

第2回 東十条駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会資料

本編

1. 前回検討会の振り返り
2. 本日の議論テーマ
3. アンケート実施結果
4. まちづくりの基本方針
5. アクションプラン
 - 5-1. 施策プログラム
 - 5-2. ロードマップ
 - 5-3. まちづくり方針図
6. 今後の予定

1. 前回検討会の振り返り

■ 第1回検討会の再整理 | 東十条駅周辺について

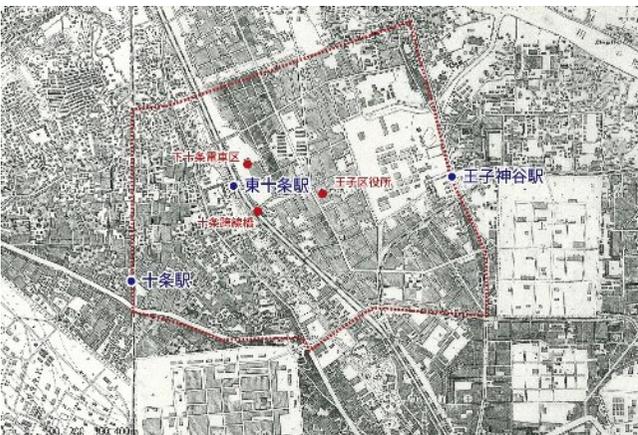
活かすべき魅力 と 解決すべき課題
を整理

- ① 地域に根差した地元商店街
- ② 歩行者や自転車が中心の都市基盤
- ③ 地域の文化・お祭り

- A: 台地部・低地部の分断
- B: 緑の不足
- C: 駅アクセス手段の不足
- D: 滞留空間や地域拠点の不足
- E: 歩行者と自転車の錯綜
- F: 防災機能の強化
- G: 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

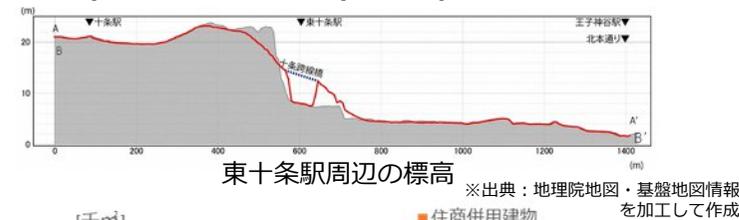
① これまでの東十条

■ 地形図を用いて東十条の変遷を確認



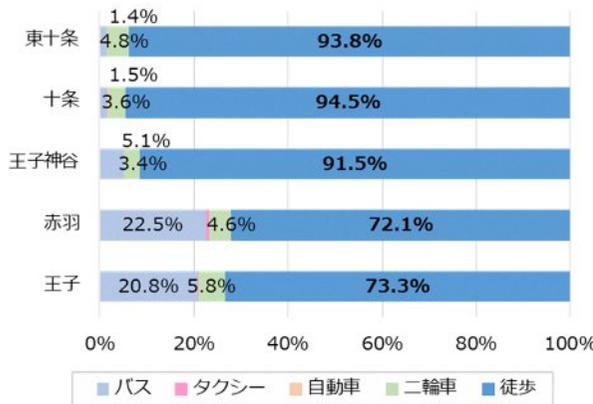
② 今の東十条

■ 地形 / 施設・土地利用 / 交通 / 防災 等の視点で整理



駅半径1km圏内に含まれる商業施設床面積の比較

※出典：H29年度北区土地利用現況調査



駅への交通手段

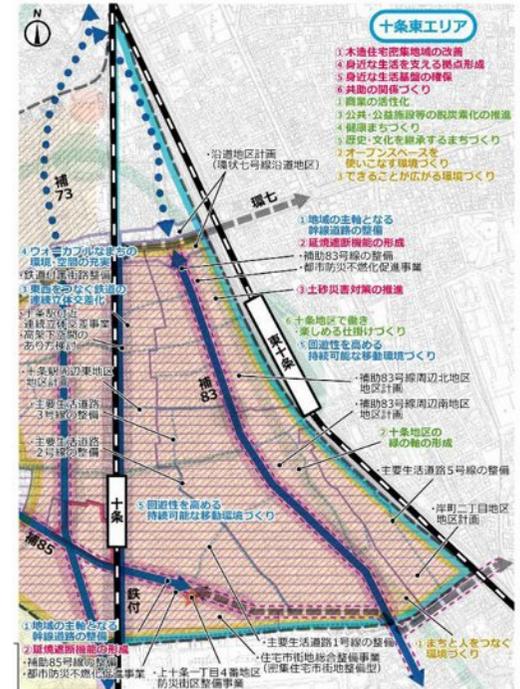
※出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

③ これからの東十条

■ 社会的な動向

- ・ウォーカブルなまちづくり
- ・水災害の激甚化
- ・脱炭素社会
- ・デジタル・トランスフォーメーション (DX)
- ・持続可能な社会・SDGs
- ・市街地整備2.0
- ・新型コロナウイルス感性症の拡大

■ 十条まちづくり基本構想



十条東エリア

1. 前回検討会の振り返り

■ 第1回検討会の再整理 | まちづくりの視点

魅力と課題を整理し、まちづくりの将来像・まちづくりの目標・3つの基本方針案を提示

■ 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』

目標1

人にやさしく
暮らしやすいまち

活かして
いく魅力

- ①地域に根差した地元商店街
- ②歩行者や自転車が中心の都市基盤
- ③地域の文化・お祭り

解決して
いく課題

- A：台地部・低地部の分断
- C：駅アクセス手段の不足
- G：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

活かして
いく魅力

- ②歩行者や自転車が中心の都市基盤

解決して
いく課題

- A：台地部・低地部の分断
- E：歩行者と自転車の錯綜
- F：防災機能の強化
- G：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

活かして
いく魅力

- ①地域に根差した地元商店街
- ②歩行者や自転車が中心の都市基盤
- ③地域の文化・お祭り

解決して
いく課題

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



■ まちづくりの基本方針

つなぐ : まちの回遊性を高める

まもる : まちの強靱性を高める

つどう : まちの快適性を高める

1. 前回検討会の振り返り

■ 第1回検討会で頂いた主なご意見と、その対応について

- 地元として、**十条跨線橋と東十条駅南口の整備**、ならびに**ガイドライン上での位置づけを要望**する
▶
 - 老朽化が進む十条跨線橋の架け替えと東十条駅南口周辺のバリアフリー整備等については、早期に対策が必要であり、本ガイドラインにおいても明記していく。【本資料P14～16参照】
- **下十条運転区跡地**の利活用に関する議論や意見については、ガイドラインにもしつかり反映させたい
▶
 - 駅前に位置する大規模な用地であるため、今後の土地利用転換も想定し、土地利用の方針を本ガイドラインにおいても明記していく。【本資料P31～参照】
- 歩行者と自転車がぶつかりそうで危ないという課題に対しては、**自転車の押し歩き啓発以外の選択肢**についても議論してよいのではないか
▶
 - 商店街を東西に往来する歩行者に対して、南北方向に通行する自転車が交錯している状況を鑑みると、押し歩きの啓発だけでは実効性が乏しいことから、歩行者と交錯しない位置での自転車動線の確保等を図っていく。【本資料P17参照】
 - 利用者にとって利便性の高い位置に自転車駐車を配置する。【本資料P17参照】
- **歩行者・自転車・新たなモビリティそれぞれ検討**を進めるとのことだが空間も限られている。**交通体系全体**を見渡した整理・議論が必要ではないか
▶
 - 東十条駅周辺に住む・訪れる、様々な利用者のニーズ把握や利用状況などに対して、どのように交通モードで支えていくのか、エリアの回遊性向上に向けた多様なモビリティ空間の導入を検討する。【本資料P19参照】
- **ガイドライン策定までに検討会が少ない**。密なやり取りが必要だ
▶
 - アンケート調査を実施し、地域の方の声を聞いて、ガイドライン策定に反映させていく。また、関係機関との協議は、適宜行いながら、検討を進めていく。

2. 本日の議論テーマ

■ ガイドライン策定構成イメージ

1. はじめに

- ・ガイドライン策定の背景と目的
- ・ガイドラインの位置づけと対象範囲

2. 東十条駅周辺の現状

- ・上位計画等による位置づけ
- ・まちのなりたち・歴史
- ・まちの特徴

3. 東十条駅周辺まちづくり基本方針

- ・まちの将来像
- ・まちづくりの目標
- ・まちづくりの基本方針

4. アクションプラン

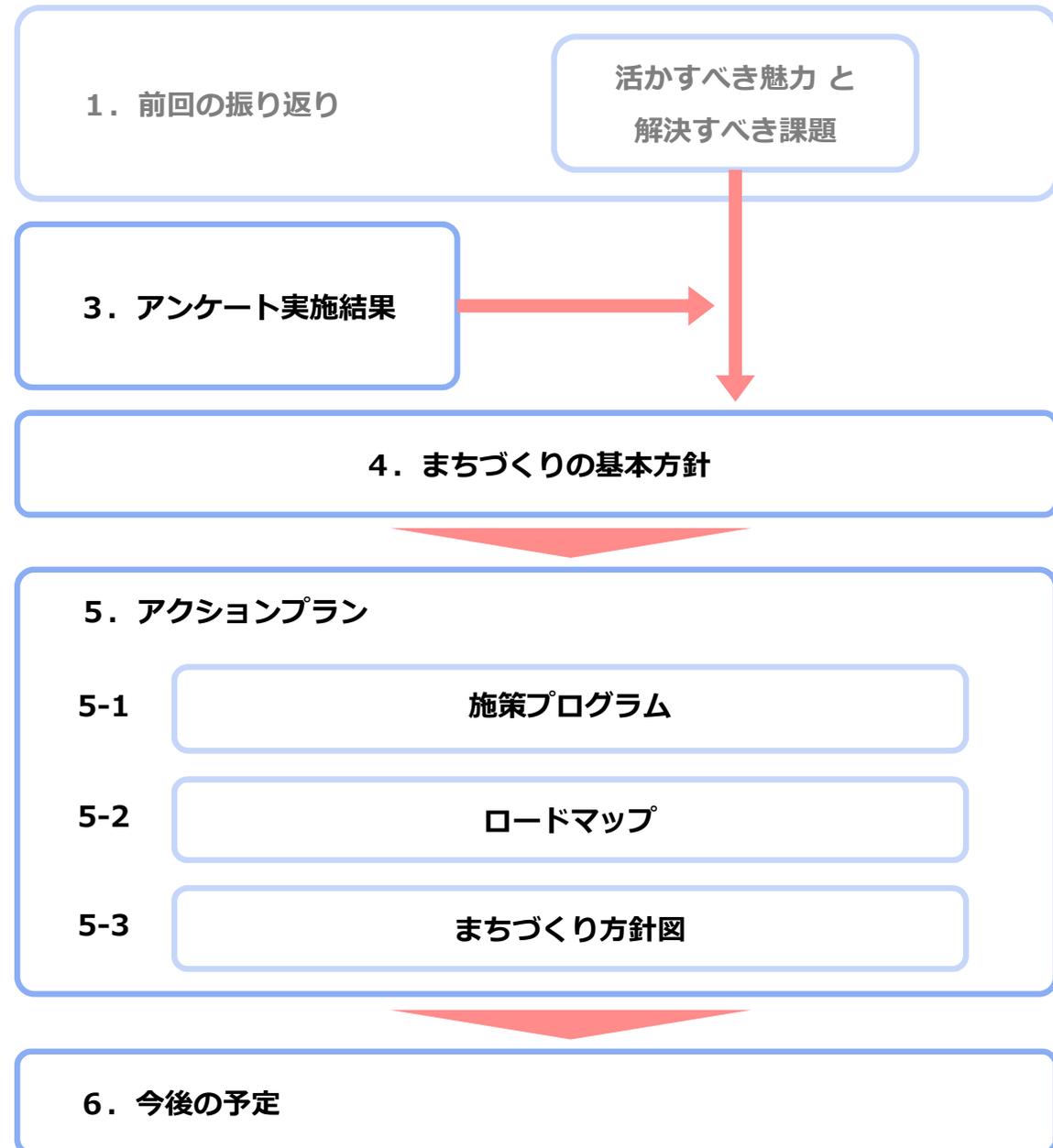
- ・施策プログラム
- ・ロードマップ
- ・まちづくり方針図
- ・評価指標・目標値

5. まちづくりの実現に向けて

- ・まちづくりの推進体制
- ・まちづくりの実現化手法
- ・ガイドラインの運用

アンケート結果を反映
今回共有・議論

■ 本日の説明の流れ



3. アンケート実施結果

■実施概要

- より多くの方のご意見を頂けるよう、複数の調査方法でアンケートを実施しました。
- 合計1,465名の方々から回答を頂きました。詳細は資料編に掲載しています。

	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) 範囲内15歳以上人口：39,769人(国勢調査) ⇒信頼度95%の必要回答数：366人			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			A：東十条地域振興室にアンケート用紙と回収箱を設置 B：北区各媒体にて、Web回答フォームURLを案内 ・北区ニュース5月10日号 ・北区HP ・北区SNS (Twitter, Instagram, Facebook, LINE) ・ガイドライン範囲内町会掲示板 ・ガイドライン範囲内小学校児童への案内文書配付			外部調査会社による対象者へのWebアンケート
調査期間	5/10 ~ 5/23						5/10 ~ 5/11
回答方法	郵送回答	Web回答	計	地域振興室設置BOX	Web回答	計	Webアンケート会社モニター回答
計	334	142	476	47	542	589	400
本資料での分類	居住者 (①抽出調査+範囲内の②任意調査) 884人 + 範囲外の②任意調査 175人 + 不明6人						来街者 400人

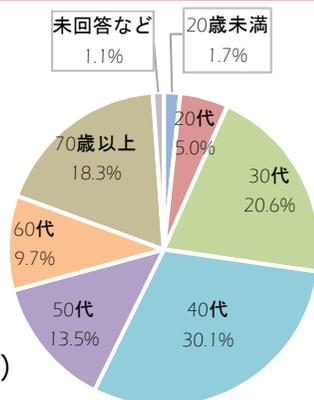
合計：1,465

居住者

(①抽出調査+範囲内の②任意調査)

回答者年代

(人, n = 884)

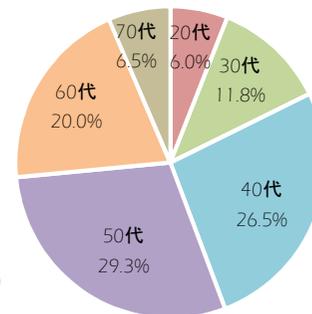


来街者

(③来街者調査)

回答者年代

(人, n = 400)

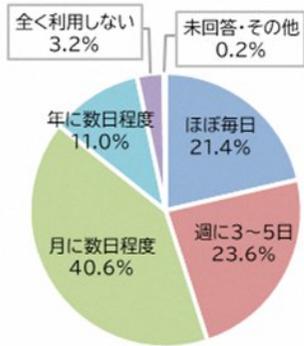


3. アンケート実施結果

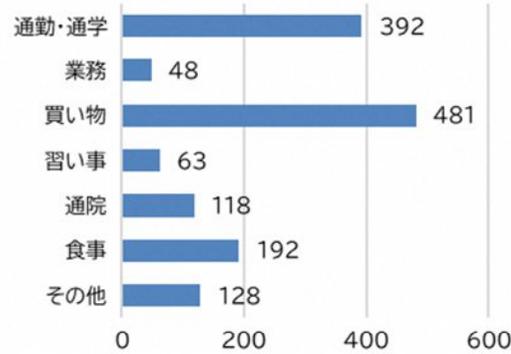
■ 調査結果（駅利用実態）

居住者 (n = 884)

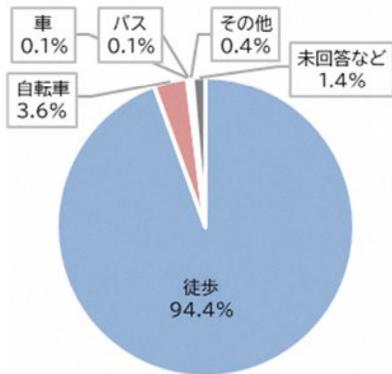
・ 東十条駅の利用頻度



・ 東十条駅を利用する目的



・ 駅までの主な交通手段

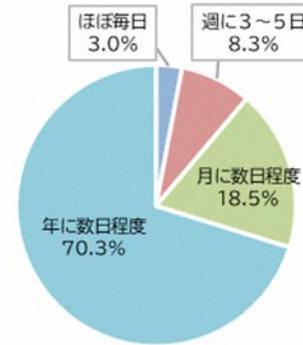


・ 東十条駅利用にあたり不便に感じること

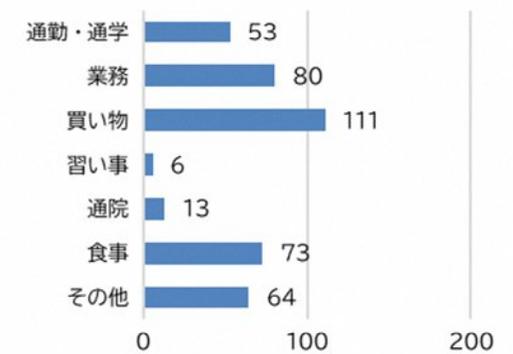


来街者 (n = 400)

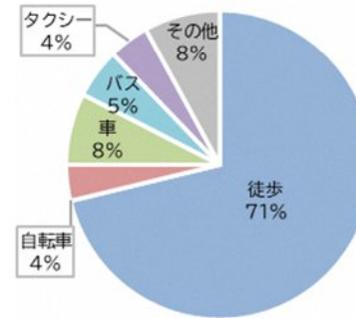
・ 東十条駅の利用頻度



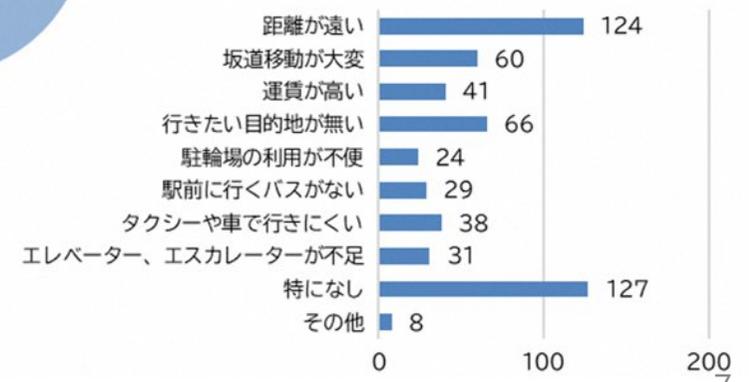
・ 東十条駅を利用する目的



・ 駅からの主な交通手段



・ 東十条駅利用にあたり不便に感じること

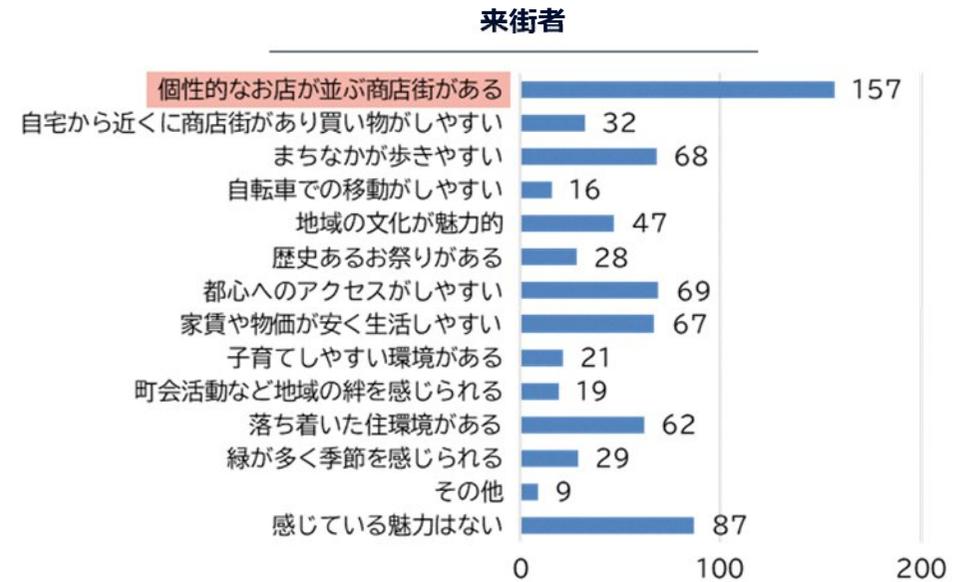
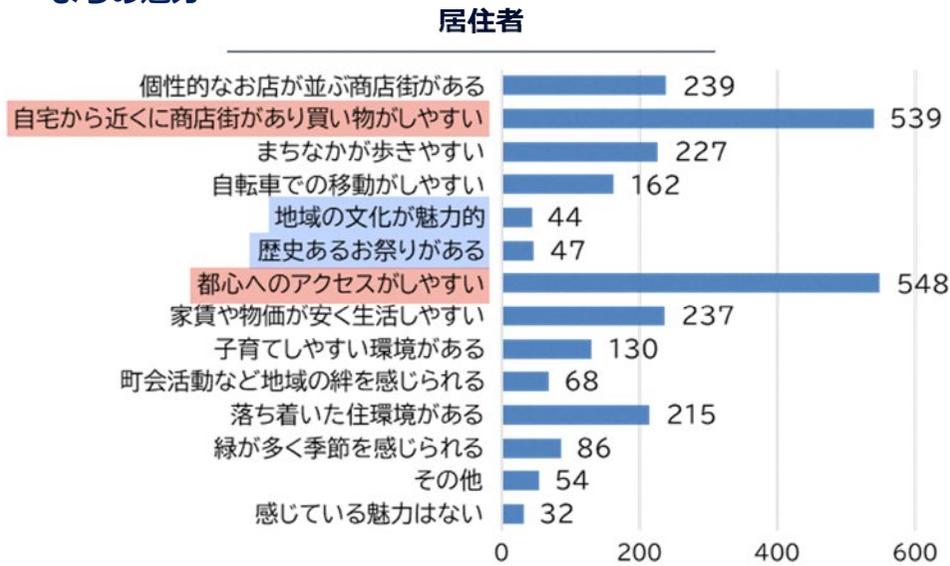


3. アンケート実施結果

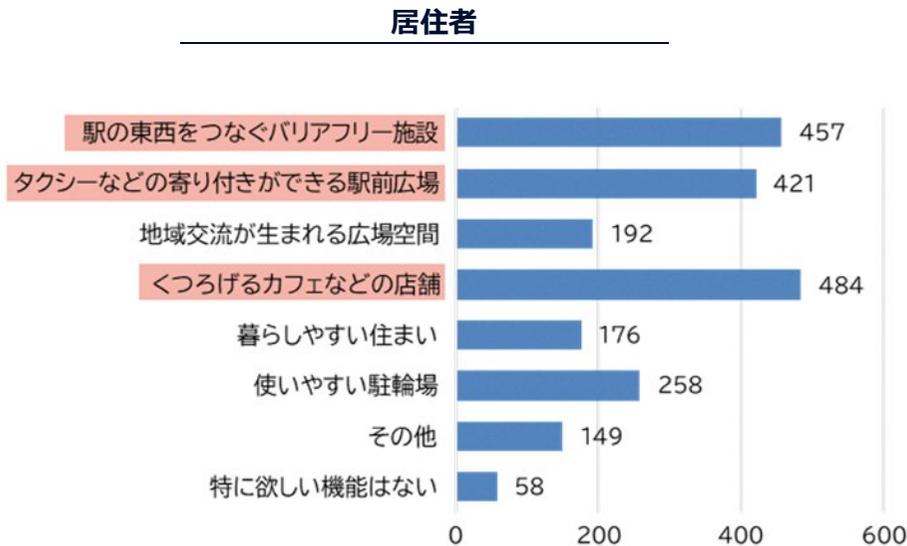
■ 調査結果（まちの魅力）

- 居住者、来街者ともに、**商店街がまちの魅力**であることが確認できます。
- **バリアフリー施設やカフェなどの店舗**について、居住者、来街者ともに求められていることも確認できました。

・まちの魅力



・あったらいいなと思う機能

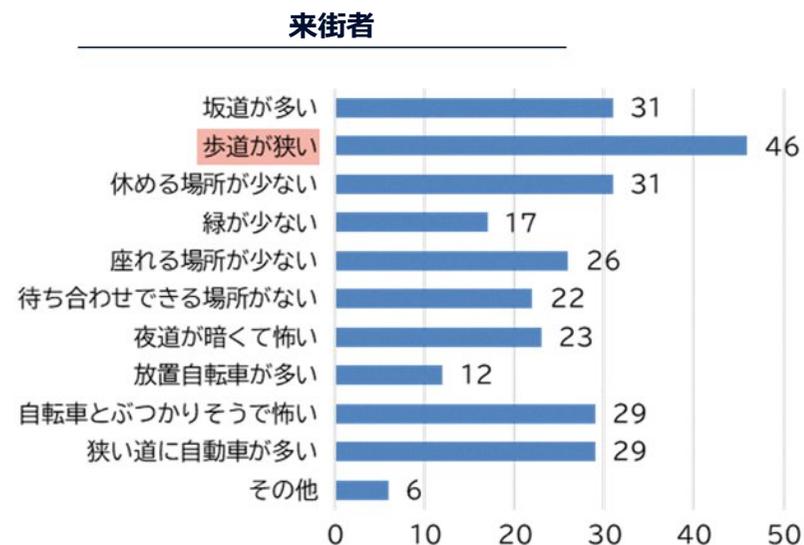
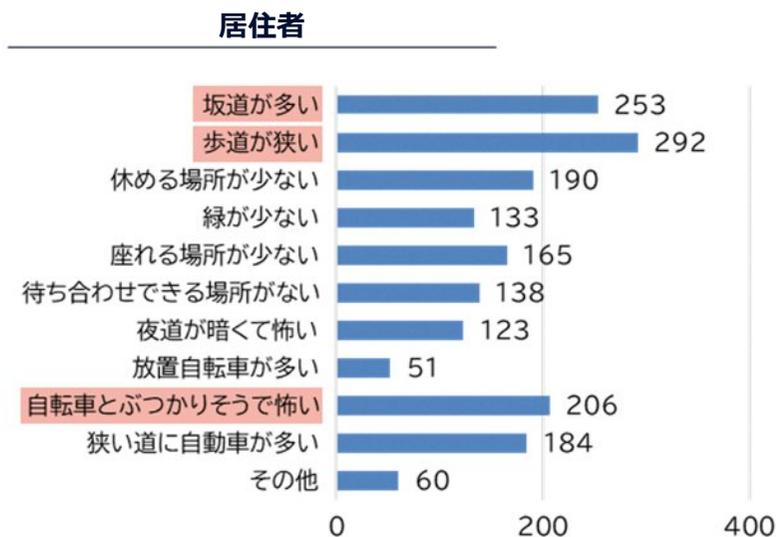


3. アンケート実施結果

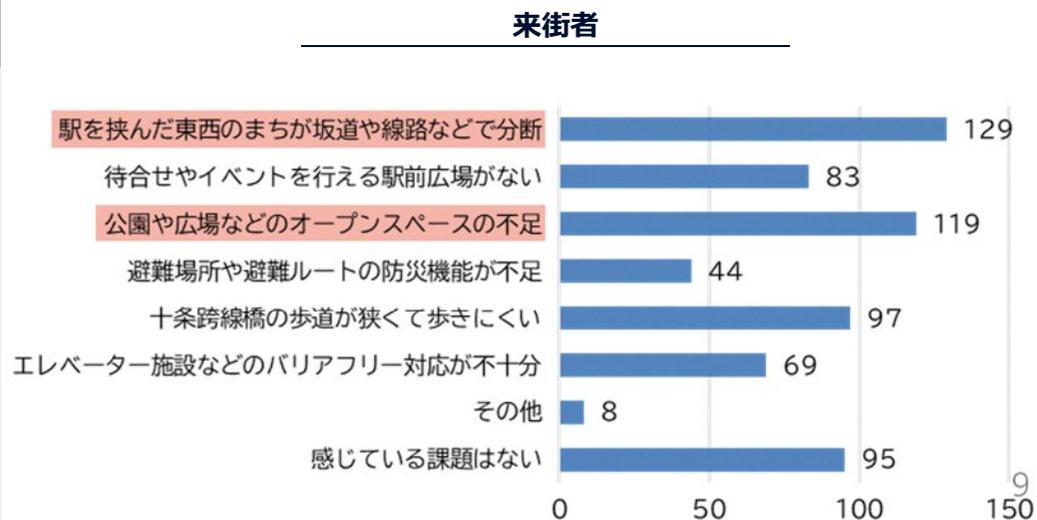
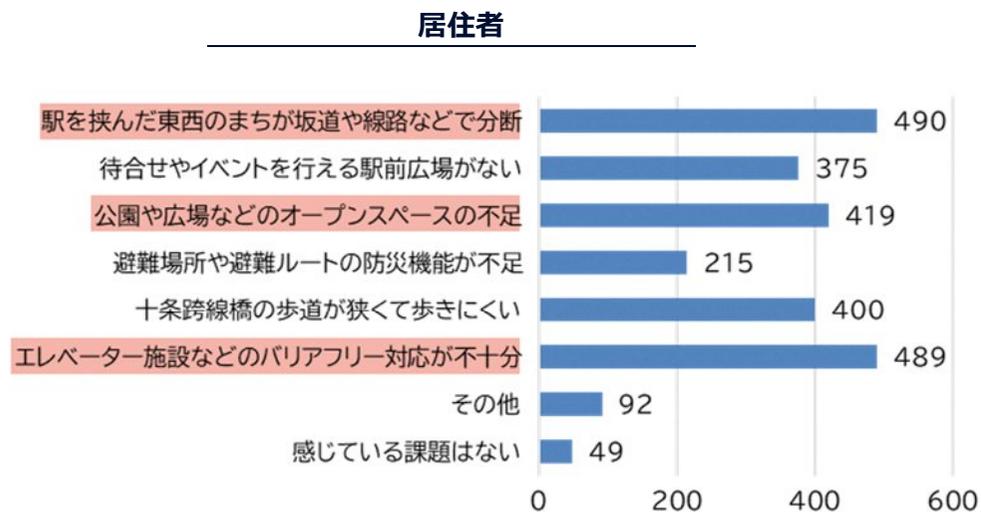
■ 調査結果（まちの課題）

- ・ 歩行環境については**歩道が狭い、坂道が多いに続いて、自転車とぶつかりそうで怖い**といった意見が多くありました。
- ・ **東西方向のバリア、オープンスペース不足が課題**であることが確認できました。

・ 歩行環境について不満な箇所



・ 歩行環境以外のまちなかの課題

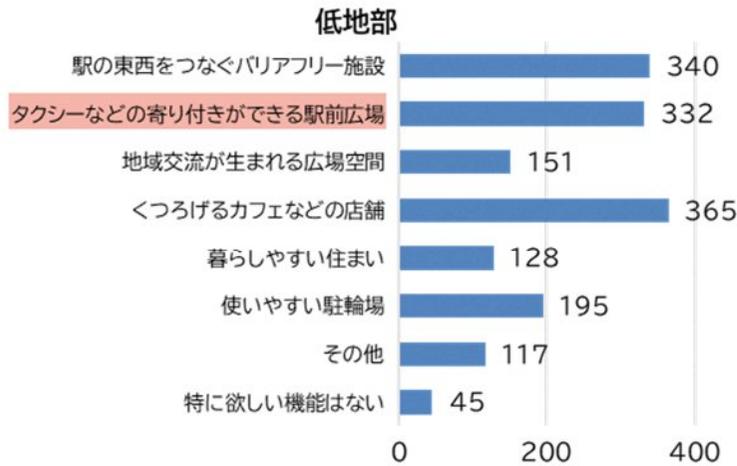


3. アンケート実施結果

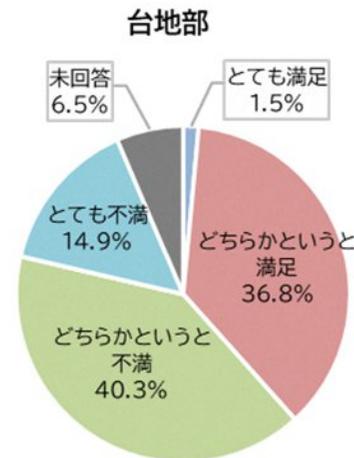
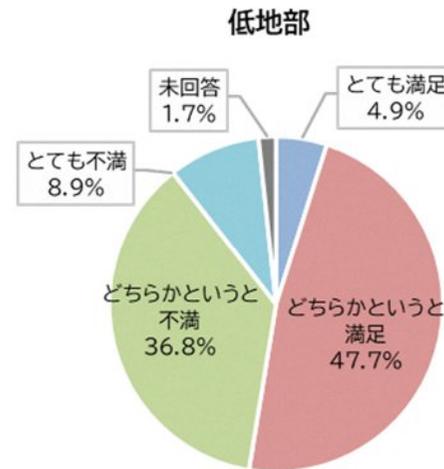
■ 調査結果（低地部と台地部のニーズの違い）

- 低地部の居住者から「タクシー等の寄り付きができる駅前広場」を求める声が多い傾向にあります。
- 台地部の居住者は、低地部に比べ、東十条駅周辺の歩行環境に関する満足度が低い傾向にあります。その理由の一つとして、幅員が3m未満の狭い道路が多いことが考えられます。

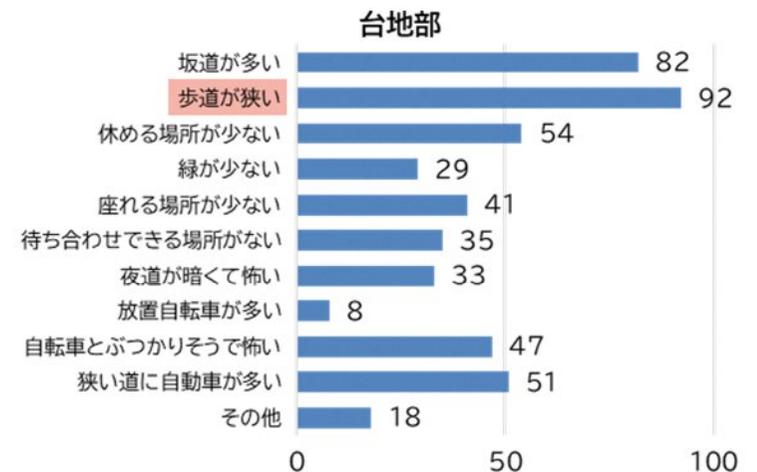
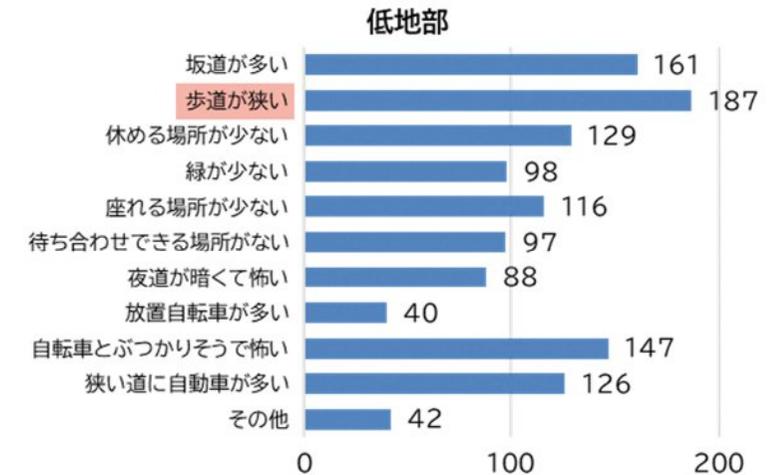
・ あったらいいなと思う機能



・ 歩行環境に関する満足度



・ 歩行環境について不満な箇所



4. まちづくりの基本方針

■まちの魅力と課題との関係

- ・ 前回整理した魅力と課題にアンケート実施結果から、まちづくりの基本方針を以下のように整理しました。

活かすべき魅力と解決すべき課題

アンケート実施結果

①地域に根差した地元商店街	まちの魅力は商店街 望まれる機能として、くつろげるカフェなどの店舗が多い【居・来】
②歩行者や自転車が中心の都市基盤	駅へのアクセスは徒歩が圧倒的に多い【居】
③地域の文化・お祭り	魅力としての回答が少ない【居】 地域性の認識が個人個人にある（自由回答）
A：台地部・低地部の分断	東西方向のバリアが課題との声が多い【居・来】
B：緑の不足	緑の不足が課題との声が多い【居】
C：駅アクセス手段の不足	寄り付きのできる駅前広場がほしい【居】
D：滞留空間や地域拠点の不足	オープンスペース不足が課題との声が多い【居・来】【低・台】
E：歩行者と自転車の錯綜	歩道が狭い、坂道が多い、に続いて自転車とぶつかりそうが多い【居】
F：防災機能の強化	東口方面はハザードマップで水害の心配あり地域の繋がり必要【居】（自由回答）
G：老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応	バリアフリーが課題との意見が多い【居】

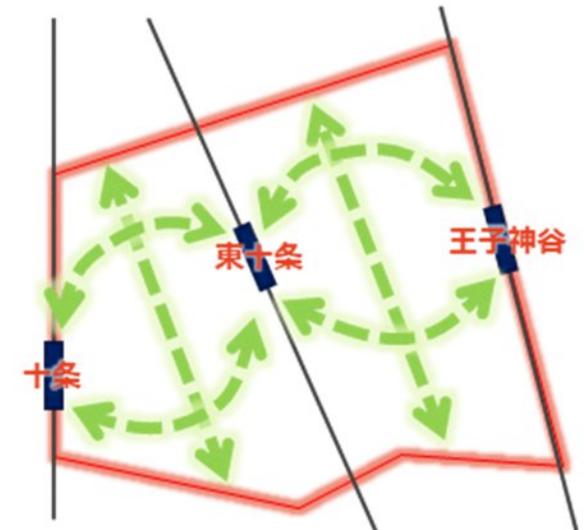
まちづくりの基本方針

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

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



4. まちづくりの基本方針

■まちの魅力と課題との関係

- ・ 前回整理した魅力と課題にアンケート実施結果から、まちづくりの基本方針を以下のように整理しました。

活かすべき魅力と解決すべき課題

アンケート実施結果

①地域に根差した地元商店街	まちの魅力は商店街 望まれる機能として、くつろげるカフェなどの店舗が多い【居・来】
②歩行者や自転車が中心の都市基盤	駅へのアクセスは徒歩が圧倒的に多い【居】
③地域の文化・お祭り	魅力としての回答が少ない【居】 地域性の認識が個人個人にある（自由回答）
A：台地部・低地部の分断	東西方向のバリアが課題との声が多い【居・来】
B：緑の不足	緑の不足が課題との声が多い【居】
C：駅アクセス手段の不足	寄り付きのできる駅前広場がほしい【居】
D：滞留空間や地域拠点の不足	オープンスペース不足が課題との声が多い【居・来】【低・台】
E：歩行者と自転車の錯綜	歩道が狭い、坂道が多い、に続いて自転車とぶつかりそうが多い【居】
F：防災機能の強化	東口方面はハザードマップで水害の心配あり地域の繋がり必要【居】（自由回答）
G：老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応	バリアフリーが課題との意見が多い【居】

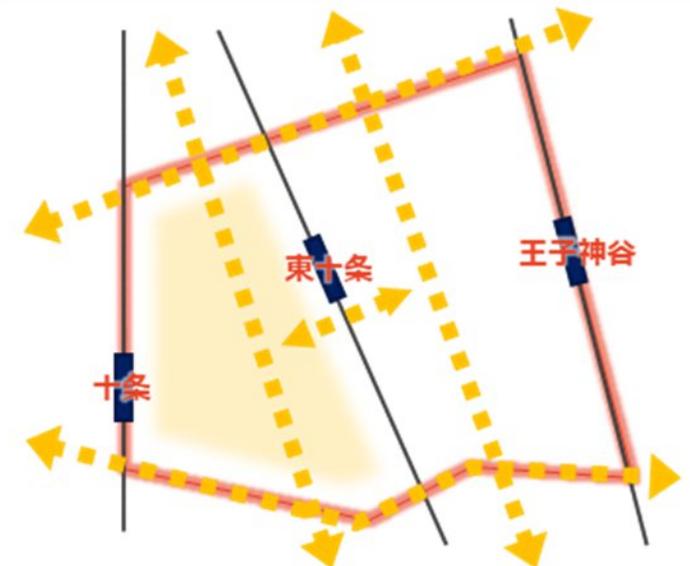
まちづくりの基本方針

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

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



4. まちづくりの基本方針

■まちの魅力と課題との関係

- ・ 前回整理した魅力と課題にアンケート実施結果から、まちづくりの基本方針を以下のように整理しました。

活かすべき魅力と解決すべき課題

アンケート実施結果

①地域に根差した地元商店街	まちの魅力は商店街 望まれる機能として、くつろげるカフェなどの店舗が多い【居・来】
②歩行者や自転車が中心の都市基盤	駅へのアクセスは徒歩が圧倒的に多い【居】
③地域の文化・お祭り	魅力としての回答が少ない【居】 地域性の認識が個人個人にある（自由回答）
A：台地部・低地部の分断	東西方向のバリアが課題との声が多い【居・来】
B：緑の不足	緑の不足が課題との声が多い【居】
C：駅アクセス手段の不足	寄り付きのできる駅前広場がほしい【居】
D：滞留空間や地域拠点の不足	オープンスペース不足が課題との声が多い【居・来】【低・台】
E：歩行者と自転車の錯綜	歩道が狭い、坂道が多い、に続いて自転車とぶつかりそうが多い【居】
F：防災機能の強化	東口方面はハザードマップで水害の心配あり地域の繋がり必要【居】（自由回答）
G：老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応	バリアフリーが課題との意見が多い【居】

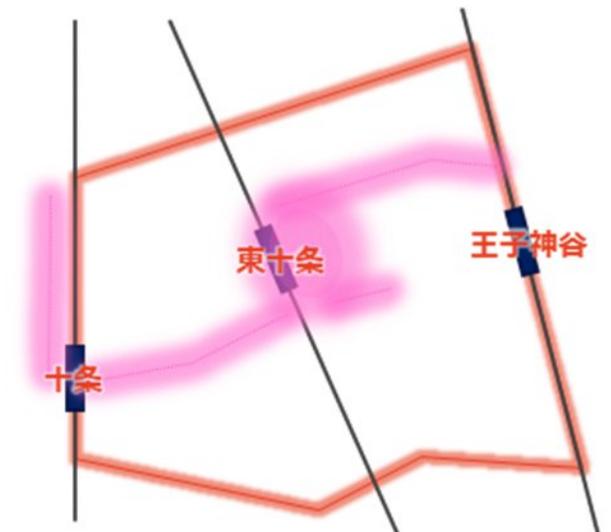
まちづくりの基本方針

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

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

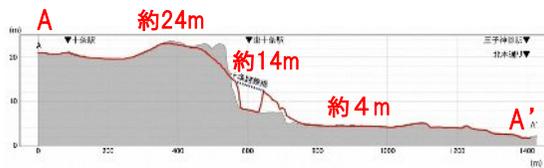
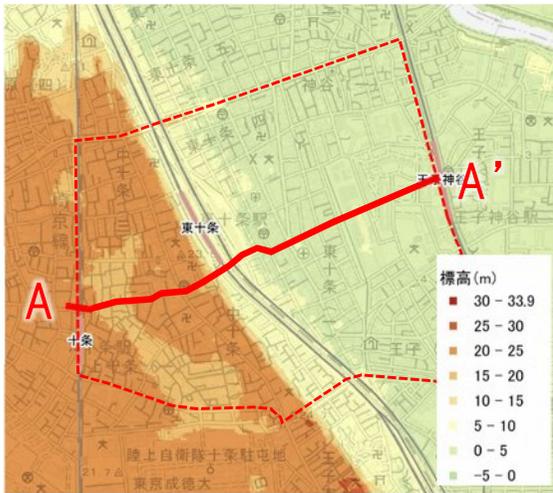


5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

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

- 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



北口東側EV前で並ぶ自転車



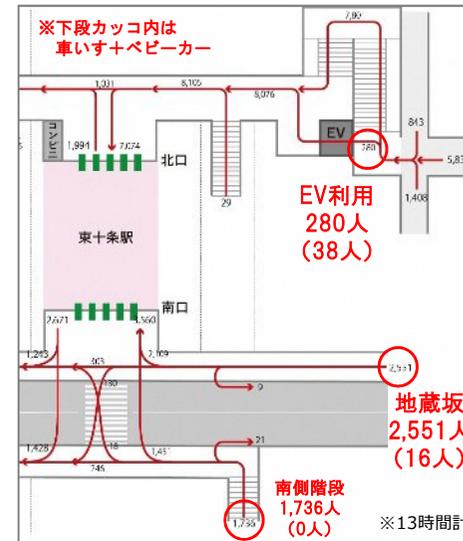
自転車を押して坂を登る人

II 安全な歩行環境の確保

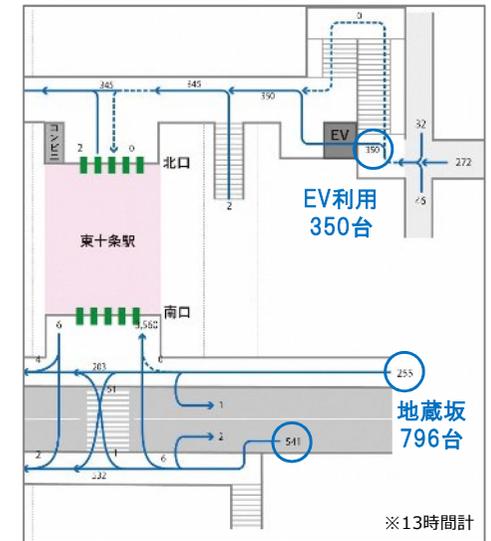
III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

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。

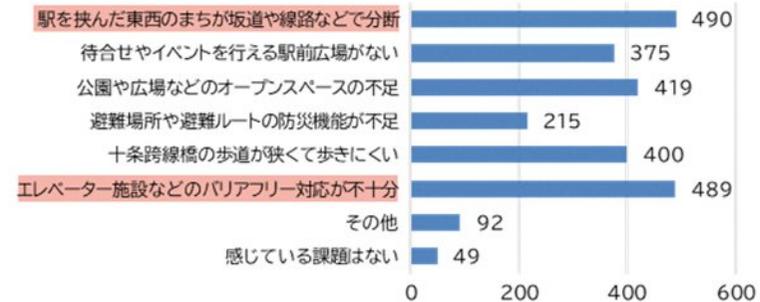


歩行者等交通量 低地から台地方面



自転車交通量 低地から台地方面

・まちなかの課題【居住者アンケート】



自転車専用EV (六本木グランドタワー)

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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な役割を果たしています。

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

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、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。



現在の十条跨線橋



桁裏（右は後に新設された人道橋）



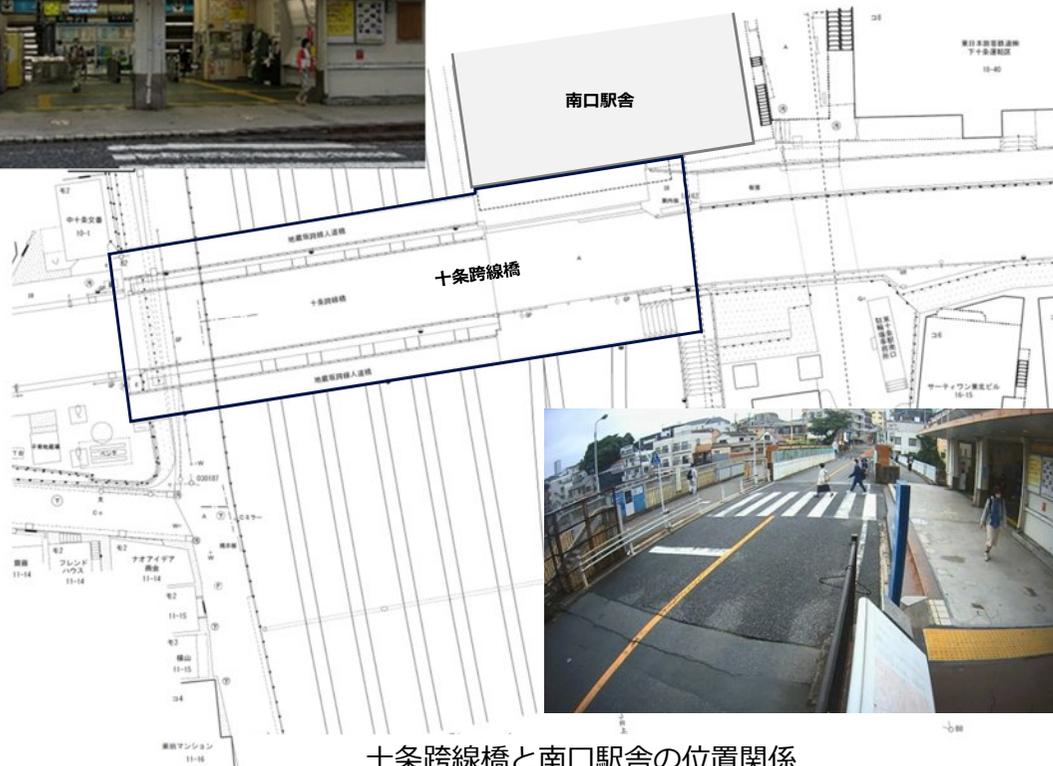
全国道路施設点検データベース

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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、停車帯等を整備することが有効です。



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

III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

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、まちに開かれた駅前空間等の整備を目指していきます。



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

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

II 安全な歩行環境の確保

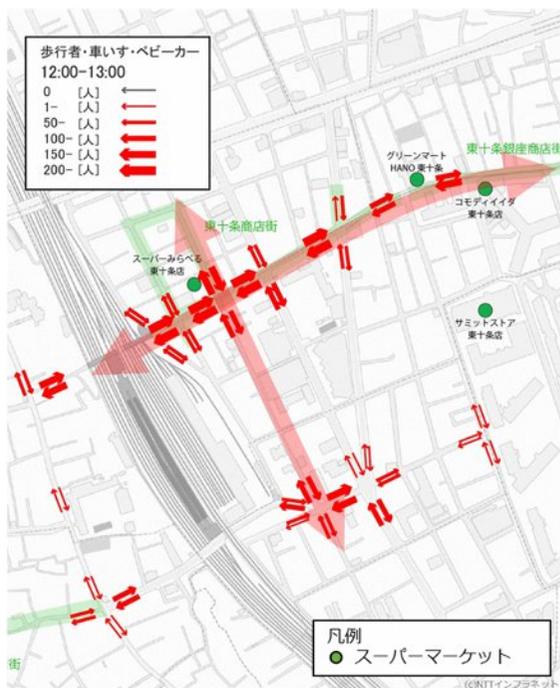
III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

- 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。

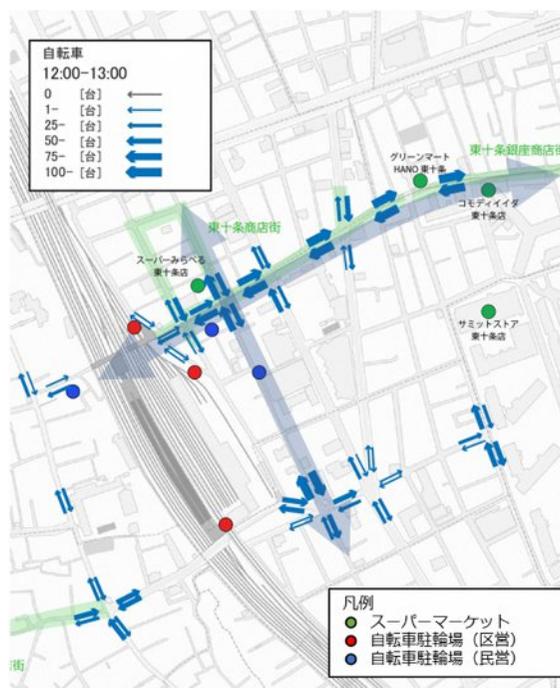
④ 利用しやすい自転車駐車場の配置

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。



歩行者等の交通



自転車の交通

・歩行環境について不満な箇所【居住者アンケート】



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

5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

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

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

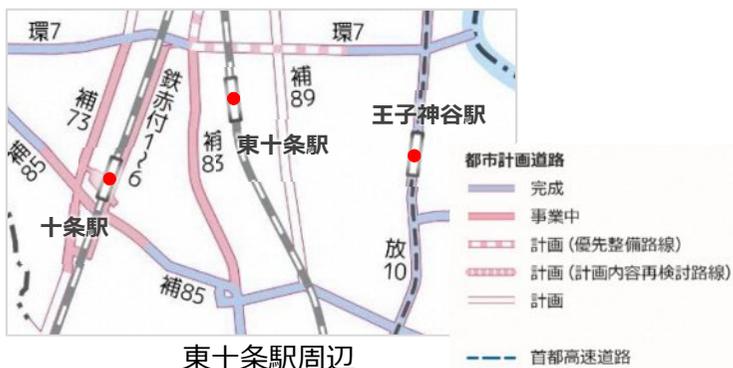
- 東十条駅は、周辺の駅と比較して幹線道路が近接していないため、**駅周辺に自動車が近づきにくく歩行者中心の交通環境**となっています。
- 現在、**商店街を中心として、車両時間規制等**を実施しています。

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。



東十条商店街の車両時間規制



東十条駅周辺

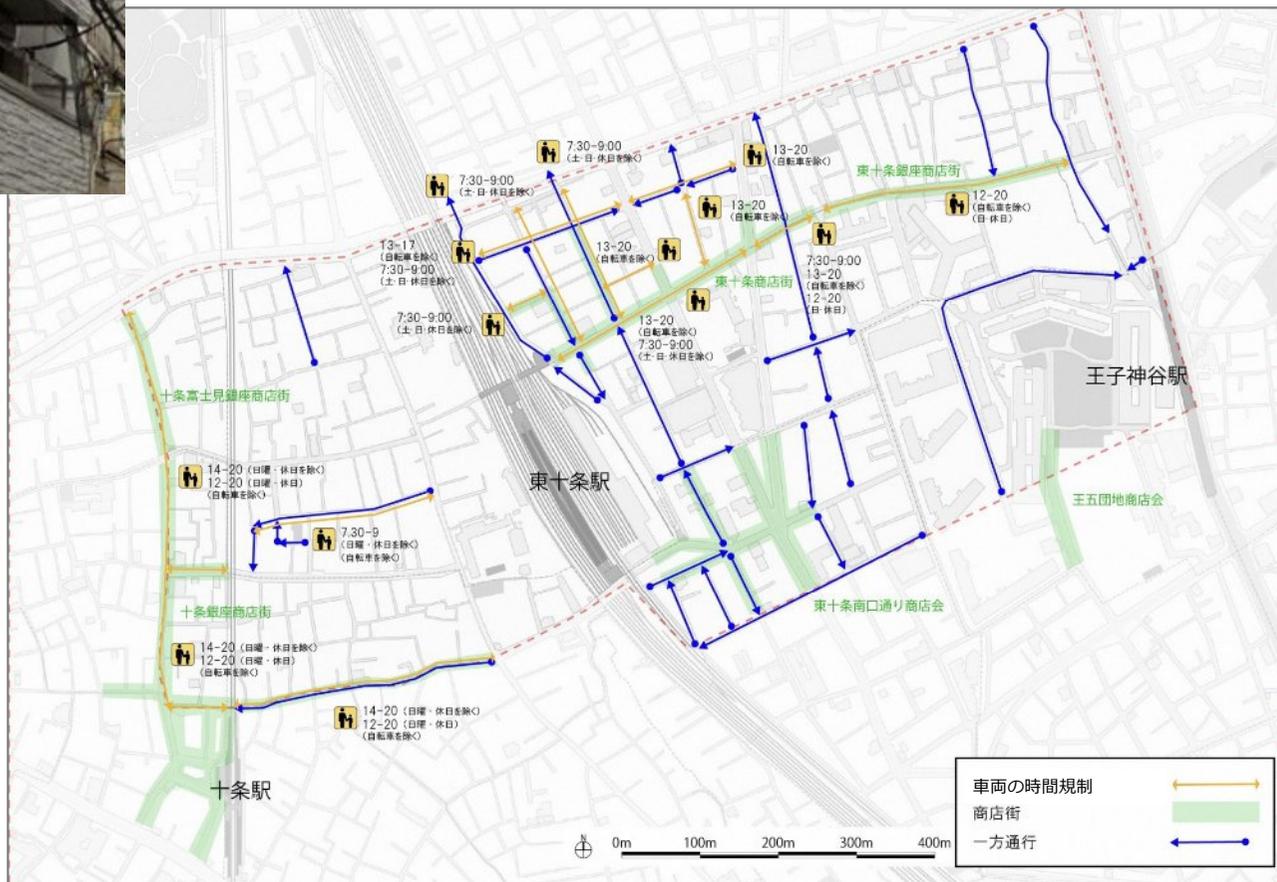


赤羽駅

王子駅

田端駅

※出典：北区都市計画マスタープラン2020



5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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。

II 安全な歩行環境の確保

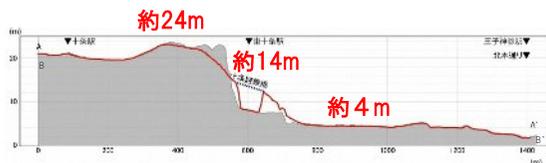
III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

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。



* 深夜バスを除く 北区の公共交通ネットワーク



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



コミュニティバス
王子西地区ルート案



コミュニティバス
王子東地区ルート案



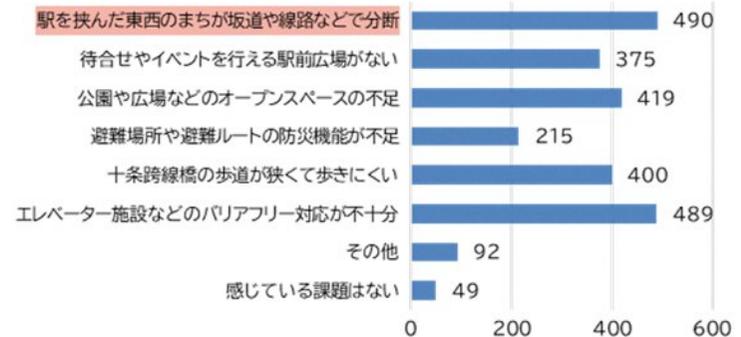
アーケードのある商店街での社会実験
(奈良県天理市)

※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】



5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

II 安全な歩行環境の確保

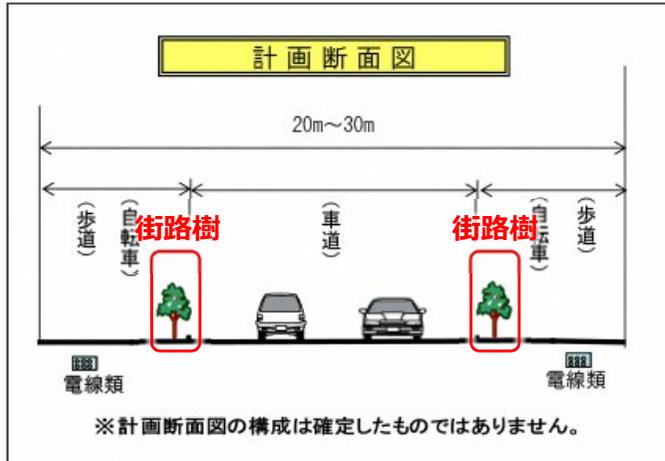
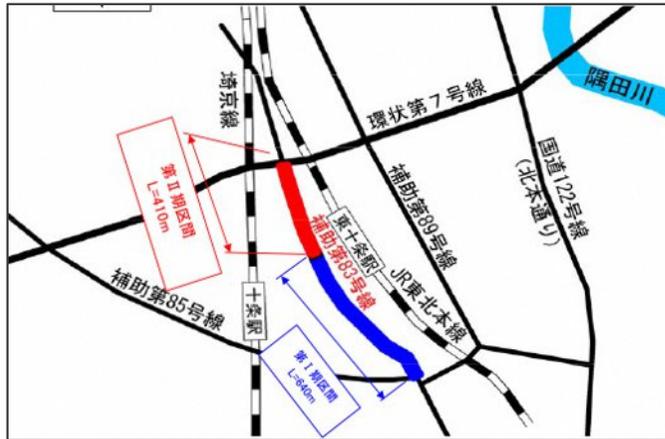
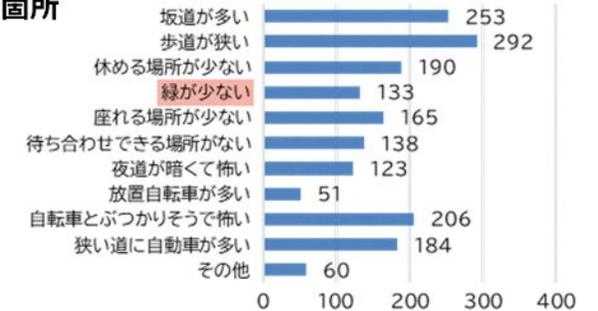
III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

- 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。

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。

・歩行環境について不満な箇所【居住者アンケート】



補助83号線の計画断面図



北区美化ボランティア活動



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



歩行空間のみどり（北区）



緑の軸線イメージ（北海道小樽市）



スポンサー花壇（兵庫県神戸市）

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

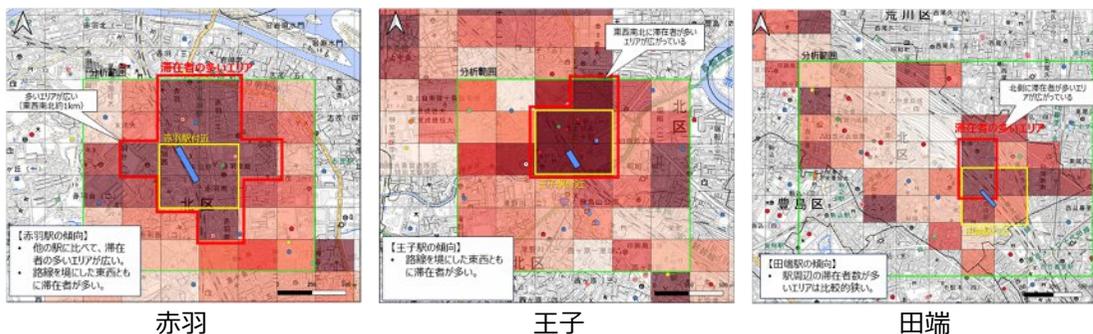
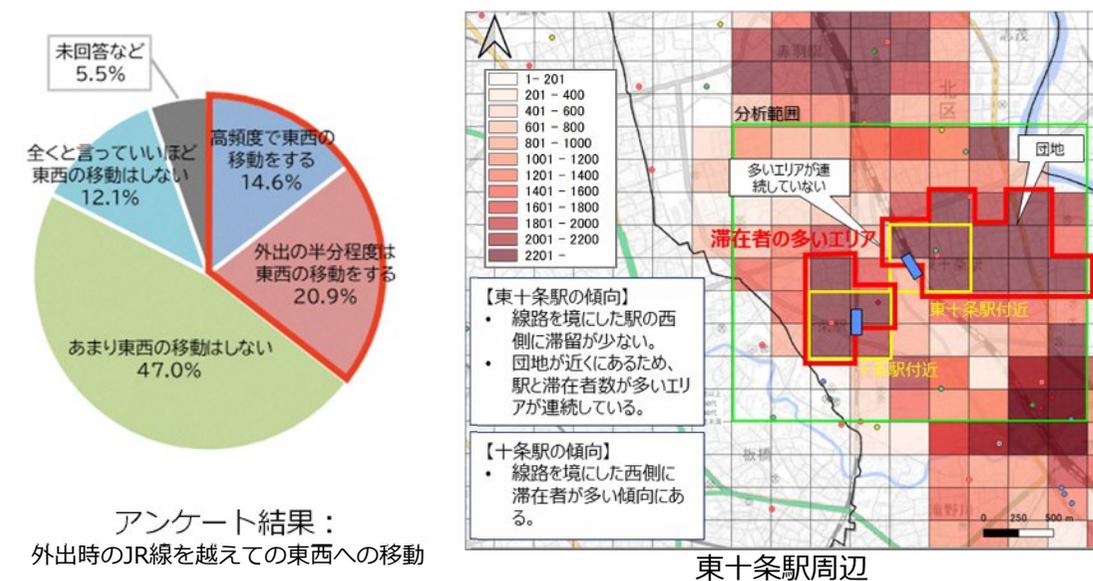
II 安全な歩行環境の確保

III 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

- 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。

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。

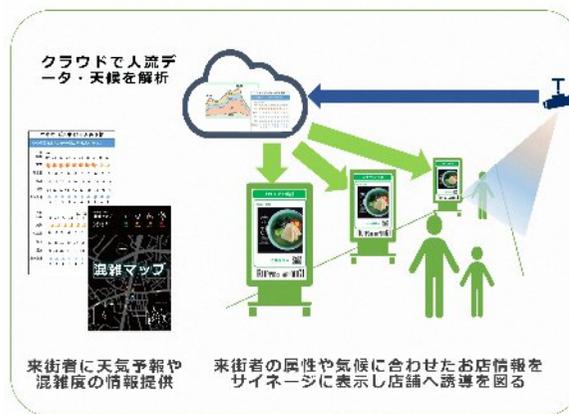


※ 2022年1月～6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数



『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事例

デジタルサイネージ『わが街NAVI』
イメージ（北区）



スマート街路灯による歩行者に適したお店の情報の発信
(六本木商店街振興組合)



5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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。

II 木造住宅密集地域の改善

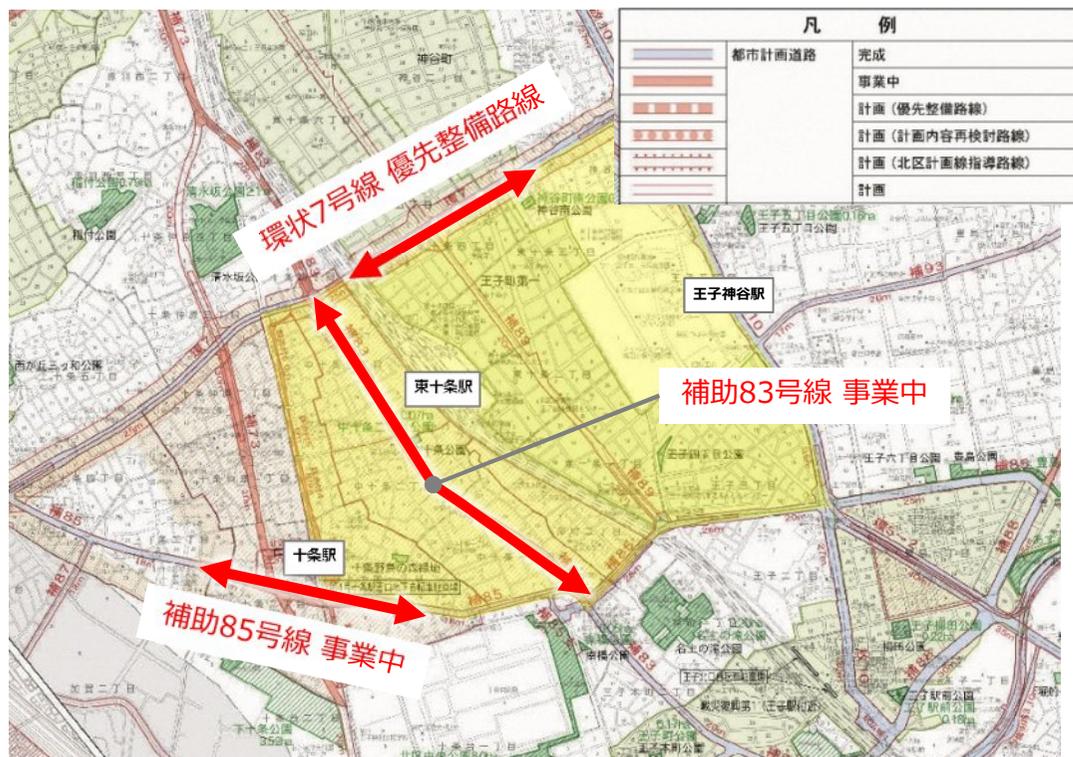
III 震災や浸水被害等に備えた防災対応力の強化

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。



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

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

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

- 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。

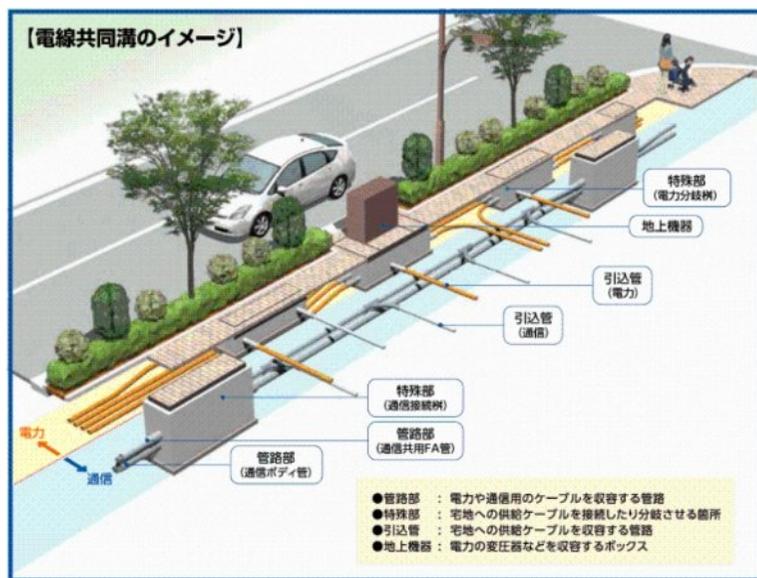
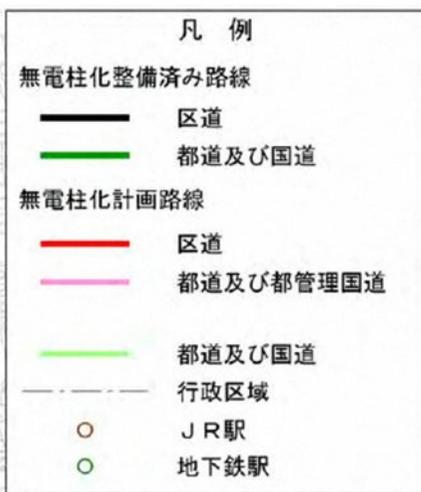
⑪ 無電柱化の推進

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。



北区無電柱化推進計画



出典：東京都建設局ホームページ

対象路線	中間目標	整備目標
整備対象 ^{※1} 全線 (延長 2.328 km)	—	2040 年度の完了を目指す
第一次緊急輸送道路	2024 (令和 6) 年度までに 50%完了	2035 (令和 17) 年度の完了を目指す
環状七号線 ^{※2} の内側エリア	2027 (令和 9) 年度までに 全線で事業に着手	2035 (令和 17) 年度の完了を目指す
主要駅 80 駅周辺 (区部 30 駅・多摩 50 駅)	—	2035 (令和 17) 年度の完了を目指す

東京都が掲げる無電柱化整備目標



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

5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

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

- 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。

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

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

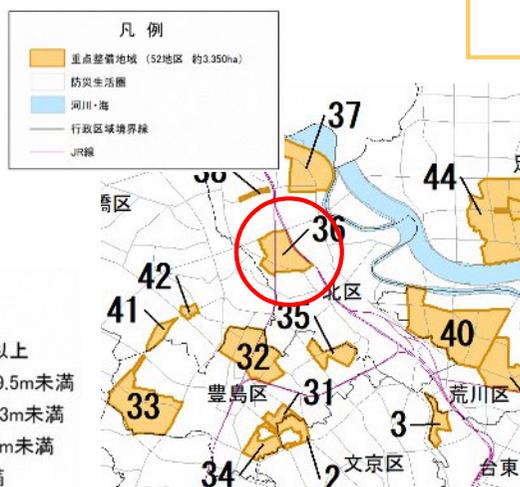
実施中

- 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。

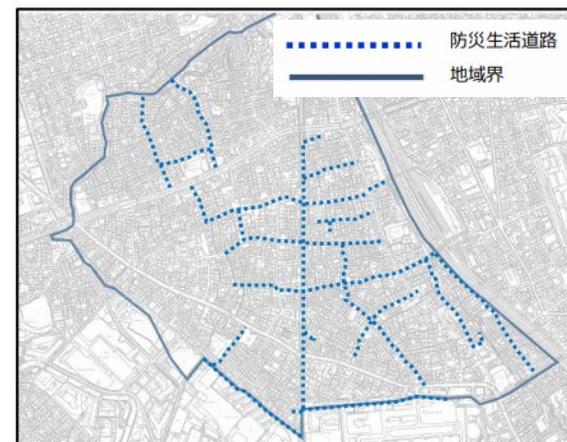


道路の幅員

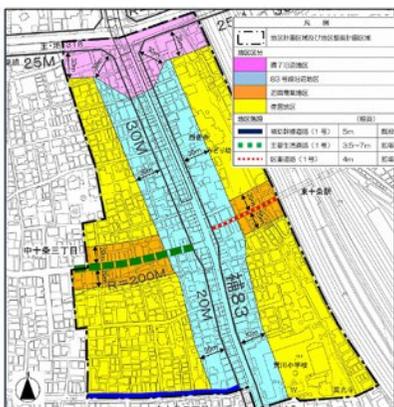
※出典：国土基本情報



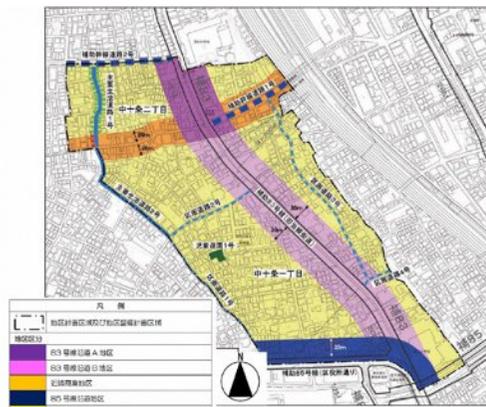
防災都市づくりの重点整備地域 (東京都)



防災生活道路図 (十条地域)



補助83号線北地区 地区計画



補助83号線南地区 地区計画



十条駅周辺東地区 地区計画



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)

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

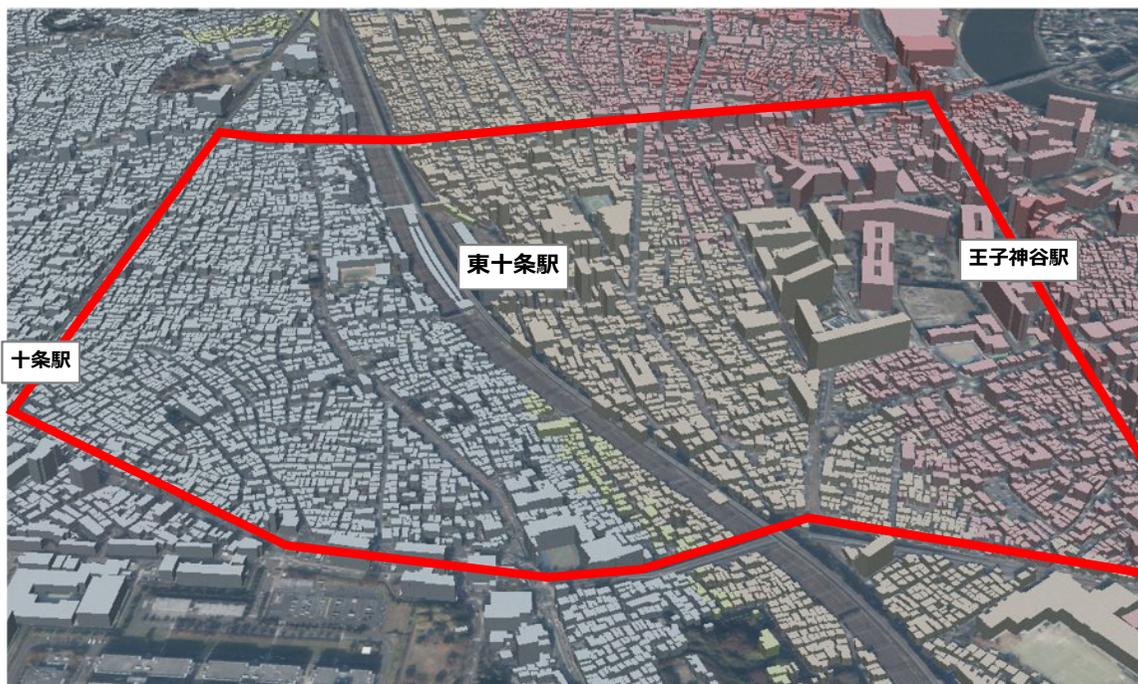
- 北区洪水ハザードマップにおいて、低地部では荒川氾濫時に浸水被害が想定されており、**東十条駅付近でも2mの最大浸水深**になるとされています。
- 東京都では、災害に強い首都「東京」形成ビジョンの中で、高台まちづくりのイメージが公表されており、**民間ビル等の中で避難スペースを確保し、それらを通路などで結ぶことも想定**されています。

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

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。

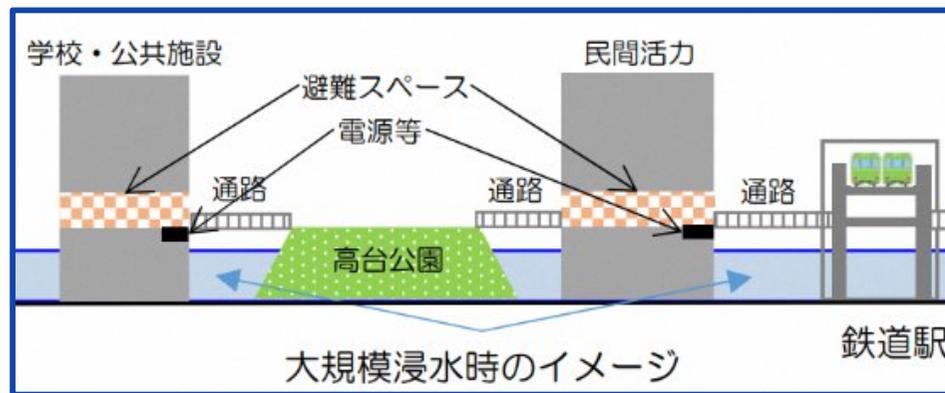


『PLATEAU（3D都市モデル）』を元に作成

※出典：国土交通省



『浸水ナビ』を元に作成



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

5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

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

II 木造住宅密集地域の改善

- 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。

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。



Zero carbon city
Kita ▶ 2050

北区ゼロカーボンシティ宣言
ロゴマーク



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

一人ひとりが環境を考え、ともに行動するまち ～持続可能な環境共創都市の実現～		
基本目標	基本施策	区取組み
脱炭素、気候変動への適応 基本目標1 気候変動に適応し、脱炭素を実現するまち	(1) 脱炭素社会に向けた緩和策の推進 【北区地球温暖化対策地域推進計画】 (2) 気候変動適応策の推進 【北区気候変動適応計画】	① 省エネルギーの推進 ② 再生可能エネルギーの利用促進 ③ 脱炭素型まちづくりの推進 ① 自然災害対策の推進 ② 健康被害対策の推進 ③ 区民生活への影響対策の推進
安全・安心、快適 基本目標2 安全・安心で、快適に暮らせるまち	(3) 安全・安心な生活環境の確保 (4) 快適なまちづくりの推進	① 環境汚染対策の推進 ② 身近な環境問題に関する取組みの推進 ③ 災害に強く、住み続けられるまちづくりの推進 ① まちの美化 ② 良好な景観形成の推進
資源循環 基本目標3 資源循環の輪をつなげるまち	(5) 資源循環型システムの推進 (6) ごみの適正処理の推進	① ごみの減量化の推進 ② 資源の有効利用の推進 ③ 持続可能な消費行動への転換に向けた普及、啓発 ① 収集運搬体制の充実 ② 安定的な処理体制の維持
自然・みどり、生物多様性 基本目標4 身近な自然を守り育て、活用するまち	(7) 豊かで質の高い緑・水辺の保全 (8) 身近な緑の創出と活用によるまちづくり	① 良好な環境を形成する緑の保全 ② 生物多様性の保全と回復 ③ 水辺環境・水循環の保全 ① 公園・緑地の整備・維持管理 ② まちなかの緑化推進 ③ 区民とともにある緑の活用
環境施策の基盤づくり 基本目標5 環境活動の大切さと楽しさを分かち合い、未来へ共創するまち	(9) 環境に配慮した行動の実践 (10) 環境教育・環境学習の推進 (11) パートナーシップによる環境活動の推進	① 環境負荷の少ないライフスタイル・ワークスタイルへの転換 ② 環境経営の推進 ① 学校における環境教育の充実 ② 地域における環境学習機会の拡充 ① パートナーシップによる環境保全活動の充実 ② 環境に関する情報受発信の充実

北区環境基本計画2023施策体系

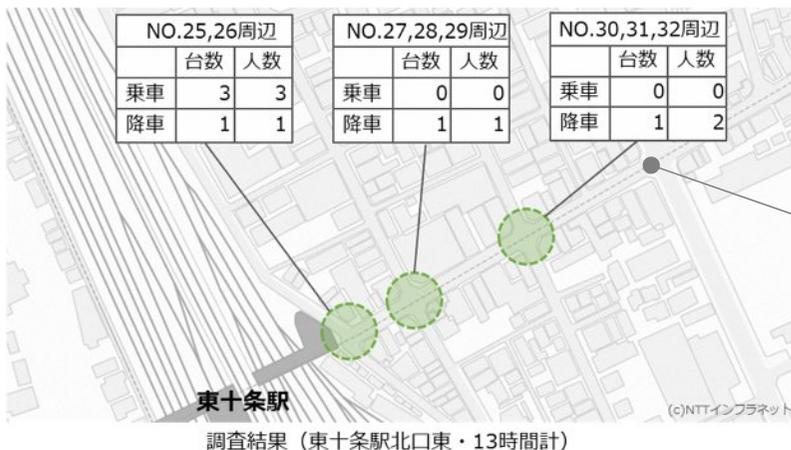
※出典：北区環境基本計画2023

5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

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

- 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中間に位置**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。



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

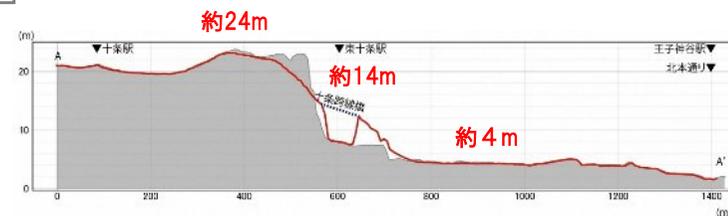
⑯ 高齢者、障害者等の駅アクセスや新たなモビリティ利用に対応した交通結節機能の確保

- 東十条駅は低地部と台地部の中間に位置しており、様々な交通手段が結節し利用出来るよう、**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。

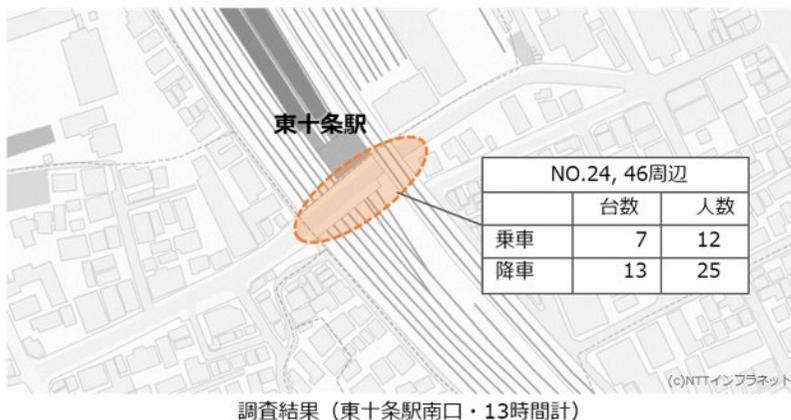
現在駅前まで車両が入り込むことが困難なため、**南側や東側で一部利用**されていると考えられる



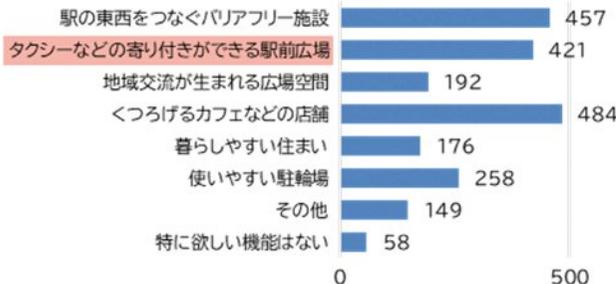
幹線道路でタクシーから降りる利用者



※出典：地理院地図・基盤地図情報を加工して作成



・あったらいいなと思う機能【居住者アンケート】



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)

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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。
- 改札利用比率（北口6：南口4）に大きな違いはなく、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。

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

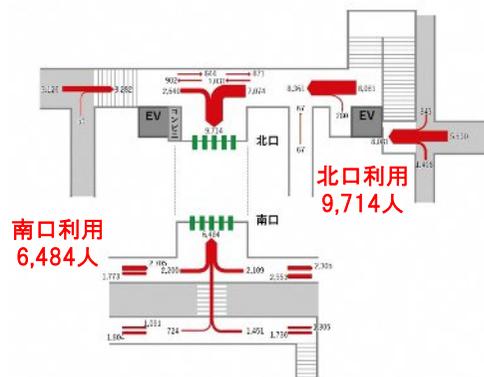
③ 駅とまちが一体となった駅前空間等の整備 ※再掲

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。



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）



【北区】交通量調査結果より

・あったらいいなと思う機能 【居住者アンケート】（自由回答）

駅構内南口の階段（改札とホーム間）にエスカレーター、エレベーターの設置を特に望みます。ベビーカー、車いす、お年寄り、体の不自由な方の為にも早急をお願いします。



南口駅舎内の階段利用者



JR高輪ゲートウェイ駅のEV

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

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

- 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。

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。

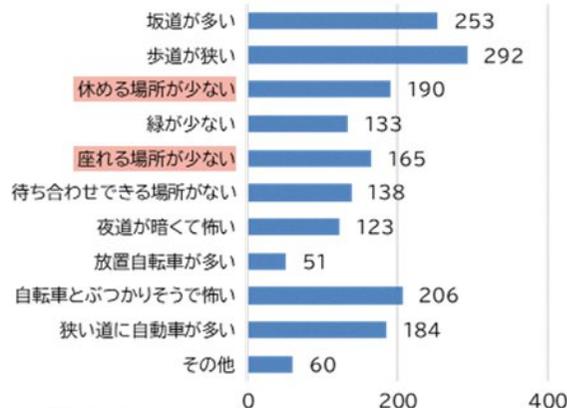
・まちの魅力

【居住者アンケート】

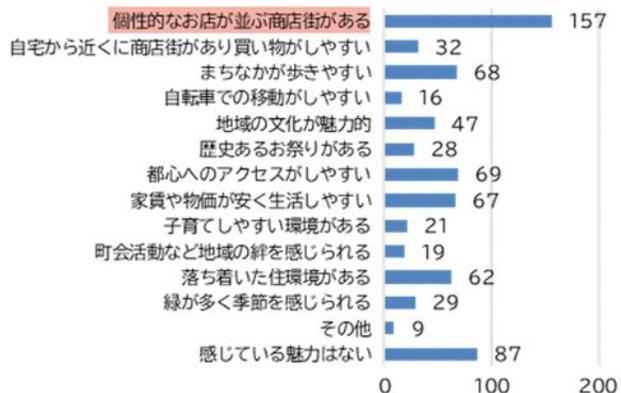


・歩行環境について不満な箇所

【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)



5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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**され大いに賑わいました。
- 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】



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）



お富士さんで賑わうフジサンロード



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

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。



富士塚に参拝する様子

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 下十条運転区跡地の利活用に関する議論や意見については、ガイドラインにもしっかり反映させていく必要があります。
- 旧十条台小の改築工事の後、**十条小学校は旧十条台小学校跡地に移転**する予定となっており、学校跡地の利活用検討会の中で活用について議論していく必要があります。
- 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。

II にぎわいを高める軸と拠点の形成

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

- 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。

III 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出



東十条駅周辺の土地利用

※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）

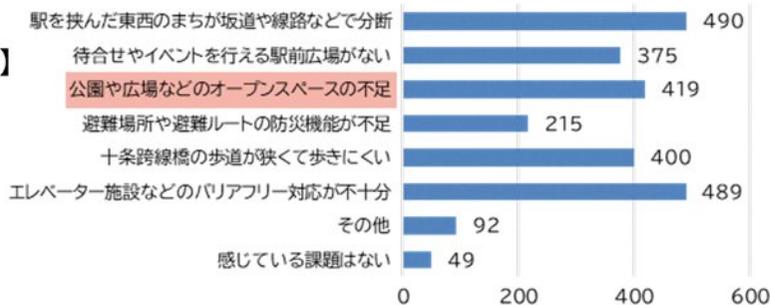
5. アクションプラン (5-1. 施策プログラム)

つどう | まちの快適性を高める

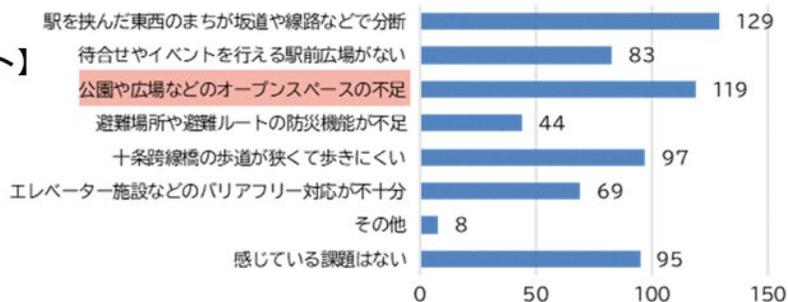
I 誰もが利用しやすい駅まち空間の形成

- 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】



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

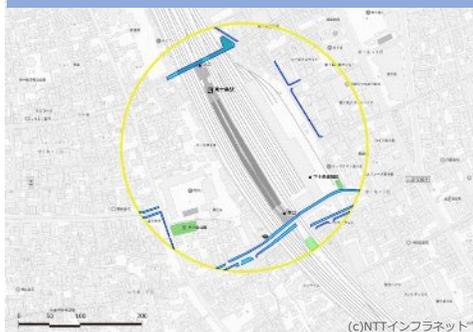
②1 多様な人々の交流を育むオープンスペース等の確保

- 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。

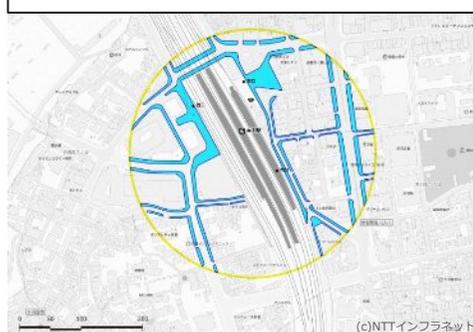


民間開発用地でのイベント・憩い空間の創出
(左：渋谷区渋谷ストリーム、右：港区ウォーターズ竹芝)

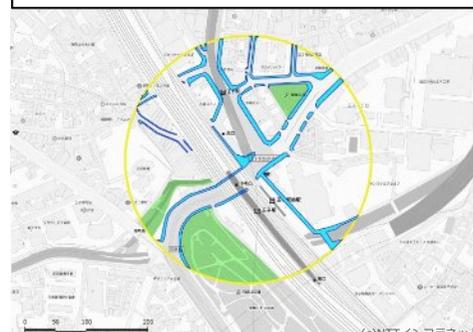
東十条駅周辺：約0.42ha



赤羽駅周辺：約1.65ha



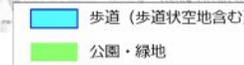
王子駅周辺：約2.44ha



田端駅周辺：約0.99ha



駅から半径400m圏における歩道及び公園・緑地面積



5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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。

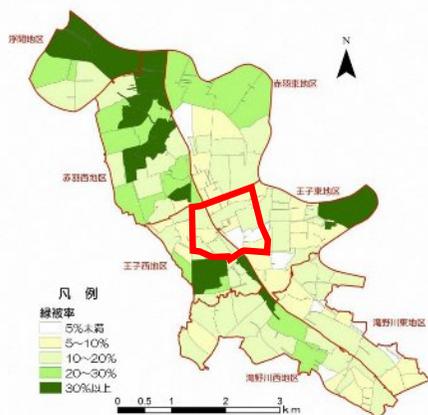
II にぎわいを高める軸と拠点の形成

III 人々が交流するみどり豊かな憩い空間の創出

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。



・歩行環境について不満な箇所【居住者アンケート】

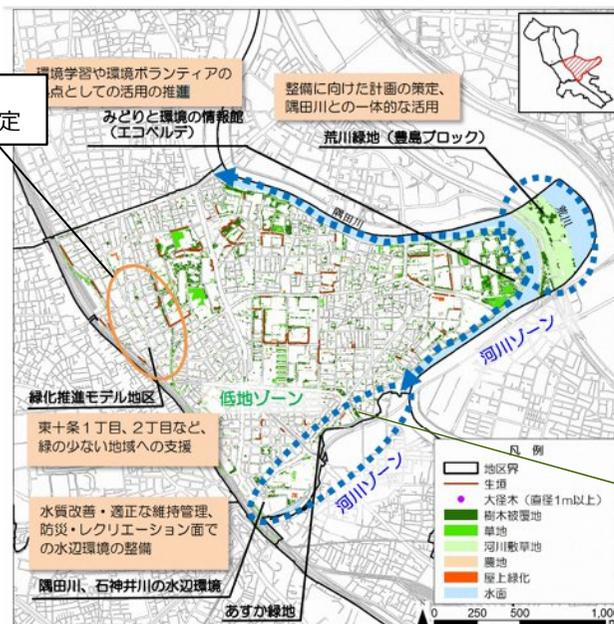


町丁目別緑被率ランク図

※緑化推進モデル地区は平成29年3月から令和4年3月まで指定



王子西地区の緑づくりの方針図



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



水と緑を感じる心地よい空間
(立川市緑町)

緑豊かな憩い空間
(川崎市武蔵小杉)

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、偶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。
- 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。

5. アクションプラン（5-1. 施策プログラム）

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

- 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】



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

⑳ 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。



立川グリーンスプリングス



代官山TSITE



土浦駅STEADY STUDY 34
※駅ビル内にある勉強スペース

5. アクションプラン（5-2. ロードマップ）

■■■：調査検討や設計等を表現

	施策実施方針	施策プログラム	重点 施策	現在	5年 短期	10年 中期	15年 長期	
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			■■■	■■■	■■■	
つなぐ	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		■■■	■■■	■■■	■■■	
	III 人々が交流する みどり豊かな憩い空間の創出	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				■■■	■■■	■■■
		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				■■■	■■■	■■■		

5. アクションプラン（5-3. まちづくり方針図）

	施策プログラム
つなぐ	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
	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
	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
まねる	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
	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
	⑭荒川氾濫に備えた高台まちづくりの推進
楽しむ	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
	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
	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
	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	

■まちづくり方針図



-  : 安全・円滑に移動出来るバリアフリー・自転車動線や自転車駐車場の確保（①④⑤）
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）
-  : 歩きたくなる通り、足を伸ばしたくなるまちとなるように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（②③）
-  : 誰もが利用しやすい、駅まち空間の整備（③⑰）
-  : 地区の骨格を形成し災害に強いまちを支える都市計画道路等の整備推進（⑩⑪⑫）
-  : 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（⑬）
-  : 地域の最大の魅力である商店街のにぎわいの向上や魅力発信（⑱⑲）
-  : 土地利用転換にあわせて、人々が集い憩う空間・機能を確保（⑯⑳㉑㉒㉓）

6. 今後の予定

■スケジュール

