

赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画 策定検討会

第1回資料

令和5年7月18日

北区まちづくり部まちづくり推進課

目 次

| | |
|---------------------------------|----|
| 1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定 | 1 |
| (1) 基本計画策定の背景 | 1 |
| (2) 基本計画策定の目的 | 9 |
| (3) 対象区域の設定 | 10 |
| 2. 上位計画及び関連計画 | 11 |
| 3. 現況分析 | 15 |
| (1) 北区の人口 | 15 |
| (2) 地形 | 16 |
| (3) 公共交通 | 17 |
| (4) 土地利用状況 | 18 |
| (5) 交通基盤 | 22 |
| (6) バス | 24 |
| (7) 自転車駐車場 | 25 |
| (8) 公共的空間 | 26 |
| (9) 環境 | 27 |
| (10) 駅周辺の拠点のまちづくり | 28 |
| (11) 今日の課題における持続可能なまちづくりに向けた取組み | 29 |
| 4. 課題解決のためのミッション | 31 |
| (1) 震災・水害に強い市街地の形成 | 33 |
| (2) 利便性の高い交通環境の整備 | 36 |
| (3) まちの魅力を高める公共的空間の整備 | 40 |
| (4) 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積 | 44 |
| (5) 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取組み | 47 |

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

1) 赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区における市街地再開発事業の事業化の動き

戦災復興の土地区画整理事業により現在の街区が形成された赤羽駅東口の駅前周辺地区では、老朽化した低層建物が密集し防災面で深刻な課題を抱える状況を改善し、安全・快適で駅前にふさわしい「にぎわいの拠点」の形成が求められている。このような中、赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区（下図参照）では、共同建て替えによる面的な更新を実現する市街地再開発事業によるまちづくりが、地元権利者が中心となって進められている。

この地区は、区内屈指の商業集積地ではあるものの用途の混在がみられるほか、老朽化した低層建物が密集している地域である。この地区周辺を十分な有効幅員がとれない道路を含むネットワークが、複雑な交通規制のもと支えている。公共空間は、街路空間に限られており、緑やまとまったオープンスペースが不足している。また、地区の北側には更新時期を迎えている赤羽小学校が位置しており、同様に老朽化が進む公共公益施設（赤羽会館・赤羽公園）とともに効果的、効率的な機能更新を図ることも課題となっている。

今後、上記のような課題を抱えた本地区においては、都市基盤・都市機能の更新を行うとともに、老朽化が進む公共公益施設については、東京の北の玄関口である「赤羽」にふさわしい都市機能の集積を図る中で、効果的効率的な更新を図り、一層魅力あるまちづくりを進める必要がある。

| | 第三地区 | 第二地区 | 第一地区 |
|------|------------|------------|-------------|
| 施行区域 | 0.5ha | 0.7ha | 0.5ha |
| 検討状況 | 準備組合 設立 | 準備組合 設立 | 都市計画 決定済 |



出典：北区まちづくり推進課発行 赤羽PRESS創刊号（R5.3）より

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

1) 赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区における市街地再開発事業の事業化の動き

① 第一地区

◇ 区域図



— 経過 —

- 平成28年6月 準備組合設立
- 令和 2年8月 都市計画決定告示
- 令和 4年3月 事業概要説明会実施
- 現在 組合設立に向け事業進捗中

◇ 将来像 (地区計画より一部抜粋)

| | |
|-------------|--|
| 地区計画 の目標 | <p>本地区は、地域の防災性の向上と、駅前立地としてふさわしい「にぎわいの拠点」を形成するため、公共的な広場・空地等を確保するとともに、商業中心地として地域産業と調和・共存する商業機能の整備を図る。合わせて、住宅需要を踏まえた必要な住宅機能の整備を図ることにより、多様で魅力的な複合市街地を目指し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。</p> |
|-------------|--|

◇ 計画図



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。ただし、計画線は都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。

(承認番号) 30 都市基交審第 214 号、平成 3 1 年 1 月 7 日、(承認番号) 30 都市基街都第 242 号、平成 3 1 年 1 月 1 0 日、(承認番号) MMT 利許第 27020 号、平成 2 7 年 5 月 1 8 日

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

1) 赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区における市街地再開発事業の事業化の動き

◇整備イメージ ※当該準備組合では、今夏の組合設立認可申請に向けて、計画の見直しを行っている。

事業概要説明資料 (R4.03) より抜粋

赤羽一丁目第一地区 第一種市街地再開発事業

※掲載内容は現時点における検討案であり確定した内容ではありません。

赤羽一丁目第一地区市街地再開発準備組合

事業コンセプト

駅前立地の都市環境づくり

- 大街区化の促進
- 高度利用化の促進
- 不燃化、耐震化の促進

赤羽の顔に相應しい
「商・住複合ゾーン」の創造

良好な都市型住宅の供給

- 都市型住宅の供給
- 多世代対応型住宅

賑わいと交流の創出

- 活気ある商業施設
- 地域歩行者ネットワークの形成

広場（賑わい）イメージ

広場（憩い）イメージ

計画概要

当地区の計画建物は、商業と住宅によって構成され、低層部に商業を配置しています。また、敷地内に広場状空気を整備し、地域コミュニティや交流・賑わいのある空間の創出に寄与するとともに、道路に沿った壁面後退部分に歩道状空気を整備し、歩行者利便性・安全性の向上を図ります。

さらに、敷地北側には歩行者空間を確保するとともに、公共的駐輪場を整備し、地域に貢献する施設を設けます。

【敷地概要】

所在地 : 赤羽一丁目10番、11番の一部

施行区域 : 約0.5ha

敷地面積 : 約2,900㎡

用途地域 : 商業地域

防火地域 : 防火地域

高度地区 : なし

地区計画 : 赤羽一丁目地区

建蔽率 : 50% (70%)

容積率 : 800% (高度利用地区)

【計画概要】

規模 : 地上26階、地下1階

主用途 : 店舗、住宅 (約300戸)

最高高さ : 約110m

構造 : 鉄筋コンクリート造一部鉄骨造

建築面積 : 約1,700㎡ (建蔽率約60%)

延床面積 : 約32,700㎡

容積対象面積 : 約23,100㎡ (容積率約800%)

※掲載内容は現時点における検討案であり確定した内容ではありません。

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

1) 赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区における市街地再開発事業の事業化の動き

◇区域図



②第二地区

—経過—

- 平成28年12月 準備組織発足
- 平成30年 5月 準備組合設立
- 令和 5年 1月 北区長を経由して東京都知事へ準備組合結成届提出
第二地区と小学校敷地との一体的な土地利用の検討を北区へ要望

③第三地区

—経過—

- 平成31年 2月 地区内の有志による「再開勉強会」がスタート
- 令和 元年10月 準備組合設立
- 令和 4年 3月 北区長を経由して東京都知事へ準備組合結成届提出

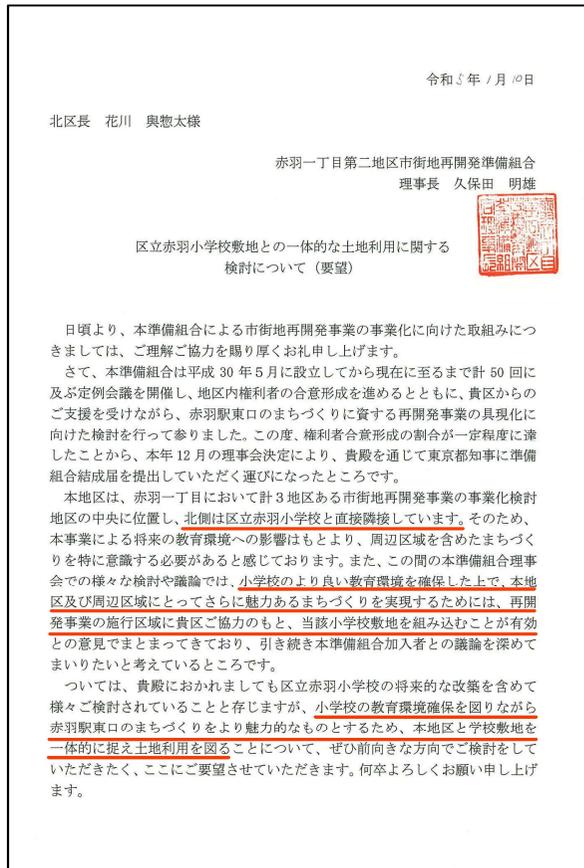
1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

1) 赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区における市街地再開発事業の事業化の動き

④意見交換会の開催

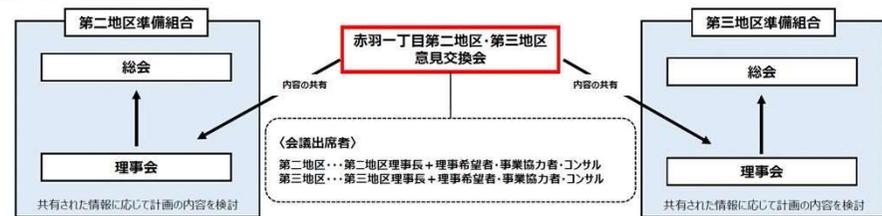
第二地区理事長から北区長へ宛てた要望書



小学校の教育環境の確保を図りながら赤羽駅東口のまちづくりをより魅力的なものとするため、第二地区と小学校敷地との一体的な土地利用の検討を区へ要望。

区の助言の下、赤羽駅周辺のまちづくりの実現に向けて、第二地区・第三地区の両地区での継続的な情報交換や一体的な土地利用を含む計画づくりを共に検討するために、令和5年4月から第二地区・第三地区の意見交換会が開催されている。

◆組織体制について



赤羽一丁目第二地区再開発準備組合
再開発ニュース(R5.5)



赤羽一丁目第三地区再開発準備組合
再開発ニュース(R5.5)

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

2) 大規模公共公益施設の更新

駅周辺の大規模な公共公益施設である赤羽小学校、赤羽会館、赤羽公園は経年による更新時期を迎えているうえ、学校教育はもとより、地域コミュニティ、防災、にぎわいなど、様々な面でそれぞれが地域の拠点となっていることを踏まえ、今後の地区の一層の発展に寄与する施設となるよう、その配置を含め効果的効率的な整備等更新を図ることが求められる。

□公共公益施設の配置

(赤羽小学校、赤羽公園、赤羽会館)



赤羽小学校は、市街地再開発事業が予定される地区の北側に位置し、赤羽会館、赤羽公園は駅東口から徒歩5分程度に位置している。

□各施設の改修等の経緯

| | |
|---------------|---|
| 赤羽小学校 築62年 | 1876年 赤羽学校設立認可 東京府第四中学校第十七番小学校として開校 1902年 現在地に校舎移転 1961年 現在の校舎が竣工 1986年 耐震改修工事① 1998年 耐震改修工事② 2007年 大規模改修工事 2013年 「学校改築改修計画」において、今後10年以内に改築する学校のひとつに位置付けられた。 |
| 赤羽会館 築41年 | 1982年 開館 2014年 耐震改修工事 将来的な改築も視野に入れ、「必要最低限の施設改修工事」に留めている。 |
| 赤羽公園 築63年 | 1960年 開園（都市公園法上の都市公園） 老朽化に伴い施設の更新の時期を迎えている。 |

- 老朽化等に伴い、いずれの施設も更新の時期を迎えている。
- 赤羽小学校については、現在の施設規模では、第一、第二及び第三地区の再開発事業（約千戸）から生じる就学児童の増加に対応できない。

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

2) 大規模公共公益施設の更新

□地域における公共公益施設の役割

現在の（赤羽小学校、赤羽会館、赤羽公園）の役割

赤羽小学校：義務教育施設、地域コミュニティ活動の拠点、避難所として指定
 赤羽会館：ホール機能をはじめ健康支援センターや図書館等の様々な住民サービスの複合施設
 赤羽公園：貴重なまとまりのある規模を持った公園、防災、憩い

| 施設名称 | 敷地面積 (㎡) | 構造 | 階数 | 築年次 | 施設構成 (令和5年7月1日現在) | |
|-------|-------------|----|----|-----------------|---|--------|
| | 延床面積 (㎡) | | | | 学級数 (保有する普通教室数) | 児童数(人) |
| 赤羽小学校 | 12,208 | RC | 3 | 1961年 (築62年) | 18 | 438 |
| | 5,803 | | | | (23) | |
| 赤羽会館 | 2,600 | RC | 7 | 1982年 (築41年) | 1F：講堂 2F：リハーサル室、赤ちゃん休憩室、赤羽地域振興室、管理事務所 3F：和室、集会室 4F：大ホール、小ホール、集会室 5F：赤羽図書館 6F：赤羽高齢者安心センター等 7F：赤羽健康支援センター | |
| | 12,718 | | | | | |
| 赤羽公園 | 11,533 | - | - | 1960年 (築63年) | | |

⇒赤羽会館は時代の変化に対応した区民ニーズに答えきれていない。

⇒赤羽小学校は地域の活動拠点であり避難所である。校庭が赤羽馬鹿祭りの起終点となっている。

⇒地域特性・住民ニーズから乖離している。経年に伴い、相対的に建物の性能が低下している。

□公共公益施設の課題

○赤羽小学校

- 施設の老朽化に対応した更新が必要である。
- 市街地再開発事業による、児童数の増加に対応した施設規模の確保や対策が必要である。
- 赤羽小学校は、避難所に指定されていることから、更新等に際しては災害時の防災施設としての機能の充実を図る必要がある。
- 学校の校庭が、赤羽馬鹿祭りパレードの起終点に供されており、地域の活動拠点を支える空間づくりが求められている。
- 赤羽小学校が現在地にある場合、市街地再開発事業の影響（日影、ビル風等）を考慮した教育環境の保全を図る必要がある。

○赤羽会館

- 施設の老朽化に加え、バリアフリー対応など抜本的な機能改善が必要であり、適切な時期をとらえた更新が必要である。
- ユニバーサルデザインへの対応など、現在の区民のニーズにあった魅力ある施設づくりが求められる。

○赤羽公園

- 施設遊具等の老朽化に対応した更新が必要である。
- 北区民一人当たりの都市公園面積は2.8㎡/人（2022年時点）となっており、都市公園法施行令に定める市街地の住民一人あたりの都市公園の敷地面積の標準は5㎡に比べ不足している。このため、区全体で機会を捉えた公園等の確保に努める必要がある。
- 公園内には地域の要望により保存されているモニュメントがあり、更新の際には慎重に取扱う必要がある。
- 災害時に公園に求められる役割を考慮した整備内容の検討が求められる。
- 赤羽馬鹿祭りや区民まつりの会場など区民が集い、交流する場所としての役割を考慮した再整備が期待される。
- 再整備にあたっては、地域住民の声を生かした公園づくりが求められる。

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(1) 基本計画策定の背景

2) 大規模公共公益施設の更新

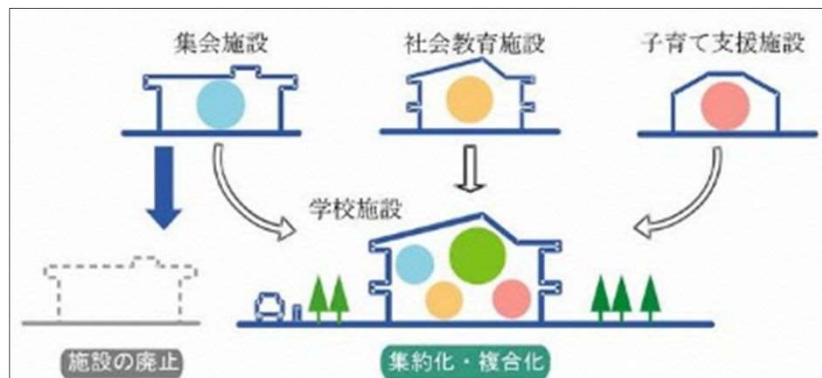
北区では、学校施設の建替え時には**可能な範囲で周辺にある施設の集約化・複合化**を図り、**その他の公共施設についても周辺にある施設の集約化・複合化を図る**とされている。また、**老朽化が著しい施設は、原因を十分に検証の上、施設の統廃合や廃止**を行うとされている。

□北区公共施設再配置方針（平成25年7月）

(イ) マネジメント方針実現のための方策

○学校等の施設への集約化・複合化

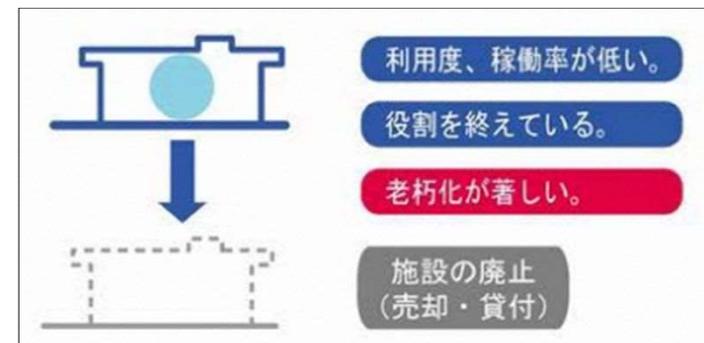
学校施設をコミュニティ活動の拠点として位置付け、学校の建替えや改修時には、可能な範囲で周辺にある**施設の集約化・複合化**を図るとともに、その他の公共施設についても同様に、建替えや改修時には、周辺にある**施設の集約化・複合化**を図る。



学校等の施設への集約化・複合化

○統廃合・廃止の検討

老朽化が著しい施設や**利用度・稼働率が低い施設は、その原因を十分に検証し、その結果、区民ニーズに合わなくなった施設や役割を終えたと考えられる施設については、施設の統廃合や廃止**を行う。なお、廃止した施設については、売却や貸付などにより、財源確保を図る。



統廃合・廃止の検討

1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(2) 基本計画策定の目的

北区都市計画マスタープラン2020

東京の北の商業拠点

《施策展開》

- 赤羽一丁目市街地再開発事業に合わせた適切な高度利用の誘導と周辺環境の整備
- 商店街における地域交流の場としてのにぎわいづくり 等

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」

《土地利用の方針》

- 都市中心拠点としてふさわしい利便性の高いにぎわいのある市街地の形成
- 住宅を重点的に供給することで、居住地としても選ばれる市街地の形成等

赤羽一丁目地区の
3つの再開発事業による
まちづくり

赤羽駅東口周辺地区の
大規模公共公益施設の
更新

- 赤羽一丁目の市街地再開発事業の事業化の動きを契機に、赤羽駅周辺地区のまちづくりを推進する（区は権利者の合意形成を前提に、市街地再開発事業の事業化を積極的に支援し、同事業による駅前周辺の公共的空間の充実・形成を図る）。
- まちづくりの推進に合わせ、懸念される区立赤羽小学校の教育環境の確保・充実を図る。
- 駅周辺の老朽化し更新時期を迎える大規模公共公益施設（赤羽小学校、赤羽会館、赤羽公園）について、（駅周辺の再開発事業との関係性を意識しながら）その効果的効率的な更新策を検討する。

以上3つの項目を踏まえ、都市計画マスタープラン2020の実現を図るための、**具体的な土地利用や施設整備の方向性、その実現方策や事業推進体制等をまとめるのが「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画」である。**

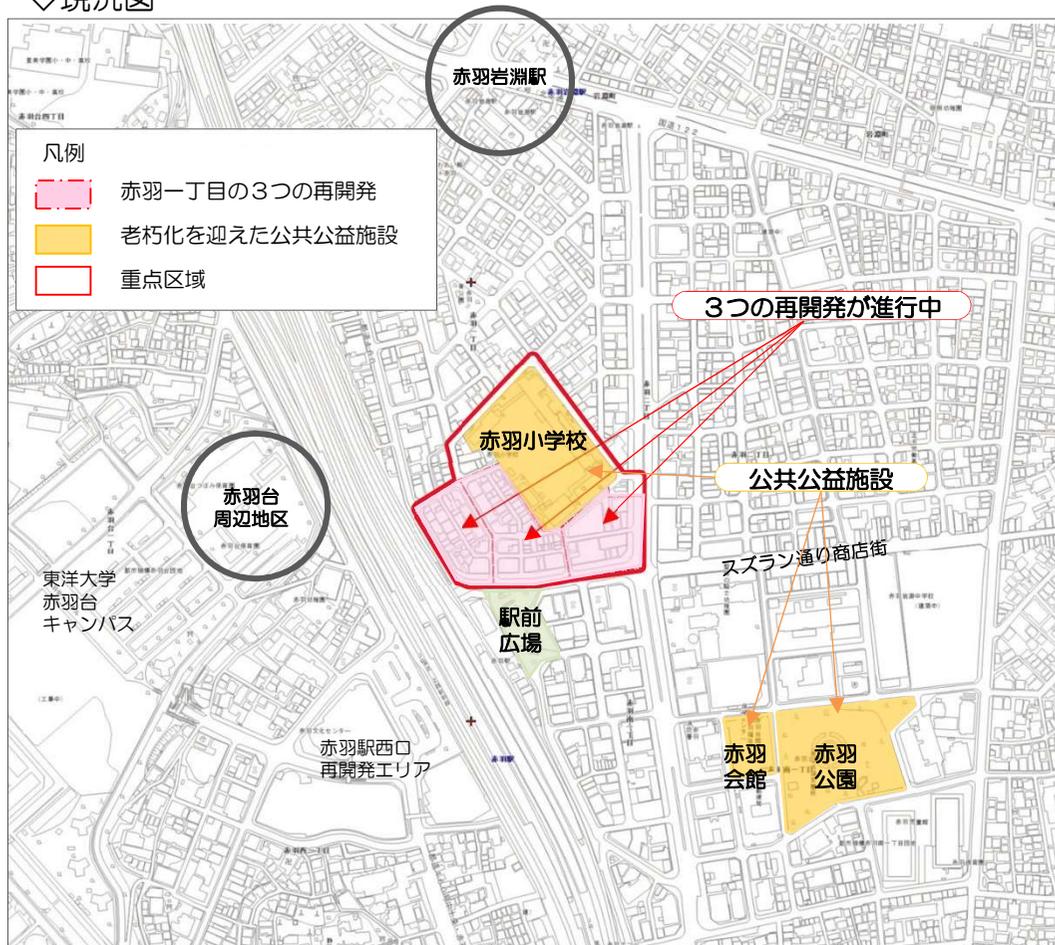
1. まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定

(3) 対象区域の設定

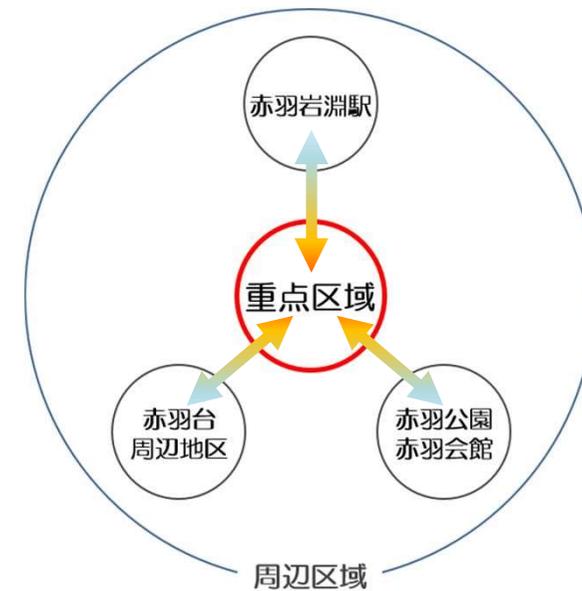
◇対象区域及び重点区域

計画の検討を進めるにあたり、3つの市街地再開発事業と赤羽小学校を含む区域を「重点区域」、重点区域の事業との連携や波及効果を期待する区域を「周辺区域」と位置づける（なお、本計画の検討により区域の考え方を整理することを可とする）。

◇現況図



◇概念図

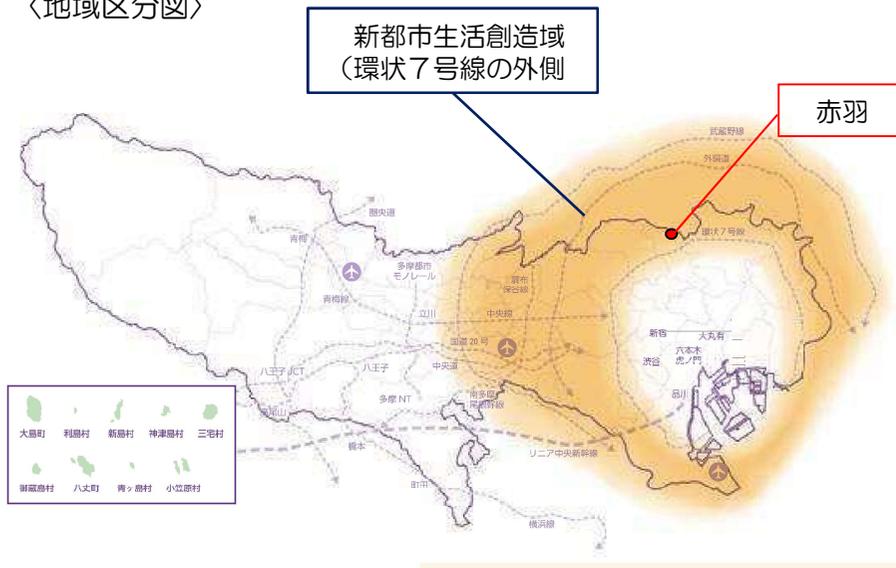


2. 上位計画及び関連計画

□都市づくりのグランドデザイン（東京都 H29年9月）

・東京都「都市づくりのグランドデザイン」で赤羽は、新都市生活創造域に位置し、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形成や地域づくりを進めていく、とされています。

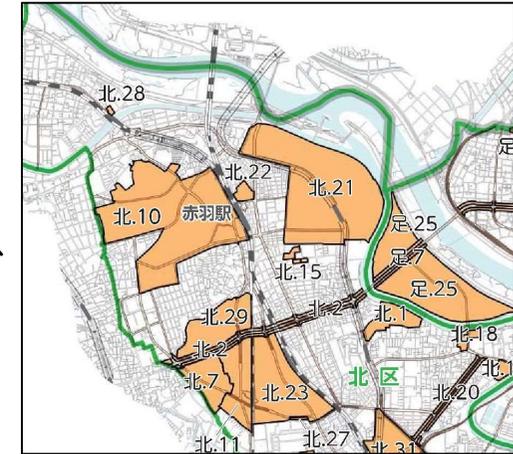
〈地域区分図〉



□住宅市街地の開発整備の方針（東京都 R4.3）

赤羽一丁目地区は、住宅市街地のうち開発すべき地区とされる**重点地区**に指定されています。

《北22》
赤羽一丁目3ha
（赤羽一丁目再開発区域、
赤羽小学校の範囲）
住宅重点地区に指定



地区の
選定

住宅市街地のうち、一体的かつ総合的に整備し、又は開発すべき地区を「**重点地区**」として選定し、地区ごとに整備又は開発の目標、整備方針等を定め、計画や事業の積極的な推進を図る。

【新都市生活創造域における地区の将来像】

| | |
|----|---|
| 赤羽 | <ul style="list-style-type: none"> ・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ます。 ・都市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ます。 |
|----|---|

2. 上位計画及び関連計画

□北区都市計画マスタープラン2020

○土地利用の基本方針

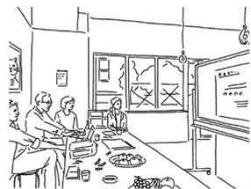
赤羽駅周辺は、「都市中心拠点」「地区連携拠点」「生活中心拠点」3段階の拠点設定のうち、都市機能の集積状況から「**都市中心拠点**」に位置付けられており、王子とともに広域的な東京都市圏において、北の拠点としての役割を担っています。



駅を中心とした都市機能の集積



新しい交通手段の導入



住民主体のまちづくり



※商業・業務機能や各地域の特色に応じた都市機能の立地誘導を図り、新たな交流と価値を創出しています。

拠点育成の基本方針

| | |
|--------|---------------------|
| 都市中心拠点 | にぎわいや交流を生む拠点 |
| 地区連携拠点 | 持続的な生活を支える拠点 |
| 生活中心拠点 | 生活に身近な生活利便施設が集積する拠点 |

| | |
|--------|---|
| 都市中心拠点 | 「都市中心拠点」は、各拠点の地域特性に応じた都市機能の集積や市街地環境の向上に資する適切な高度利用を促進するとともに、各拠点間における機能の分担・連携を図ります。 |
|--------|---|

| | |
|----|---|
| 赤羽 | <p>【東京の北の商業拠点】 大規模商業施設と地域に密着した商店街が共存する商業の中心地です。こうした商業機能の維持・強化を図るとともに、官・民・学が連携した協働のまちづくりによるにぎわいの創出を推進することで商業拠点の形成を図ります。 また、市街地環境の向上に資する駅周辺の適切な高度利用を促進することで、再開発などの際には居住機能の強化を図るなど、居住の場としても選ばれる東京の北の玄関口として、利便性の高い都市中心拠点の形成を図ります。</p> |
|----|---|

| | |
|------|---|
| 施策展開 | <ul style="list-style-type: none"> 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合わせた適切な高度利用の誘導と周辺環境の整備 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 |
|------|---|

2. 上位計画及び関連計画

□北区都市計画マスタープラン2020

○赤羽東のまちづくり方針



参考：赤羽東のまちづくり方針図

◇まちの将来像

利便性の高い、安心してらせるにぎわいのあるまち
「赤羽東」

《将来像の解説》

- ・鉄道駅の利便性を最大限に発揮するために、鉄道駅周辺のまちづくりを展開し、**駅を中心とした利便性の高い市街地の形成**を目指します。
- ・地域に密着した商店街や、隅田川沿いなどに地域産業の活力となる工場が立地することから、住・商・工の複合的な活気のある市街地の形成を目指します。

《取組方針》

□土地利用

- ・赤羽駅東口地区における市街地再開発事業を契機としたまちづくり
- ・赤羽駅周辺において、大街区化などによる都市機能の更新を図ることで、高度利用を促進し、**都市中心拠点としてふさわしい利便性の高いにぎわいのある市街地の形成を図ります。**
- ・市街地再開発事業を契機とした周辺環境の整備を図るとともに民間開発を誘導し、**住宅を重点的に供給することで、居住地としても選ばれる市街地の形成を図ります。**

2. 上位計画及び関連計画

□赤羽駅東口地区まちづくりゾーニング構想（H27年6月 赤羽駅東口地区まちづくり全体協議会）

赤羽駅東口地区のまちづくりをより一層推進していくため、赤羽駅東口地区（赤羽一丁目、赤羽二丁目、赤羽南一丁目3番～20番地）の約43ヘクタールを対象として、「赤羽駅東口地区まちづくりゾーニング構想」が策定されている。

ゾーニング構想においては、「重点区域（赤枠内）」は、小学校（地域の拠点施設）と駅前商業ゾーン（赤羽の玄関にふさわしい街並みの商業ゾーン）及び北側の商業ゾーン（新しい顧客のニーズに応えた商店構成）として位置付けられている。

※令和5年夏頃に、協議会により「まちづくり提案」が発表される予定（次回の本検討会で報告予定）



●きずな力とは…
災害時の避難・救護や、日常の見守りなど、人と人とのつながりが最も大切と考え、居住者や商業者をはじめ多様な人々が暮らす赤羽だからこそできる、安全・安心のまちづくりを目指します。

●交流力とは…
鉄道をはじめとする交通アクセスの良さを活かし、広域からの来街者を招きます。また、駅の東西、新旧の住民同士、周辺地域との交流を高めることにより、にぎわいにつなげていきます。

●創生力とは…
西が丘のナショナルトレーニングセンターの存在、赤羽台の東洋大学の開設などまちづくりの大きなチャンスと捉えます。これら周辺の教育機関等や地区の小中学校などと幅広く連携し、まちの魅力を創り育む力にしていきます。

H27年9月

3. 現況分析

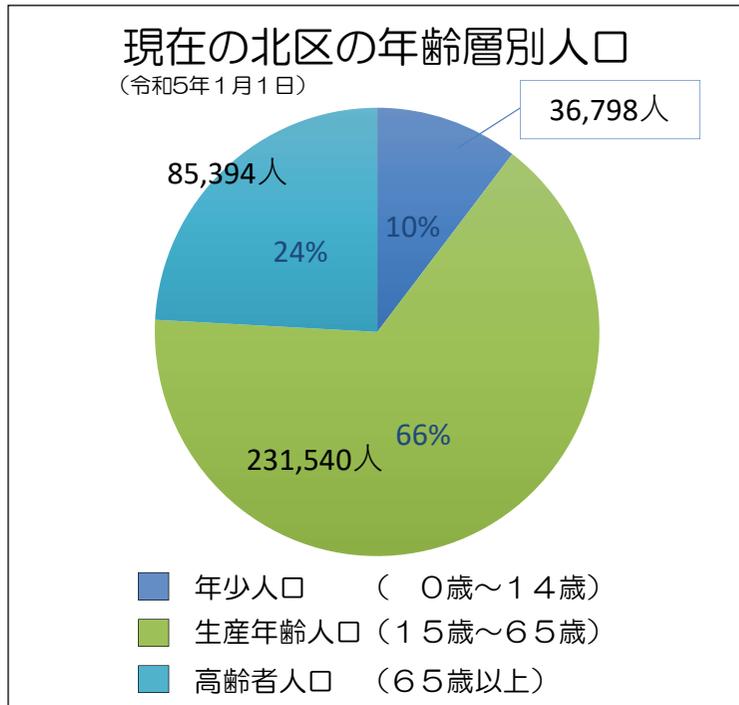
(1) 北区の人口

◇現況 令和5年度人口

令和5年時点の人口の構成比はおよそ4人に1人が65歳以上の高齢者であり、東京都平均より高い。

| | 年少人口 | 生産年齢人口 | 高齢者人口 | 総人口 |
|-------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 東京都 | 1,561,365 | 9,142,443 | 3,137,857 | 13,841,665 |
| (構成比) | 11.28% | 66.05% | 22.67% | |
| 北区 | 36,798 | 231,540 | 85,394 | 353,732 |
| (構成比) | 10.40% | 65.46% | 24.14% | |

(令和5年1月1日時点)

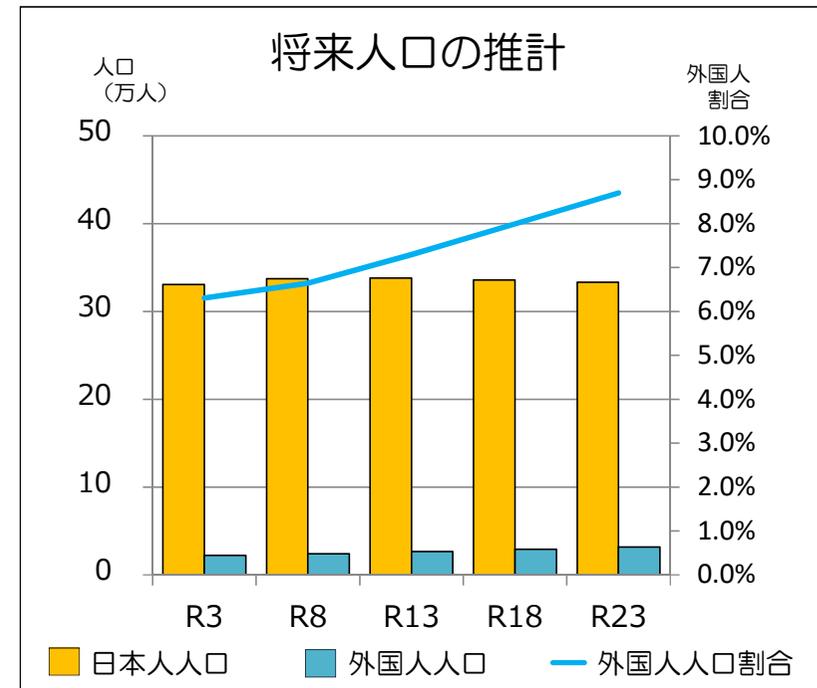


(出典：東京都総務局「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」より)

◇北区の人口推計

北区「北区人口推計調査報告書 (R3.10)」によると、R23の推計人口を36万5千人とし20年後も現在の人口が維持される見込みとなっている。日本人人口は、R13年、総人口はR18年をピークとして減少に転じ、長期的には人口が減少することを想定している。

一方、外国人人口は増加し続け、それに伴って外国人人口割合も上昇していくことを見込んでいる。



(出典：北区人口推計調査報告書 (R3.10) より)

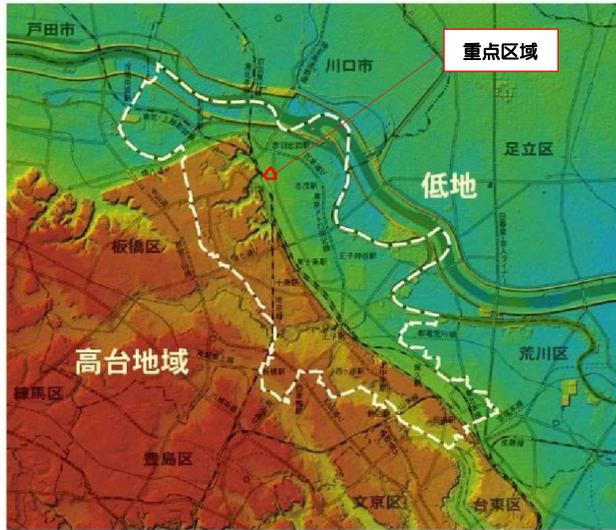
⇒高齢者の人口割合は東京都の平均割合より高く、外国人の割合は将来増える予測となっている。

⇒高齢化や多様化する社会に対応した、ハード・ソフト面でのまちづくりが求められる。

3. 現況分析

(2) 地形

北区の地形は、西側の「台地部」と東側の「低地部」に分けられる。重点区域は低地部に区分される。

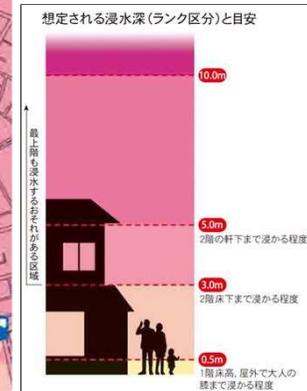


標高陰影起伏図(北区内の状況) 地理院地図(色別標高図・陰影起伏図)に加重

出典：東京都北区洪水ハザードマップより

□東京都北区洪水ハザードマップ（荒川が氾濫した場合）

重点区域は、荒川が氾濫した場合の「**早期の立退き避難が必要な区域**」に含まれ、駅西側への避難が必要となる。荒川が氾濫すると、浸水深さ0.5m以上3m以下のエリアに位置しており、場所によっては2週間以上もの間、水が引かないことが想定される。



| 早期の立退き避難が必要な区域及び浸水ランク別の避難行動 | | |
|-----------------------------|---|---|
| 区域等 | 避難行動 | 注 釈 |
| 家屋倒壊等 氾濫想定区域 | 【早期の立退きが必要】 木造2階建ての家屋が倒壊するような激しい氾濫流が発生する可能性があり、歩行不能となる浸水深0.5m以上の状態が2週間以上継続するため、できるだけ速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。 | 【緊急的な避難】 高台に移動する時間的な余裕がない場合や、強い風雨のため外に出るとかえって危険な場合は、自らの判断で堅牢な高い建物（コンクリート、重量鉄骨造など）の上階に避難する。その場合は必ず想定される浸水深より1階に避難する。 |
| 歩行不能となる区域 (0.5m以上) | 【早期の立退きが必要】 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、できるだけ速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。 | ※荒川の氾濫は大型台風の接近等早い段階で予測は可能である。 |
| その他の浸水想定区域 (0.5m未満) | 床下浸水程度の浸水被害が想定されることから、安全な高台への避難を検討する。また、避難する場合には、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。 | |
| 浸水想定区域外 | テレビや区からの最新情報を収集する。 | 浸水想定区域内の住民等が避難してくることも考えられるため、避難の手助けを行う。 |

出典：東京都北区洪水ハザードマップより

⇒低地部エリアに市街地が形成されている。

⇒荒川が氾濫した場合、低地部一帯が浸水想定区域に位置付けられているため、早期の高台避難が求められている。

3. 現況分析

(3) 公共交通

◇公共交通ネットワーク

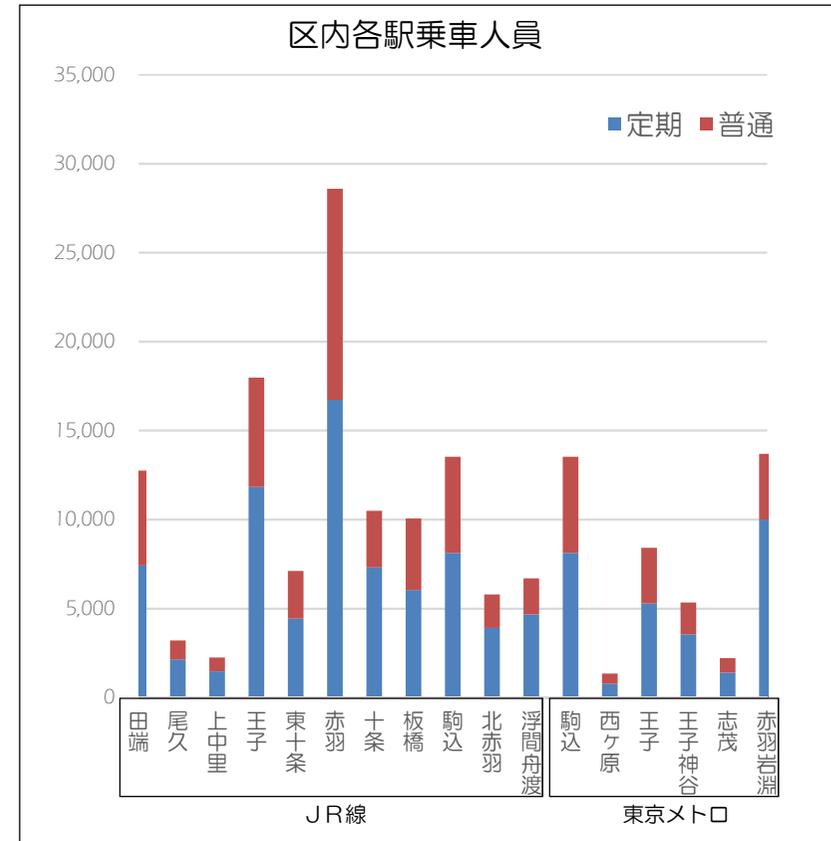
北区の公共交通ネットワークは、主に鉄道、都電、路線バス等で構成されている。赤羽駅は、鉄道5路線、路線バス18系統が集中する交通結節点として区内の主要駅に位置付けられている。



| バス | 鉄道 |
|-------------------------------|---|
| 都営バス 1系統 国際興業バス 17系統 | JR東日本 5路線 京浜東北線、上野東京ライン、 宇都宮線、湘南新宿ライン、 埼京線 東京メトロ 1路線 南北線 |

◇鉄道の利用状況

赤羽駅の1日あたりの乗降客数は、区内他の鉄道駅と比べると、突出して多い状況である。



(データ出典：東京都統計年鑑 令和3年より)

⇒赤羽駅は鉄道やバスなど複数の路線が集中する交通の結節点となっているため、利用客が多い。

⇒災害時に帰宅困難者が大量に発生し、駅周辺に集結する恐れがある。

3. 現況分析

(4) 土地利用状況

1) 土地利用の変遷

住宅地図を読み取り、記載されている屋号で下記の通り分類した。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 |
|------|-----|-----|-----|----------|------|------|-----|---------|-----|

1975年



OK横丁 一番街 シルクロード

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る。

2000年

集合住宅が増え始める。



重点区域北側では集合住宅が増え始める。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る。

2023年現在



飲み屋街となる 住宅地図を元に作成

一番街、シルクロード沿いに飲食店が立ち並び、重点区域北側では集合住宅が更に増える。

⇒約50年間で、地元の生活を支える商店街から、来街者が多数訪れる飲食街に変わった。

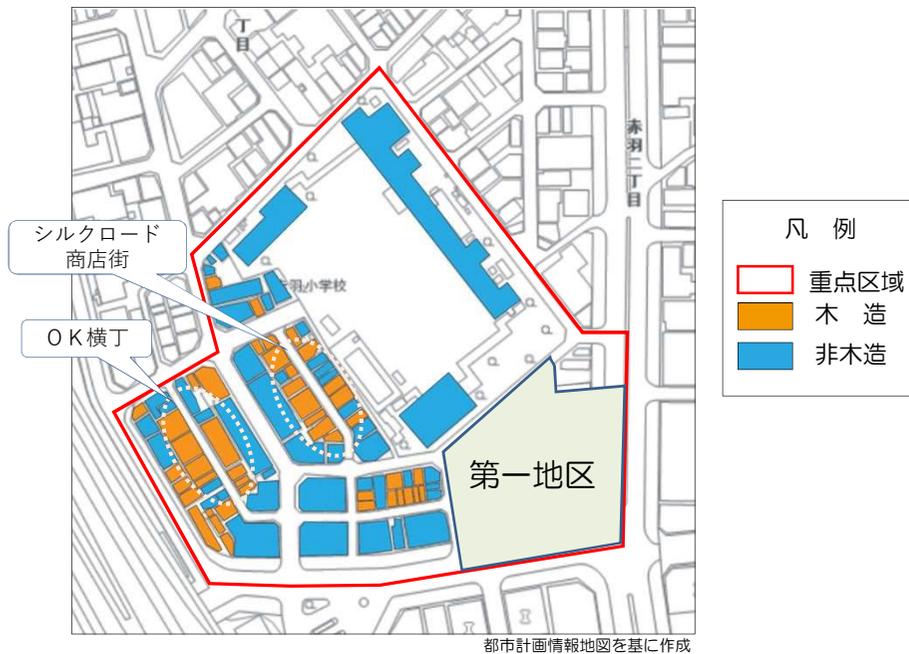
⇒業態の変化により、地元では治安や風紀上の懸念が生じている。また、地元の生活を支える商業機能の役割が果たせなくなっている。

3. 現況分析

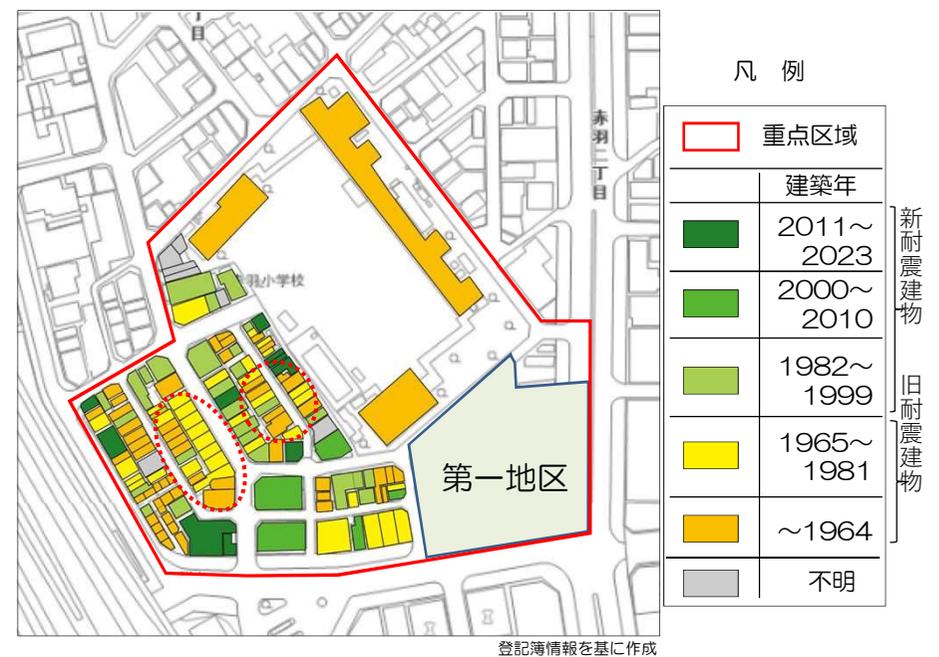
(4) 土地利用状況

2) 木造及び旧耐震建物の割合

◇構造別建物現況

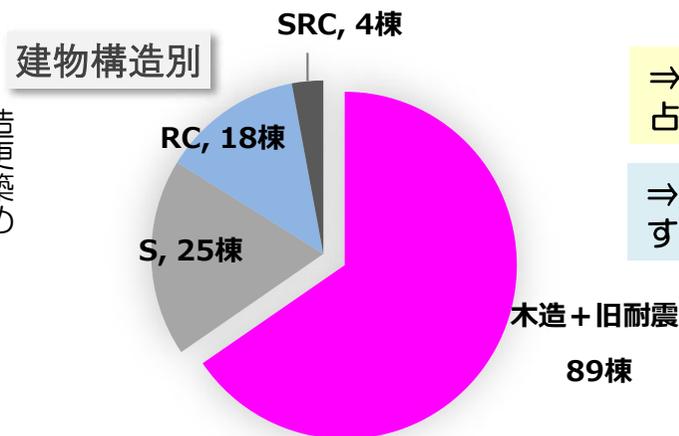


◇築年別建物



- 地震の際に倒壊の懸念がある木造建築物と、現在の耐震基準に変更される前（旧耐震基準時）に建築された建物が全体の2/3を占めており、防災面での不安がある。

※S：鉄骨造
RC：鉄筋コンクリート造
SRC：鉄骨鉄筋コンクリート造



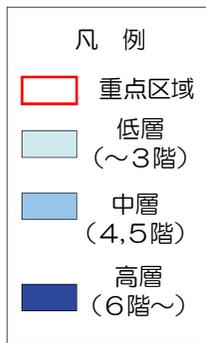
⇒木造建物及び旧耐震建物が全体の2/3を占めている。

⇒災害時には脆弱な建物により被害が拡大する恐れがある。

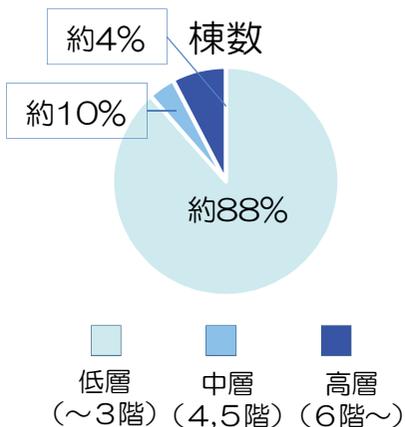
3. 現況分析

(4) 土地利用状況 3) 指定容積率

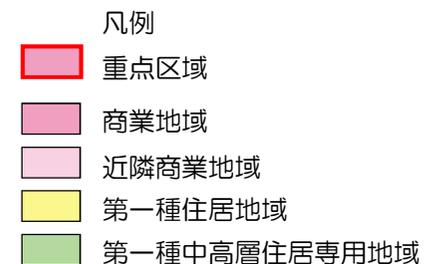
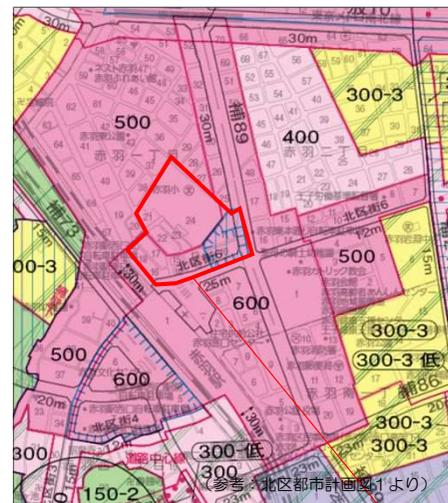
◇階層別建物現況



登記簿情報を基に作成



◇重点区域周辺の用途地域



防火地域・用途地域：商業地域
指定容積率：500%・600%
指定建蔽率：80%

・駅前周辺は、容積率が500%と600%に指定されているが、重点区域内の平均容積消化率は約260%であり、土地の高度利用が図られていない。

⇒低層建物が多く、容積率を消化できていない。

⇒駅前の商業地域に相応しい土地の高度利用が図られていない。

3. 現況分析

(4) 土地利用状況

4) 建築物の更新

◇重点区域内の建物現況



長屋の状況

[出典：国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)]



長屋の状況

- ・区域内の老朽建物は長屋が多く、個別建て替えが難しい。

⇒区域内の老朽建物は長屋が多い。

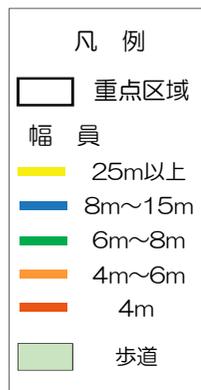
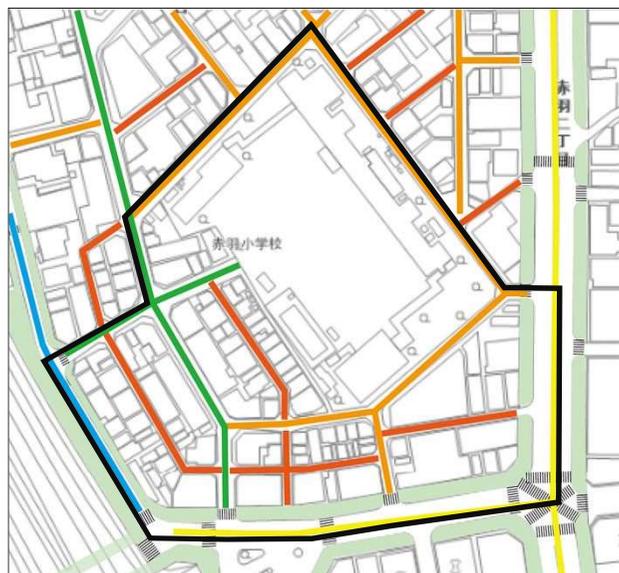
⇒権利者の合意形成の必要性から、建替えが進まない。

3. 現況分析

(5) 交通基盤

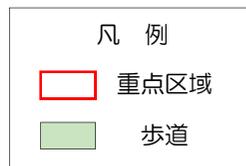
1) 歩車道の分離

◇道路幅員



道路台帳を基に作成

◇歩道の状況



道路台帳を基に作成

・重点区域内は、バス通り、駅前通り、東本通りは歩道車道が分離されているが、それ以外は分離されていない。

◇戦災復興土地区画整理事業



(参考：東京都HP震災・戦災復興等土地区画整理事業地区の索引図より)

・重点区域は戦災復興土地区画整理事業により整備された街路がそのまま残っている。

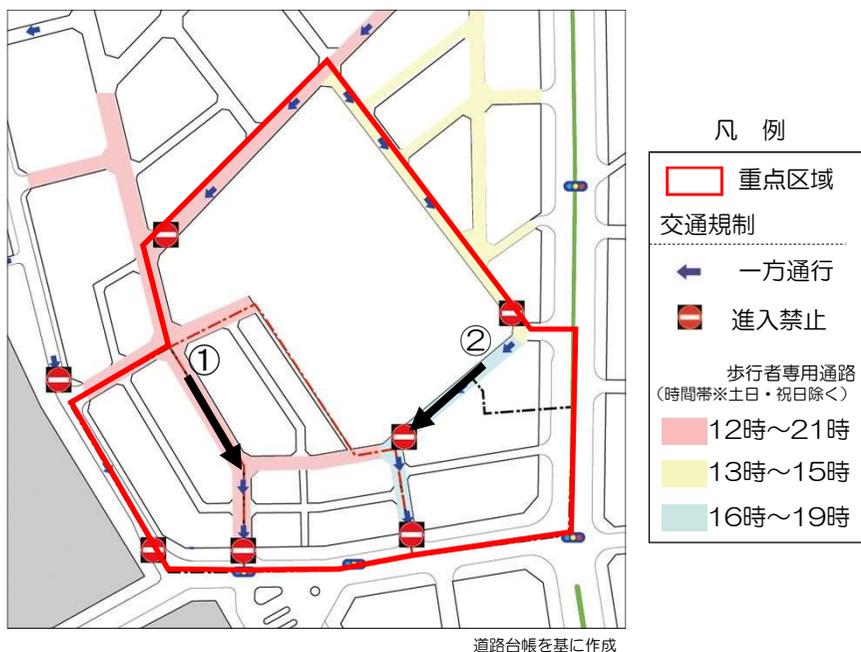
・重点区域内は、戦災復興により区画整理はされているものの、見通しが悪く、歩車分離ができていない道路で形成されている。

⇒見通しが悪く、歩車道が分離されていない道路が形成されている。

⇒車両動線と歩行者動線が錯綜している。
⇒緊急車両の進入や避難に支障をきたし、被害拡大の恐れがある。

3. 現況分析

(5) 交通基盤 2) 交通規制



重点区域では、区域内外の商店に搬送する貨物自動車、地域住民の自家用車などの多様な車両が通行しており、赤羽小学校に通学する児童、飲食店を利用する来街者などの歩行者の安全の確保や車両の安全な交通処理を行うため一方通行や時間帯で車両の通行規制を行っている。

◇重点区域の現況



道路①



道路②

⇒時間規制・一方通行による車両規制で交通処理を行っている。

⇒現状は処理できているが、今度の土地利用や機能集積によっては、交通量の増加に耐えられない可能性がある。

3. 現況分析

(6) バス

◇赤羽駅東口駅前バス停の配置



(参考：国際興業バスHP バス停を参考に作成)

| | | | |
|------------|-------|------|------------|
| 赤羽駅東口駅前広場 | : 4バス | ①②③④ | 分散配置されたバス停 |
| 駅前広場外での乗降場 | : 3バス | ⑤⑥⑦ | |
| 降車場 | : 2バス | ⑧⑨ | |

◇右折IN・右折OUTのバスの軌跡



右折IN・右折OUT

・一般的にはバスロータリーへの出入りは左折IN・左折OUTだが、1系統が対向車を遮る形で右折IN・右折OUTでの出入りとなっている。

◇バス停の現況



バス停①②③④
バス乗り場は島状配置



駅前広場のバス入口



バス停⑥



←バス停⑦乗車待ちの行列
車椅子利用者などの交通弱者にとって、移動の妨げとなる場合がある。

◇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。

⇒バスの出入りが右折IN・OUTとなっている。

⇒対向車の交通を阻害している。

⇒車道においてバス降車場と自転車レーンが重複している。

⇒車道における自転車利用者の安全性が確保されていない
⇒歩道における歩行者の安全性が確保されていない。

3. 現況分析

(7) 自転車駐車場

◇放置自転車

現在は、改善傾向にあるものの、赤羽駅は東京都の放置台数が多い上位10駅に度々ランクインし、平成27年から4年連続でワースト1位となっていた。

(R4年度：都内における駅前放置自転車の現況 東京都生活文化スポーツ局より抜粋)

◇有料制自転車駐車場の設置

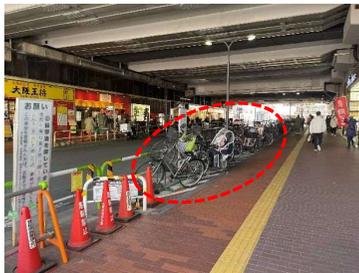
- 赤羽駅東口では、平成30年4月に赤羽駅東本通りに253台、平成31年4月に赤羽駅東口に267台、令和3年に赤羽駅西口駅前に79台の自転車駐車場が歩道上に整備されたことにより放置自転車の状況が改善された。

| | | |
|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 赤羽東本通り 計253台設置 (H30.4) | 赤羽駅東口 計267台設置 (H31.4) | 赤羽駅 西口駅前 計79台設置 (R3.6) |
|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|

約600台が歩道上に設置されている

◇歩道の環境

- 自転車駐車場が歩道上に整備され、自転車動線と歩行者動線が重なるので、歩行者の安全上問題がある。



赤羽駅東口自転車駐車場



赤羽東本通り自転車駐車場



出典：放置自転車整理（禁止）区域・有料制自転車駐車場・指定自転車置場の案内 より

⇒歩道上に自転車駐車場が分散配置されている。

⇒歩道上の自転車駐車場にアクセスする自転車動線と歩行者動線が錯綜し、歩行者の安全が確保されない。

⇒駐輪場により歩道空間が狭くなっている。

3. 現況分析

(8) 公共的空間

1) 駅前広場

- 駅前広場には十分な空間があるものの、駅前にふさわしい憩いの滞留空間となっていない。
- 喫煙所利用が主な滞留目的となっている。
- 稼働していない噴水がある。



駅前広場の空地



駅前の喫煙所



稼働していない噴水

⇒修景施設としての噴水はあるが稼働しておらず、喫煙所の利用が主な滞留目的となっている。

⇒駅前広場には一定の広さはあるものの、憩い・集い・滞留空間としての広場本来の機能が発揮できていない。

3. 現況分析

(8) 公共的空間

2) 公園率



| | 北区平均 | 赤羽駅 | 田端駅 | 十条駅 | 東十条駅 | 王子駅 |
|-----|------|-----|-----|-----|------|------|
| 公園率 | 11.7 | 0.4 | 0.7 | 1.5 | 0.1 | 16.7 |

※駅の立地する町丁目データにて集計
 (赤羽駅：赤羽一丁目／田端駅：東田端二丁目／十条駅：上十条一丁目／東十条駅：東十条三丁目／王子駅：王子一丁目)
 ※公園率＝公園・運動場等／敷地面積×100(%)

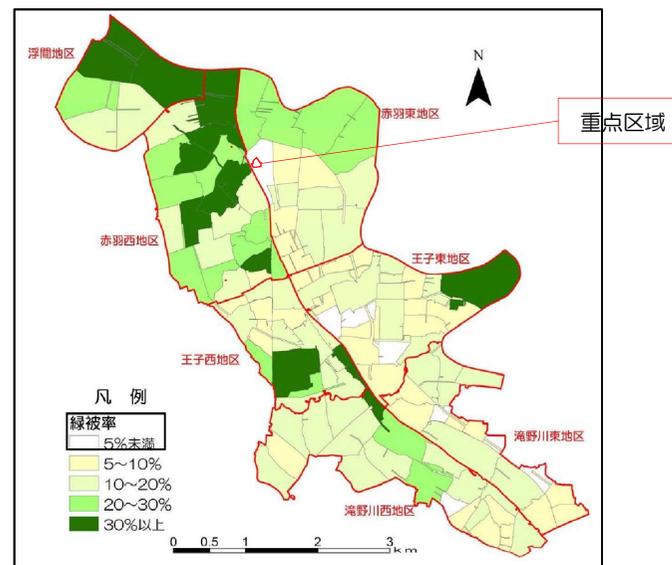
(参考：令和4年度 東京都北区 土地利用現況調査集計及び解析業務委託より集計)

- 赤羽駅の公園率は北区平均と比べて低い数値となっている。

(9) 環境

◇北区の緑被率の現況

緑被率：みどりが最も生い茂る時期の空中写真から測定される緑地の割合



参考：緑の基本計画2020

- 重点区域は緑被率が5%未満のエリアにあり、北区平均18.43%を大きく下回る。

⇒公園率が低く、道路を除くと官民の公共的空間が少ない。

⇒緑被率が低く、みどりが不足している。

⇒赤羽駅周辺に人々が憩い・集える空間が不足している。

3. 現況分析

(10) 駅周辺の拠点のまちづくり（赤羽台周辺地区、岩淵地区のまちづくりについて）

●赤羽台ゲートウェイ計画

駅近接地では、まちづくりの課題を解決するため、区の学校跡地とUR用地（計約1.4ha）を一体的に整備する民間事業者を募集し、本年3月に土地を譲渡した。

令和8年度末までに後背地である赤羽台、桐ヶ丘地区への玄関口ともなる、赤羽の新たな顔（ゲートウェイ）として整備が進む予定である。



▼アリーナ棟
3、4階に位置するアリーナは1700席を有し、天井は鉄骨と木の木屋根架構になっています。



▼校舎をつなぐガラス張りのブリッジ

●東洋大学の誘致

赤羽台地区に教育・文化拠点を整備するため、UR都市機構と連携し、東洋大学を誘致した。

地域のにぎわい創出のほか、大学の様々な資源をまちづくりに生かす協定を締結し、取組みを進めている。

●岩淵地区のまちづくり

令和4年3月、岩淵町での防災まちづくりを推進するため、「岩淵町まちづくり協議会」が設立され、広場のリニューアル等を題材にしたワークショップなど、住民主体のまちづくり活動が開始されている。



3. 現況分析

(11) 今日の課題における持続可能なまちづくりに向けた取組み

①脱炭素社会の実現に向けて

ゼロカーボンシティ宣言を表明し、脱炭素社会の実現に向けて全力で取り組む決意を示した。(令和3年6月)

北区ゼロカーボンシティ宣言
～2050年二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて～

今私たちは、かつてないスピードで進む地球温暖化の影響により、「気候危機」と呼ぶべき極めて深刻な自然の猛威に直面しています。

北区は、四つの河川や南北に走る崖線といった地理的特徴を有し、水と緑のうらおいあふれるまちです。元気環境共生都市宣言を平成17年に行い、誰もが豊かで健康に暮らし続けることのできるまちを目指して、区民とともに環境問題に積極的に取り組んでいます。しかし、これからはより一層、誰もが気候危機の現状を我が事として受け止め、それぞれが「今、自分たちにできること」を意識し、温暖化の進行にブレーキをかける行動を起こしていく必要があります。

そこで北区は、強い危機感・決意のもと、「2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロ(カーボンニュートラル)」を目指し、ここに脱炭素社会への移行に全力で取り組むことを宣言します。

2050年は遠い未来ではありません。今を生きる私たちのみならず、これから生きる、これから生まれてくる子どもたちのために、区民や地域、事業者の皆さまと一体となり、「活力あふれる持続可能なまち北区」を明日へとつないでまいります。

令和3年6月24日
東京都北区

②DXへの対応(デジタル・トランスフォーメーション)

DXの実現に向けて、「スマートシティ」の取組みや「Maas(Mobility as a Service)」の取組みをエリアマネジメントに活用



③持続可能な社会(SDGs)

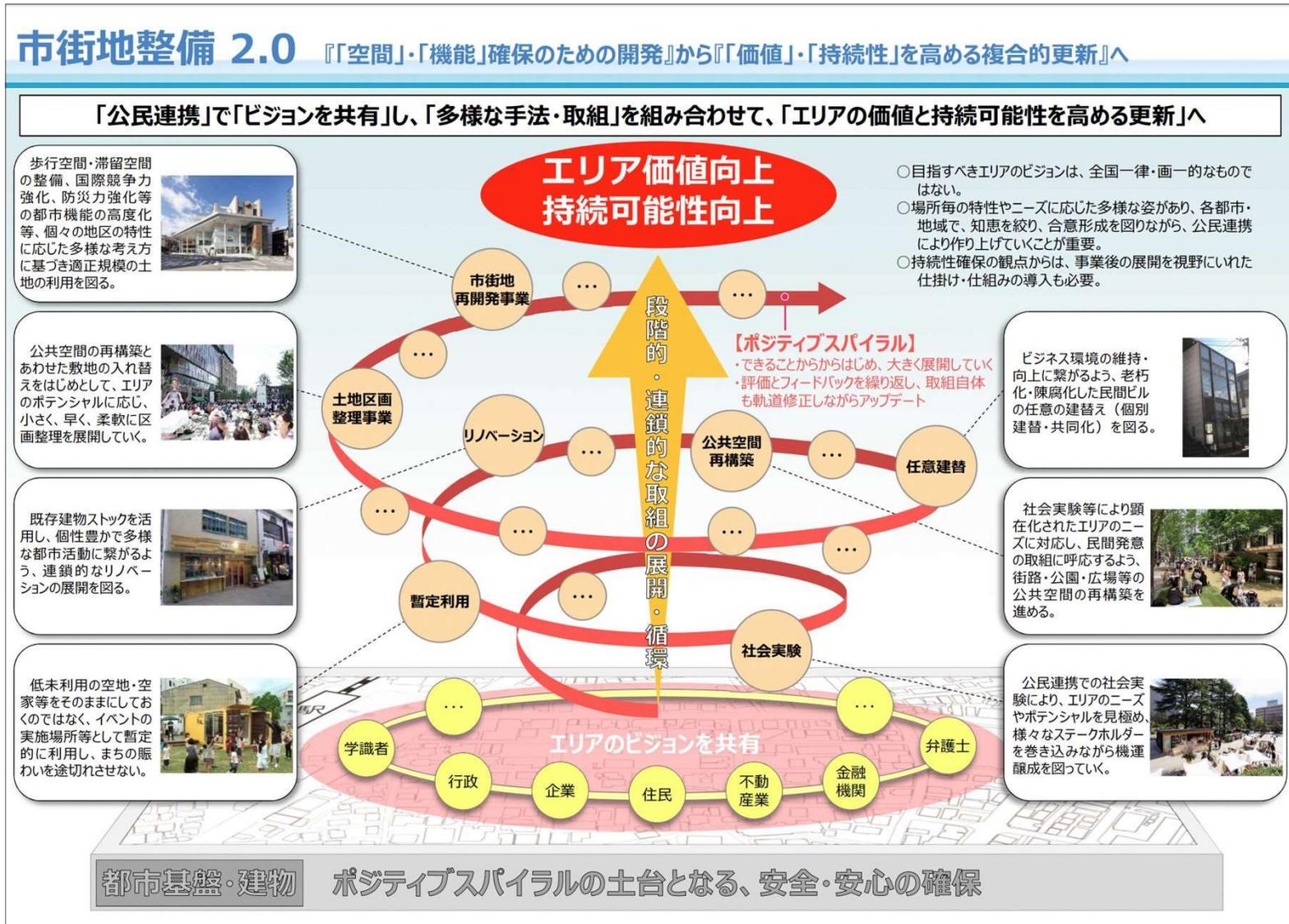
SDGsを軸に環境・経済・社会といった視点から新たな価値を生み出していく



出典：内閣府ホームページ

3. 現況分析

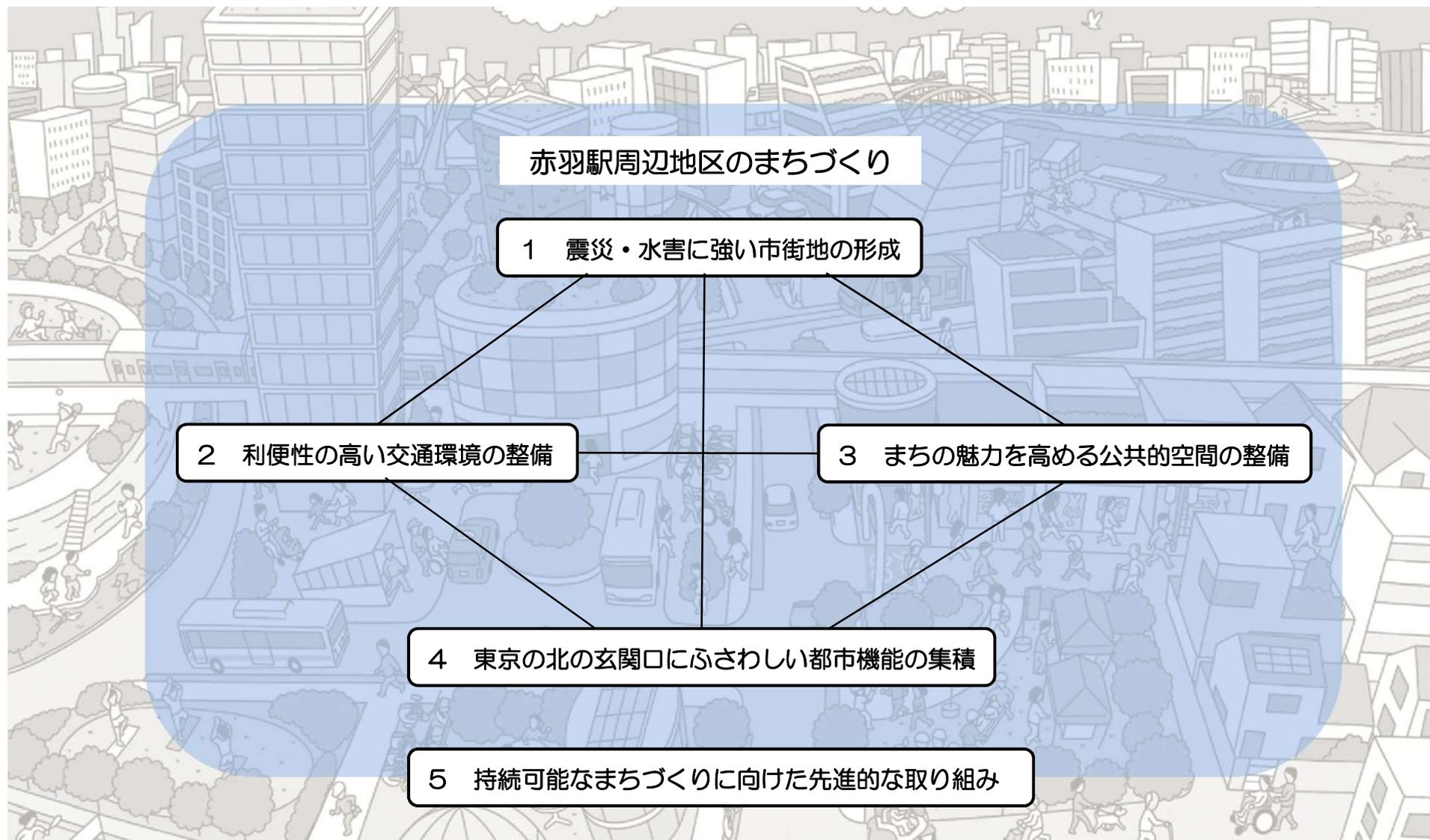
④ エリアマネジメント活動を視野に入れた、公民連携の土台作り



4. 課題解決のためのミッション

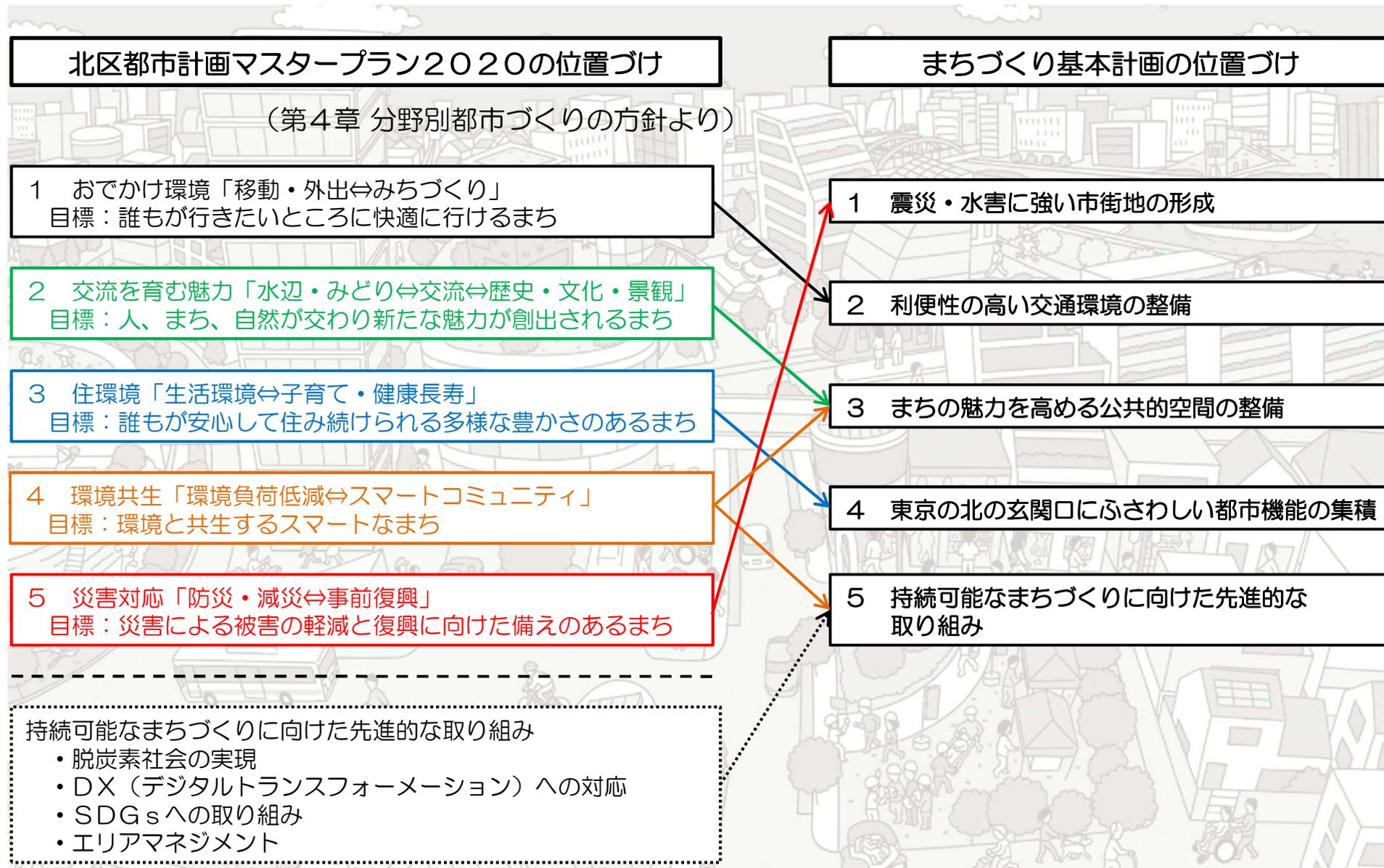
本計画の検討にあたり、まちづくりの課題を「北区都市計画マスタープラン2020」の「分野別都市づくりの方針」をベースに、以下の通り5つの大きなテーマを設定した。

また、テーマごとに、「現状の問題」、「取り組むべき課題」、「課題解決のためのミッション（重点区域における短期的対応、周辺区域での対応）」を整理した。



4. 課題解決のためのミッション

北区都市計画マスタープラン2020の「分野別都市づくりの方針」と今回設定した大きなテーマの関係は以下の通りである。



4. 課題解決のためのミッション

(1) 震災・水害に強い市街地の形成①

| テーマ：重点区域内の都市基盤の強靱化 | | | |
|--|-------------------------------|--|---|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 木造や旧耐震基準の建物が密集しているうえ戸別建替えが難しい長屋状の建物も多く、災害による延焼火災や倒壊等の被害の恐れがある | 不燃化や耐震化を促進し、災害に強い建物への更新 | 面的な建物の更新を誘導することで区域全体の性能を向上 | 修復型のまちづくりにより、個別の建替えや小規模な共同化を誘導することで建物の性能向上を図る |
| 見通しが悪く、歩車道が分離されていない道路が形成されているため、災害時の避難や緊急車両の進入に支障をきたし、被害拡大の恐れがある | 円滑な避難や緊急車両の進入を容易にする道路・公共空間の確保 | 道路等の都市基盤整備を進め、十分な公共的空間の確保により緊急車両の進入や円滑な避難動線を確保する | |
| 駅周辺に空地が少なく、災害時の一時集合場所など、災害対応に資するオープンスペースが不足している | 防災に資するオープンスペースの確保 | 市街地再開発事業により空地を創出し、災害時には防災に資する機能を発揮させる | |

4. 課題解決のためのミッション

(1) 震災・水害に強い市街地の形成②

| テーマ : 周辺区域を含めた災害対応力の向上 | | | |
|---|---|--|--|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>(地震時) 首都直下地震が30年に70%の確率で起きると想定されているが、地震に備えた防災・減災対策が十分な状況にはない</p> | <p>自助・共助・公助による災害対応力の向上</p> | <p>地域の災害対応力向上に資する土地利用・施設計画等を検討する</p> | |
| <p>(水害) 200年に1度の大雨で荒川の大規模洪水が発生した場合に、低地部一帯が浸水想定区域となるため、洪水が予想される際に早期の高台避難を容易にする対策が求められる</p> | <p>円滑な高台避難の経路の確保</p> <p>逃げ遅れた際等の緊急時の垂直避難施設の確保</p> | <p>高台避難を容易とする避難経路機能の整備</p> <p><u>緊急時の垂直避難施設としての機能の確保</u></p> | <p>高台避難を容易とする避難経路機能の整備</p> <p><u>緊急時の垂直避難施設としての機能の確保</u></p> |

注) 下線部(緊急時の)は、検討会配付時に記載が漏れており、誤った表記となっていました。資料公開にあたり、正確を期するため補記しました。

4. 課題解決のためのミッション

(1) 震災・水害に強い市街地の形成③

| テーマ : 帰宅困難者対策 | | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 赤羽駅は交通の要衝 (鉄道5路線とバス18系統)となっていることから、災害時には、帰宅困難者が大量に発生し、駅周辺に集結する恐れがある | 都区の役割分担に応じた帰宅困難者の帰宅を支援する環境の整備 | 「一時滞在施設」の整備を図り、帰宅困難者の支援を行う | 北本通り沿道等の帰宅支援ステーションの確保 |

4. 課題解決のためのミッション

(2) 利便性の高い交通環境の整備①

| テーマ : 円滑な交通基盤の形成 | | | |
|---|---------------------------------|---|------------------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>地区内の道路は比較的に見通しが悪く、時間規制・一方通行による車両規制で交通処理を行っており、安全な車両の通行にやや支障があると同時に、都市機能の集積に備え、より円滑な道路ネットワークの整備が求められる</p> | <p>将来のまちづくりを見据えた道路ネットワークの形成</p> | <p>再開発事業にあわせた既存道路の拡幅や新たなネットワークの構築</p> <p>市街地再開発事業で整備する駐車場のわかりやすい動線確保、案内表示等の検討</p> | <p>市街地再開発事業による交通環境の悪化の防止</p> |

4. 課題解決のためのミッション

(2) 利便性の高い交通環境の整備②

| テーマ : 歩行者・自転車利用者が快適に利用できる環境整備 | | | |
|--|---|--|---|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>地区内の道路は比較的見通しが悪く、歩車分離がされていないため、車両動線と歩行者動線が錯綜している (歩行者の安全性の確保に懸念がある)</p> | <p>車両動線と歩行者動線の交錯の少ないネットワークの構築</p> | <p>歩車分離された道路ネットワークの構築</p> <p>再開発事業にあわせた歩行者ネットワークの充実</p> <p>電柱の無電柱化</p> | <p>駅前と拠点を結ぶ歩行者ネットワークの拡充</p> |
| <p>自転車駐車が歩道上に分散配置されているため、歩道において自転車動線と歩行者動線が錯綜している場合がある(歩行者の安全性の確保に懸念がある)</p> | <p>安全で快適な歩行者通行環境の整備</p> <p>安全で快適な自転車利用環境の整備</p> | <p>再開発事業にあわせた自転車駐車場の整備と一部歩道上の自転車駐車場の解消</p> <p>→歩行者の安全性と自転車利用者の利便性を向上</p> | <p>再開発事業にあわせた自転車駐車場の整備と一部歩道上の自転車駐車場の解消</p> <p>駅前と拠点を結ぶ歩行者ネットワークの拡充(再掲)</p> <p>駅前と地域資源(荒川等)を結ぶ安全で快適な自転車走行帯等の整備</p> |

4. 課題解決のためのミッション

(2) 利便性の高い交通環境の整備③

| テーマ : バス乗り換え環境の改善 | | | |
|---|-------------------------|------------------------------|------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 9か所中5か所のバス停は駅前広場外に分散配置されているため、歩道においてバス利用者動線と歩行者動線が錯綜している（歩行者の安全性の確保に懸念がある）ほか、車道においてバス路線と自転車レーンが重複しており歩行者及び自転車の安全な通行に懸念がある | 安全で快適に利用できるバス乗降場の整備 | バス停の再配置又は集約等を含めた駅前広場機能の更新の検討 | |
| 駅前広場のバス停（4か所）を利用するバスは、右折でのイン・アウトによる運行をしているため、左折によるイン・アウトと比較して、対向車と接触する危険性が高いことや円滑な交通の阻害要因となっている | バス停の再配置又は集約による駅前広場機能の更新 | | |

4. 課題解決のためのミッション

(2) 利便性の高い交通環境の整備④

| テーマ : 新たなモビリティ等の導入検討 | | | |
|--|------------------------|---------------|----------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 全国で新たなモビリティ等の導入事例が見られるが、赤羽駅周辺では特にそのような動きは見られない | シェアサイクルや次世代モビリティ等の導入促進 | 新たなモビリティの導入検討 | 各拠点における新たなモビリティの導入検討 |

4. 課題解決のためのミッション

(3) まちの魅力を高める公共的空間の整備①

| テーマ : 赤羽の玄関口にふさわしい顔づくり | | | |
|--|---|--|------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>駅前広場は一定の広さはあるものの、喫煙所利用等により、憩いや集い・滞留空間としての機能が不足している</p> <p>また、赤羽の玄関口にふさわしい顔（景観としてのまとまり）がない</p> | <p>憩い・集い・滞留できる魅力ある駅前空間づくり</p> <p>赤羽の玄関口にふさわしい顔（景観）の形成</p> | <p>シンボル施設・親水空間・グリーンインフラなどの整備の検討</p> <p>再開発事業の施設建築物やオープンスペース等による、赤羽の玄関口にふさわしい景観形成</p> <p>駅前で提供するべき体験のプログラムの検討</p> | |

4. 課題解決のためのミッション

(3) まちの魅力を高める公共的空間の整備②

| テーマ : 緑あふれる憩い集える空間整備 | | | |
|---|------------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 区内他地区と比較して空地率・緑化率・公園率が極めて低く、赤羽駅周辺に、人々が憩い・集える空間が不足している | 緑化を含めた魅力的な公共的空間（オープンスペース）の整備 | 面的開発の中でまとまった規模の緑あふれるオープンスペース整備を誘導 | 機会を捉えた、公園・児童遊園の整備 |

4. 課題解決のためのミッション

(3) まちの魅力を高める公共的空間の整備③

| テーマ : 駅を中心とした周辺地区との回遊性の向上 | | | |
|---|-------------------------------|---|---|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 周辺には地域資源や観光資源が豊富にあるが、その魅力が十分に内外に伝わっていない | 駅前と周辺の魅力ある地域資源・観光資源等とのつながりの強化 | デジタルサイネージ等を活用した回遊性のあるまちづくりの拠点（スタート地点）としての情報発信 | ソフト・ハード両面での安全で快適な歩行者空間によるネットワークの形成（ウォークアブルなまちづくり） |

4. 課題解決のためのミッション

(3) まちの魅力を高める公共的空間の整備④

| テーマ : ウォークブルなまちづくり | | | |
|--|---|---|--|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| いわゆる「ウォークブル推進法」等の流れにより、ひと中心の豊かな生活空間の実現が求められているが、取り組みは緒についたばかりである | まちなかを、車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取り組みの推進 | 公共的空間の活用や再開発ビル内等での施設整備、情報発信により、ウォークブルなまちづくりの拠点整備を図る | 周辺区域の公園等の魅力を高めるとともに、街中にお休み処等を整備するなど、回遊性を高める機能を構築する |

4. 課題解決のためのミッション

(4) 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積①

| テーマ : 都市機能の更新・集積 (住宅) | | | |
|---|--|--|------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 「住宅」 既存住宅の建替えが進まず土地利用転換が低調なため、都市機能の一部である住宅については、新たな供給が限られている | 「住宅」 多様なニーズにこたえる都市型住宅の供給 住環境を支える機能 (子育て支援機能・生活利便機能・みどり等)の整備 | 多様なニーズにこたえる都市型住宅の重点的な供給 住環境を支える機能 (子育て支援機能・生活利便機能・みどり等)の整備 | |

4. 課題解決のためのミッション

(4) 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積②

| テーマ : 都市機能の更新・集積 (商業) | | | |
|---|---|--|-----------------------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>「商業」 一部の商店街ではこの数十年間で、物販から飲食への業態の変化が著しく、「千べろのまち」等として賑わいを生む一方で、治安や風紀上の懸念が生じているとともに、地元的生活を支える商業機能の役割が果たせなくなっている</p> | <p>「商業」 にぎわいのある市街地の形成に資する商業集積</p> <p>住環境を支える買回り品を中心とした商業機能の整備</p> <p>既存商店街と市街地再開発により整備される商業機能との共存共栄</p> | <p>赤羽駅前にふさわしい、にぎわいのある市街地の形成に資する商業機能の整備</p> <p>生活を支える商業機能の整備</p> <p>既存商店街との役割分担や連携によるエリア全体での商業活性化</p> | <p>まちづくりを契機とした商店街の再生や地域産業の活性化</p> |

4. 課題解決のためのミッション

(4) 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積③

| テーマ : 都市機能の更新・集積 (公共公益) | | | |
|---|---|---|---|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>「公共」 駅周辺には大規模な公共公益施設が複数存在するが、施設が老朽化しており更新の時期を迎えているとともに、時代のニーズ等に対応した施設となっていない面が見られる</p> | <p>「公共」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化に伴う効果的効率的な更新 ・時代の変化に対応した区民ニーズにあった機能更新 ・周辺地区への波及効果も期待したにぎわいや交流を生む公共公益施設の配置検討 | <p>老朽化した赤羽小学校・赤羽会館・赤羽公園の効果的効率的な更新</p> <p>赤羽小学校の教育環境の確保・充実</p> <p>まちづくりの効果を一層高める公共施設の機能や配置の検討</p> <p>赤羽小学校の改築に合わせた周辺公共施設の集約化複合化の検討</p> | <p>にぎわいを呼ぶ公共公益施設の配置に伴う、周辺まちづくりの機運醸成</p> |

4. 課題解決のためのミッション

(5) 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取組み①

| テーマ : 北区ゼロカーボンシティの実現に向けたまちづくり | | | |
|--|------------------------|--|--|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| 脱炭素社会の実現に向けた取組みは緒に就いたばかりであり、区は率先して脱炭素社会の実現に向けた具体的な取組みを進める必要がある | 脱炭素社会の実現に向けた具体的な取組みの推進 | 施設建築物はZEB (ゼロ・エネルギー・ビルディング) 化や、 「長期優良住宅認定制度」の認証取得を促進 カーシェアリングや シェアサイクル機能の 導入の検討 | 脱炭素社会の実現に寄与する広域的な取組みの推進 拠点等におけるカーシェアリングやシェアサイクル機能の導入の検討 |

4. 課題解決のためのミッション

(5) 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取組み②

| テーマ : DX (デジタル・トランスフォーメーション) に対応したまちづくり | | | |
|---|--|---|------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| オンラインによるサービスの提供やテレワーク等による働き方の変化など、ライフスタイルの急激な変化が生じており、まちづくりの中でも、DXの恩恵を十分享受できる対応が求められる | まちづくりのあらゆる場面でDXを推進し、豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える環境の整備 | DXを駆使した再開発ビルの整備誘導 駅前広場等の公共的空間へのデジタルサイネージ等の導入 | |

4. 課題解決のためのミッション

(5) 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取組み③

| テーマ : エリアマネジメントの導入 | | | |
|--|---|---|---------------------------------|
| 現状の問題 | 取り組むべき課題 | 課題解決のためのミッション | |
| | | 重点区域 | 周辺区域 |
| <p>既存の地縁団体が中心となったコミュニティが形成され、地域の課題に対応している一方で、地縁団体はコミュニティの活性化等に問題を抱えている</p> <p>市街地再開発事業の事業化によっては、最大1,000戸程度の住宅供給が予想され、新たな住民の増加をコミュニティの活性化等に結びつける取組みが求められる</p> | <p>新旧住民の交流を促進するとともに、多様化する価値観等をもった住民間の交流等の機会を創出</p> <p>開発事業者等が中心となったコミュニティ形成の取組み</p> | <p>開発事業者が中心となったエリアマネジメントの導入</p> <p>エリアマネジメントの展開を想定した公共的な空間づくり</p> | <p>周辺商店街との連携等による持続的なにぎわいの創出</p> |