

第1回 赤羽駅東口地区まちづくりガイドライン策定検討会

議事要旨

日時：2026年4月28日（火）14:00～15:30

場所：赤羽会館 大ホール

1. 開会

北区まちづくり ・開会挨拶
推進部長

2. 委員委嘱（委嘱状交付）

事務局 ・机上配布にて委員委嘱

3. 副区長挨拶

北区副区長 ・まちづくりは社会変化や建築費高騰等の影響により、全国的に先行き不透明な状況にある。
・赤羽の発展は戦災復興区画整理を基盤とし、拠点性の礎が形成され、駅の高架化と西口再開発により、北の玄関口としての地位が確立された。先人の取り組みにより現在の赤羽がある一方、地域課題も顕在化している。
・今後は長期的視点で将来像を検討し、意見を集約してガイドラインとして整理していきたい。

4. 委員紹介

各委員 ・委員挨拶

5. 会長及び副会長の互選

事務局 ・検討会設置要綱において、会長及び副会長は学識経験者から互選で選任することになっている。学識経験者の皆様には事前に互選していただき、会長は中井委員、副会長は大沢委員と齋藤委員にお願いすることになった。

6. 議題

（1）検討会の概要について【資料4】

事務局 ・まちづくりガイドライン策定の背景、目的および位置付けについて説明した。
・検討会および2つの部会の構成、役割、運営方法について説明し

た。

・令和 8、9 年度の 2 か年をかけて、5 回程度の策定検討会を行い、まちづくりガイドラインを策定することを説明した。

・「基盤・土地利用部会」および「施設整備部会」における検討事項について説明した。

中井会長

事務局から策定検討会と基盤・土地利用部会、施設整備部会の 2 つの部会を設置し、部会の中で詳細について検討を進めていきたいとの説明があった。私も様々な場所で協力しているが、部会を設置して検討を進めていくことは珍しいことではないと思っている。両部会を設置することに異議はないか。

各委員

異議なし

中井会長

両部会を設置することに対する異議はないことで承認いただいた。内規資料の配布をお願いする。

(内規資料配布)

中井会長

ただ今配布があった内規では、部会の委員と正副部会長は検討会会長が指名することになっている。各部会の委員は別表のとおりとする。正副部会長の人選については、基盤・土地利用部会は大沢委員を部会長、中井委員・齋藤委員を副部会長とし、施設整備部会の中井委員を部会長、大沢委員・齋藤委員を副部会長とする。ここまでで意見はあるか。

各委員

(各委員から意見はなし)

中井会長

2 つの部会の設置、委員構成ならびに部会長・副部会長については異議がないことで承認されたものとする。

ここまでの事務局の説明の中で、質問や意見があれば伺いたい。

大沢副会長

震災復興から 70 年が経過しており、道路下に所在するインフラを含め老朽化が進んでいると考えられる。こうした見えないインフラについては、どの部会で取り扱うのか確認したい。

事務局

インフラ関係については、基本的に基盤・土地利用部会で取り扱うことを考えている。

(2) 基本計画の振り返り【資料 4】

事務局

配布資料に基づき説明

・赤羽駅周辺まちづくり基本計画の概要およびこれまでの整理内容について説明した。

・まちの成り立ち、建物・道路・交通・地形等の現況と課題について説明した。

・まちづくりの将来像、目標および基本方針（4つのテーマ）について説明した。

・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各街区と、赤羽小学校及び東口駅前広場を含む範囲を重点区域に位置付けたことについて説明した。

（3）ガイドラインの内容について【資料4】

事務局 ・全体を5章構成とするガイドラインの構成案および各章の内容について説明した。

・ガイドラインの対象区域および整備計画区域の範囲設定について説明した。

・上位計画・社会的動向・現状を踏まえた課題整理および検討の視点について説明した。

中井会長 これまでの内容について、各委員から補足や意見があればお願いしたい。初回の検討会のため、特段の議論テーマは設けない。

鈴木委員（赤羽自治会） エイトライナーおよびメトロセブンに関する記載が欠けているのではないか。赤羽駅はエイトライナーの結節点となっていた経緯があることから、公共結節機能の強化の中に含めてほしいと考える。

事務局 エイトライナー構想については、関係先で協議は進めているが、具体的には進んでいない状況である。状況を確認した上で掲載すべき内容については対象としていきたい。

大沢副会長 エイトライナー構想については、鉄道に限らず、将来どのような基盤の変化が想定されるのかを確認しておく必要がある。事務局においては、上位計画についても確認をお願いしたい。

久保田委員（赤羽一丁目中央地区再開発準備組合） 赤羽一丁目中央地区は重点区域内であり、本検討内容は抱えている課題を概ね網羅していると感じている。赤羽一丁目中央地区は2018年に準備組合が発足し、赤羽小学校敷地を含めた一体的なまちづくりを進めている。子どもの将来、防災、交流を重視した安心・安全なまちづくりを目指しており、道路やライフラインなど地域全体の課題を再開発手法により解決し、50年、100年先を見据えた価値を次世代に継承したい。本検討会でその価値を共有できることを期待している。

鈴木委員（赤羽自治会） 資料7ページ左下の「利便性の高い交通環境の整備方針」に補助85号線の記載があるが、八幡神社下から赤羽台三丁目にかけては未整備区間である。一方、赤羽三丁目は整備が進み広い道路となっている。赤羽台方面からの車両の迂回路になると考えられるが、環状八号線との接続部では左折のみとなり機能していない。本町通り（都道445号）は新荒川大橋方面へ慢性的に渋滞が発生しており、迂回路と

して補助 85 号線を想定しているのであれば、現状では機能していない。全体が見えない計画が進められているように感じ、納得できない。

中井会長 当該路線は今回の検討区域外であるが、上位計画において本来位置付けるべき内容であると認識している。

事務局 基本計画では、高架により東西の車両・歩行者動線が弱い状況を踏まえ、車両動線については都市計画道路の進捗を図示している。基盤・土地利用部会では道路ネットワークも対象としており、より広い視点で検討する必要がある。指摘の点も踏まえ、検討を進めていきたい。

鈴木委員（赤羽自治会） 補助 85 号は赤羽駅から星美学園・東京北医療センターへの通学路・通院路を横断するため、児童・生徒・学校関係者・通院患者等の横断負荷が増すことを懸念している。これらの点も含めて検討してほしい。

中井会長 どこまでを対象に含めるかは難しいが、整備の段階に応じて課題は顕在化するため、最も適切な時期に検討していくことが望ましい。

事務局 昨年度末に都市計画道路全路線の見直しを行い、補助 85 号線は引き続き整備が必要な路線として位置付けている。安全対策については、事業が進展した段階で、警察の道路交通法の観点から議論が行われるものと考えている。

鈴木委員（国際興業） バス事業者の視点では、赤羽駅周辺に居住する人よりも、駅から離れた地域や他自治体に居住する人がバスを利用している。西口では成増・練馬方面、東口では西新井・高円寺方面まで路線を展開しており、規模は小さいものの、エイトライナーやメトロセブンが担う役割の一部をバスが果たしていると考えている。

住民以外で、通勤・通学を目的に利用する人への視点も取り入れていきたい。将来的には、バスの自動運転化や接続バスといった取り組みも視野に入れ、議論の材料として提示したい。

西口は大きく変化してきた一方、東口の駅前広場は 1960 年代から大きな変化がない。駅前広場はバス事業者にとって重要な職場であり、働き方の変化に伴い、乗務後に待機できる機能が必要である。限られた空間に多様な機能を持たせる検討の中で、バス乗り場が後回しにされる懸念もあるが、現在の需要に対応できなくなれば赤羽駅の集客力低下にもつながりかねない。これまでまちの賑わいを支えてきた要素として、将来にわたって持続可能な駅前空間となることを期待している。

- 中井会長 戦災復興区画整理事業は、現在の区画整理事業と比べて一街区の面積が小さく、駅前空間として必要な機能に対して面積が不足している点は、他の駅にも共通する課題である。先行する良好な事例も参考にしながら、検討を進めてほしい。
- 中井会長 10 ページのガイドライン区域案について、駅そのものをガイドラインで位置付ける必要はないと考える。一方で、駅北側の高架下については、東西を行き来できる空間が必要であることから、ガイドラインの対象に含めることを検討すべきと考えている。
- 大沢副会長 線路によって東西のまちが完全に分断されるわけではなく、高架下に活用の余地があるのであれば、東西一体の視点で範囲を広めに設定し、議論してもよいのではないか。
- 櫻井委員（東日本旅客鉄道） 現状、駅北側の高架下は商業施設や駐輪場として利用されている。東西のネットワーク機能の向上に資する内容については、協力できる範囲で調整していきたい。
- 中井会長 JR 東日本と協議は必要であるが、北側高架下はガイドライン区域に含める方向としたい。
- 齋藤副会長 東側のガイドライン区域と周辺区域、重点地区との関係も踏まえながら、段階的に議論を進めていきたい。
- 中井会長 この考え方は東側に限らず、赤羽駅と赤羽岩淵駅の間についても同様である。
- 鈴木委員（赤羽自治会） 連続立体交差事業は、上越・東北新幹線が上野発となった民営化の時期に実施されたと認識している。赤羽駅からホームまで約 1.8 メートル高くなっているのは、高崎線が地上を走っていた当時、地下通路でホームにアクセスするためであったと理解している。南側の地下通路は現在、都市開発のオフィスとして活用されているが、北側の地下通路の現状は把握していない。
- 当時の連続立体交差事業は、まちと JR の双方にとってメリットのある事業であったはずだが、現在の状況を見ると、JR 東日本のみが利益を享受しているように感じられ、十分にまちの発展につながっていないのではないかと考える。
- 大沢副会長 11 ページの浸水リスクについては、近年は内水氾濫も大きな課題である。この視点を踏まえ、地下の下水管を含めた検討が必要であり、地上の施設だけでなく、見えない上下水道などの基盤インフラを更新する視点を持つことが必要である。
- 中井会長 上下水道に加え、電力や通信などのインフラも含めた検討が必要である。今後、東京都を通じて情報提供や意見集約ができればよい。

中井会長

策定までの期間が約２年と限られているため、委員各位の協力のもと円滑に進めていきたい。

7. 閉会
事務局

・閉会の挨拶

以上