

第4回 東十条駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会

本編

1. 前回検討会の振り返り
2. 東十条駅周辺の動向
3. 本日の議論テーマ
4. 土地利用の方針について
5. ガイドライン中間まとめについて
6. まちづくり整備計画について
7. 今後の予定

1. 前回検討会の振り返り

■将来像・目標・基本方針

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

目標2

安全・安心に
住み続けられるまち

目標3

居心地がよく
おでかけしたくなるまち

つなぐ | まちの回遊性を高める

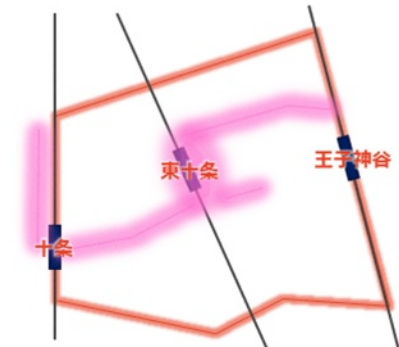
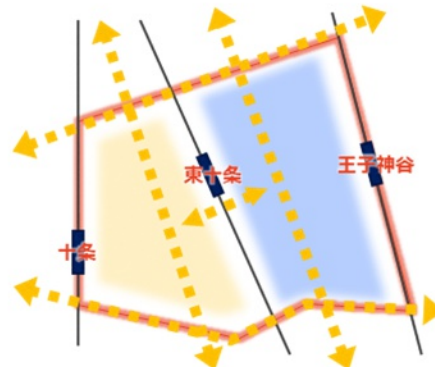
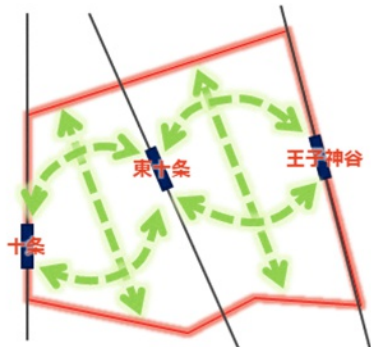
- I. 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成
- II. 安全な歩行環境の確保
- III. 多様なモビリティやみどり等による回遊性の向上

まもる | まちの強靭性を高める

- 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. 震災や風水害等に備えた防災対応力の強化

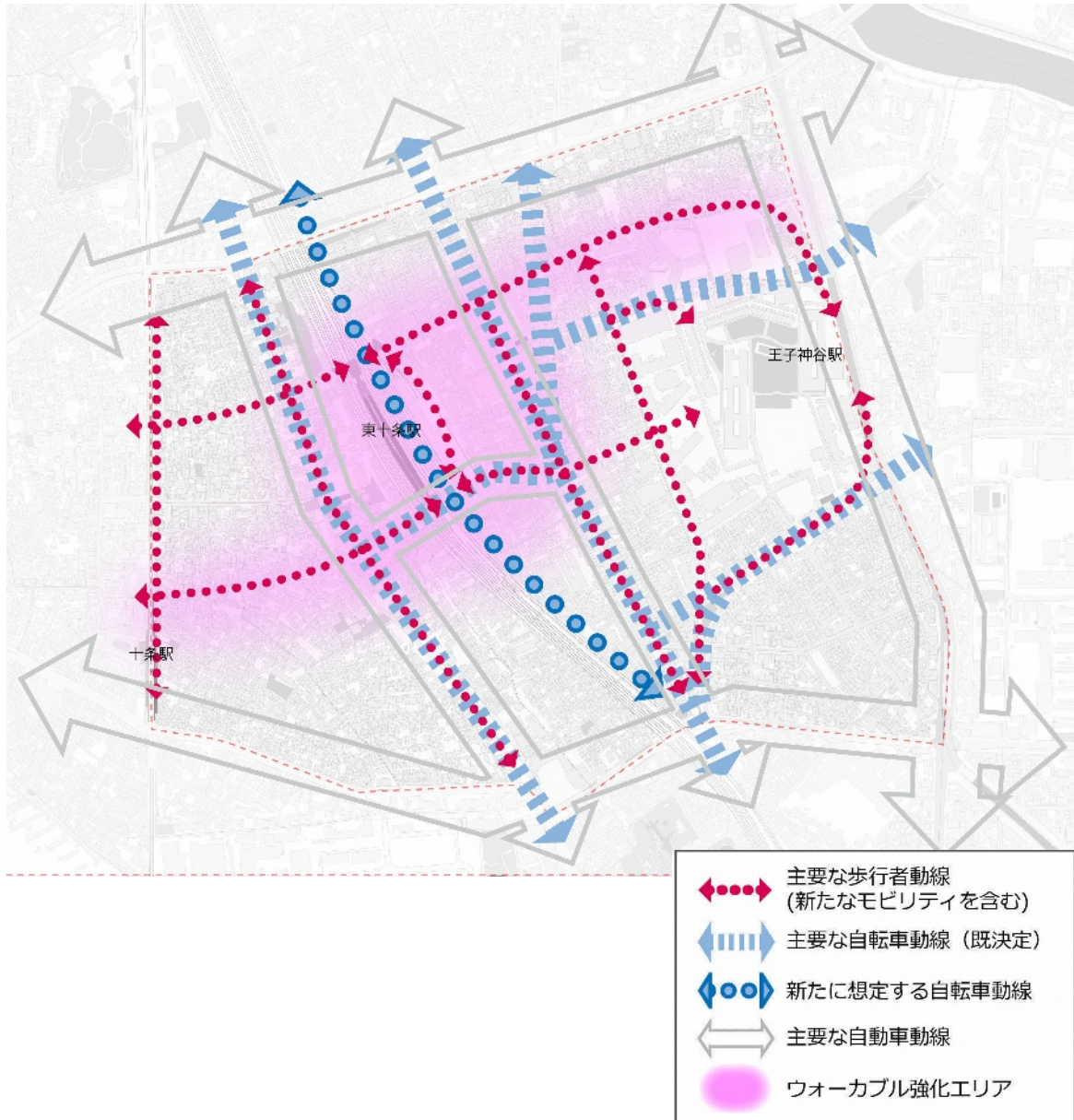
つどう | まちの快適性を高める

- 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

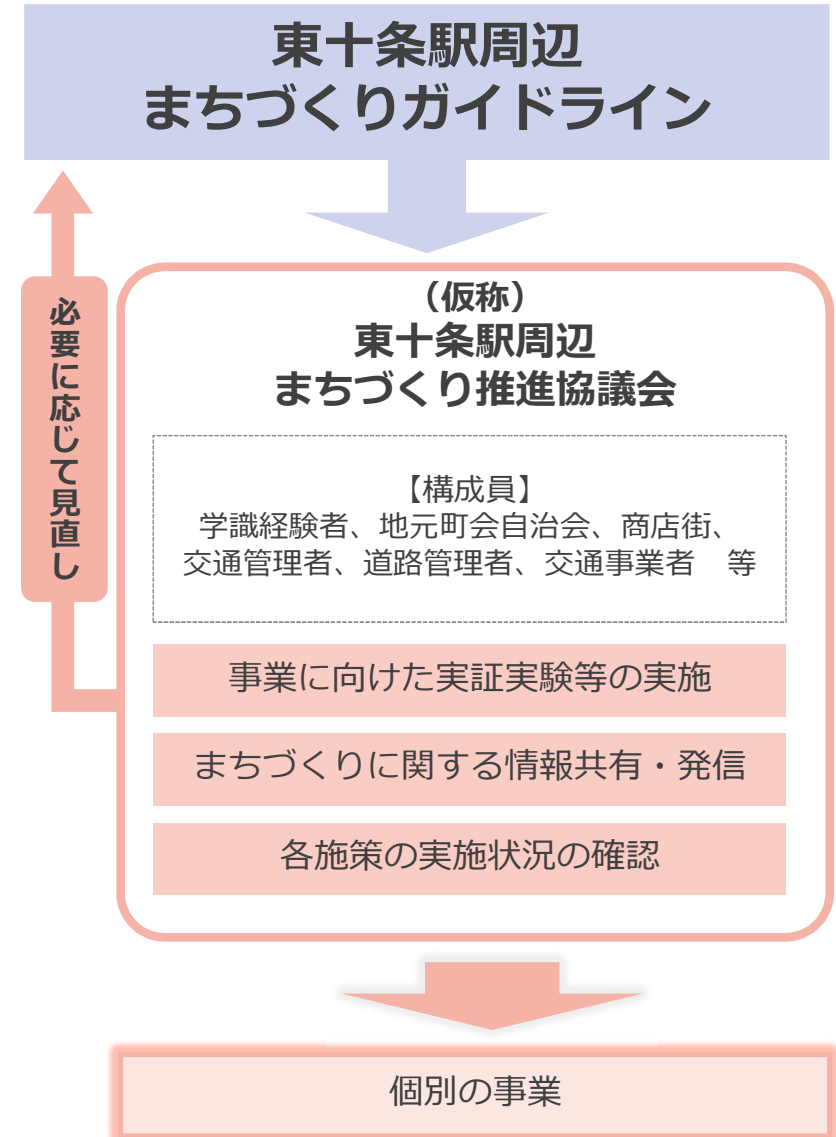


1. 前回検討会の振り返り

■ 将来の交通ネットワーク案



■ まちづくりの推進体制



1. 前回検討会の振り返り

■ 第3回検討会の主な指摘事項

● 交通ネットワークについて

- **補助 83 号線**は完成時に主要な幹線道路となることが見込まれているが、**交通量の予測**はどのくらいか。
- 保健所通りにもいい影響があるのではないか。

➡ 補助83号整備の交通影響については、**周辺施設の具体化も踏まえて検証**していきます。

● 推進協議会と評価指標について

- 定量的な観測と評価指標は、推進協議会で常にチェックを進めていき、**集まって話をすることが重要**だと思う。
- 推進協議会を立ち上げた上で、協議会の実施内容として、指標の観測や評価があるという構成にした方が良いのではないか。

➡ ガイドライン策定後に、学識経験者、地元町会自治会・商店街、交通管理者、道路管理者、交通事業者等で構成する「**(仮称) 東十条駅周辺まちづくり推進協議会**」を設置し、指標の達成状況や事業実施について議論します。

● 土地利用について

- まちづくり整備計画を策定にあたっては、**下十条運転区跡地利用の計画もしっかりと反映**させていくべき。
- 計画の肝になるのは、**下十条運転区跡地**がどうなるのかが決定的な要素だと思う。検討会を一回一回進めていく中で、公表できるものは適宜出してほしい。

➡ ガイドライン区域における**土地利用の方針**を定めます。また、下十条運転区跡地の土地利用転換については、**まちづくり整備計画**を策定していく中で議論していきます。

● 交通結節機能について

- 高台と低地のつながり、十条台や十条と東十条との**地域間の連携**は大きな課題。
- **駐車場、駐輪場、タクシーの駅へのアクセス**について、どのように解決していくのか。
- 今までは車で行ける駅ではなかったが、交通広場を作るうえで、**車で来る人やタクシーの需要**をどれくらい見込むか。

➡ 将来交通ネットワークを踏まえた、**駅前空間の考え方**について整理します。また、その考え方に基づき、具体的な**駅前空間の検討**に着手します。

2. 東十条駅周辺の動向

■第1回検討会以後の進捗状況

十条跨線橋の架替等

- 十条跨線橋の架替に併せ、南口駅舎の移設、エレベーター設置、地蔵坂の一部高架化（桁下空間にバリアフリー経路を確保）を予定
- 十条跨線橋の架替等は、作業時間の制約もあり、**工事に11年程度**かかることが想定され、そのうち**車両通行止めを7年程度**見込んでいる

エレベーター設置

- 十条跨線橋の架替に先行して、工事への影響が少ない箇所、線路を跨いだ東西の移動円滑化、駅へのアクセスに繋がるよう、**エレベーター**の設置を検討

下十条運転区跡地

- 土地利用転換を図っていく中で、駅まち一体とした**広場空間の創出**や**歩行者ネットワークの確保**などを検討
- まちづくり整備計画にて、検討会での議論を重ねながら、下十条運転区跡地周辺を中心とした導入機能・機能配置の考え方整理を図る

旧北王子支線跡地

- 平成26年に廃線となったJR貨物北王子支線の跡地を活かし、鉄道の面影を残した遊歩道として、「**北王子支線遊歩道**」を整備（令和6年度に設計）
- **ワークショップ**により**遊歩道整備案**とりまとめ



旧北王子支線跡地

3. 本日の議論テーマ

■ 東十条駅周辺まちづくりガイドライン構成イメージ

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. まちづくりの基本方針

- ・まちの将来像
- ・まちづくりの目標
- ・まちづくりの基本方針

3. 将来都市構造

- ・交通ネットワークの方針
- ・土地利用の方針

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

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

6. まちづくり整備計画について

本日ご議論
いただく内容

■ 本日のご説明の流れ

東十条駅周辺まちづくりガイドライン

土地利用の方針について

ガイドライン中間まとめについて

まちづくり整備計画

まちづくり整備計画について

- まちづくり整備計画の位置づけ
- 駅前空間の考え方
- 駅前空間に求められる機能・役割
- 駅前空間の導入範囲について
- 駅前空間の位置と特性

今後の予定

4. 土地利用の方針について

まちづくりの将来像の実現に向けて、「上位計画や十条地区の土地利用方針」との整合を図りながら、ガイドライン策定範囲における「土地利用の方針」を定めます。この土地利用の方針に基づき、施策プログラムによる具現化を図っていきます。

上位計画における土地利用方針

- 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の指針

活力とにぎわいの拠点
(中枢広域拠点内)



- 北区都市計画マスタープラン2020

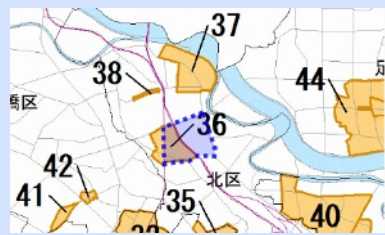
都市中心拠点⇒十条・東十条

生活中心拠点⇒王子神谷



- 東京都防災都市づくり推進計画

十条駅周辺地区⇒重点整備地域



十条地区の土地利用方針

- 十条地区まちづくり基本構想
- 地区計画
 - ・ 十条駅周辺東地区地区計画
 - ・ 補助83号線周辺北地区地区計画
 - ・ 補助83号線周辺南地区地区計画
 - ・ 岸町二丁目地区地区計画
 - ・ 環状七号線沿道地区計画地区計画

ガイドラインにおけるまちづくりの考え方

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』

まちづくりの目標

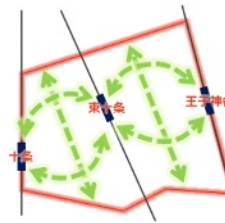
- 目標1
人にやさしく
暮らしやすいまち

- 目標2
安全・安心に
住み続けられるまち

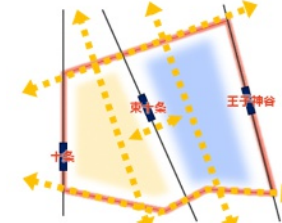
- 目標3
住み心地が良く
おでかけしたくなるまち

まちづくりの基本方針

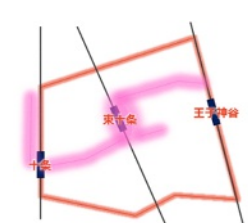
- つなぐ
まちの回遊性を高める



- まもる
まちの強靭性を高める



- つどう
まちの快適性を高める



土地利用の方針

施策プログラムによる具現化

4. 土地利用の方針について

◆土地利用の方針およびゾーニング

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

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、誰もが利用しやすい駅前空間の質の向上、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。

複合共生ゾーン

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

低層住宅ゾーン

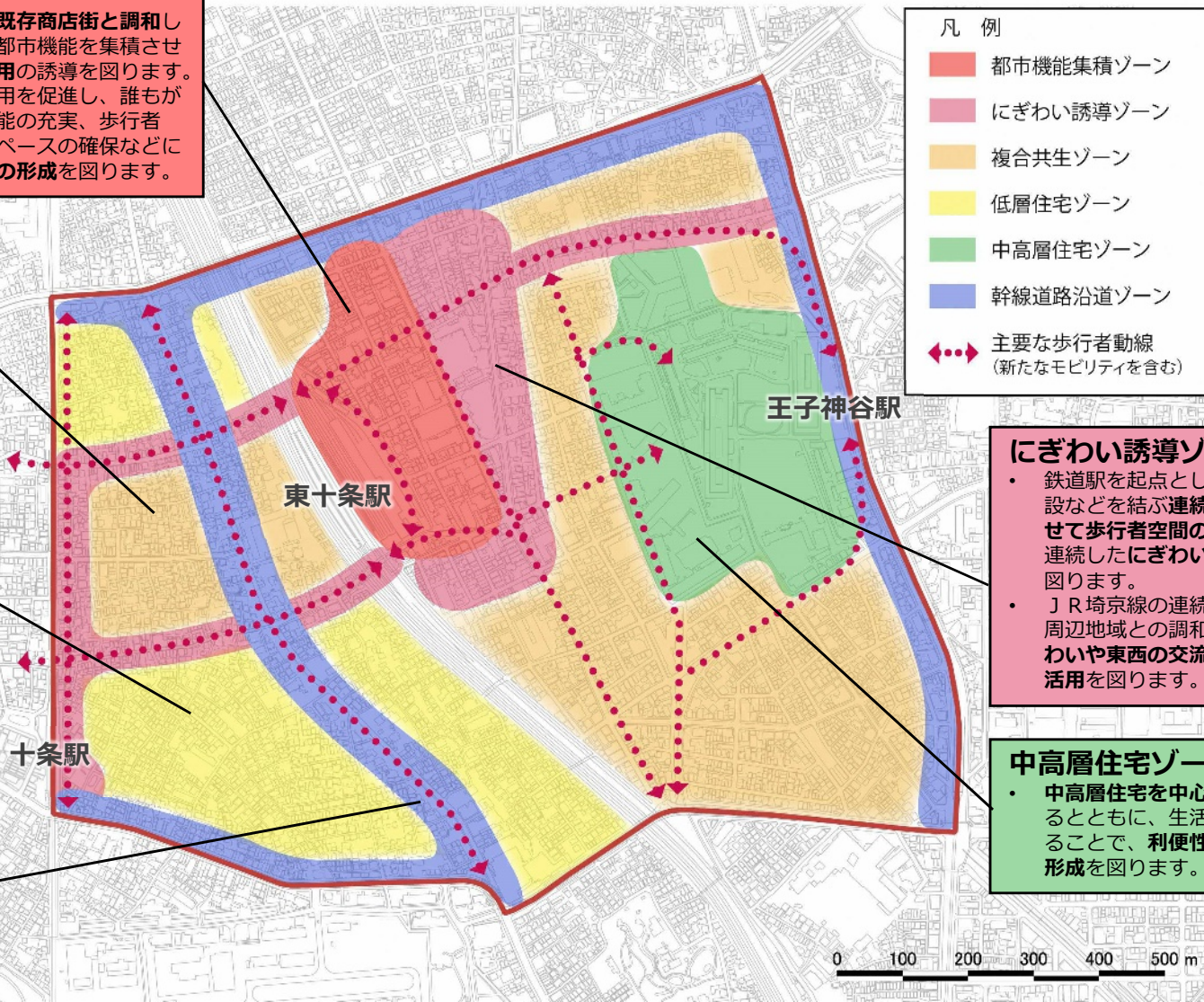
- 低中層の住宅を中心とした土地利用を誘導するとともに、木造住宅の密集する地区においては、生活道路や公園の整備、老朽化した住宅の更新や共同化を進め、安全で快適なやすらぎのある市街地の形成を図ります。

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。

凡例

- 都市機能集積ゾーン
- にぎわい誘導ゾーン
- 複合共生ゾーン
- 低層住宅ゾーン
- 中高層住宅ゾーン
- 幹線道路沿道ゾーン
- 主要な歩行者動線
(新たなモビリティを含む)



にぎわい誘導ゾーン

- 鉄道駅を起点として、商店街や公共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。
- JR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。

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。

5. ガイドライン中間まとめについて

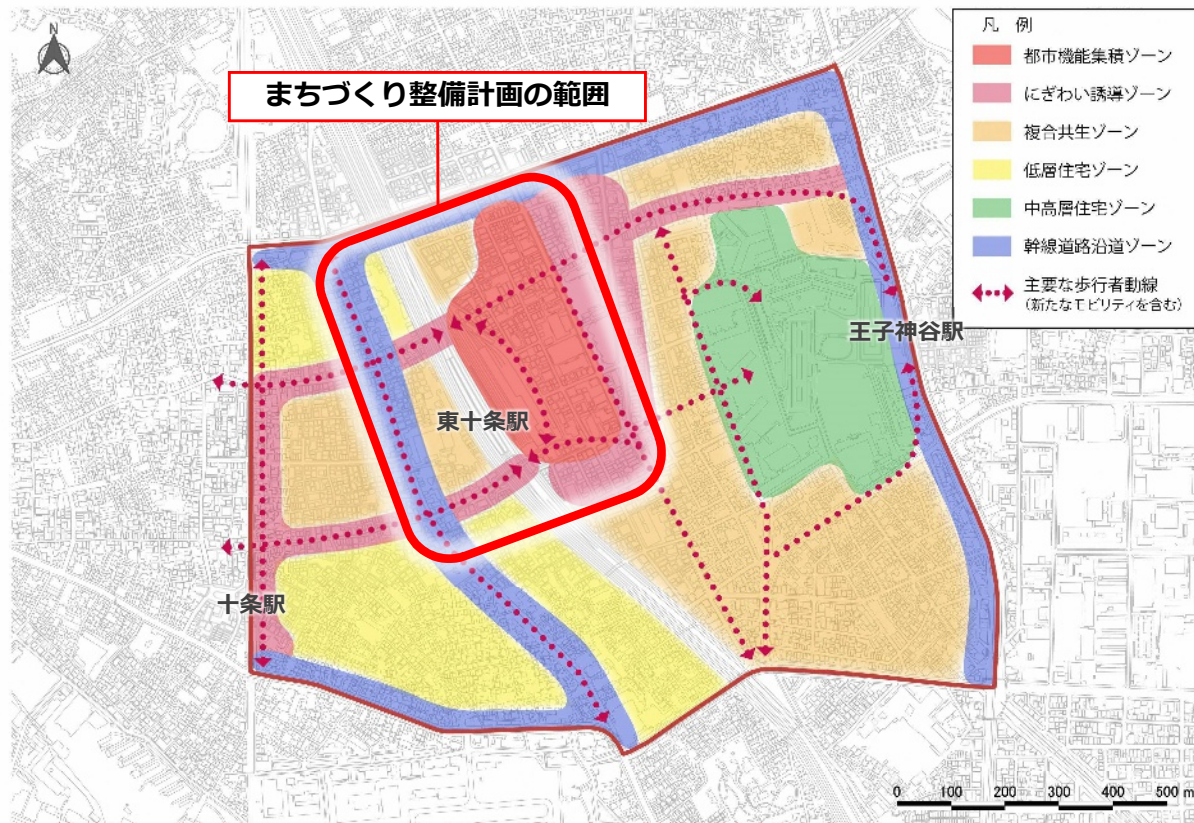
資料5 まちづくりガイドライン中間まとめ(冊子) 参照

6. まちづくり整備計画について

◆まちづくり整備計画の位置づけ

- ガイドライン範囲内での都市計画や個別事業の着実な推進に向け、ガイドラインの一部として「まちづくり整備計画」を策定します。
- 整備計画の範囲は、以下の図に示すとおり、**本ガイドラインの重点施策が集中する範囲**とします。
- 今後の検討会では、「まちづくり整備計画の策定に向けた検討項目」に示す内容について、**技術的な検討**も用いながら計画を深度化していきます。

◆まちづくり整備計画の範囲



◆まちづくり整備計画策定に向けた検討項目

今回議論

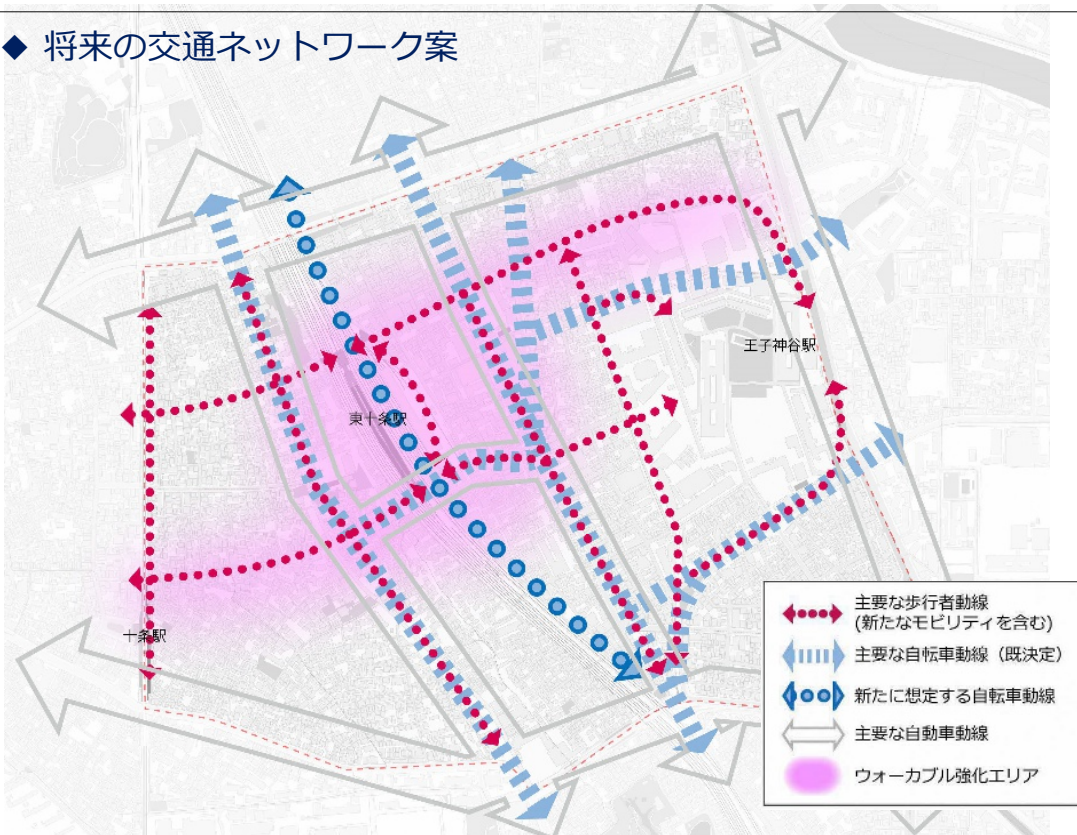
- まちづくり整備計画の位置づけ
 - ✓ 策定の目的・整備計画の**対象範囲**について
- 駅前空間の考え方など
 - ✓ ガイドラインにおける「**交通ネットワークの方針**」を踏まえた**駅前空間**について
- 駅周辺歩行者動線 (まち～駅～まち)
- 土地利用の取組方針
- 駅前の導入機能・配置の考え方
- 駅前の空間形成 (緑空間・防災対応など)
- 整備方針図 など

6. まちづくり整備計画について

◆駅前空間の考え方（1/2）

- まちづくりガイドラインでは、重点施策として「高齢者・障害者等の駅アクセスや新たなモビリティ機能に対応した交通結節機能の確保」を掲げており、**広場空間等の整備により東十条駅周辺での交通結節機能の確保**を目指します。
- 交通結節機能の確保を目指す一方で、現在の歩行者中心の歩行環境を守り、不足しているバリアフリールートの強化等を行うには、**駅前空間に求められる「機能」と「役割」及び「配置」**に関する検討が必要です。

◆ 将来の交通ネットワーク案



駅周辺広域がウォーカーブル強化エリア

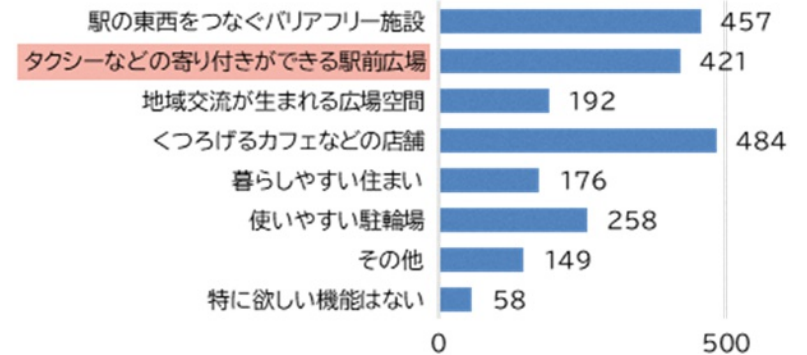


幹線道路で
タクシーから降りる利用客



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)

・あったらいいなと思う機能【居住者アンケート】



車両寄り付きのできる広場が望まれている

機能・役割のあり方と配置の検討が必要

6. まちづくり整備計画について

◆駅前空間の考え方（2/2）

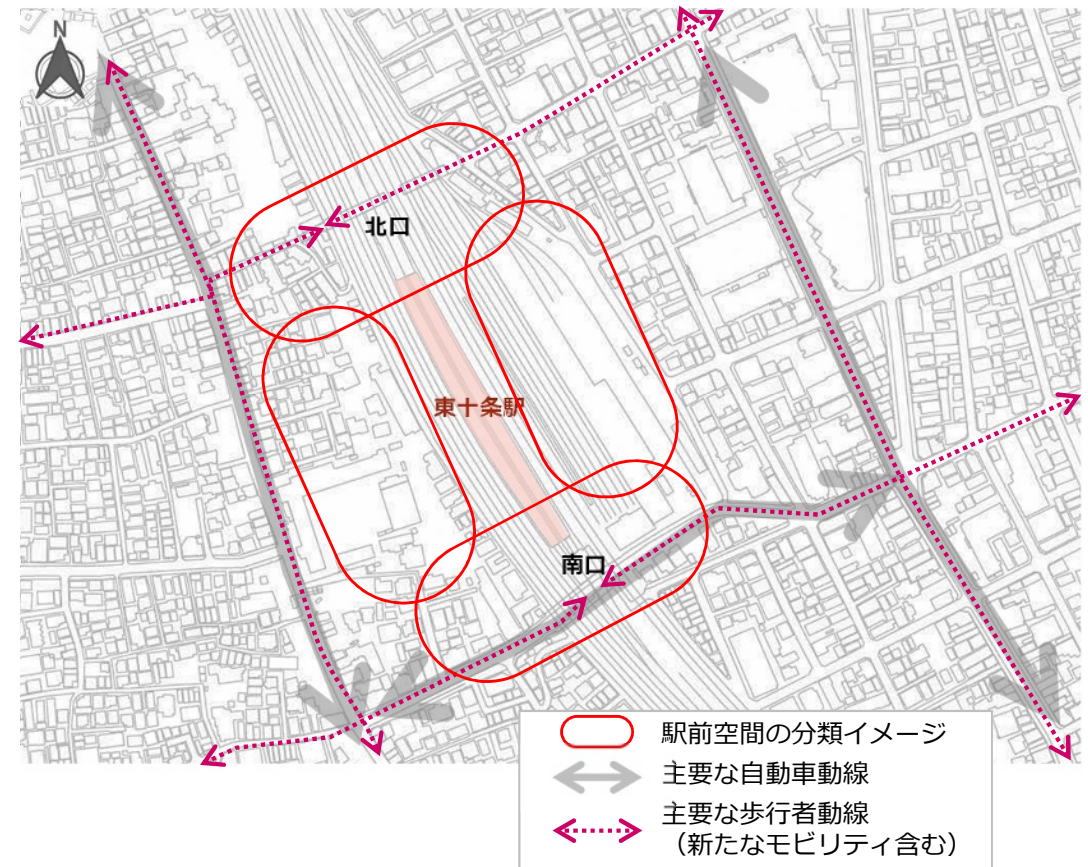
- 東十条の駅前空間の機能・役割と、それぞれの空間の特性を分けて整理していきます。

東十条の駅前空間に求められる機能・役割

- 駅への車両アクセス性の向上
現在車両での寄り付きができない東十条駅へのアクセス性向上
- まちの魅力、にぎわい連続性の確保
東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保
- 歩行者空間の拡充
不足している歩行者のための空間の確保
- バリアフリー動線の強化
東十条の魅力である商店街とのにぎわいの連続性の確保
高低差がある東西方向のバリアフリー対策



それぞれの空間特性



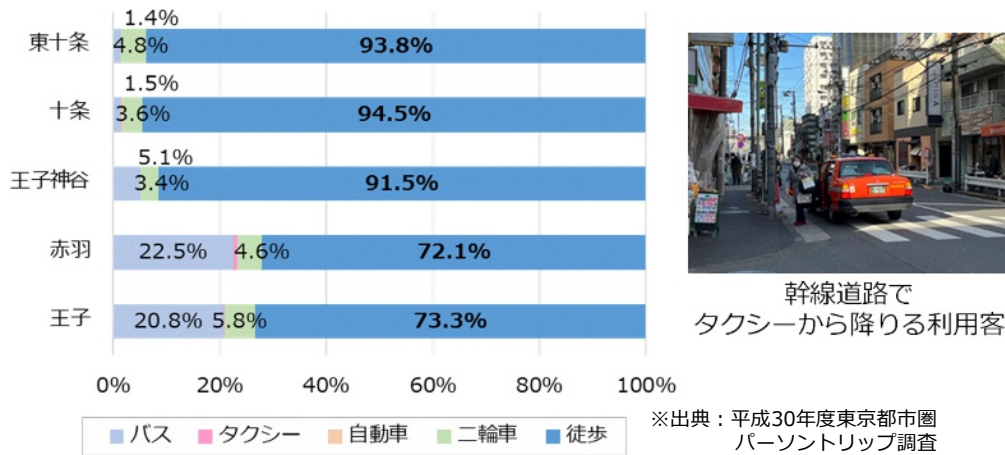
⇒ 「機能・役割」と「空間特性」を分けて整理した後、あるべき姿を議論

6. まちづくり整備計画について

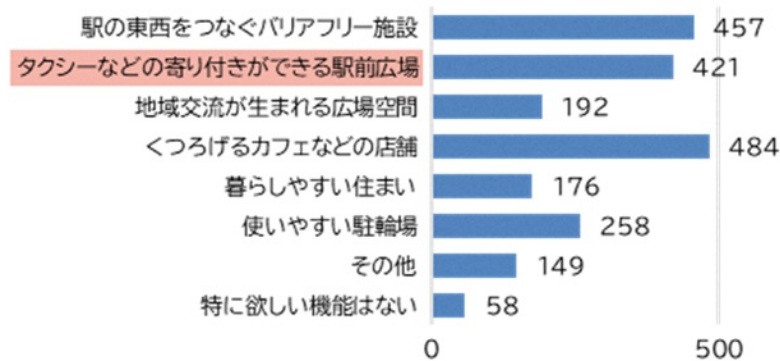
◆駅前空間に求められる機能・役割 (1/2)

● 駅への車両アクセス性向上

- 駅周辺に交通結節機能を持たない東十条駅では、**タクシーや自動車**で駅にアクセスしにくい状況です。
- アンケート調査やワークショップでのご意見では、**タクシー**などで寄り付きができる広場を求める声を頂いています。



【居住者アンケート】 あったらいいなと思う機能



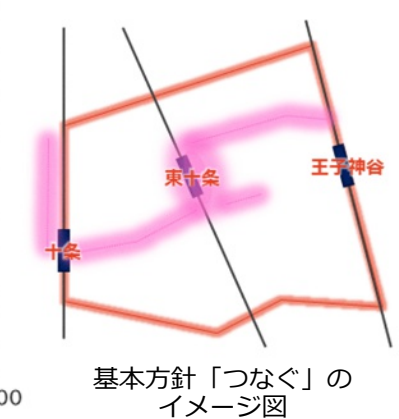
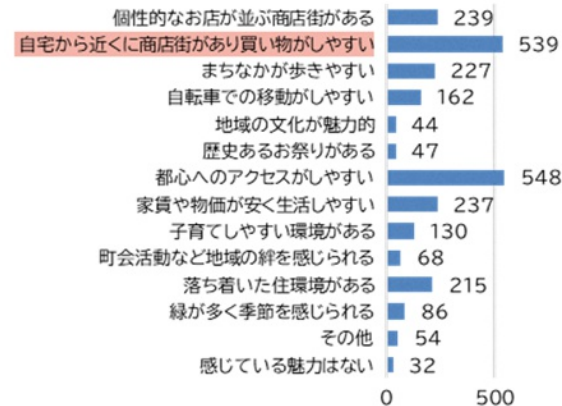
【ワークショップ】 頂いたご意見

駅前に広場がない／タクシーが利用できるロータリーが欲しい

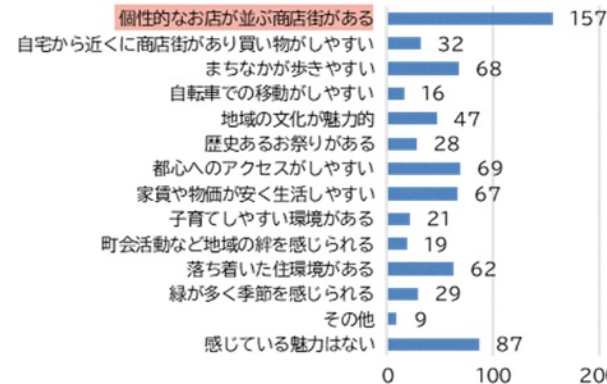
● まちの魅力、にぎわい連続性の確保

- アンケート調査ではまちの魅力として、「自宅から近くに商店街があり買い物がしやすい」や、「個性的なお店が並ぶ商店街がある」の意見が多く上がりました。
- 交通結節機能においては、**地域の魅力である商店街と協調・連携する形で整備**が求められます。

【居住者アンケート】 まちの魅力



【来街者アンケート】 まちの魅力



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

【ワークショップ】 頂いたご意見

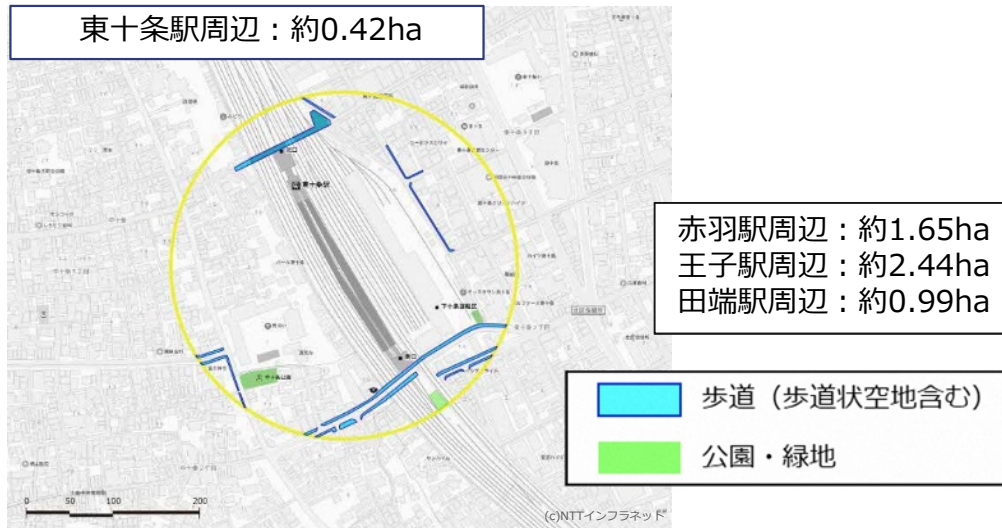
商店街が魅力的／買い物が便利、安い／駅前がすぐまち

6. まちづくり整備計画について

◆駅前空間に求められる機能・役割 (2/2)

● 歩行者空間の拡充

- 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。
- 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くことが望まれます。



駅から半径400m圏における歩道及び公園・緑地面積

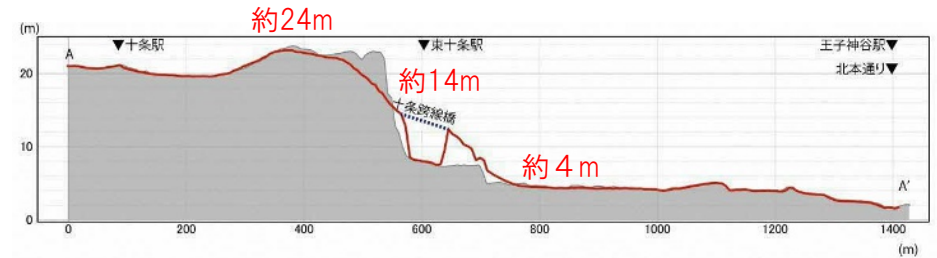


民間開発用地でのイベント・憩い空間の創出（港区ウォーターズ竹芝）

【ワークショップ】頂いたご意見
人が溜まれる場所や
花火のできる広場があったらいい
／下十条運転区跡地や広場での
盆踊りをやってみたい

● バリアフリー動線の強化

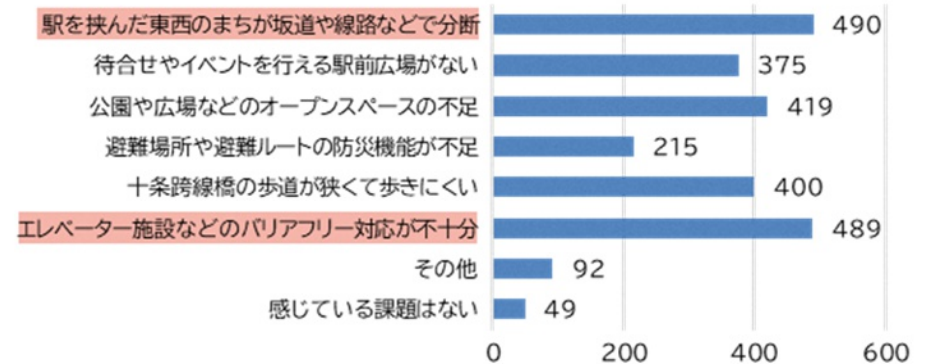
- 地形上やむを得ず高低差が生まれる東西移動について、自転車利用も考慮したE V等の整備により、バリアフリー動線の強化が必要となっています。
- 東十条駅は低地部と台地部の間に位置しており、両地域からのアクセスを受け止める結節点としての機能が求められます。



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

【居住者アンケート】まちなかの課題



【ワークショップ】頂いたご意見
南口の高低差がきつい（出かけるのが億劫）
／北口のEVが自転車でつかえている

6. まちづくり整備計画について

◆駅前空間の導入範囲について

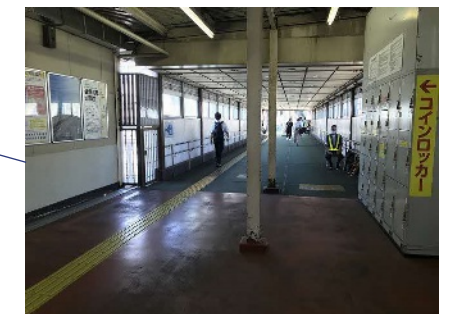
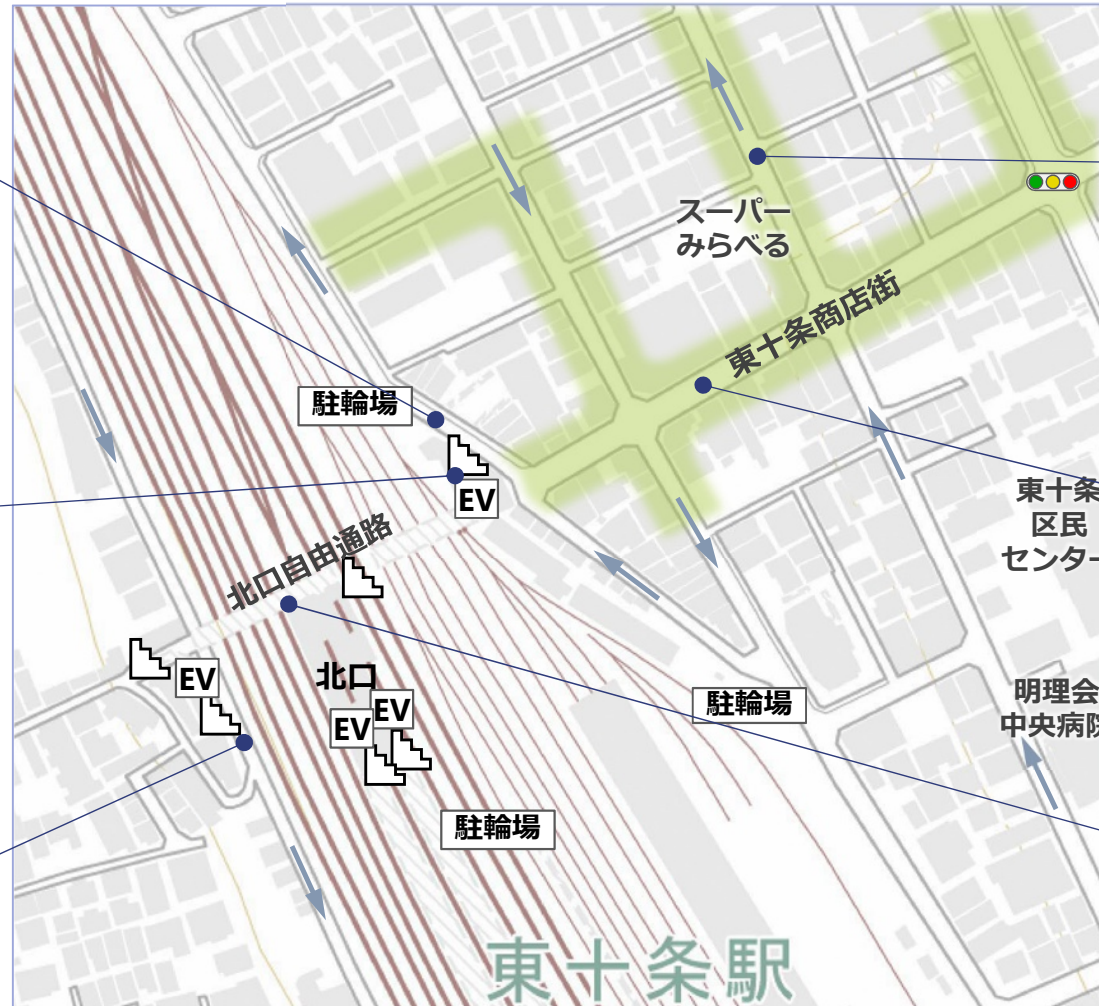
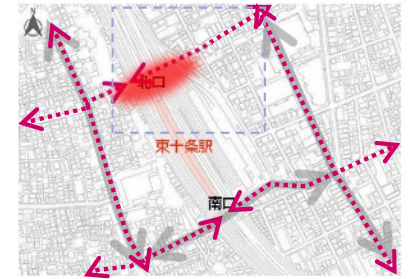
- 駅の**西側**では、駅とまちの間に線路と崖線が連なっており、種地もないことから、**歩行者や車両のための空間を設けることが難しい**状況です。
- 駅の**東側**では、**下十条運転区跡地と既成市街地が連続した空間**となっており、**土地利用転換とあわせた空間整備**が考えられます。
- そのため、駅前空間を配置を検討する場所としては、駅の**東側**を前提に、**北口付近、中央東側、南口付近の3カ所**について、それぞれの空間特性を整理していきます。



6. まちづくり整備計画について

【北口付近】

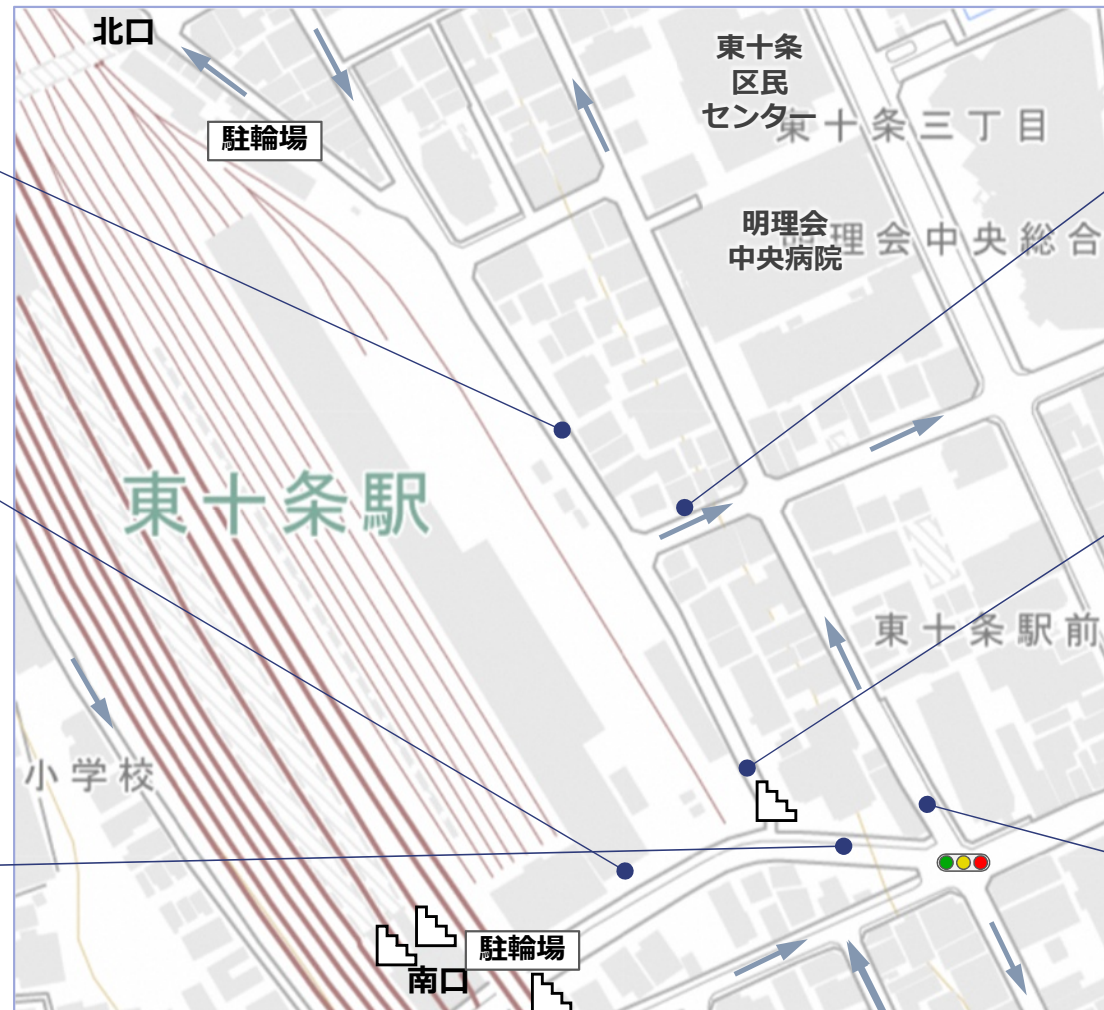
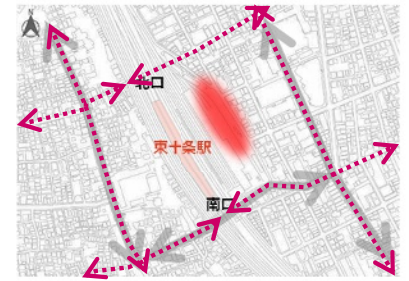
- 北口付近では、東十条商店街を中心に**車両の時間規制等**が行われており、既に**歩行者中心の空間が形成**されています。
- 交通結節機能の整備により**自動車の流入が増えることは望ましくなく**、北口周辺においては商店街のにぎわいの向上につながる**歩行者空間等の拡充を図ることが望ましい**と考えます。



6. まちづくり整備計画について

【中央東側】

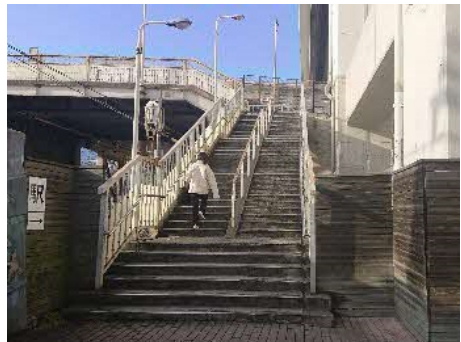
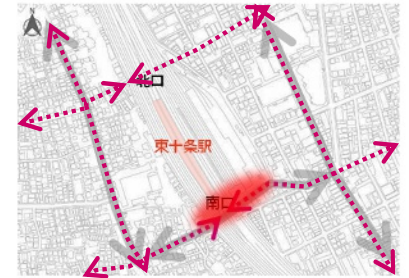
- 中央東側は、**一方通行の交通規制等**が行われており、北口付近と同様に、**歩行者中心の空間を維持**することが望ましいと考えます。
- また、既成市街地に近接していることから、**緑空間の創出や防災機能の確保など**、エリア全体の課題解決を図る事が望ましいと考えられます。



6. まちづくり整備計画について

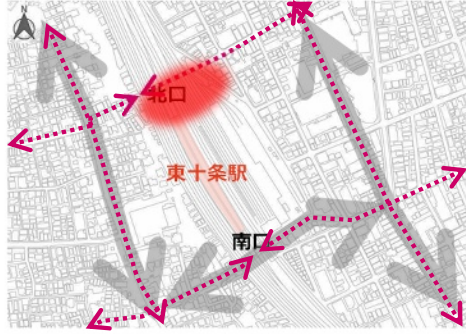
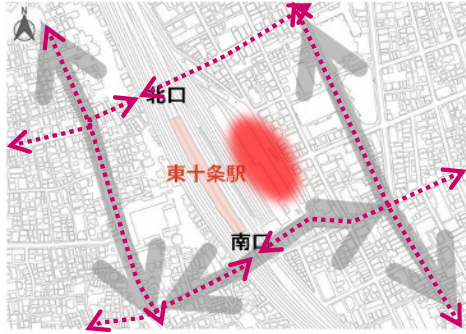
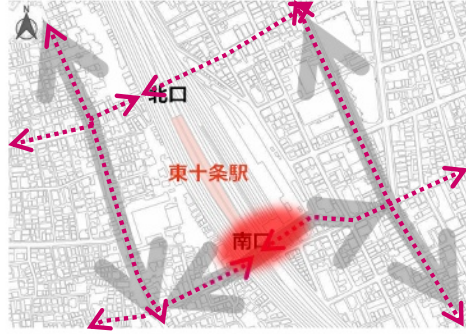



【南口付近】

- 南口付近は、**エリアを東西につなぐ車両の動線（十条跨線橋、地藏坂）**が既に形成されており、交通結節機能の導入が可能な基盤があります。
- また、急勾配の坂道が長く続いているため、駅前空間の整備にあわせた**バリアフリー動線の確保や、自転車での東西移動を支える縦動線の整備**なども望まれます。



6. まちづくり整備計画について

◆ 駅前空間の位置と特性

		北口付近	中央東側	南口付近
機能	位置			
	機能			
	駅への車両アクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> 東十条側（低地側）から可能 中十条側（高台側）からは課題あり 	<ul style="list-style-type: none"> 東十条側（低地側）から可能 中十条側（高台側）からは課題あり 広場空間から駅改札までの距離が長い 	<ul style="list-style-type: none"> 東十条側（低地側）から可能 中十条側（高台側）から可能 ※ 既設道路が急勾配なため技術的検討が必要
	にぎわい連続性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が流入すると商店街との連続性が阻害され、まちの魅力を損なう恐れがある 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車を流入すると、現在の歩行者中心の空間が阻害される 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の流入は、既設道路により想定可能なため、にぎわい連続性を確保しやすい ※ 既設道路が急勾配なため技術的検討が必要
	歩行者空間の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 商店街の入口部分のため歩行者空間の拡充が望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する東十条側の既成市街地と一体的な歩行者空間の形成が望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 高低差のある高台側・低地側の間部分で歩行者空間を拡充することが望ましい
	バリアフリー動線の強化	<ul style="list-style-type: none"> 北口では東西にバリアフリー設備が整備済 ただし、自転車の利用によりEVは混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 北口または南口まで繋ぐことで東西のバリアフリー動線が整備可能 	<ul style="list-style-type: none"> 広場空間の確保とあわせて新たなバリアフリー動線を検討可能
	まとめ (機能・役割)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間 にぎわい連続性 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間 緑空間・防災機能など 	<ul style="list-style-type: none"> 車両で寄り付きができる広場 歩行者空間 バリアフリー動線 

- 駅前空間の交通結節機能として、自動車等の寄り付きを可能にする広場空間については、南口付近に設置することが優位とされます。
- しかし、道路が急勾配である等の課題もあるため、今後整備計画を深度化していく中で技術的な視点からも検討が必要です。
- 一方、歩行者空間の拡充等その他の機能については、北口付近・中央東側での確保も望ましいため、上記の南口付近の技術的検討とともに、まちづくり整備計画を深度化していく中であわせて検討が必要です。

7. 今後の予定

■今後の計画スケジュール

