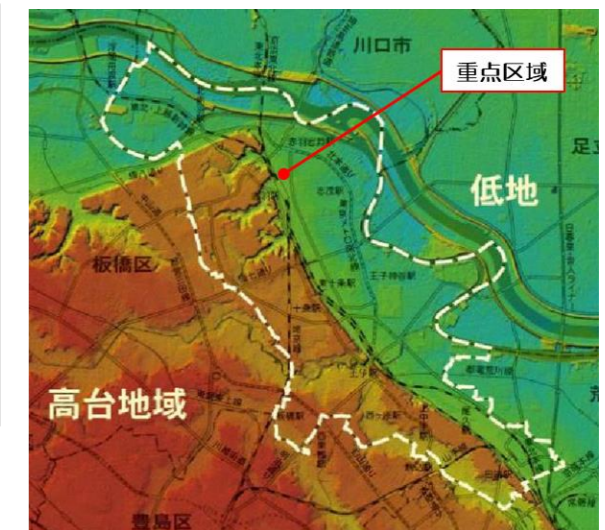
道路幅員

戦災復興区画整理により形成



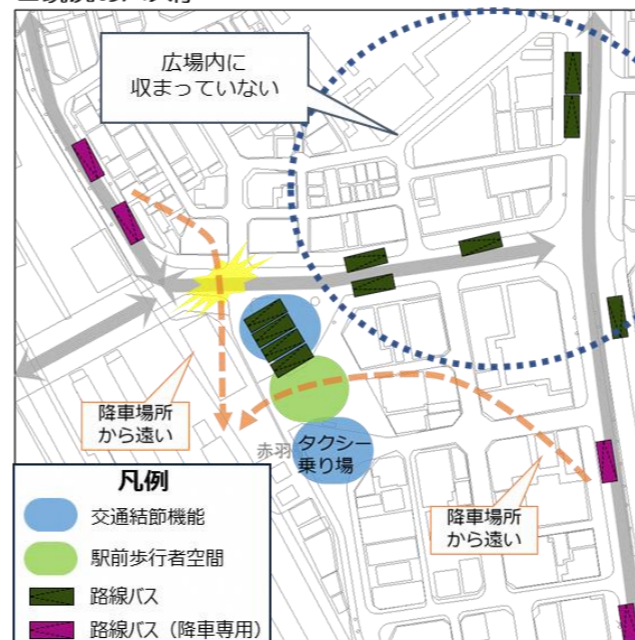
地形

荒川氾濫時には浸水する区域



バス乗り場

口現況のバス停



口広場内のバス待ちの状況



口バス降車場と自転車レーンの重複



バス降車場と自転車レーンが重複しており、一定数の自転車が歩道を走行している。

(2) まちづくりの基本方針

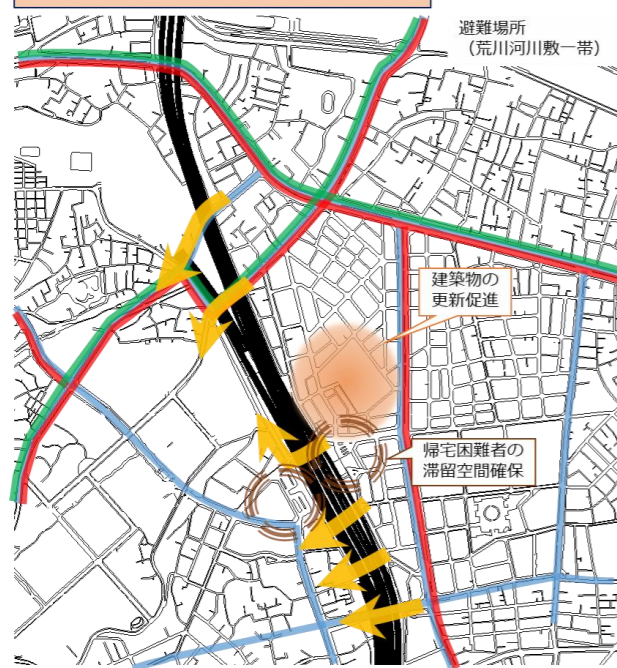
基本計画に掲げた将来像「つなげ、次の世代へ！～誰もが集う 魅力的なまち 赤羽～」に、「にぎわい」「住環境づくり」「安全安心」からなる「まちづくりの目標」と「まちの骨格形成の考え方」を示した。

キャッチフレーズ

つなげ、次の世代へ！
～ 誰もが集う 魅力的なまち 赤羽～

まちの骨格形成の考え方

震災・水害に強い市街地の形成方針



① 建物の防災性の向上

緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化や、避難場所である荒川河川敷一帯への避難路沿道の建築物の不燃化を図ります。
また、駅東口周辺では防火性・耐震性に問題のある建築物の更新を図ります。

② 震災や水害に備えた道路や公共的空間の整備

まちの骨格となる緊急輸送道路や避難路、高台避難ルート等の整備をすすめ、震災・水害に強い市街地を形成します。
また、建物更新やまちづくりにあわせて、生活道路の拡幅や再編、オープンスペースの確保などを行い、まちの防災性を向上させます。

③ 地域住民と来街者を守る環境整備

震災時に、帰宅支援対象道路では徒歩帰宅者が円滑に区内を通過し帰宅できるような対策をすすめるとともに、駅周辺では帰宅困難者の一時滞在施設や滞留空間を確保します。

また、荒川の氾濫時に浸水する区域については、高台避難する時間的余裕がない場合に緊急安全確保を行うための垂直避難先の確保を進めます。内水氾濫対策として、都市的な排水機能等の向上を図ります。

- 緊急輸送道路
- 避難路（北区地域防災計画）
- 高台避難ルート

利便性の高い交通環境の整備方針



① 公共交通機関利用者の乗換え環境の整備とアクセス性の向上

使いやすいバス乗り場の形成やJR赤羽駅と東京メトロ赤羽岩淵駅間のアクセス改善等を行うことで交通結節性を高め、交通利便性の高いまちを形成します。

② 東西をつなぐ車両・歩行者動線の強化

幹線道路の整備等により線路の東西間の車両交通の円滑化を図るとともに、駅東西間の歩行者動線を強化することで駅周辺の回遊性向上を図ります。

③ 駐輪場整備等による歩行者の通行環境の改善

駐輪場や自転車走行空間の整備と合わせて、歩行者空間の整備をすすめ歩行者の通行環境の改善を図ります。

- 幹線道路
- 地区幹線道路

まちづくりの目標

1. 人と人がつながるにぎわいにあふれたまち
2. 様々な世代が元気に暮らせるまち
3. 安全・安心で快適に過ごせるウォーカブルなまち

まちの魅力を高める公共的空間の整備方針



① 赤羽の顔づくり

駅前を開放的な空間とするための取組みを進めるとともに、その周辺の建物低層部を含めた駅前空間を赤羽らしいにぎわいが感じられる空間とすることで赤羽の顔づくりをしていきます。

② 緑あふれるオープンスペースの整備

公園の不足する地区などで公園整備を進めるとともに、公園・広場空間の適正配置を図ります。
魅力ある公園空間とするための再整備をすすめます。

道路空間の緑化や開発による緑空間の整備などにより、まちなかの緑化を進めます。

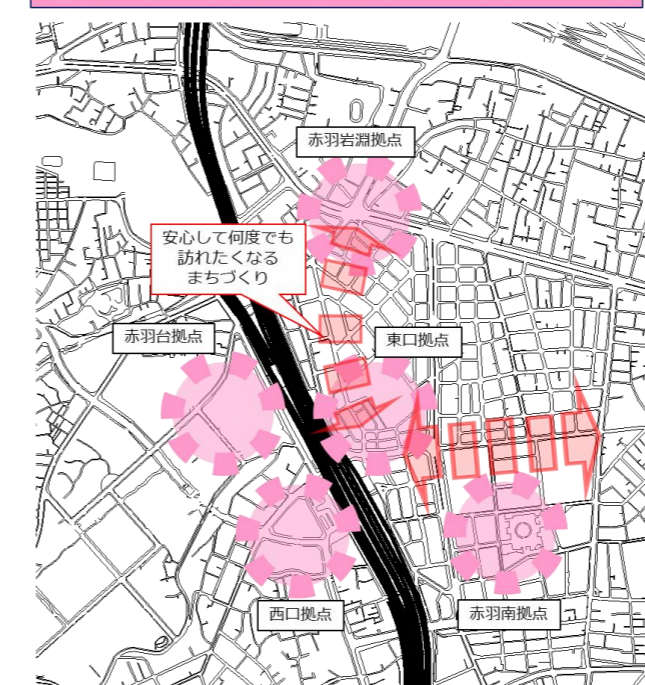
③ ウォーカブルに資する環境整備

歩いて楽しく、居心地の良さが感じられるウォーカブルなまちづくりをすすめます。

また、荒川のかわまちづくりとの連携のもと駅周辺と河川空間のつながりを強化していきます。

- 都市公園
- 公園不足地区

東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積方針



① 都市機能・ゾーニングの再構成

駅周辺の機能集積と再構成を図るべき地区を地域の拠点として位置づけ、商業・業務・文化・教育・住宅・公園・広場等の各機能の集積と連携・分担を行い、赤羽の拠点形成を図ります。

② 多様な暮らしを支える居住環境の整備

多様な人々、多様な世代が便利にいきいきと暮らせるまちになるよう居住環境の整備をすすめます。

③ にぎわいのある魅力的な商業空間の整備

魅力的な商業空間整備とあわせて、安心して何度でも訪れたいまちづくりを行い、駅から連続するにぎわいの軸を形成していきます。

④ 人と人の交流を促す「場」の創出

まちづくりにあわせて人と人の交流がうまれる施設や仕組みを創出します。

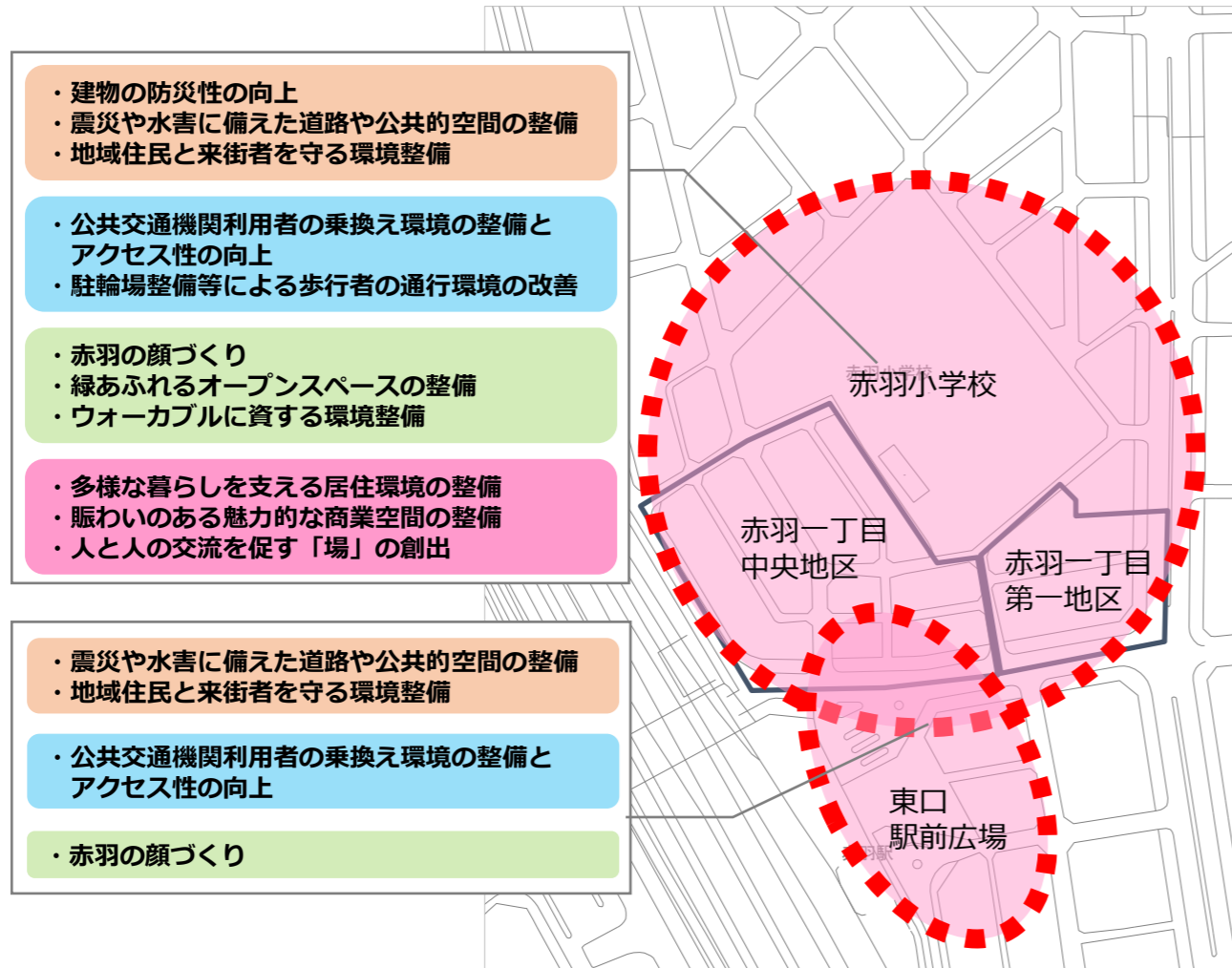
- 地域の拠点
- にぎわいの軸

(3) 重点区域の位置づけ

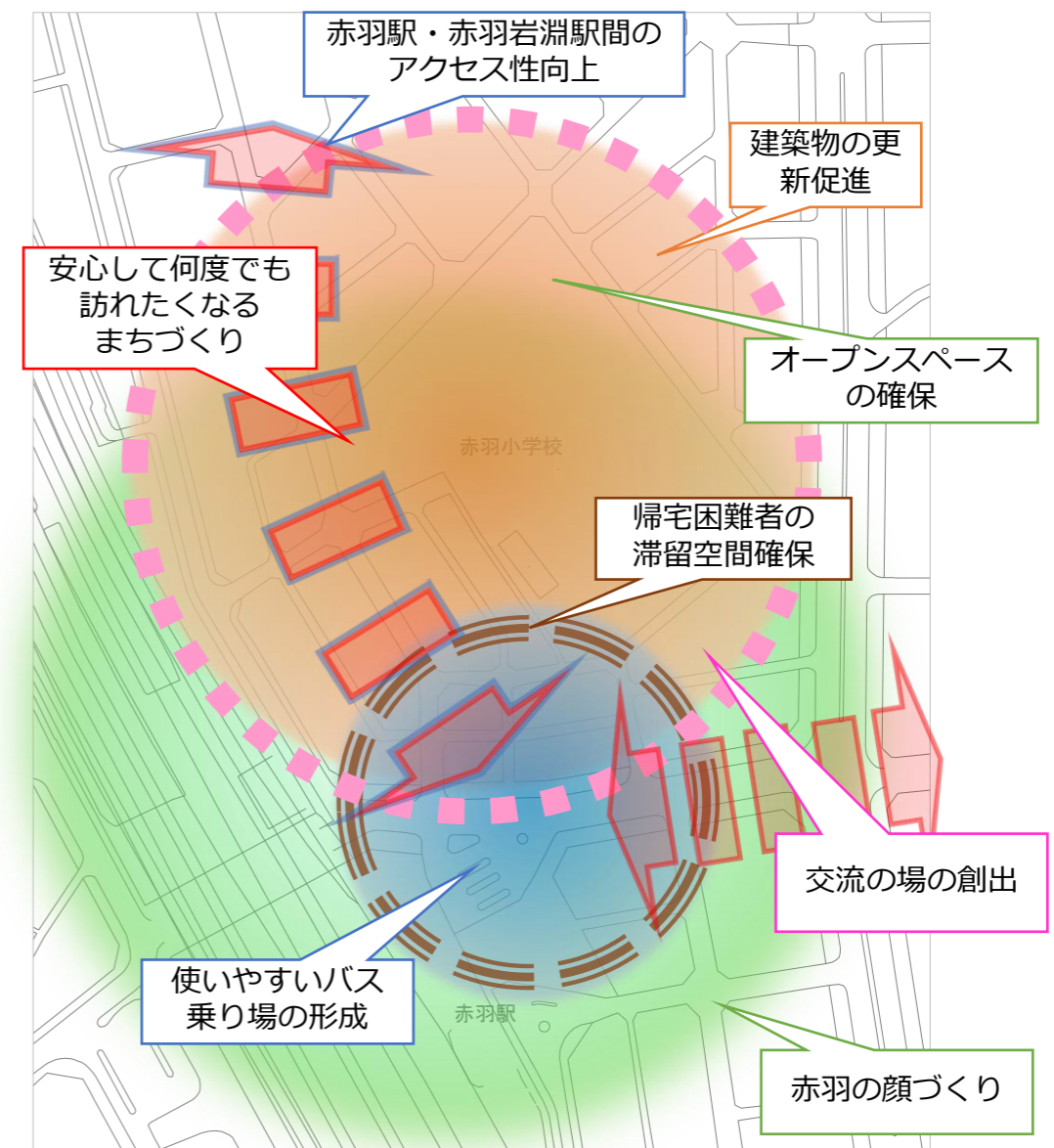
市街地再開発事業の動きがある地区と赤羽小学校及び東口駅前広場を含む範囲を「重点区域」と位置づけ、公共施設整備を含めた、優先的かつ一体的なまちづくりを図っていくことを示した。

重点区域におけるまちづくりの進め方

まちづくりに優先的・重点的に取り組むエリアとして、市街地再開発事業の動きがある第一地区や中央地区、赤羽小学校及び東口駅前広場を含む範囲を、「重点区域」として位置づけ



重点区域の取組



この「重点区域」においては、公共施設整備を含めた、優先的かつ一体的なまちづくりを図ることとし、具体的な整備イメージや実現化方策等は、今後策定する（仮称）赤羽駅周辺まちづくり整備計画で明らかにしていきます。

(1) ガイドラインの構成案

目次	概要
1. はじめに ★ 本日の議論対象	
1 背景と目的	基本計画の具体化に向けたガイドラインの策定目的、 上位計画等との関係、ガイドラインの構成と対象エリアを整理
2 位置づけ	
3 構成と対象エリア	
2. 赤羽駅周辺について ★ 本日の議論対象	
1 赤羽駅周辺のまちづくりの経緯	まちづくりの経緯、上位計画等における位置づけ、 社会的動向を踏まえた現状と課題、まちの魅力を整理
2 上位計画等における赤羽駅周辺の位置づけ	
3 社会的動向	
4 まちの魅力と課題	
3. まちづくりの戦略 ★ 次回以降の議論対象	
1 まちの将来像、基本方針	将来像・基本方針、コンセプト、交通・土地利用・景観形成の 方針、施策プログラム、まちづくり方針図を策定
2 まちづくりのコンセプト	
3 交通ネットワーク方針図	
4 土地利用方針図	
5 景観形成の方針	
6 施策プログラム	
7 まちづくり方針図	
4. 実現化方策 ★ 次回以降の議論対象	
1 実現に向けた体制	将来像実現に向けた推進体制、ガイドライン運用方法、 ロードマップ、事業手法を整理
2 ガイドラインの運用	
3 将来像実現に向けたロードマップ	
4 事業手法	
5. 整備計画 ★ 次回以降の議論対象	
1 目的と区域設定	整備計画区域の目的・区域設定、まちづくりの方向性、 整備イメージと取り組み施策を提示
2 まちづくりの方向性	
3 整備イメージと取り組み施策	

(3) ガイドライン策定に向けた現状と課題の整理

上位計画等の位置づけや社会的動向、まちの現状・魅力を踏まえ、ガイドライン策定に向けた4つの課題（防災、交通、公共空間、都市機能）を体系的に整理する。

上位計画等における位置づけ

【国の指針】

- ・ 駅まち空間を中核とし、官民連携でまちづくりを推進

【東京都の計画】

- ・ 「新都市生活創造域」の枢要な地域拠点に位置づけ
- ・ 交通結節性を活かした商業・文化機能の集積を促進
- ・ 「再開発促進区」「誘導区域」「重点区域」に指定

【北区の計画】

- ・ 「都市中心拠点」として東京の北の商業拠点を形成
- ・ 赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画に基づく4つの基本方針
- ・ 岩淵周辺地区かわまちづくり計画に基づく4つの基本方針

社会的動向

- ・ ウォーカブルなまちづくりの推進
- ・ 市街地整備2.0：公民連携でエリア価値向上へ転換
- ・ 頻発・激甚化する自然災害への防災まちづくり推進
- ・ 2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現
- ・ まちづくりDX：人間中心の持続可能な都市の実現
- ・ コロナ後の都市再生：多様な暮らし方・働き方への対応
- ・ SDGs：環境・経済・社会の視点からの価値創出
- ・ こどもまんなかまちづくり：子育て支援環境の充実

まちの現状・魅力

【交通・アクセス】

- ・ JR 6 路線+東京メトロ南北線が乗入れ、1日9万人超が乗車
- ・ バス19バースが分散配置、動線が錯綜

【商業・文化】

- ・ 商店街中心に飲食・小売が集積、地価は上昇傾向
- ・ 赤羽馬鹿祭り等のイベントで賑わいを創出

【防災・課題】

- ・ 荒川氾濫時は浸水リスクあり、高台避難が必要
- ・ 旧耐震基準建物が約7割、木密地域の延焼リスク
- ・ 駅周辺の緑被率が低く、オープンスペースが不足



防災性の向上

○浸水リスク

- ・ 赤羽東口は低地部に分類され、荒川氾濫時には浸水深0.5m以上が2週間以上継続する想定

○建物倒壊・延焼リスク

- ・ 旧耐震基準の建物が多く建て替えが進みにくい
- ・ 木造密集地域で火災時の延焼リスクが高い
- ・ 道路幅員が狭く緊急車両の通行が困難

○避難スペースの不足

- ・ 駅周辺にオープンスペースが不足し、災害時の避難・滞留空間が乏しい

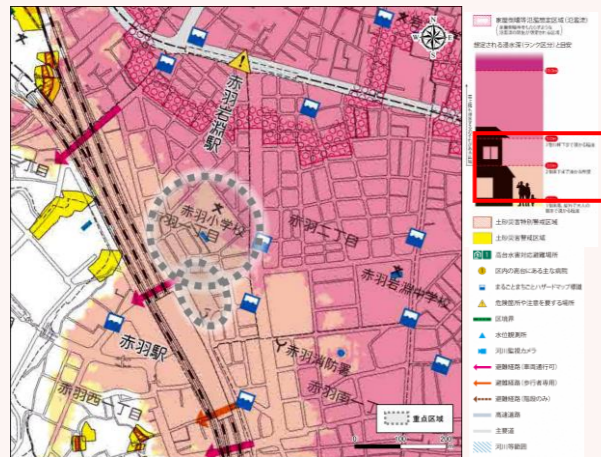


図 荒川氾濫時の浸水想定区域 出典:北区洪水ハザードマップ

交通結節機能の強化

○交通利便性の高い駅

- ・ JR6路線と東京メトロ南北線が乗入れ、区内で突出した乗車人員を有する交通結節点

○バス交通の分散と安全性の課題

- ・ バス乗り場19バースが駅前広場内外に分散配置され、交通結節機能が低い
- ・ 東口バス待合空間が狭く、車道で分断され乗り換え時の安全性に課題

○歩行者・自転車動線の錯綜

- ・ 1番街・スズラン通り方面への歩行者交通量が特に多く、動線確保が必要
- ・ 歩道上に駐輪場が分散、放置自転車も多く歩行空間が狭隘化

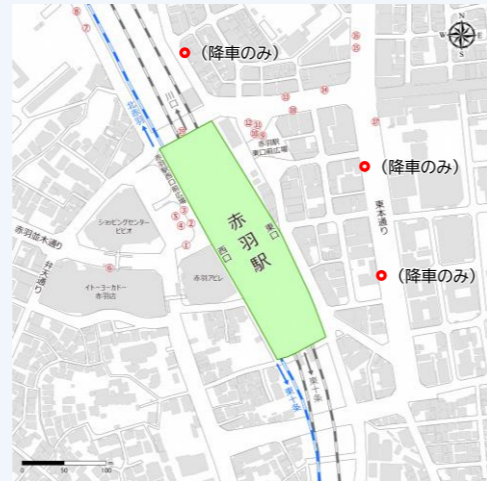


図 バス停位置 出典:バス会社HP

公共空間の質的向上

○駅周辺の緑地や空地の不足

- ・ 赤羽駅周辺は緑被率が低く空地も少ない
- ・ 緑地は荒川河川敷や赤羽公園が中心

○お祭りや商店街利用者による賑わい

- ・ 交通の要衝であることや、駅前広場や商店街でのイベント開催等により来訪者が多く賑わいが創出されており、この赤羽の界限性の継承が課題。

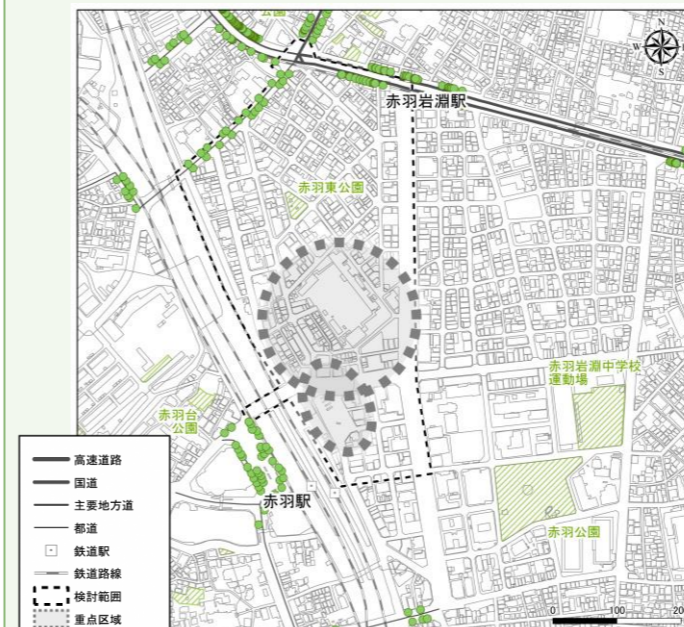


図 赤羽駅周辺の空地・緑被分布図 出典:R3年度東京都土地利用現況調査、東京都オープンデータカタログ(都道の街路樹)

都市機能の集積・更新

○商店街を中心とした都市機能の集積

- ・ 東口には飲食店を中心に商業施設が立地
- ・ 地価は商業地・住宅地ともに上昇傾向

○業態の変化による生活環境への不安

- ・ 商業施設の立地により、賑わいが創出されている一方、居酒屋の密集等により、夜間の騒音や治安面に対する不安の声がある
- ・ 現在は飲食に偏った構成となっており、幅広い商業機能を求める声がある

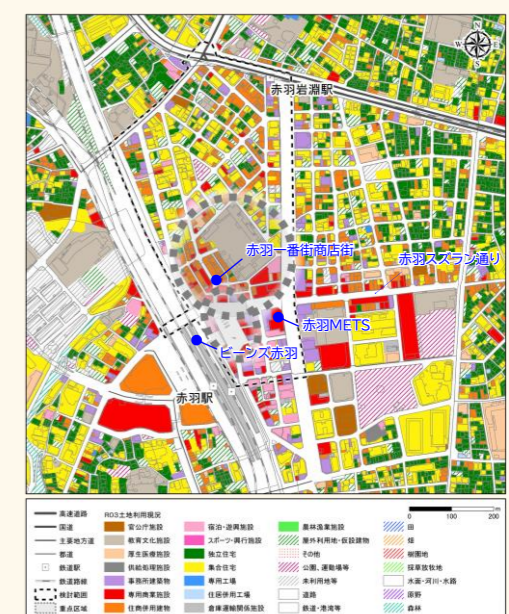


図 赤羽駅周辺の土地利用現況



現状と課題を踏まえたガイドラインの展開：
 防災性の向上、交通結節機能の強化、公共空間の質的向上、都市機能の集積・更新を柱に、赤羽駅周辺のまちづくりガイドラインを策定する

(1) 上位計画等における赤羽駅周辺の位置づけ

東京都の上位計画では、赤羽駅周辺を「枢要な地域の拠点」として位置づけ、交通結節性を生かした都市機能の集積と安全な市街地形成を目指している。

【東京都の主な上位計画の位置づけ】

都市づくりのグランドデザイン

◆地域の将来像

(環状7号線外側(北西部・西部)赤羽)

- 交通結節性を生かし、商業、教育、文化機能等の集積により、利便性の高いにぎわいのある拠点が形成されている
- 都営住宅等の大規模団地の更新が進み、生活利便機能の整った良好な住環境が形成されている

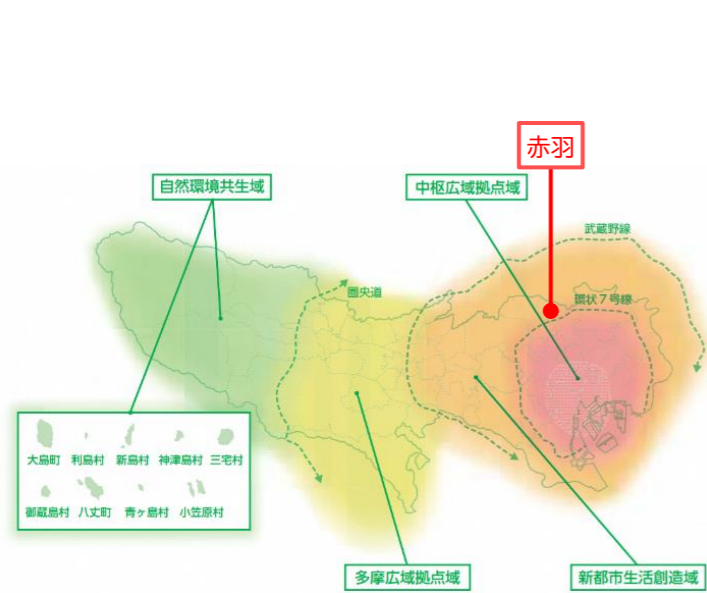
都市計画区域マスタープラン

◆赤羽の位置づけ

「枢要な地域の拠点」

◆特色ある地域の将来像(赤羽)

- 交通結節性を生かし、商業・教育・文化機能等の集積や駅周辺再開発などの適切な高度利用の促進により、利便性の高いにぎわいのある枢要な地域の拠点を形成
- 大規模団地の更新が進み、生活利便機能の整った良好な住空間を形成
- 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するとともに、良好な住環境と地域コミュニティを形成

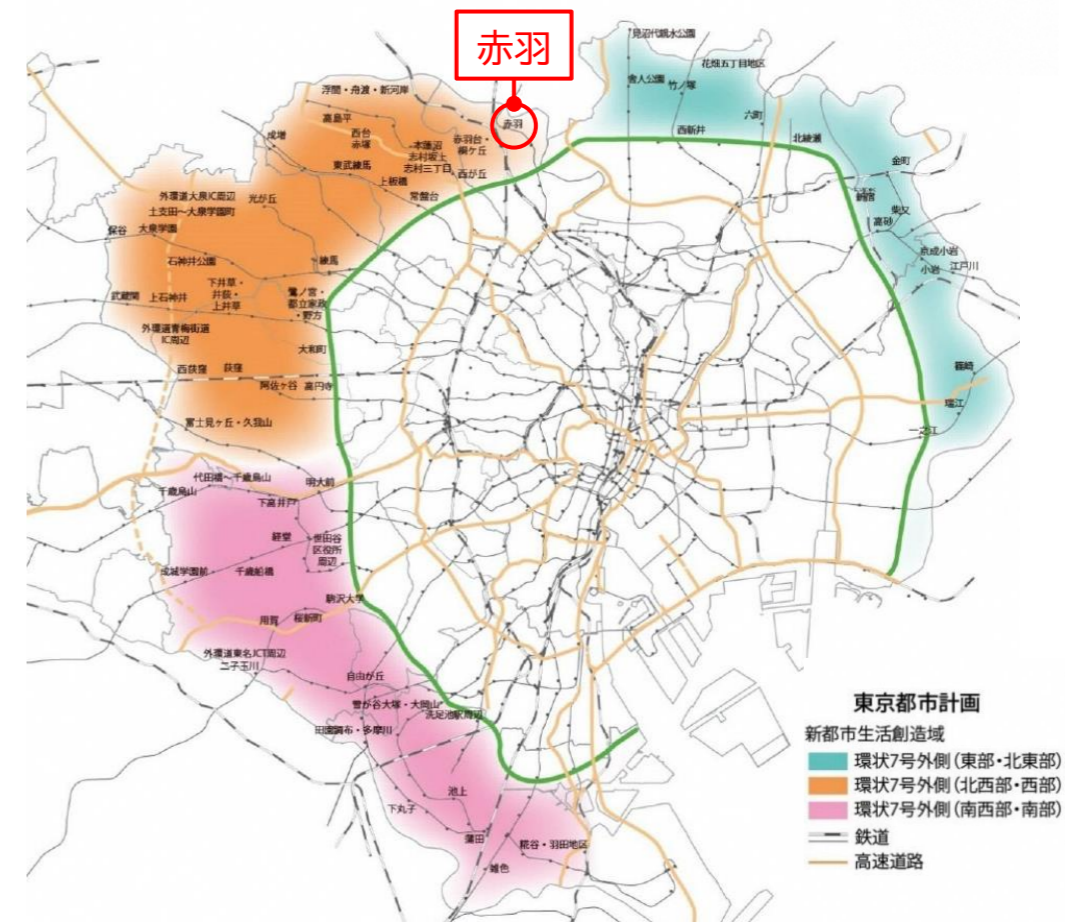


出典:都市づくりのグランドデザイン(東京都)



出典:都市づくりのグランドデザイン(東京都)

▼新都市生活創造域



出典:東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(1) 上位計画等における赤羽駅周辺の位置づけ

北区の上位計画等では、赤羽駅周辺を「都市中心拠点」として位置づけ、官・民・学連携による賑わい創出、高度利用と居住機能の強化による、東京都市圏の北の拠点形成を目指している。

【北区の主な上位計画等の位置づけ】

北区都市計画マスタープラン

◆土地利用の基本方針

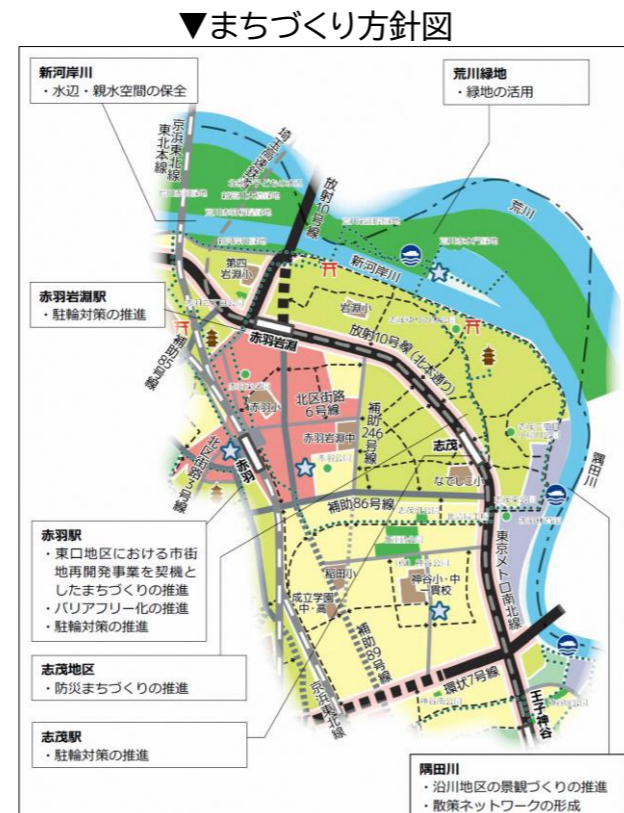
- ・賑わいや交流を生む「都市中心拠点」の形成：各拠点の地域特性に応じた都市機能の集積を促進。赤羽は北区の都市中心拠点かつ東京都市圏の北の拠点としての役割を担う
- ・赤羽のまちづくり「東京の北の商業拠点」：官・民・学連携による賑わい創出、駅周辺の適切な高度利用と居住機能の強化を図る
- ・東京の北の玄関口として利便性の高い都市中心拠点を形成

◆施策展開

- ・赤羽駅東口地区まちづくりの推進
- ・赤羽一丁目市街地再開発事業にあわせた適切な高度利用の誘導と周辺環境の整備
- ・UR赤羽台団地、都営桐ヶ丘団地の更新を契機とした拠点間の連携
- ・赤羽駅西口地区の高度利用地区に基づく拠点育成
- ・商店街における地域交流の場としてのにぎわいづくり
- ・赤羽駅及びその周辺のバリアフリー化の推進

◆まちの将来像

- ・利便性の高い、安心してくらするにぎわいのあるまち「赤羽東」



出典：北区都市計画マスタープラン2020

北区岩淵周辺地区かわまちづくり計画

◆基本方針

1. 訪れ、滞在したくなるかわづくり
2. 誰もが親しみやすいかわづくり
3. かわとまちの回遊性を高めるまちづくり
4. 公民連携によるにぎわい・まちの魅力づくり

◆ゾーニング区分と特性に応じた整備・取組み

- ・対象エリアを6つのゾーンに区分し、それぞれの特性に応じた整備・取組みを進めていく
- ・「回遊・まちめぐりゾーン」：赤羽岩淵駅、志茂駅から新河岸川・荒川までのアクセス路を中心に、寺社や銭湯などの散策を楽しめるゾーン

▼かわまちづくりのビジョン・4つの基本方針



※本パースは、パブリックコメント時点の区の構想であり、今後の河川管理者等との調整により変更の可能性があります。

(2) 社会的動向

ウォーカブルなまちなかづくりの推進や市街地整備2.0への転換など、公民連携によるまちの価値向上を目指す社会的潮流に変化している。

1. ウォーカブルなまちづくり

- 交流・滞在空間の創出を都市再生整備計画に位置付け可能に
「ウォーカブル推進都市」: 377団体賛同
102市区町村が計画に位置づけ(北区含む)

「まちなかウォーカブル推進プログラム」(令和6年5月末時点)
目的・効果
事例
ガイドライン
税金支援措置

出典:まちなかウォーカブル推進プログラム(国土交通省)

5. まちづくりのDX

- 国交省「DX実現会議」設置
都市政策全領域でDX推進
「人間中心のまちづくり」実現を目指す

まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン(ver1.0)(概要版)(1/4)
まちづくりDXの推進目的
3つのビジョン
4つの重点取組テーマ
まちづくりDXの5原則

出典:まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン(国土交通省)

2. 市街地整備2.0

- 行政中心の大規模開発から「公民連携」の取り組みへ転換
ビジョン共有・多様な手法でエリア価値向上

ビジョンの構築・共有
公民連携
多様な手法・取組(組合せ)
エリア価値向上 持続可能性向上
ポジティブバイラルの土台となる、安全・安心の構築

出典:市街地整備2.0(国土交通省)

6. コロナ後の都市再生

- 国交省がコロナ危機を踏まえ論点整理
都市再生・交通・公園緑地・防災等の方向性
医療・働き方等の有識者ヒアリングを実施

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(イメージ)
人々の働く場所・住み場所の選択を促すとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担を担う形が考えられる。
複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要。

出典:新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(国土交通省)

3. 自然災害への対応

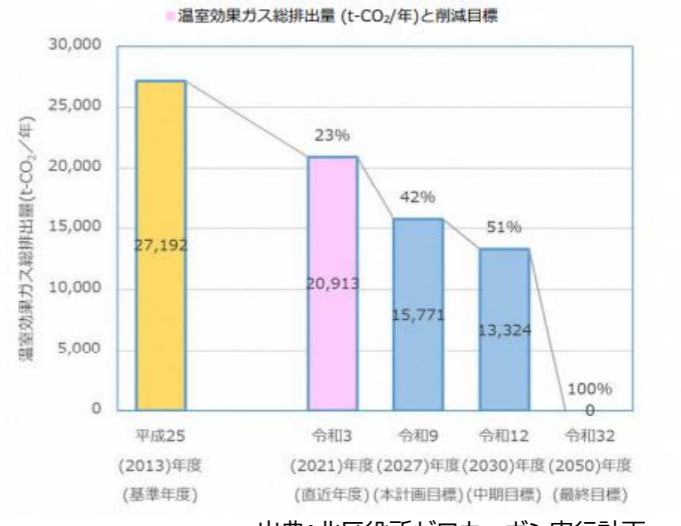
- 災害ハザードエリアの新規立地抑制・移転促進
防災まちづくり推進・立地規制等を位置付け

頻発・激甚化する自然災害に対応した「安全なまちづくり」
災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化など、安全なまちづくりのための総合的な対策を講じる。
災害ハザードエリアにおける開発抑制(開発許可の見直し)
立地適正化計画の強化(防災を主軸化)
災害ハザードエリアからの移転の促進

出典:「安全なまちづくり」・「魅力的なまちづくり」の推進のための都市再生特別措置法等の改正について(国土交通省)

4. 脱炭素社会

- 2050年カーボンニュートラル宣言(2020年)
令和9年までに温室効果ガス42%削減目標
北区:令和3年「北区ゼロカーボンシティ宣言」



出典:北区役所ゼロカーボン実行計画

7. 持続可能な社会:SDGs

- 2015年 国連サミット採択(17ゴール・169ターゲット)
まちづくり分野でもSDGsを軸とした価値創出の目標が増加

SUSTAINABLE GOALS
17 Sustainable Development Goals icons and descriptions.

出典:国連広報センター

8. こどもまんなかまちづくり

- 「こども未来戦略」「こども大綱」(2023年閣議決定)
国交省は「こどもまんなかまちづくり事業」を創設し、子育て環境等の充実を目指す。

施設概要
こどもや子育て当事者の目線や住宅を起点とした近隣地域といった「こどもまんなか」の拠点に立った生活空間を形成するための施設を提案
子育て支援施設、児童館、公園、保育園、図書館、コミュニティセンター、子育て支援センター、子育て支援施設、子育て支援施設

出典:令和6年版国土交通白書(国土交通省)

(3) まちの現状・魅力

商店街の賑わいや祭り、スポーツ施設、自然・歴史資源など、赤羽駅周辺は多彩な地域の魅力と資源を有する。

まちの資源

◆赤羽の賑わい・文化・スポーツ

- ・赤羽一番街商店街は駅周辺の賑わいの中心
- ・赤羽馬鹿祭りは60年以上の歴史があり、毎年数十万人来場
- ・荒川沿いマラソン大会、赤羽スポーツの森公園等が立地
- ・赤羽自然観察公園、赤羽八幡神社、北区ふるさと農家体験館等の観光資源がある

◆荒川・水門・かわまちの魅力

- ・荒川と隅田川の分岐点に旧岩淵水門（赤水門）・岩淵水門（青水門）が立地
- ・赤水門は国の重要文化財（近代土木遺産）であり地域のシンボル
- ・荒川赤羽桜堤緑地（108本の桜並木・23区最大級の芝桜）が立地
- ・「北区岩淵周辺地区かわまちづくり計画」（R7.7策定）で水辺の賑わいを創出



赤羽馬鹿祭り

出典:北区HP



赤羽一番街商店街

出典:北区HP



赤羽スポーツの森公園競技場

出典:北区HP



図 赤羽駅周辺観光マップ

出典:北区観光ガイドマップ

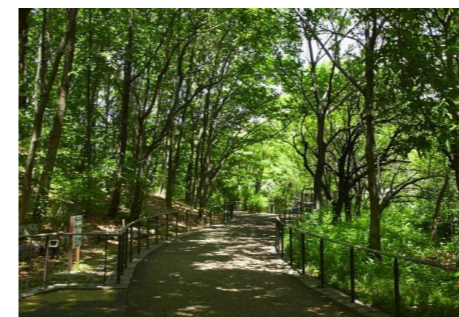


味の素ナショナルトレーニングセンター



旧岩淵水門(赤水門)・岩淵水門(青水門)

出典:北区岩淵周辺地区かわまちづくり計画



赤羽自然観察公園

出典:北区HP



赤羽八幡神社

出典:北区HP



北区ふるさと農家体験館

出典:北区HP

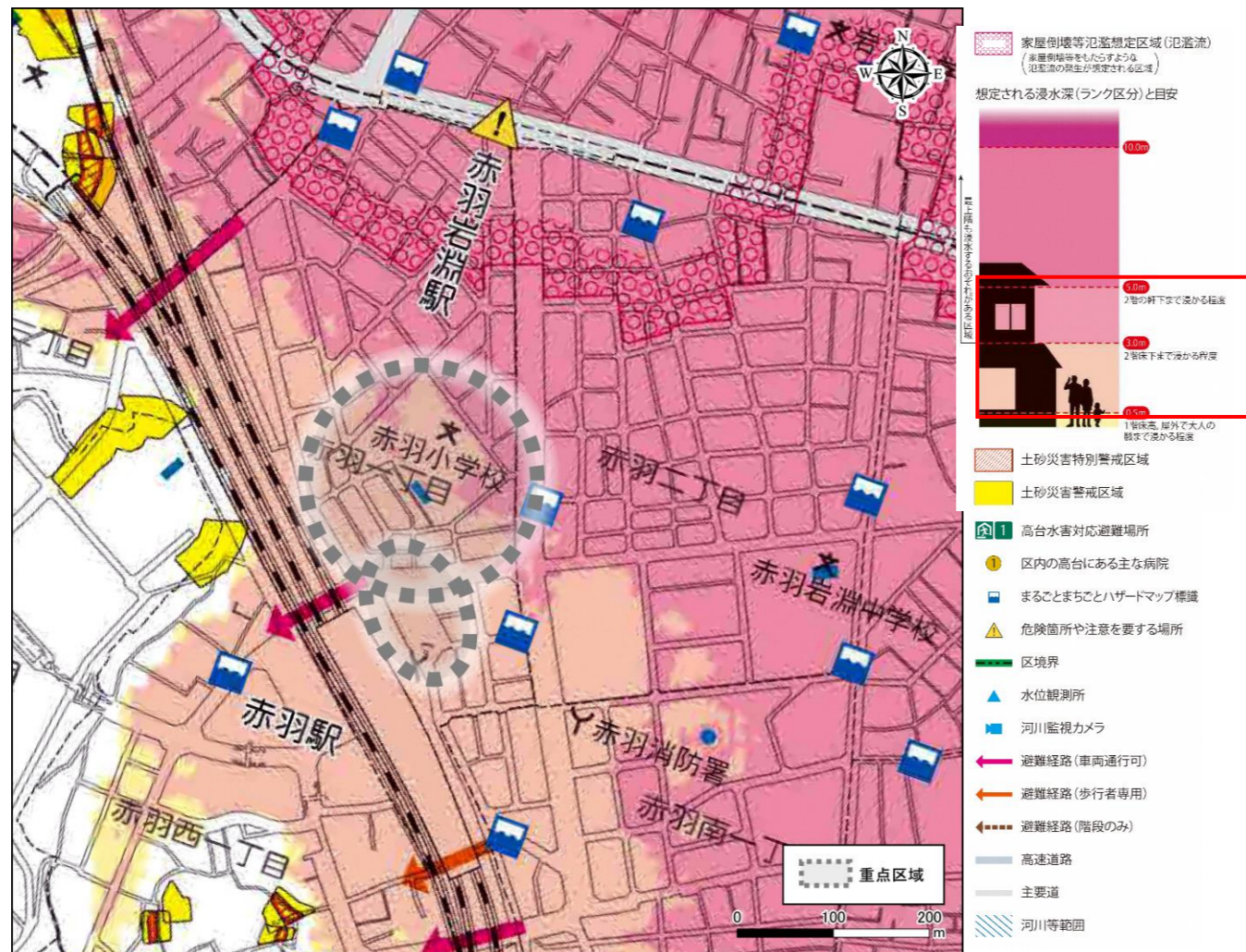
(4) まちの現状と課題1 震災・水害に強い市街地の形成

荒川氾濫時には深刻な浸水リスクがあり、旧耐震基準の建物が約7割を占める市街地の脆弱性を有するため、防災対策が求められる。

ガイドライン策定に向けた課題のポイント

◆荒川氾濫時の浸水リスク

- ・ 検討範囲は「早期の立ち退きが必要」な区域に該当
- ・ 高台の駅西側への避難が必要
- ・ 赤羽岩淵駅周辺：家屋倒壊・2階軒下まで浸水の想定がある
- ・ 浸水深0.5m以上が2週間以上継続する可能性あり



歩行不能となる区域(0.5m以上)

【早期の立ち退きが必要】
歩行不能となる浸水深 0.5m 以上の状態が長い期間(場所によっては2週間以上)継続するため、できるだけ遠くの高台に避難する。また、安全に避難するために、天候が悪化する前の早い段階で行動を開始する。

図 荒川氾濫時の浸水想定区域
出典:北区洪水ハザードマップ

◆構造・築年別建物現況

- ・ シルクロード・OK横丁は木造建物が多い
- ・ 広幅員道路沿いは非木造が比較的多い
- ・ 旧耐震基準時の建物が全体の約7割
- ・ 老朽長屋の建替えは困難であり、災害時の被害拡大懸念

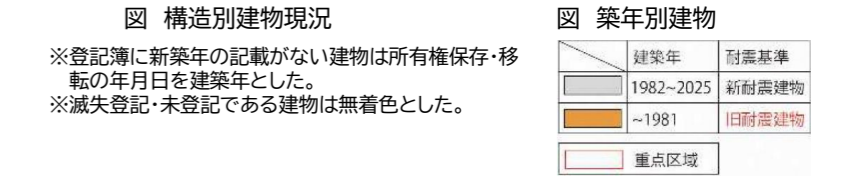


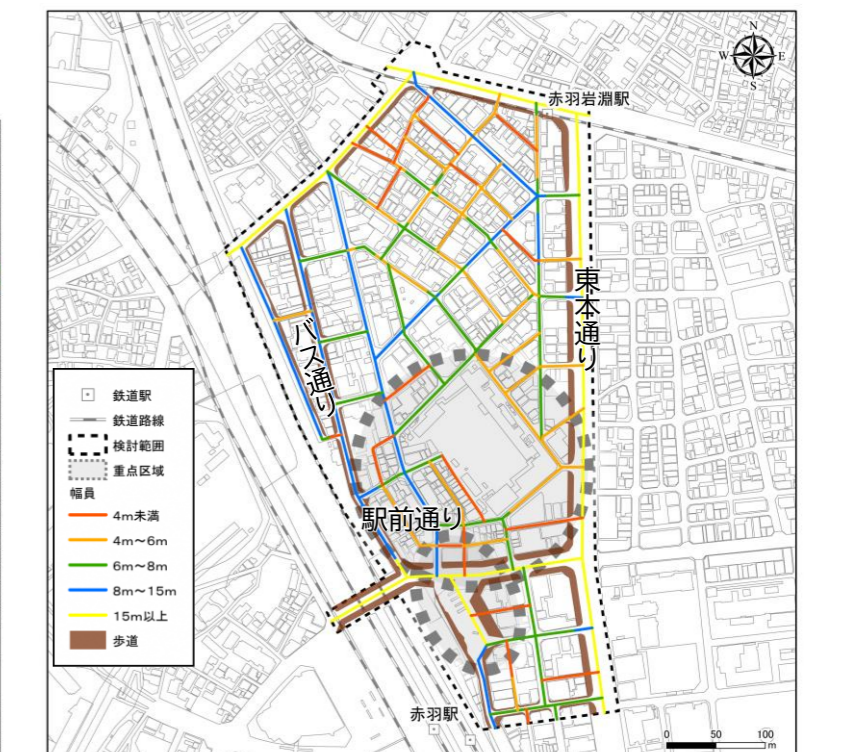
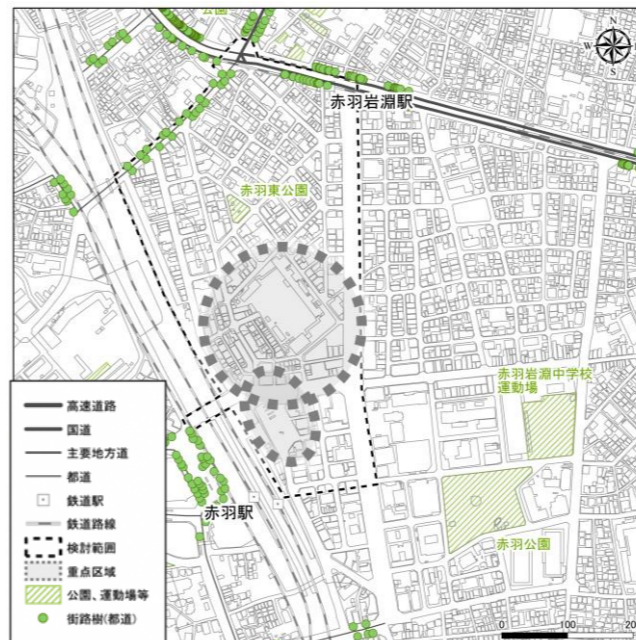
図 築年別建物の割合
出典:「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画(案)」(原典資料:登記簿情報を基に作成)

◆道路幅員の課題

- ・ 重点区域に4mの狭隘道路が散見される
- ・ 飲食店の看板等で利用幅員がさらに狭小化
- ・ 緊急車両の進入・避難に支障のおそれ

◆避難場所の課題

- ・ 駅周辺にオープンスペースが不足、避難・滞留空間が乏しい



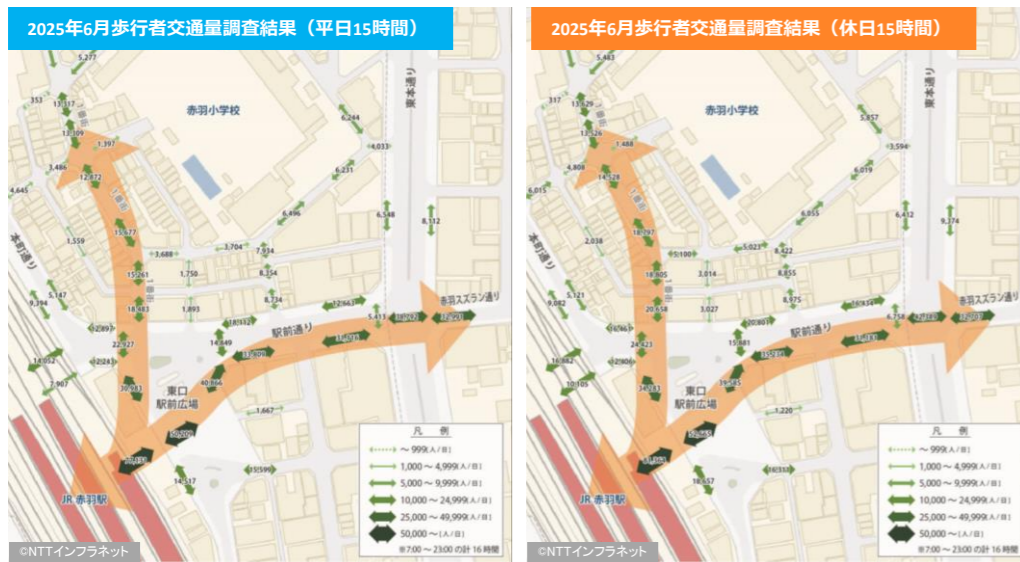
(4) まちの現状と課題2 利便性の高い交通環境の整備

鉄道7路線が集まる交通結節点でありながら、バス乗降場の分散配置による結節機能の低さや、乗り換え動線、駐輪場の歩道占有等において課題を有する。

ガイドライン策定に向けた課題のポイント

■ 歩行者交通量 (赤羽駅東口駅前広場)

- ・ 1番街・スズラン通り方面の歩行者交通量が特に多い
- ・ 将来計画でもこの歩行者動線の確保が必須



■ 駅周辺駐輪場の利用状況

- ・ 東口周辺の駐輪場は歩道上の利用が多い
- ・ 歩行空間の狭隘化・動線の錯綜が発生
- ・ 日中稼働率100%の駐輪場あり (需要逼迫)
- ・ 放置自転車は夕方ピーク時170~240台/h

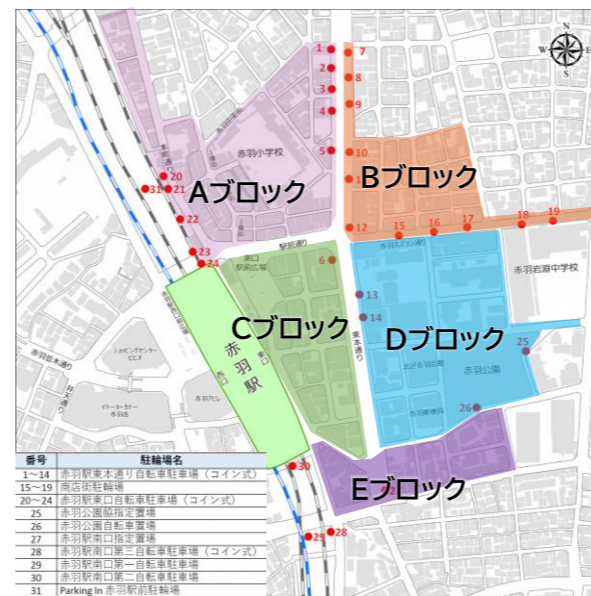


図 駅周辺駐輪場の立地状況

出典:「駐輪場利用実態調査・放置自転車調査」(R7年6月5日実施)調査結果

■ 自動車交通量 (赤羽駅東口周辺)

- ・ 国道122号の交通量が最多
- ・ 445号線・東本通りも交通量が多い
- ・ 東口駅前広場前面道路は平日日交通量2,423台
- ・ 広域ネットワークの混雑も加味した検討が必要

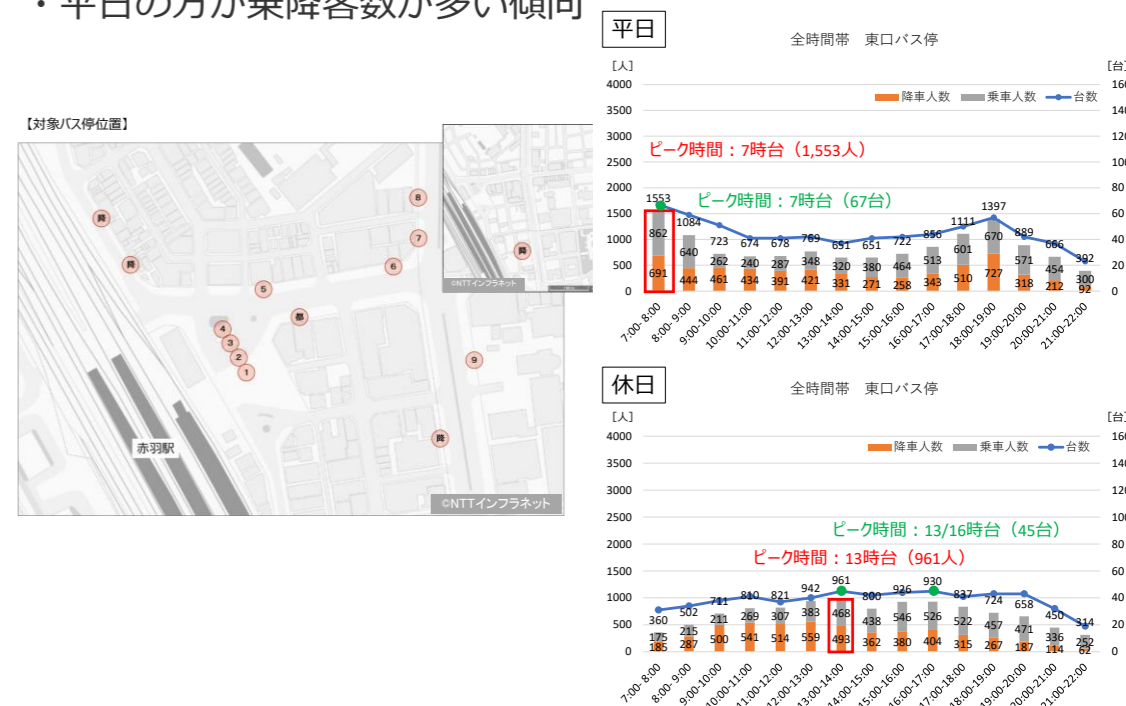


	A 国道122号	B 都道445号線	C 東本通り	D 赤羽駅前口前
12時間交通量	23,243台	5,444台	5,665台	2,423台
ピーク時交通量	1,975台	450台	595台	243台

	A 国道122号	B 都道445号線	C 東本通り	D 赤羽駅前口前
12時間交通量	16,477台	5,228台	4,832台	1,956台
ピーク時交通量	1,969台	469台	515台	171台

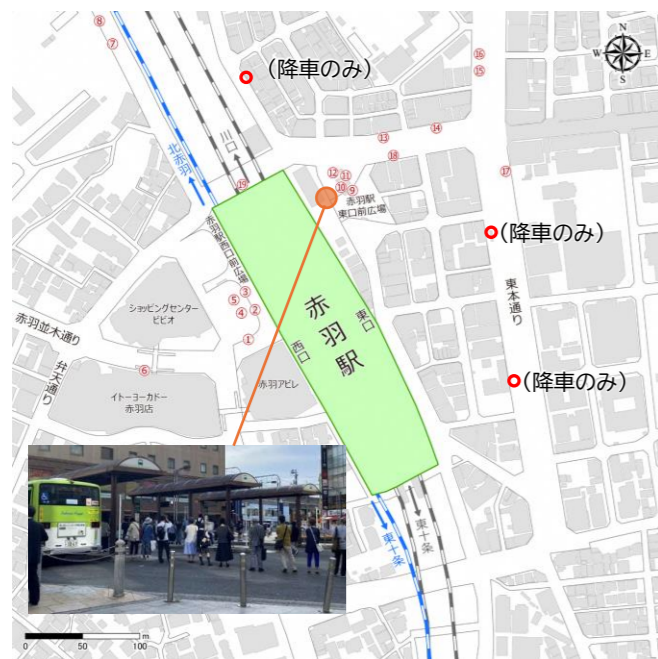
■ 東口全体のバス利用状況 (赤羽駅東口)

- ・ 平日ピーク: 7時台 1,553人/67台
- ・ 休日ピーク: 16時台 961人/45台
- ・ 平日の方が乗降客数が多い傾向



■ 路線バス・高速バスの現況

- ・ 乗り場は合計19バス
- ・ 東口側は広場内外に分散しており、交通結節機能が低い
- ・ バス待合空間が狭く、車道横断が必要
- ・ 乗り換え時の安全性に課題



■ 鉄道利用状況

- ・ JR東日本6路線+東京メトロ南北線が乗入れ
- ・ 区内各駅と比較し乗車人員が突出して多い

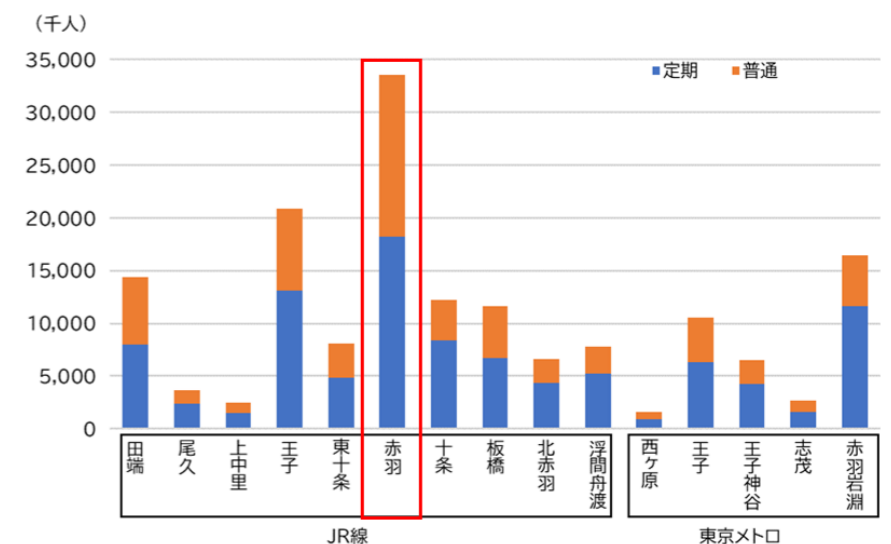


図 区内各駅乗車人員(令和5年度)

出典:東京都統計年鑑 令和5年

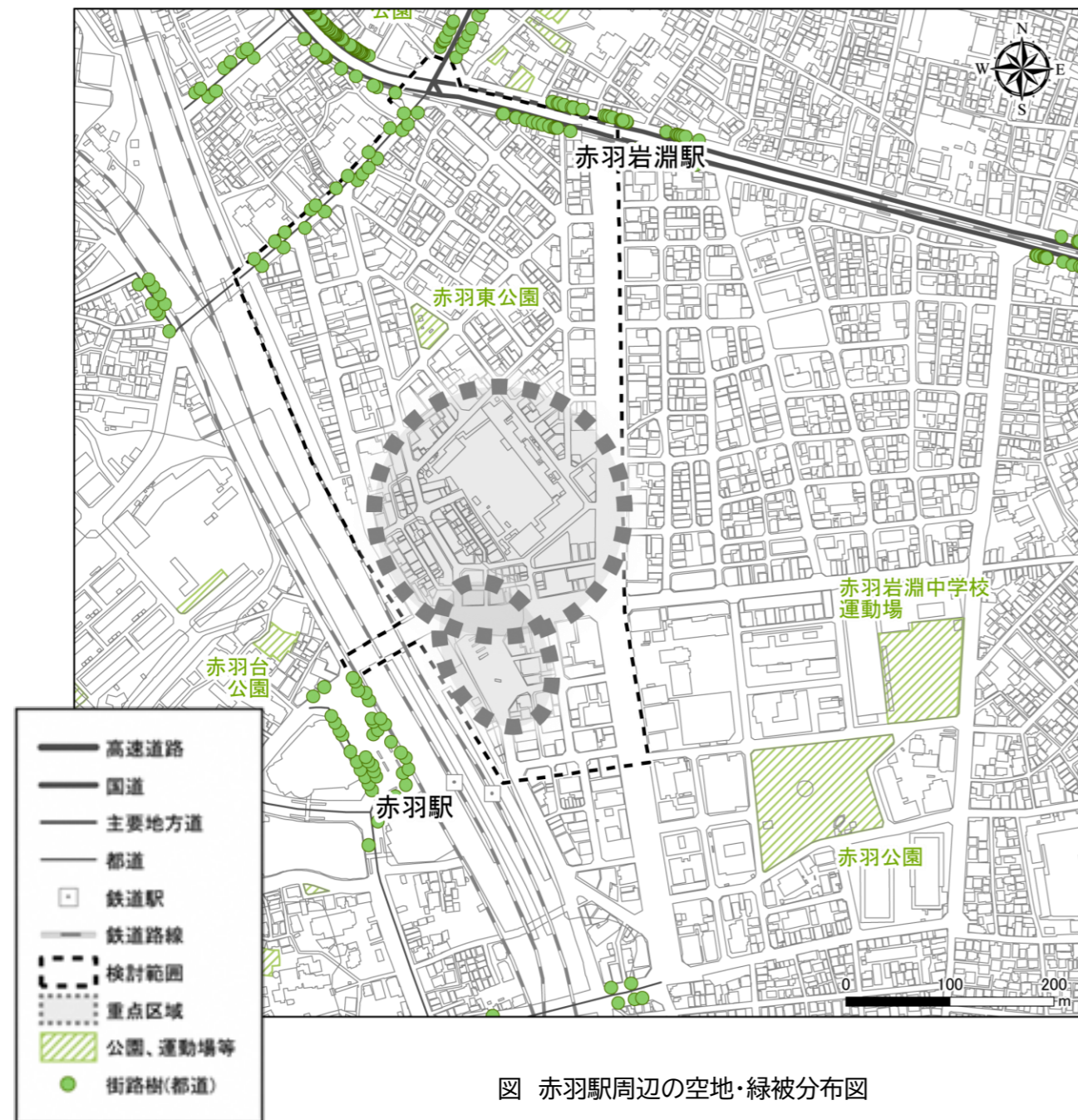
(4) まちの現状と課題3 まちの魅力を高める公共的空間の整備

駅周辺の緑被率の低さや、駅前広場が滞留空間として機能していないなどの課題を抱えており、公共的空間の質的向上に向けた取り組みが求められる。

ガイドライン策定に向けた課題のポイント

◆空地・緑被分布

- ・ 主な緑地は河川敷、赤羽公園、北運動公園
- ・ 駅周辺は空地・緑地が少なく、検討範囲の緑被率は5%未満



出典：R3年度東京都土地利用現況調査、東京都オープンデータカタログ(都道の街路樹)

◆駅前広場の現況

- ・ 東口駅前広場は一定の広さがあるが、滞留は喫煙所利用が中心
- ・ 稼働していない噴水が残存、憩いの場として機能していない

▼駅前広場の空地



▼駅前の喫煙所



▼稼働していない噴水



◆商店街の賑わいと界隈性

- ・ 赤羽一番街商店街は赤提灯が灯る居酒屋・飲食店街
- ・ 赤羽馬鹿祭りは毎年4月開催、数十万人来場
- ・ 赤羽固有の界隈性の継承が課題



赤羽馬鹿祭り

出典：北区HP



赤羽一番街商店街

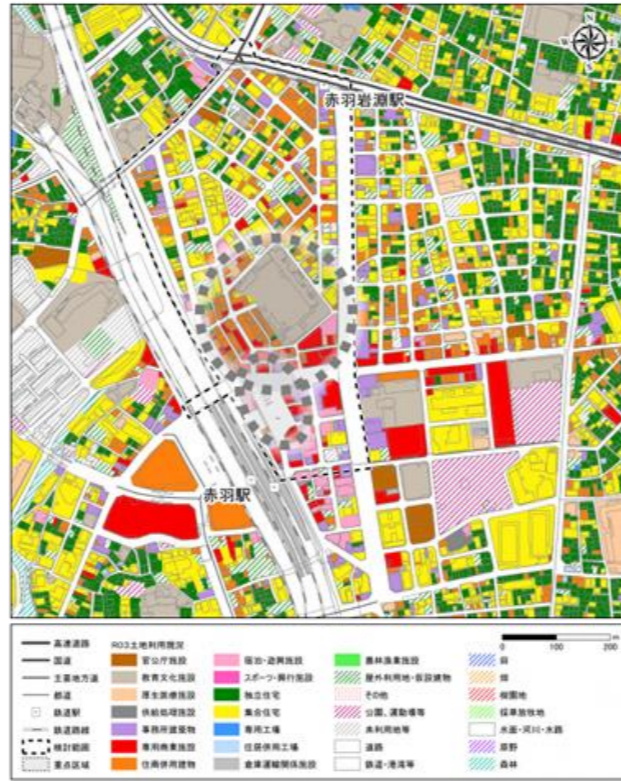
(4) まちの現状と課題4 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

商店街や商業施設が集積し買い物利便性が高い一方、北区全体では事業所数の減少が続いており、都市機能の集積・更新に向けた取り組みが必要。

ガイドライン策定に向けた課題のポイント

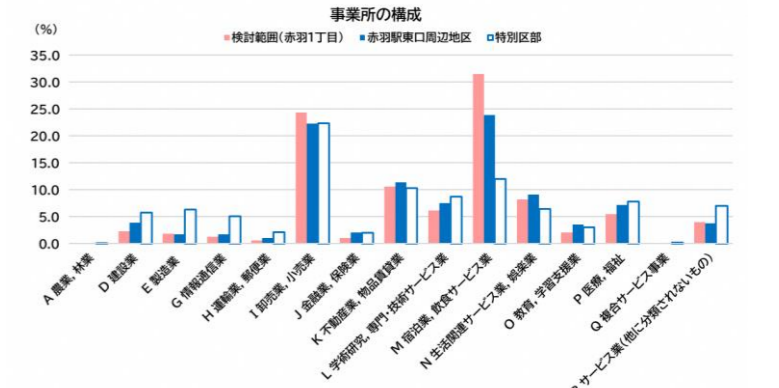
◆土地建物利用現況

- 重点区域は教育文化施設・商業系施設が各約3割
- 後背地～赤羽岩淵駅は事務所・集合住宅・商業併用住宅
- レトロ商店街（一番街、LaLaガーデン等）、Beans赤羽等の商業施設
- 1970年頃から物販中心の地元密着型商業地として栄えるが、現在はせんべろ文化による滞在・交流型商業地へ変化



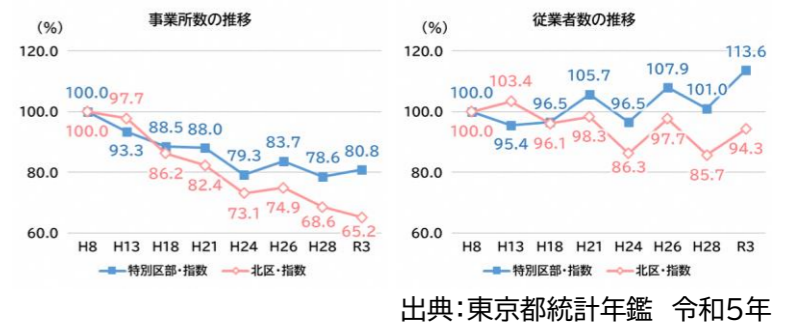
◆経済・産業・商業の状況

- 東口周辺は飲食サービス業・卸売小売業が大半
- 北区の事業所数・従業員数は減少傾向
- 小売事業所数は減少、東口の卸売小売従業員数は増加傾向



◆地価の状況

- 商業地・住宅地ともに上昇傾向
- 商店街南側の商業地は価格・上昇率が周辺より高い
- R3コロナ禍で一時減少したが、R4以降は再び上昇

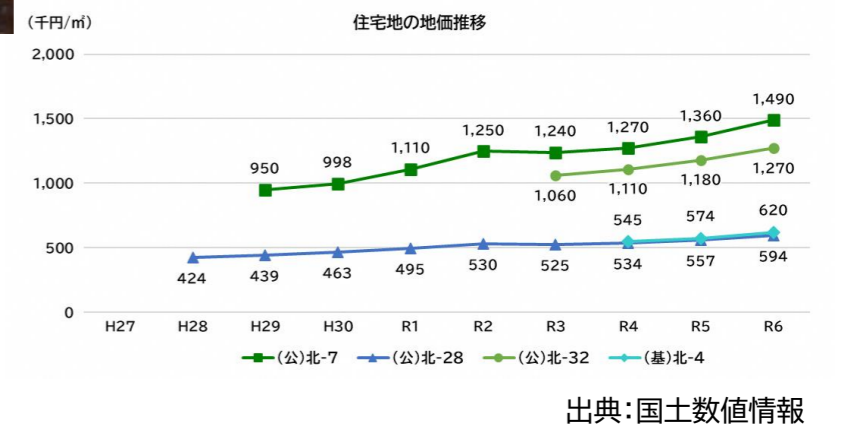
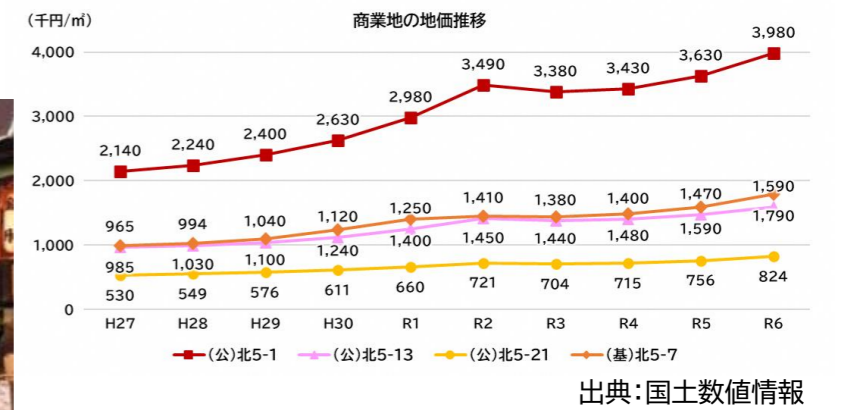


◆生活環境

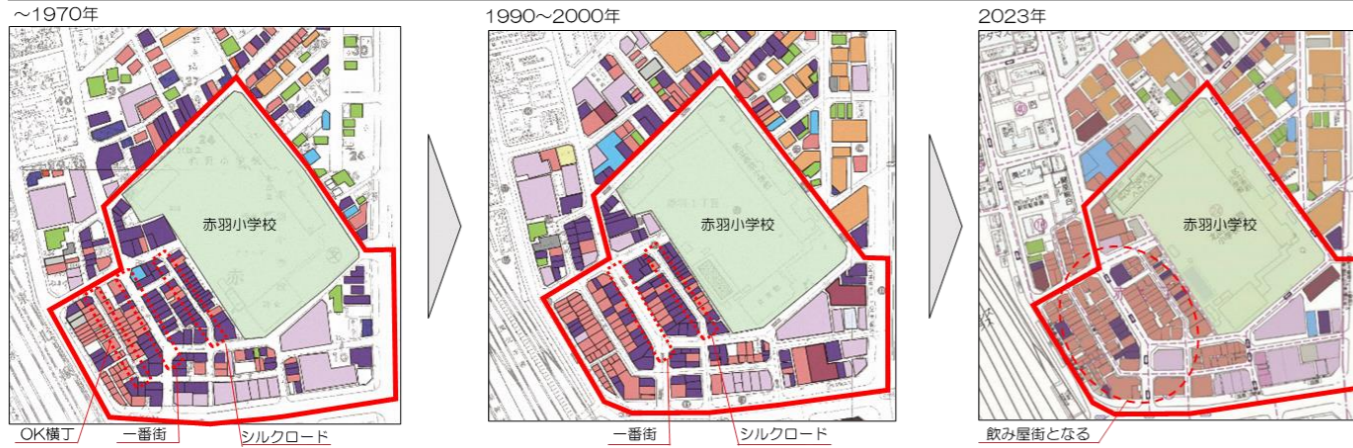
- 繁華街、居酒屋密集により夜間騒音等の不安あり



赤羽一番街商店街



凡例 重点区域 物販店 飲食店 事務所 商業業務複合施設 集合住宅 戸建住宅 医療系 宿泊・娯楽施設 その他



シルクロードには物販店が並び、OK横丁周辺には飲食店が多く見られた。

一番街、シルクロードでは、物販店から飲食店へ徐々に業態を変えていった。

一番街、シルクロード沿いに飲食店が立ち並び、せんべろのまちとしてにぎわっている。

