

赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画(案)

目次

1. はじめに	2
1.1 背景と目的.....	3
1.2 基本計画の対象範囲.....	6
2. まちの特徴と現況	8
2.1 まちの成り立ち.....	9
2.2 現況分析.....	11
2.3 上位計画等における位置づけ.....	28
3. まちづくりの目標と基本方針	31
3.1 まちづくりの目標.....	32
3.2 まちづくりの基本方針.....	34
4. まちづくりの方向性	35
4.1 まちの骨格形成の考え方.....	36
・ 震災・水害に強い市街地の形成	
・ 利便性の高い交通環境の整備方針	
・ まちの魅力を高める公共的空間の整備方針	
・ 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積	
4.2 重点区域におけるまちづくりの進め方.....	41
5. まちづくりの実現に向けて	42
5.1 公民連携による一体的なまちづくりの推進体制.....	43
5.2 まちづくり基本計画策定後の進め方及びガイドライン・整備計画の検討について.....	44

1

はじめに

1-1 | 背景と目的

計画策定にあたって

赤羽駅東口の駅前周辺地区は、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ており、戦後、復興商店街の第一号として発展し、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、防災上の問題を抱える地域であります。

また、この地区周辺においては、時代の変化とともに、道路ネットワークは十分な有効幅員を有しているとは言い難く、公共空間は街路空間に限られ、緑やまとまったオープンスペースも不足しています。

さらに、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、児童の教育環境の確保・充実が求められるとともに、周辺には同様に老朽化が進む赤羽会館や赤羽公園といった公共公益施設もあり、これらの効果的・効率的な機能更新を図ることも課題となっています。

あわせて、この地区一帯は、荒川が氾濫した場合には、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、「早期の立退き避難が必要な区域」として、駅西側への避難が必要な地域でもあります。

このような様々な課題を抱える状況の中、赤羽駅東口の赤羽一丁目においては、地域の地権者の方々が中心となって、災害に強く、魅力あるまちづくりを進めるための「市街地再開発事業」の動きが盛んになっています。

一方、赤羽駅周辺については、東京都や区の上位計画等において、まちづくりの基本的考え方や方針を示しており、「北区都市計画マスタープラン2020（令和2年7月策定）」では、「駅を中心とした利便性の高い市街地」や「住・商・工の複合的な活気のある市街地」の形成を目指して、「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の促進」などを図ることにより、「都市中心拠点」としての役割を担うこととしています。

これらの状況を踏まえ、区では、赤羽駅周辺地区の将来的なまちづくり像を明らかにすることを目的として、令和5年（2023年）7月、「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画策定検討会」を設置し、計10回の検討会を開催して議論を重ね、「まちづくりの目標」、「まちづくりの基本方針」、「まちづくりの骨格形成の考え方」などで構成する「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画（案）」を取りまとめました。

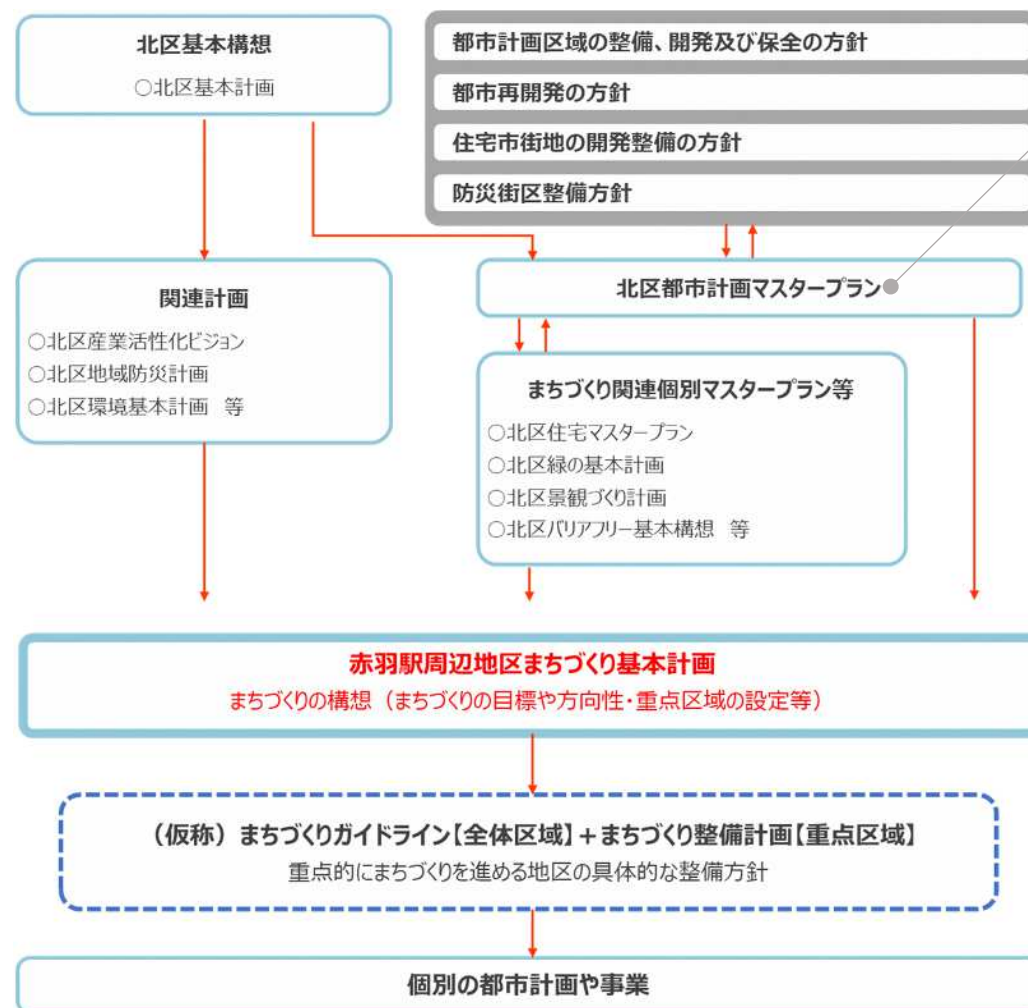
今後は、この基本計画に掲げる「まちづくりの目標（将来像）」を念頭に、対象区域全体の具体的な土地利用や基盤整備について定める「（仮称）まちづくりガイドライン」、また、市街地再開発事業の動きのある地区等（重点区域）におけるまちづくりの実現化方策等を定める「（仮称）まちづくり整備計画」の策定を進めるとともに、更新時期を迎えている赤羽小学校を含む公共公益施設の具体的な整備方針等について検討を進めることとします。

1-1 | 背景と目的

まちづくり基本計画の位置づけ

北区のまちづくりについては、「北区都市計画マスタープラン2020」において、目指すべき大きな方向性を示しています。

「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画」は、赤羽駅東口の市街地再開発事業の動きを踏まえ、都市計画マスタープランの実現に向けて、赤羽駅周辺のまちの将来像としての大きな姿を示すために策定するものです。



●北区都市計画マスタープラン2020

赤羽駅周辺は、「**都市中心拠点**」に位置付けており、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。

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。



1-1 | 背景と目的

まちづくり基本計画の位置づけ

まちづくり基本計画で示す将来像を念頭に、今後、より具体的な計画づくりを行い、赤羽駅周辺のまちづくりを進めていきます。

「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画策定検討会設置要綱」第1条（目的・設置）抜粋

組合施行により事業化が検討され、大規模な土地利用転換が見込まれる、北区赤羽一丁目の市街地再開発事業による赤羽駅周辺地区のまちづくりの推進に当たり、区立赤羽小学校の教育環境の確保・充実を伴う駅周辺における将来的なまちづくり像を明らかにする、赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画（以下「まちづくり基本計画」という。）を策定するため、赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画策定検討会（以下「基本計画策定検討会」という。）を設置する。

まちづくり基本計画は、赤羽駅周辺地区における「取り組むべき課題」や「まちづくりを進める上で大切にしたい価値観」などを踏まえ、赤羽駅周辺のまちの将来像としての「大きな姿」を示すことを目的として、以下の内容を取りまとめます。

《まちづくり基本計画で取りまとめる内容》

- まちづくりの目標
- まちづくりの基本方針
- まちの骨格形成の考え方 など

まちづくり基本計画策定以降、基本計画で示す将来像を念頭に、さらに計画検討を進めていきます。

まちづくりガイドライン
（土地利用・基盤整備方針等）
+
まちづくり整備計画
（実現化手法等）

小学校の改築方針
公共公益施設の整備方針

1-2 | 基本計画の対象範囲

まちづくり基本計画の対象範囲について

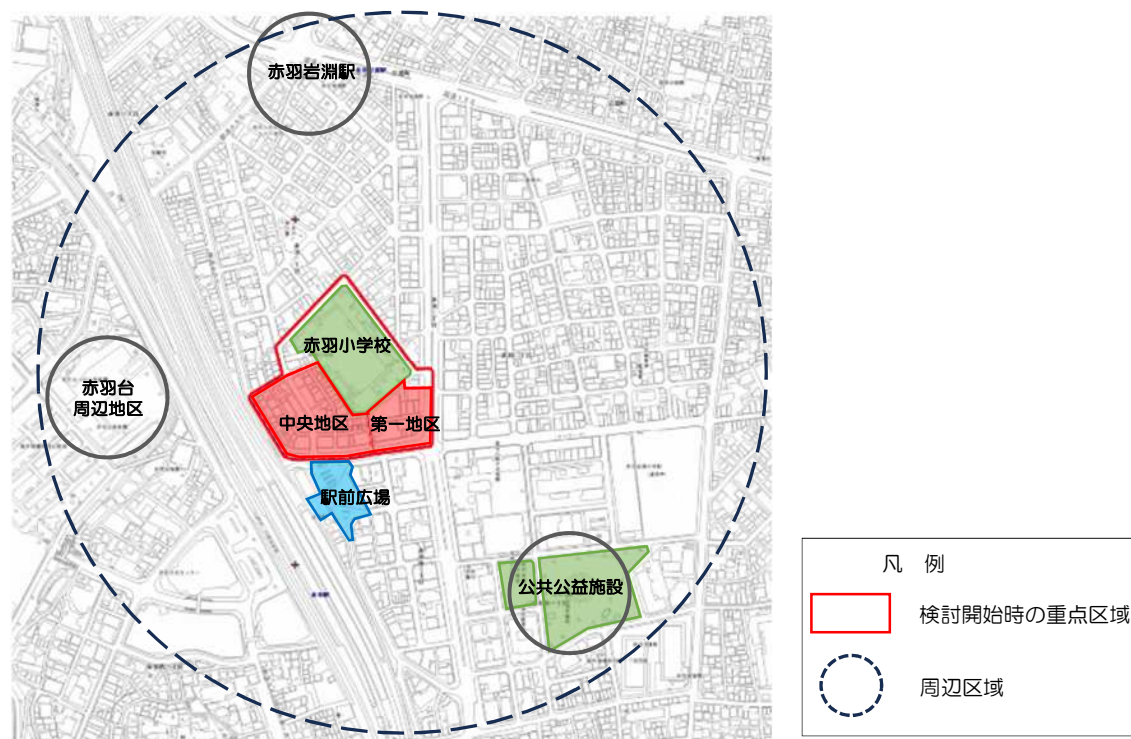
検討会では、まちづくり基本計画の検討対象範囲を下記のように設定しました。

「重点区域（※）」は、2つの市街地再開発事業地区と関連性が非常に高い赤羽小学校を含んだ区域とし、

「周辺区域」は、重点区域の事業からの影響・波及効果を期待する区域と、位置付けました。

- ・「公共公益施設」は「重点区域」の検討に合わせ、施設の効果的効率的な更新策等を検討します。
- ・「駅前広場」は「重点区域」と連携を密にして、その機能の向上や更新等を検討します。

※重点区域については、検討結果により駅前広場も含めた範囲とすることになりました。（P41参照）



1-2 | 基本計画の対象範囲

赤羽駅東口地区を取り巻く状況

1) 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するなど、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ます。

このような中、赤羽一丁目第一地区、赤羽一丁目中央地区では、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ます。



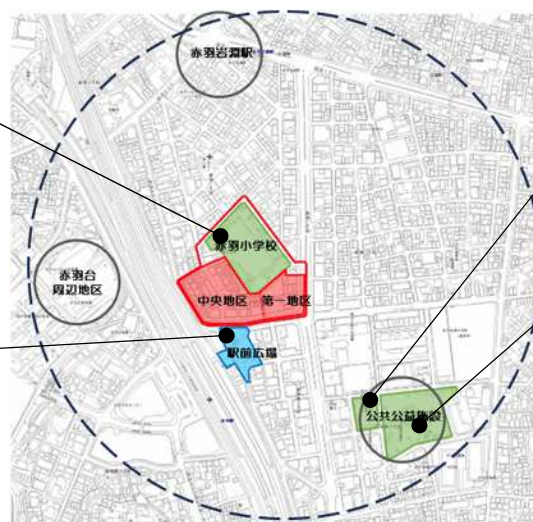
2) 更新時期を迎えた公共公益施設

第一地区と中央地区の北側には、昭和36年に建設された、更新時期を迎えている赤羽小学校が位置しています。また、周辺地区には、同様に老朽化が進む公共公益施設（赤羽会館・赤羽公園）が立地しており、効果的・効率的な機能更新を図ることも課題となっています。

赤羽小学校（昭和36年建設）



駅前広場（平成7年整備）



赤羽会館（昭和57年建設）

赤羽公園（昭和35年整備）



2

まちの特徴と現況

2-1 | まちの成り立ち

(1) 赤羽のまちの成り立ち

赤羽駅周辺地区は区内屈指のにぎわいの拠点として、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となっています。赤羽を代表する商店街は、戦後の焼け跡からの復興を目的として居住者らで力を合わせ、土地の繁盛策のために計画した商店街として作られ発展してきました。



赤羽は主に軍用地であった。明治18年品川線開業に伴い、赤羽駅が敷設され交通の要所に。大正13年には度重なる荒川の洪水被害への対策として旧岩淵水門が建設された。



駅東側より西側の高台を望む

赤羽駅の移転

かつての赤羽駅は、現在の位置より北に400mの位置にあった。昭和3年に京浜線電車の終点となった際に移転し、このとき初めて西口ができた。



昭和3年赤羽駅が現在の位置に移転。昭和7年 都電荒川線が赤羽まで延伸。赤羽駅の開業により、都電荒川停留所と国営赤羽駅を大勢の人が行き交い、商店街が非常に賑わった。



赤羽停留所

都電荒川停留所

昭和7年の開通以来、都電終点と国営赤羽駅（現在の赤羽駅）を大勢の人が行き交い、商店街も非常に賑わった。



赤羽駅復興街（昭和28年）

赤羽復興会商店街

昭和21年1月、赤羽復興会商店街商業協同組合が結成され、東京都第1号の認可を得た。戦後の焼け跡からの復興を目的とした商店街で、自然的に発生した商店街と違い、居住者らで力を合わせ土地の繁盛策のために計画した商店街として模範的な例となっている。



戦後赤羽駅東口には闇市ができ、食糧品や日用雑貨が売られていた。昭和27年には東京都による区画整理が完了し、赤羽駅と都電の赤羽停留場、志茂停留場などを結ぶ道沿いに商業が発展。



赤羽駅東口（昭和37年）

活気のある赤羽一番街商店街

赤羽駅は東京北部の要衝であり、板橋や浮間、埼玉県戸田市、川口市を結ぶバスが運行されていた。地元民に加え、こうした各地からの買い物客をも集めたのが商業の街・赤羽だった。

2-1 | まちの成り立ち

(2) 赤羽駅東口周辺の土地利用の変遷

地元住民に加え、各地からの買い物客をも集めた商業の街であった赤羽ですが、時代と共にまちの姿も変わってきました。

※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。



赤羽駅東口（1960年頃）



赤羽駅東口（現在）



赤羽一番街（1960年頃）



赤羽一番街（現在）

2-2 | 現況分析

赤羽駅周辺の現況と特徴を整理し、検討委員によるグループワークの実施により、現在のまちの課題等を抽出しました。

・検討委員によるグループワークの実施

事務局で整理した赤羽駅周辺におけるまちの現況や課題を参考にし、検討委員によるグループワークを行い、意見交換を行いました。グループワークのとりまとめは参考資料に概要を示します。



第6回検討会グループワークの様子



第7回検討会グループワークの様子

・アンケート調査の実施

検討会で整理されたまちの課題等を確認するため、区の方で赤羽駅周辺地区の居住者を対象としたアンケート調査も実施しております。アンケート結果は参考資料に集計結果の概要を示します。

□ アンケート調査実施概要

	赤羽駅東口周辺地区の居住者（抽出）		
対象者	赤羽1～3丁目、赤羽南1丁目、赤羽西1丁目内に 1年以上居住している18歳以上の区民 範囲内18歳以上人口：14,431人 ⇒ 信頼度95%の必要回答数：374人		
周知方法	対象者の中から無作為に抽出した 1,452名に対して調査票を送付		
調査期間	8/26～9/6		
回答方法	郵送回答	Web回答	計
計	318	172	490

2-2 | 現況分析

(1) 北区の人口

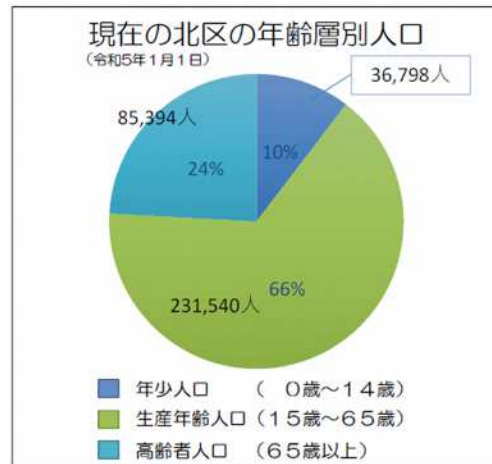
北区では、令和5年度時点で人口のおよそ4人に1人が65歳以上の高齢者であり、高齢化が進んでいます。また、令和23年度まで現在の人口が維持される見込みですが、日本人人口は減少し、外国人人口が上昇する予測となっています。

□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%	

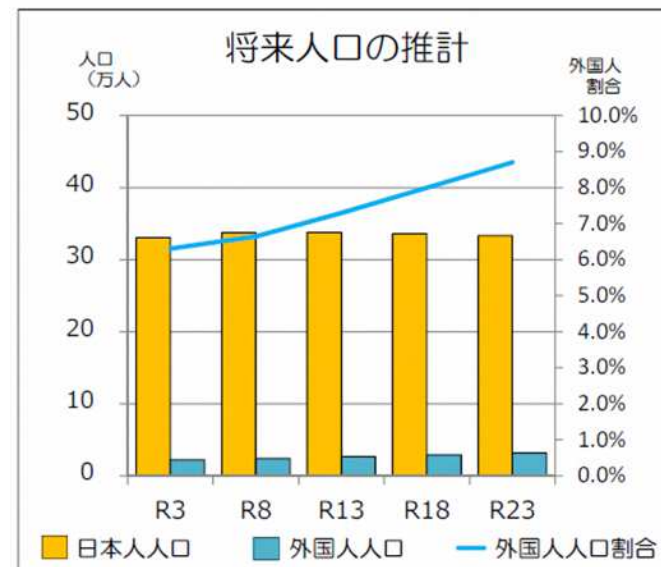
(令和5年1月1日時点)



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」

□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。日本人人口は令和13年、総人口は令和18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と見込んでいる。



出典：北区人口推計調査報告書(R3.10)

現状 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。

問題点 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ている。

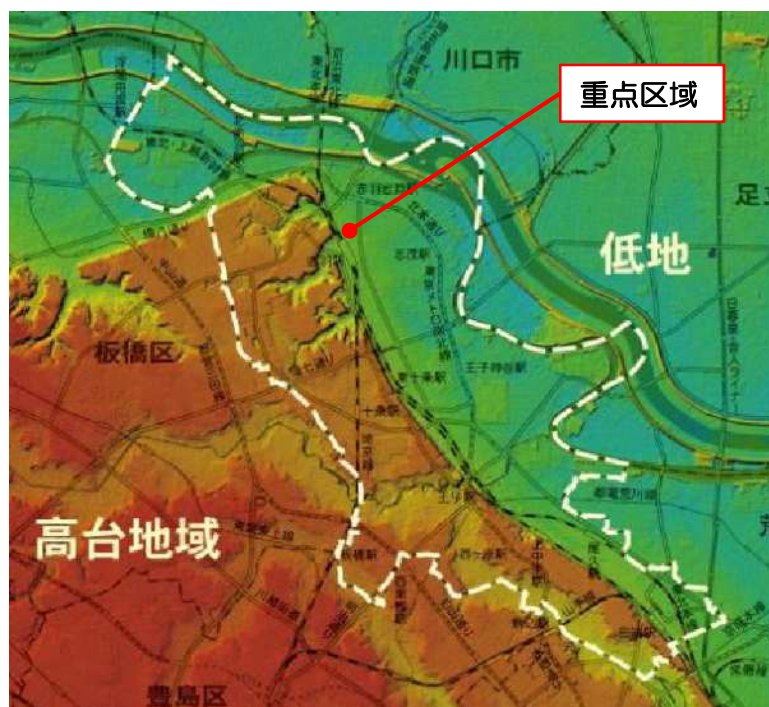
2-2 | 現況分析

(2) 地形

重点区域は低地部に区分されており、荒川が氾濫した場合の早期立ち退き避難が必要な区域に含まれています。また、荒川が氾濫すると浸水深0.5m~3.0mのエリアに位置しており、場所によっては2週間以上、水が引かずに歩行不能となることが想定されます。

□標高陰影起伏図(北区内の状況)

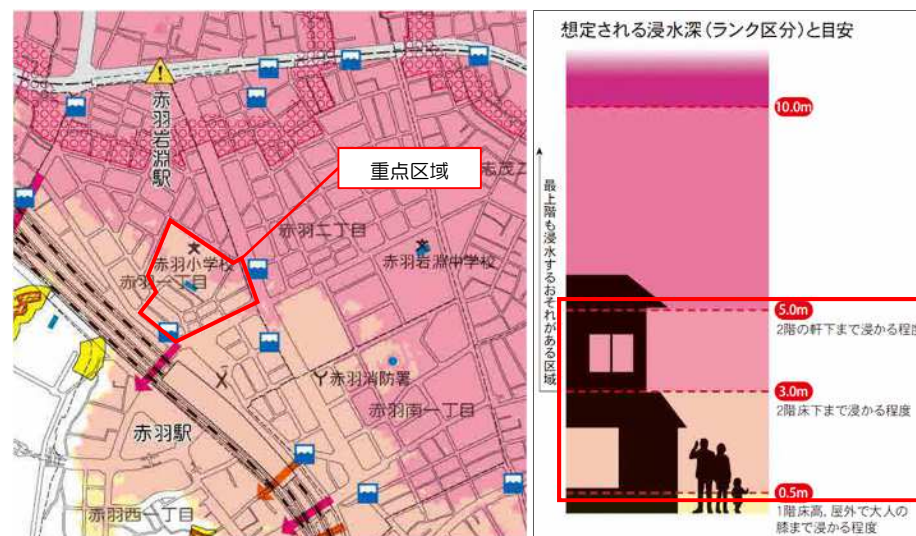
北区の地形は、西側の「台地部」と東側の「低地部」に分けられる。重点区域は低地部に区分される。



地理院地図(色別標高図・陰影起伏図)に加筆

□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「**早期の立ち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。



凡例

出典：東京都北区洪水ハザードマップ

出典：東京都北区洪水ハザードマップ

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。

現状 低地部エリアに市街地が形成されている。

問題点 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、早期の高台避難が必要となる。

2-2 | 現況分析

(3) 公共交通

赤羽駅は鉄道6路線、路線バス18系統が集中する交通の結節点となっており、赤羽駅の乗降客数は区内他の鉄道駅と比較して非常に多い状況となっています。

□公共交通ネットワーク

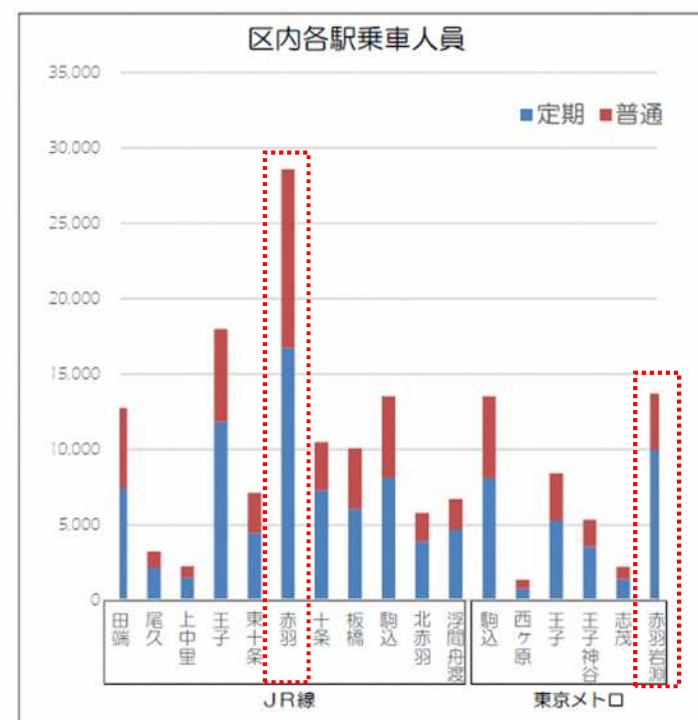
北区の公共交通ネットワークは、主に鉄道、都電、路線バス等で構成されている。赤羽駅は、鉄道6路線、路線バス18系統が集中する交通結節点として区内の主要駅に位置付けられている。



バス	鉄道
都営バス 1系統 五環興業バス 17系統	JR東日本 6路線 京浜東北線、上野東京ライン、 手塚宮線、高崎線 湘南新幹線、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。



出典：東京都統計年鑑 令和3年

現状 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。

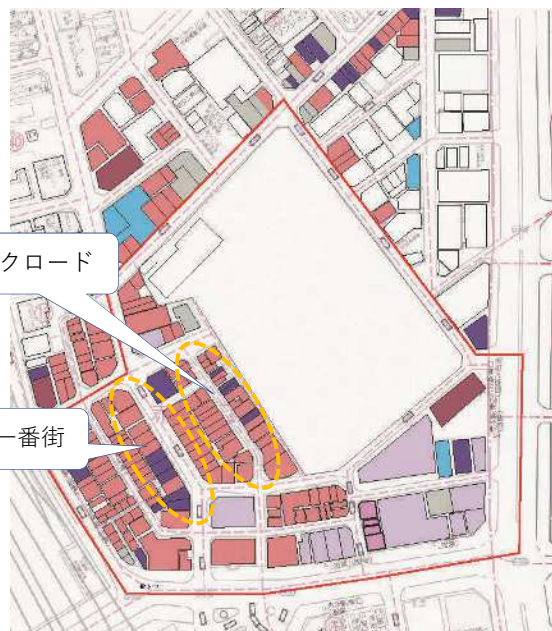
問題点 災害時に帰宅困難者が大量に発生し、駅周辺に集結する恐れがある。

2-2 | 現況分析

(4) 土地利用状況 ①土地利用の変遷

1970年ごろまで、重点区域ではシルクロードを中心に物販店が多く並んでいましたが、約50年間でシルクロードや一番街では徐々に物販店から飲食店へと業態が変化し、現在は飲食店中心の構成になっています。

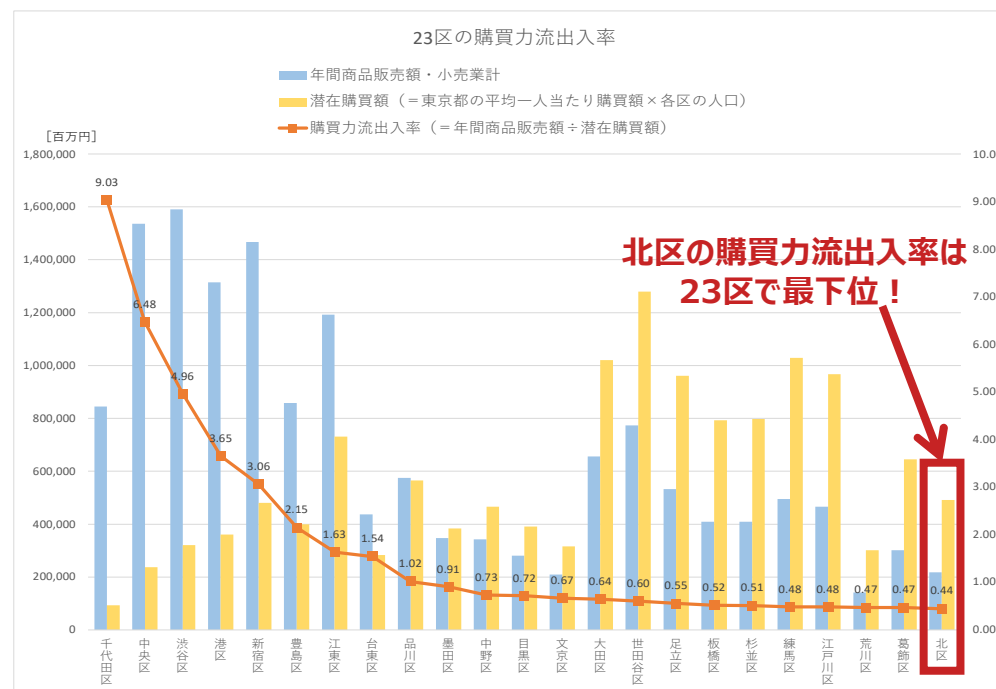
2023年



凡例	用途
■	飲食店
■	物販店
■	商業業務複合施設
■	事務所
■	宿泊・娯楽室
■	医療系
■	その他
■	重点区域

住宅地図を基に作成

一番街、シルクロード沿いは飲食店が立ち並ぶ。



北区の購買力流出入率は
23区で最下位！

資料：令和3年経済センサス・活動調査、住民基本台帳人口

現状 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へと変わってきた。

問題点 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とともに、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おり、北区全体としても購買力の流出がみられる。

2-2 | 現況分析

(4) 土地利用状況 ②木造及び旧耐震建物の割合

シルクロードやOK横丁は木造の建物が多く立ち並んでいる一方、広幅員の道路に面している建物は非木造の建物が比較的多く立ち並んでいる状況となっています。また、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約7割を占めています。また重点区域内には老朽化した長屋の建物が複数棟ありますが、建て替えには権利者全員の同意が必要であるため、建て替えが進みにくい状況となっています。

□構造別建物現況



登記簿情報を基に作成

※登記簿に新築年の記載がない建物は所有権保存・移転の年月日を建築年とした。
 ※滅失登記・未登記である建物は無着色とした。

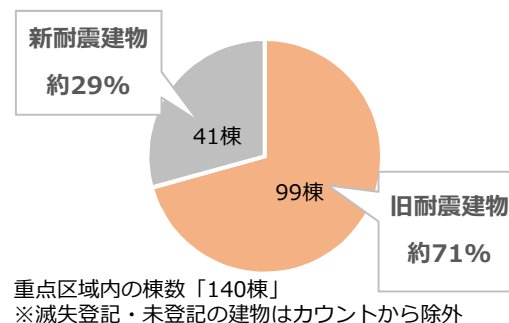
□築年別建物



登記簿情報を基に作成

凡例	建築年	耐震基準
	1982~2025	新耐震建物
	~1981	旧耐震建物
	重点区域	

築年別建物の割合



□長屋の状況



現状

- ・シルクロードやOK横丁は木造建物が密集しており、旧耐震建物が全体の約7割を占めている。
- ・区域内の老朽建築物は長屋が多い。

問題点

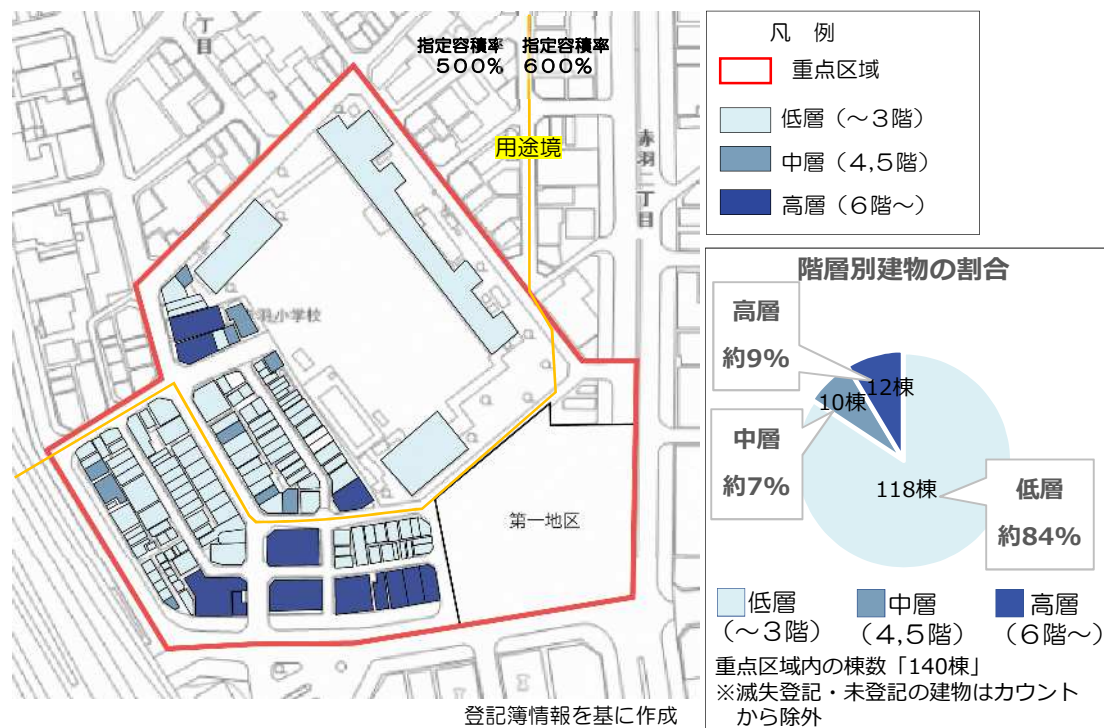
- ・災害時には脆弱な建物により被害が拡大する恐れがある。
- ・権利者の合意形成の必要性から、建替えが容易ではない。

2-2 | 現況分析

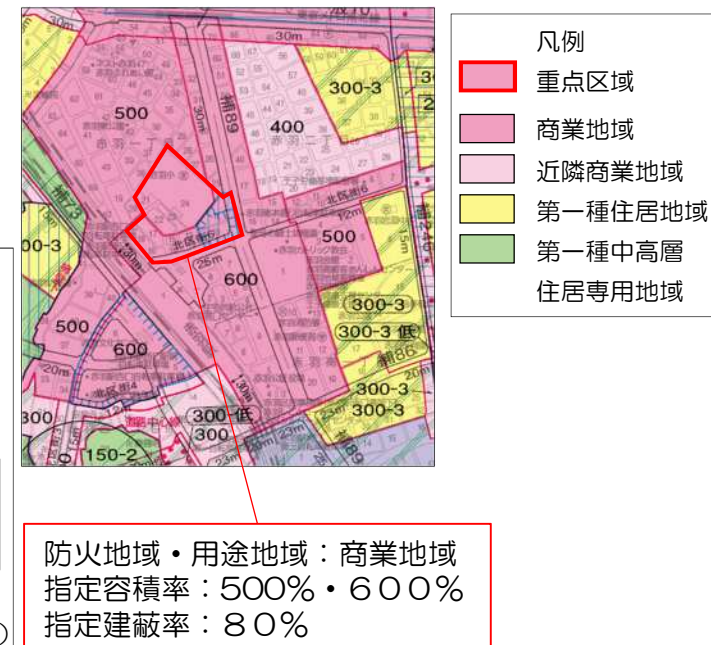
(4) 土地利用状況 ③指定容積率

商業地域である重点区域は、容積率が500%・600%に指定されていますが、低層の建物が約8割以上を占めており、重点区域内の平均容積消化率は約260%となっています。そのため、土地の高度利用が図られていない状況となっています。

□階層別建物現況



□重点区域周辺の用途地域



現状 低層建物が多く、容積率を消化できていない。

問題点 駅前の商業地域に相應しい土地の高度利用が図られていない。

2-2 | 現況分析

(5) 交通基盤 ①道路ネットワーク

赤羽駅周辺では都市計画道路網（地区をまたがる道路ネットワーク）の整備が進められています。



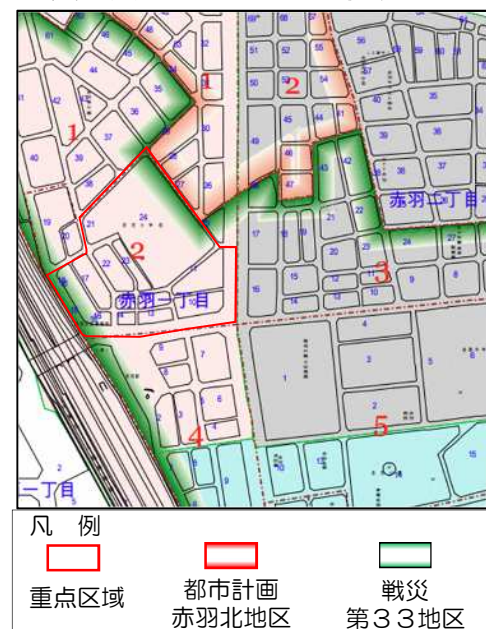
出典：東京都北区都市計画道路図（R6.4）

2-2 | 現況分析

(5) 交通基盤 ②歩車道の分離

重点区域は戦災復興により区画整理はされていますが、見通しが悪く、幅員が比較的狭い道路で形成されています。それに加え、飲食店が並ぶエリアには、店先に看板等が置かれている場所もあり、利用上の道路幅員が狭くなっている状況です。さらに、重点区域内は、歩車分離がされていない道路で形成されています。

□戦災復興土地区画整理事業



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。

□歩道の状況



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。

□道路幅員



出典：OCEANS

シルクロードの道路幅員は4mと狭く、店先に椅子や看板が置かれている。

現状 見通しが悪く、歩車道が分離されていない道路で形成されている。

問題点

- ・ 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。

2-2 | 現況分析

(5) 交通基盤 ③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います。また、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も利用しています。そのため、重点区域では、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に、一方通行や時間帯で車両の通行規制を行っています。

口重点区域周辺の交通規制



口重点区域の現況



現状 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。

問題点 現状は処理できているが、将来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。

2-2 | 現況分析

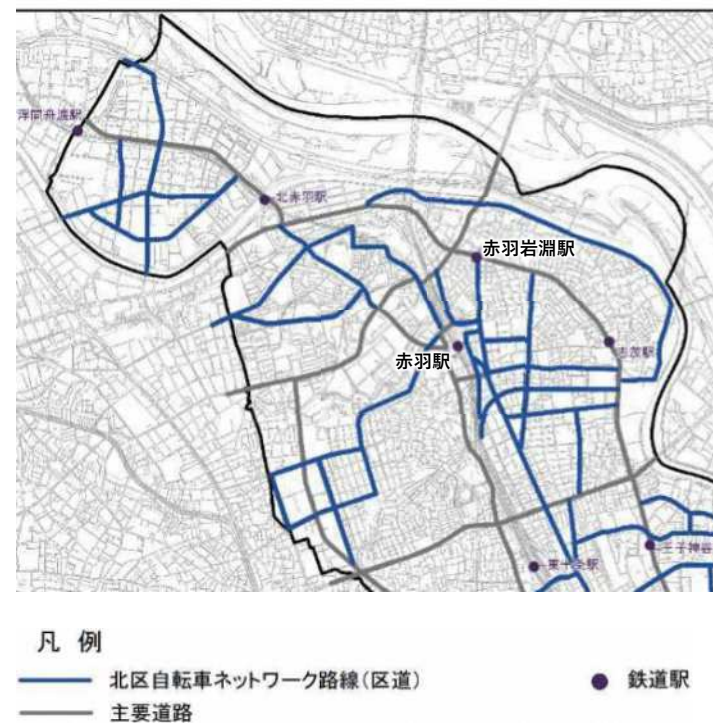
（5）交通基盤 ④步行者・自転車環境

赤羽駅周辺では、自転車走行空間の整備が進められています。

自転車走行空間整備済み区間



■北区自転車ネットワーク路線図



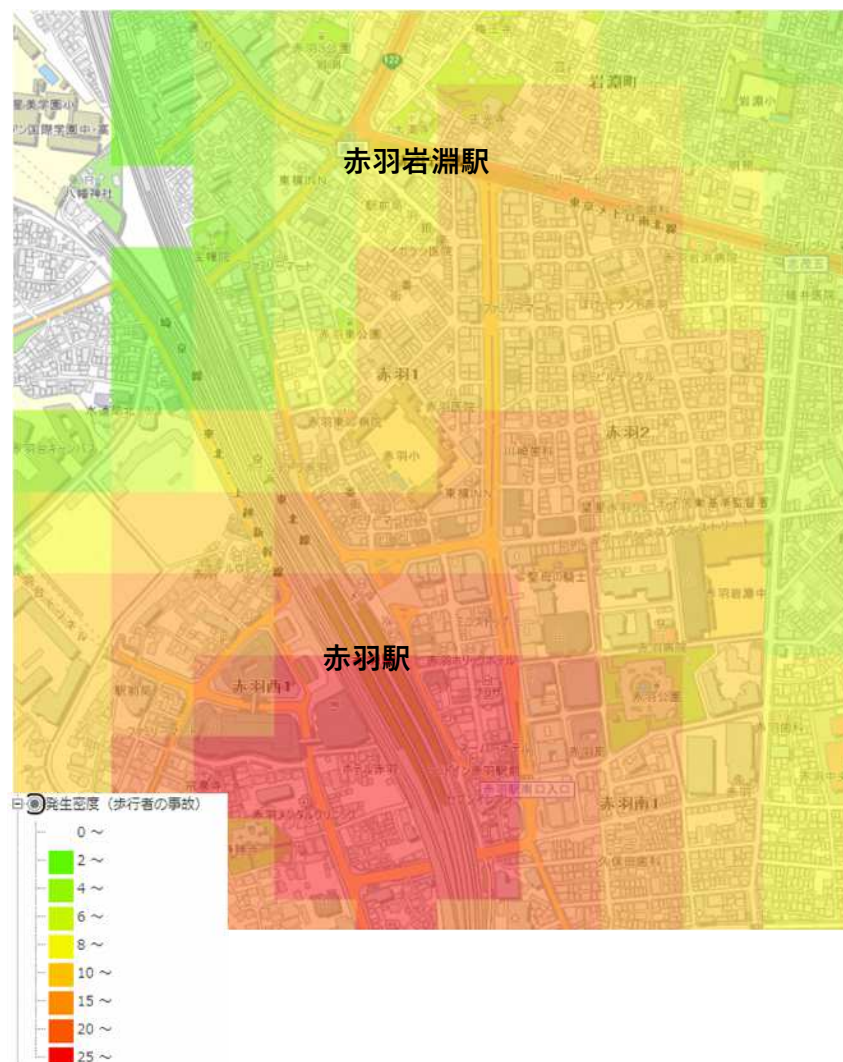
出典：北区自転車ネットワーク計画（H31.3）

2-2 | 現況分析

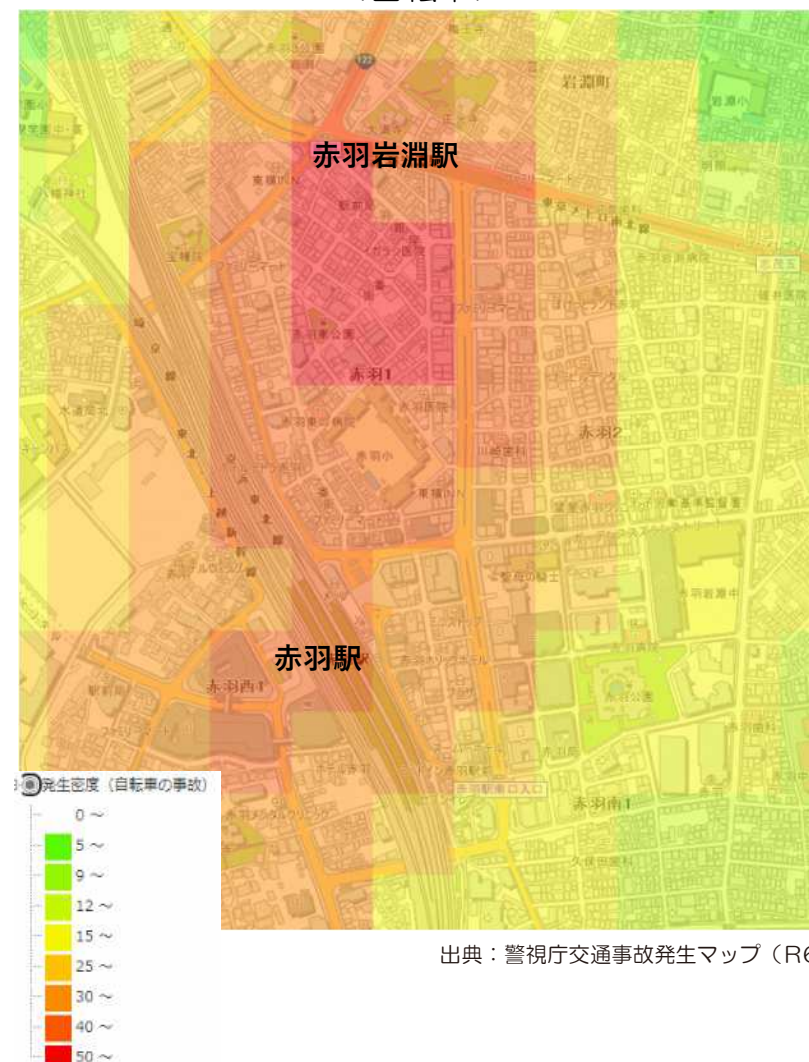
(5) 交通基盤 ⑤交通事故発生状況

歩行者の事故は赤羽駅直近が多く、自転車の事故は赤羽駅北側（JR赤羽駅～メトロ赤羽岩淵駅）に多い傾向がみられます。

＜歩行者＞



＜自転車＞



出典：警視庁交通事故発生マップ（R6.7時点）

2-2 | 現況分析

(6) バス

現在、バス停は駅前広場内に収まっておらず、駅前広場外に分散配置されています。また、バス降車場と自転車レーンが重複しており、一定数の自転車利用者が歩道を走行している状況となっています。

□現況のバス停



□広場内のバス待ちの状況



□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、一定数の自転車利用者が歩道を走行している。

現状

- ・ 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。
- ・ 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。

問題点

- ・ 広場内にバスの乗場が収まっておらず、駅から遠い場所に降車バスがあるため、交通結節性が悪い。
- ・ 車道における自転車利用者や歩道における歩行者の安全性が確保されていない。

2-2 | 現況分析

(7) 自転車駐車場

歩道上に自転車駐車場が整備されているため、歩行空間が狭く、自転車と歩行者の動線の錯綜が起こっています。

□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台の自転車駐車場に歩道上に整備したことにより放置自転車の状況が改善した。

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

自転車駐車場を歩道上に整備したため、自転車動線と歩行者動線が重なり、歩行者の安全上問題がみられる。

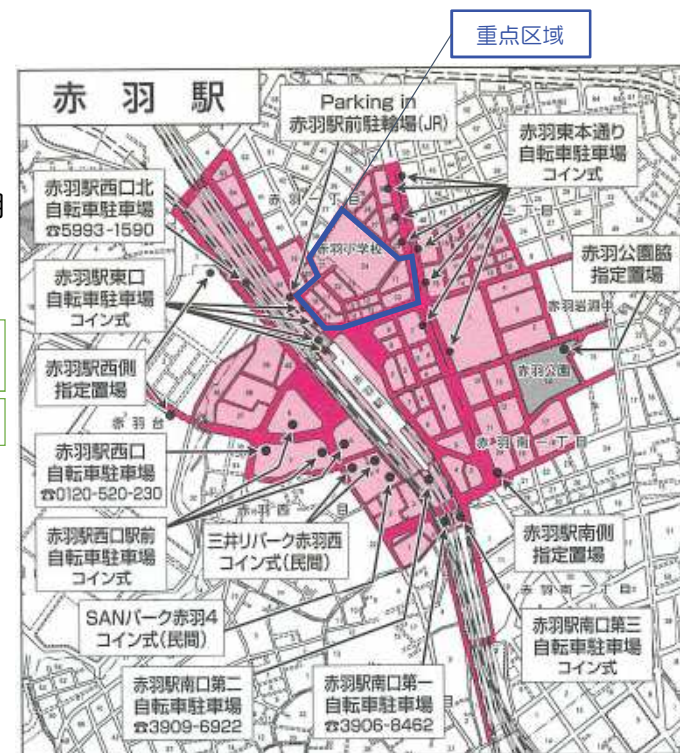


赤羽駅東口自転車駐車場



赤羽東本通り自転車駐車場

□赤羽駅周辺の自転車駐車場マップ



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

現状 歩道上に自転車駐車場が分散配置されているため、空間が狭くなっている。

問題点 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、歩行者の安全な通行の支障となっている。

2-2 | 現況分析

(8) 公共的空間 ① 駅前広場

駅前広場は十分な空間がありますが、主な滞留目的が喫煙所利用となっています。また、稼働していない噴水があり、駅前にふさわしい憩いの滞留空間となっていない状況となっています。

□ 駅前広場の空地



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。

□ 駅前の喫煙所



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



稼働していない噴水がある。

現状 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。

問題点 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。

2-2 | 現況分析

- (8) 公共的空間 ②オープンスペースの不足 ③公園率
(9) 環境

赤羽駅周辺ではオープンスペースや公園、緑が不足しています。

□赤羽駅周辺のオープンスペースの位置図



出典：Google earth proの空中写真

凡 例
■ 公園
■ 駅前広場
■ 再開発によってできた空地
■ 再開発予定区域

□公園率

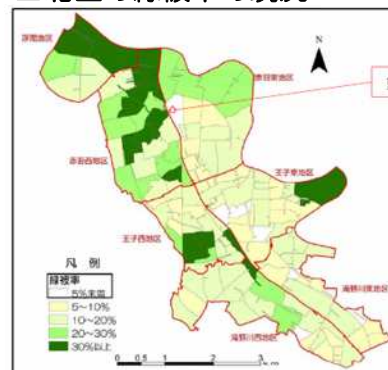
	都市中心拠点					
	北区平均	赤羽駅	田端駅	十条駅	東十条駅	王子駅
公園率	11.7	0.4	0.7	1.5	0.1	16.7

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
 ※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(%)

- 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。

□北区の緑被率の現況



緑被率

みどりが最も生き茂る時期の空中写真から測定される緑地の割合

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。

参考：緑の基本計画2020

現状

- 赤羽駅の周辺には、空地・公共的空間が少ない。
- 緑被率が低く、緑が不足している。

問題点

- 災害対応に資するオープンスペースが不足している。
- 赤羽駅周辺に人々が憩い・集える空間が不足している。

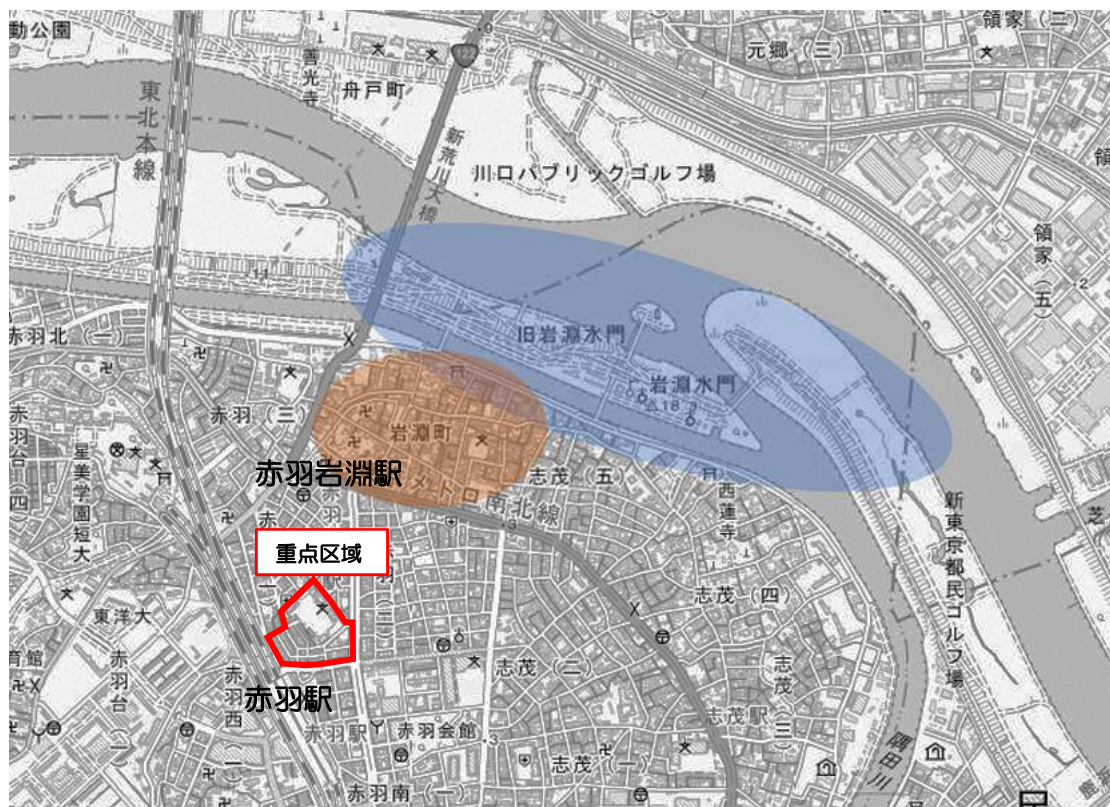
2-2 | 現況分析

(10) 駅周辺の拠点まちづくり(かわまちづくり計画、岩淵地区のまちづくりについて)

赤羽駅周辺では、かわまちづくり計画や岩淵地区のまちづくりなどを進めています。

●かわまちづくり計画

河川区域のさらなる活用促進や、観光拠点化を図るために、かつての宿場町としてのまちの歴史や文化を感じさせる赤羽岩淵ブロックを中心として、河川区域と隣接するまちを対象に、河川敷における滞在の快適さの向上、赤羽岩淵駅を中心としたまちからのつながりや回遊性の強化を目指します。



●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ます。

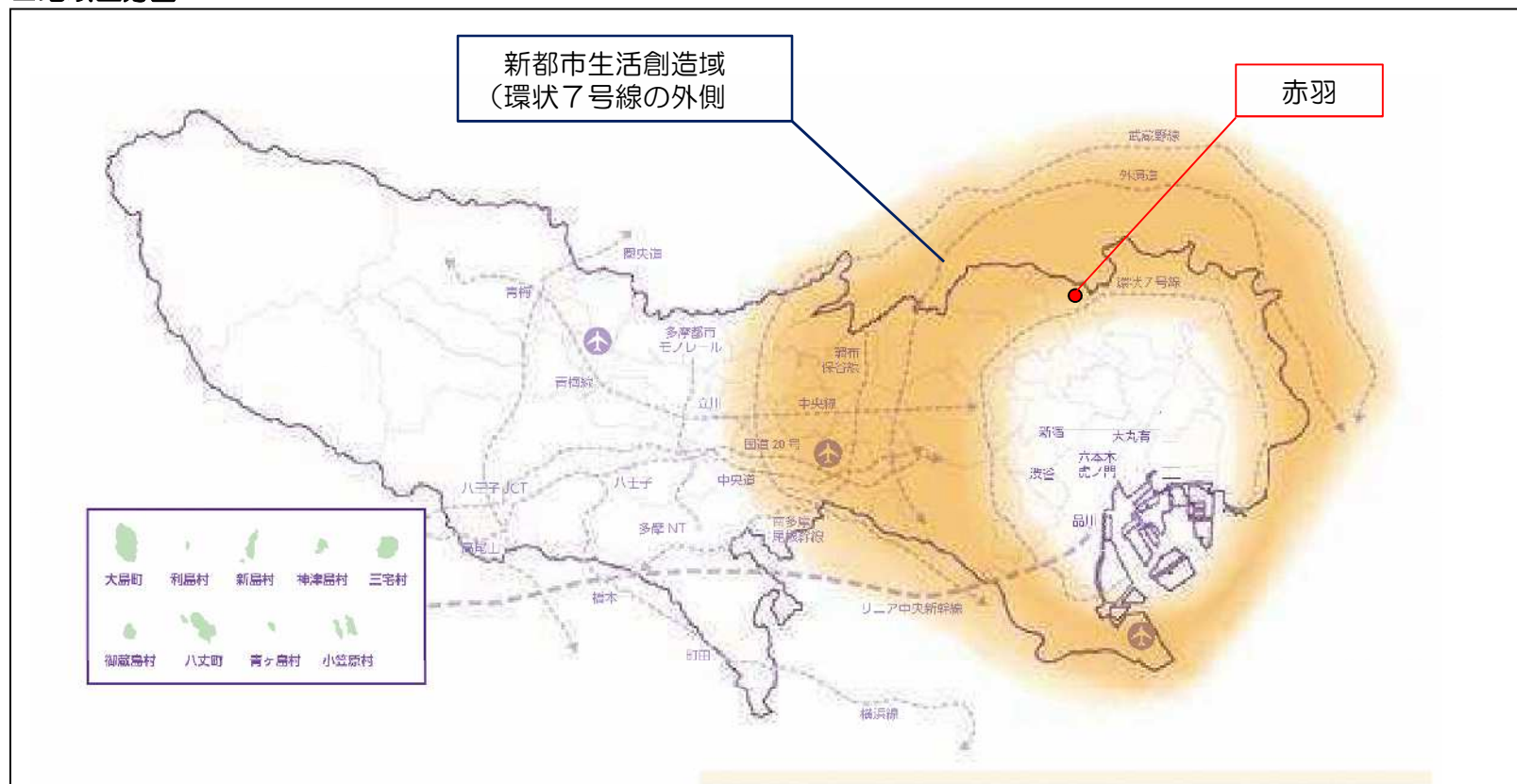


2-3 | 上位計画等における位置づけ

(1) 都市づくりのグランドデザイン

東京都「都市づくりのグランドデザイン」では、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



□新都市生活創造域における地区の将来像

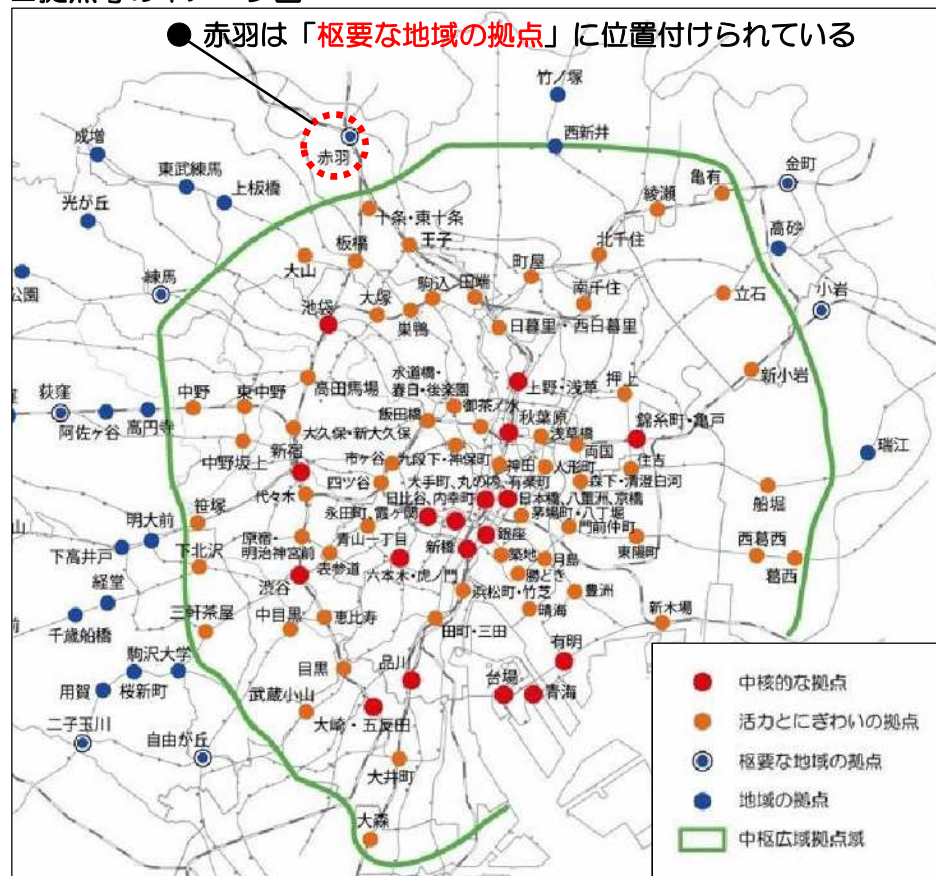
赤羽	・ 交通結節性を生かし、商業、教育、文化機能等の集積により、利便性の高いにぎわいのある拠点が形成されています。 ・ 都市住宅等の大規模団地の更新が進み、生活利便機能の整った良好な住環境が形成されています。
----	--

2-3 上位計画等における位置づけ

(2) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針【都市計画区域マスタープラン】

東京都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、赤羽は、枢要な地域の拠点に位置付けられており、駅周辺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する、とされています。

□ 拠点等のイメージ図



●「枢要な地域の拠点」は、地域の拠点のうち、鉄道乗車人員が特に多い駅(1,600万人/年以上)周辺で区市町村マスタープランにおいて重要な位置付けがある拠点とする(都市開発諸制度については、区市町村マスタープランの位置付けなどを踏まえて適用する)。

□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。

2-3 | 上位計画等における位置づけ

(3) 北区都市計画マスタープラン2020

「北区都市計画マスタープラン2020」の地区別の方針において、赤羽東のまちづくりの方針を示しています。

□赤羽東のまちづくり方針



□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。**

3

まちづくりの目標と基本方針

3-1 | まちづくりの目標

キャッチフレーズ

これまで整理したまちの課題やまちの魅力から、赤羽のまちの将来像を示すキャッチフレーズを設定しました。

**つなげ、次の世代へ！
～ 誰もが集う 魅力的なまち 赤羽～**

■ キャッチフレーズに込めた思い

人と人がつながり、このまちが育んできた歴史や、このまちで暮らした人々の思い出（記憶）を、次の世代、またその次の世代につなげていくことを大切にしたいまちづくりをしていきたい、という強い思いを表現しました。

また、安全・安心で、子供からお年寄りまで、誰もが暮らしやすい、誰もが来たいと思えるような、賑わいとふれあいにあふれるまちにしていきたいという思いを込めました。

3-1 | まちづくりの目標

まちづくりの目標

将来像を実現するための3つのまちづくりの目標を設定しました。

1. 人と人がつながるにぎわいにあふれたまち

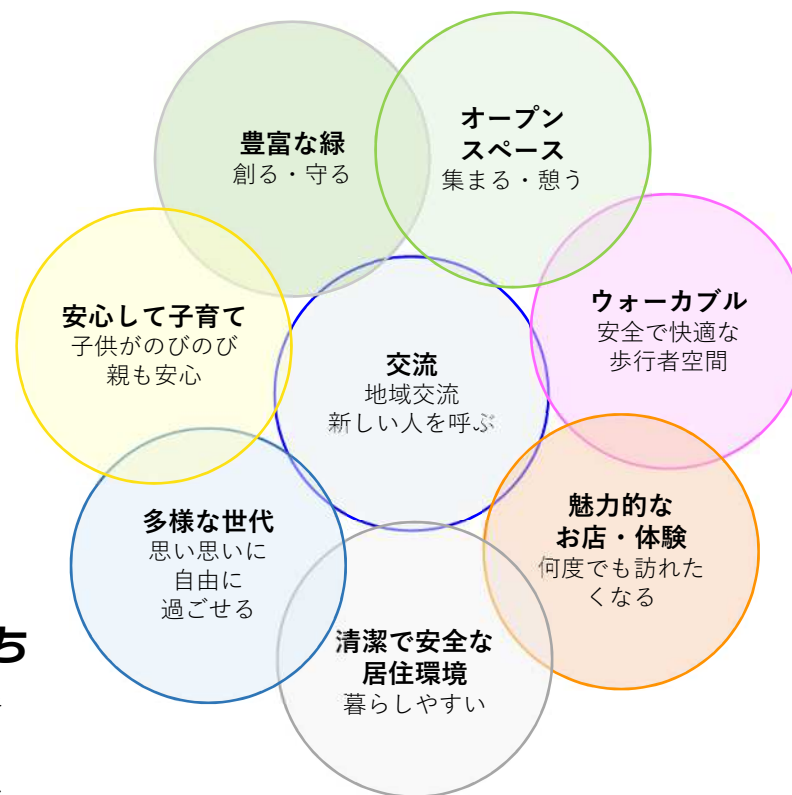
住む人・働く人・訪れる人などの様々なまちの利用者が訪れたいくなる魅力的な場を創出し、人と人との繋がりや、にぎわいが生まれ、何度でも訪れたいくなるまちを目指します。また、多方面からのアクセスが便利なまちの立地に加え、訪れるたびに新しい発見や体験ができる魅力的な場があることで、常に新しい人が訪れて活発な新陳代謝が生まれる赤羽を目指します。

2. 様々な世代が元気に暮らせるまち

子供がのびのびと遊べる安心な子育て環境や老若男女がともに助け合える環境づくりに取り組み、子供から高齢者までの全世代が思い思いに自由に過ごせて住みやすさを実感できるまちを目指します。また、赤羽の緑の環境づくりに取り組み、住みやすい居住環境が整うまちづくりを推進していきます。

3. 安全・安心で快適に過ごせるウォーカブルなまち

治安・防災性の向上、清潔で安全な住環境づくりに取り組み、居住者から来街者まで誰もが安全・安心で快適に過ごせるまちを目指します。同時に赤羽地区全体で快適な歩行者空間を創出をすることで、赤羽の魅力ある場を繋ぎ、外に出て歩きたいくなるウォーカブルなまちづくりを推進していきます。



3-2 | まちづくりの基本方針

まちづくりの基本方針

まちづくりの目標を達成するため、4つのテーマに分けてまちづくりの基本方針を設定しました。

○震災・水害に強い市街地の形成

①建物の防災性の向上

- ・老朽化した木造建築物が密集する状況から、火災や地震に強い建物へ更新を図る
- ・地区全体での防災性能の向上を図る

②震災や水害に備えた道路や公共的空間の整備

- ・緊急車両の通行を可能とする十分な幅員を有する道路の整備を図る
- ・被災時の一時避難や、火災の焼け止まりに有効なオープンスペースを確保する
- ・駅前に災害対応拠点を確保し、災害時の設備や資材の充実を図る

③地域住民と来街者を守る環境整備

- ・被災時の駅利用者を受け入れる一時滞在施設や滞留空間を確保する
- ・水害時に機能する垂直避難場所を確保する
- ・気候変動などによる内水氾濫対策として、排水、貯留機能の向上を図る

○まちの魅力を高める公共的空間の整備

①赤羽の顔づくり

- ・魅力的でゆとりある赤羽駅前や赤羽らしいにぎわいのある顔づくりを進める

②緑あふれるオープンスペースの整備

- ・オープンスペースが不足する地域に、新たに緑あふれるオープンスペースの整備を進める
- ・今ある緑空間を生かし、魅力ある公園空間とするための再整備を進める

③ウォーカブルに資する環境整備

- ・歩いて楽しく、居心地の良さを感じられるウォーカブルなまちづくりを進める

○利便性の高い交通環境の整備

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

- ・分散しているバス停の集約も含め利用しやすい乗換え環境の整備を図る
- ・赤羽駅と赤羽岩淵駅のアクセス性の向上を図る

②東西をつなぐ車両・歩行者動線の強化

- ・車両が行き来しやすく、歩行者の回遊性が高まる駅東西をつなぐ動線の強化を図る

③駐輪場整備等による歩行者の通行環境の改善

- ・駐輪場等の整備に合わせて歩行者空間の整備を進め歩行者の通行環境の改善を図る

○東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

①都市機能・ゾーニングの再構成

- ・自然発生的ではなく将来を見据えたゾーニングを検討する

②多様な暮らしを支える居住環境の整備

- ・多様な世代にとって利便性の高い居住環境の整備を図る

③賑わいのある魅力的な商業空間の整備

- ・安心して歩いて楽しめる魅力的な商業空間の整備を図る

④人と人の交流を促す「場」の創出

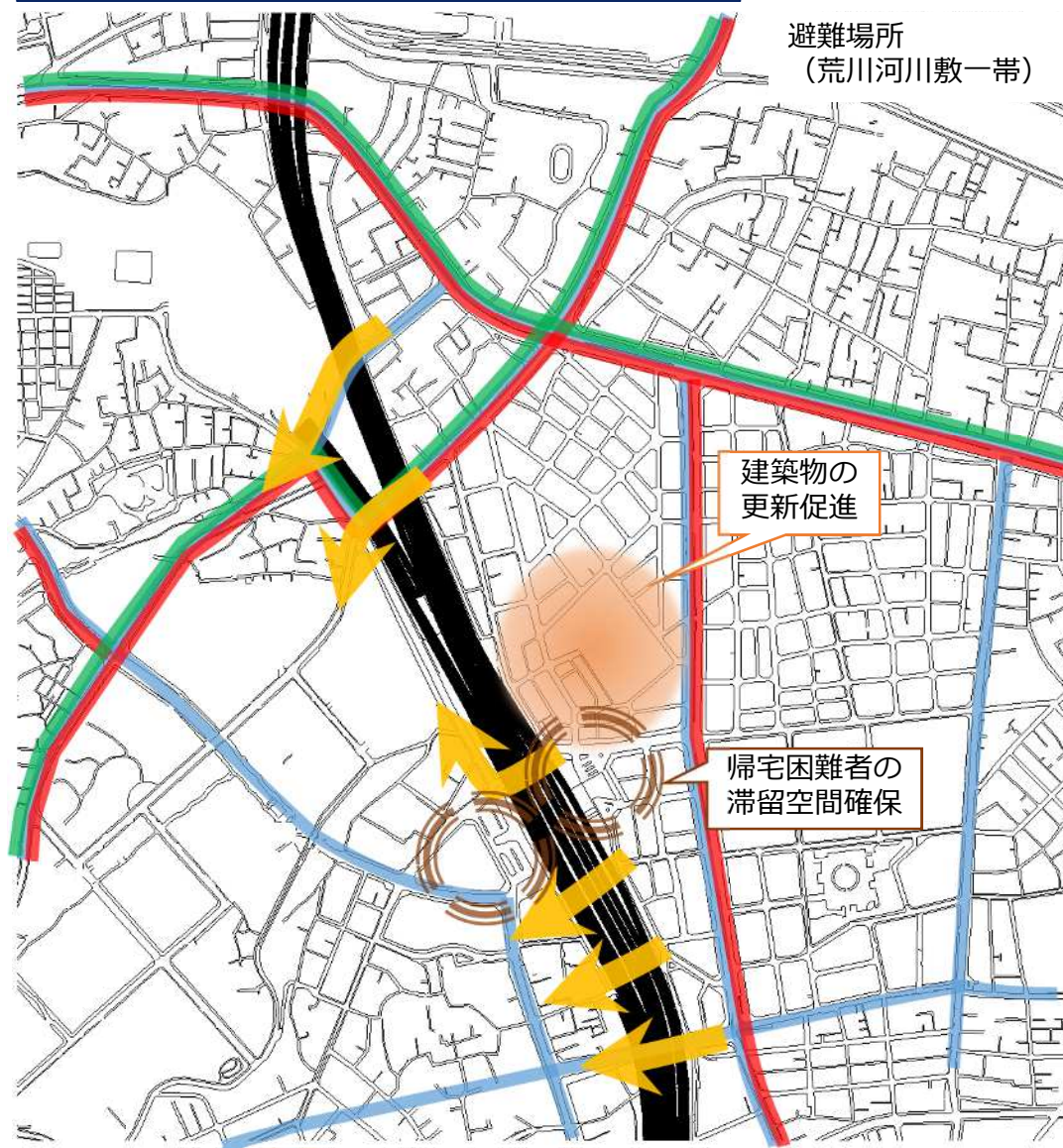
- ・地域住民や赤羽を訪れる人達との交流がうまれる施設などの整備や仕組みの構築を図る

4

まちづくりの方向性

4-1 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 建築物の防災性の向上

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

まちの骨格的となる緊急輸送道路や避難路、高台避難ルートの整備をすすめ、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

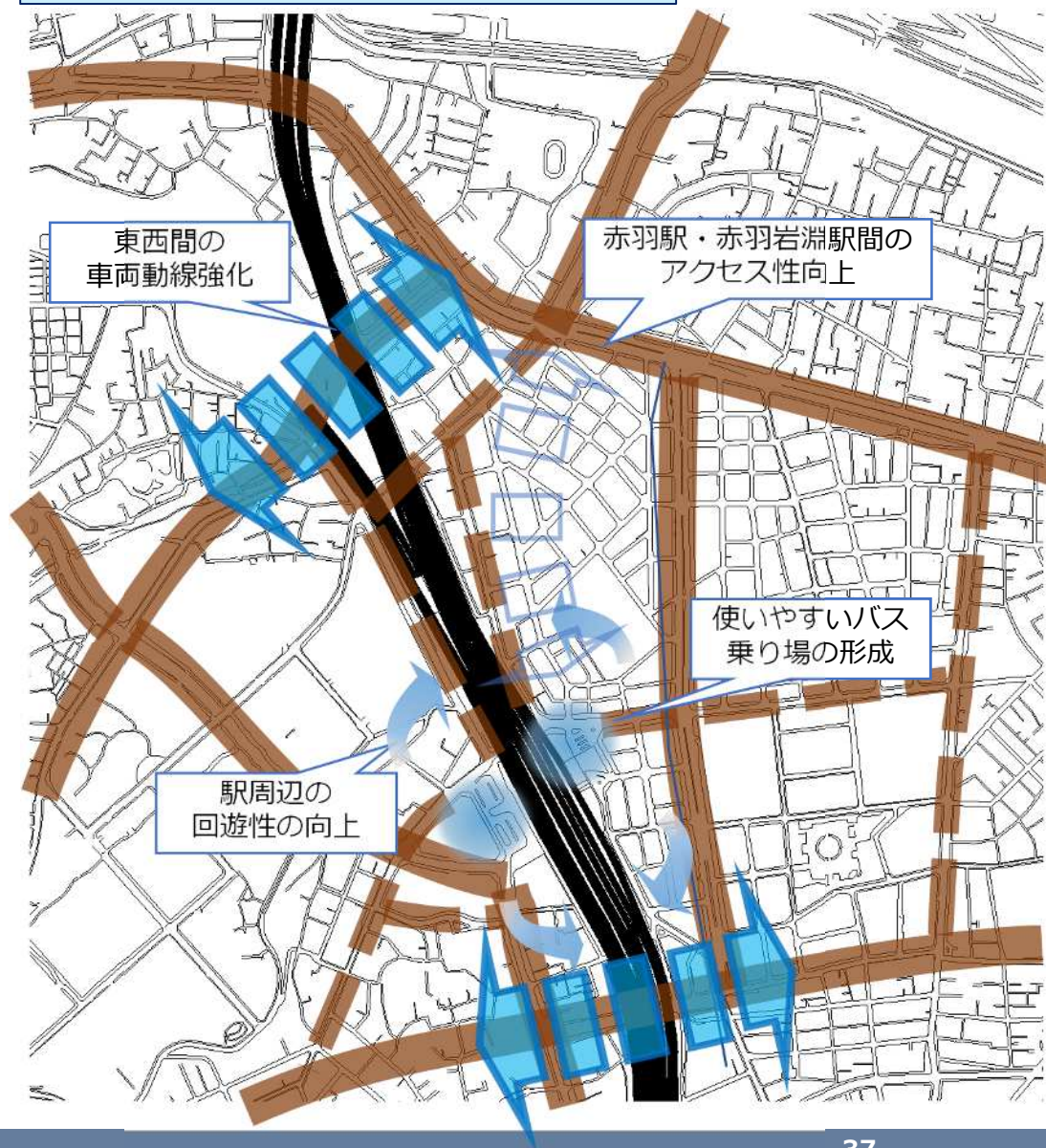
震災時に、帰宅支援対象道路では徒歩帰宅者が円滑に区内を通過し帰宅できるような対策をすすめるとともに、駅周辺では帰宅困難者の一時滞在施設や滞留空間を確保します。

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）
- 帰宅支援対象道路
- ← 高台避難ルート

4-1 まちの骨格形成の考え方

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

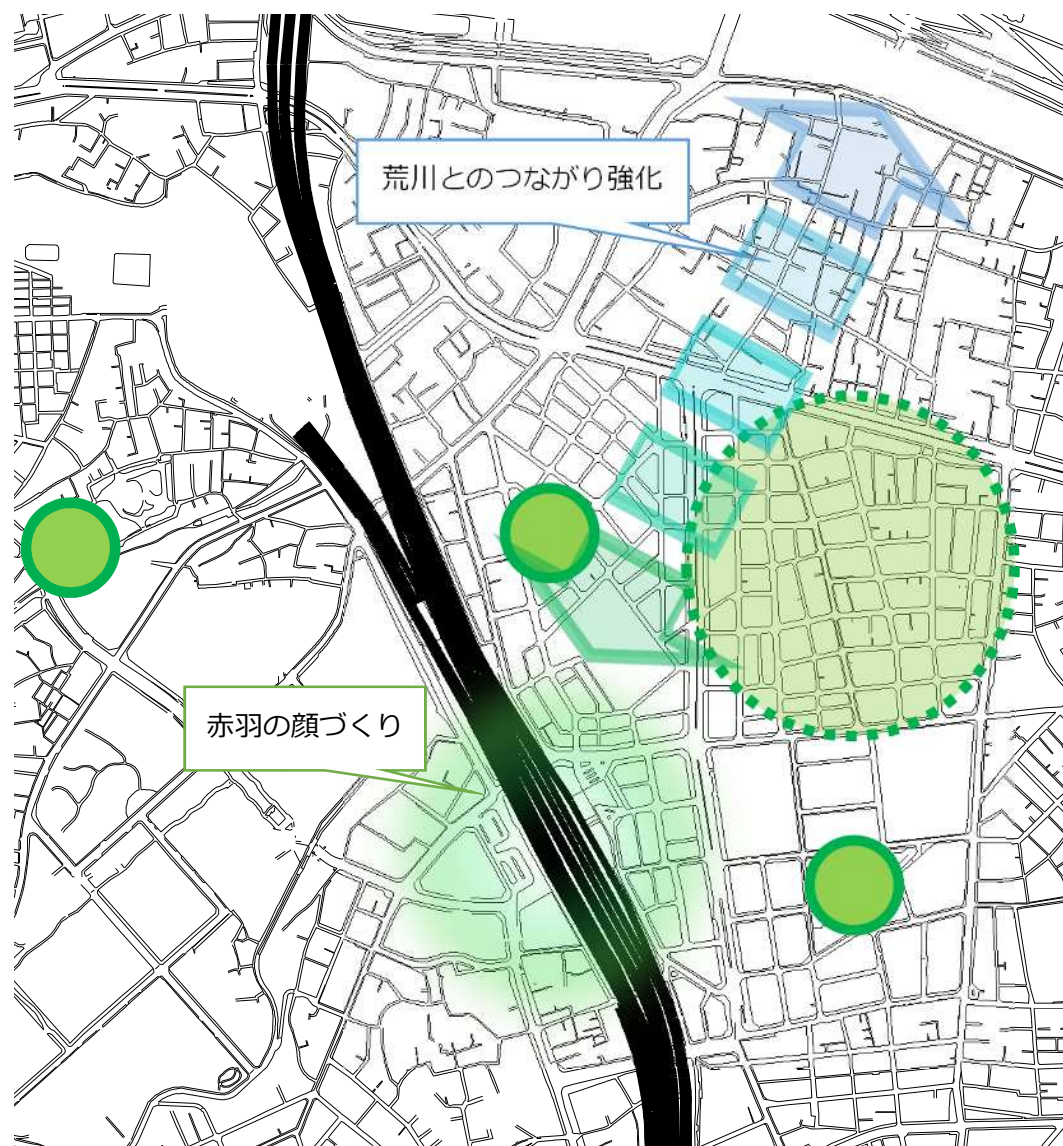
幹線道路の整備等により線路の東西間の車両交通の円滑化を図るとともに、駅東西間の歩行者動線を強化することで駅周辺の回遊性向上を図ります。

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。

4-1 まちの骨格形成の考え方

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を感じられる空間**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。



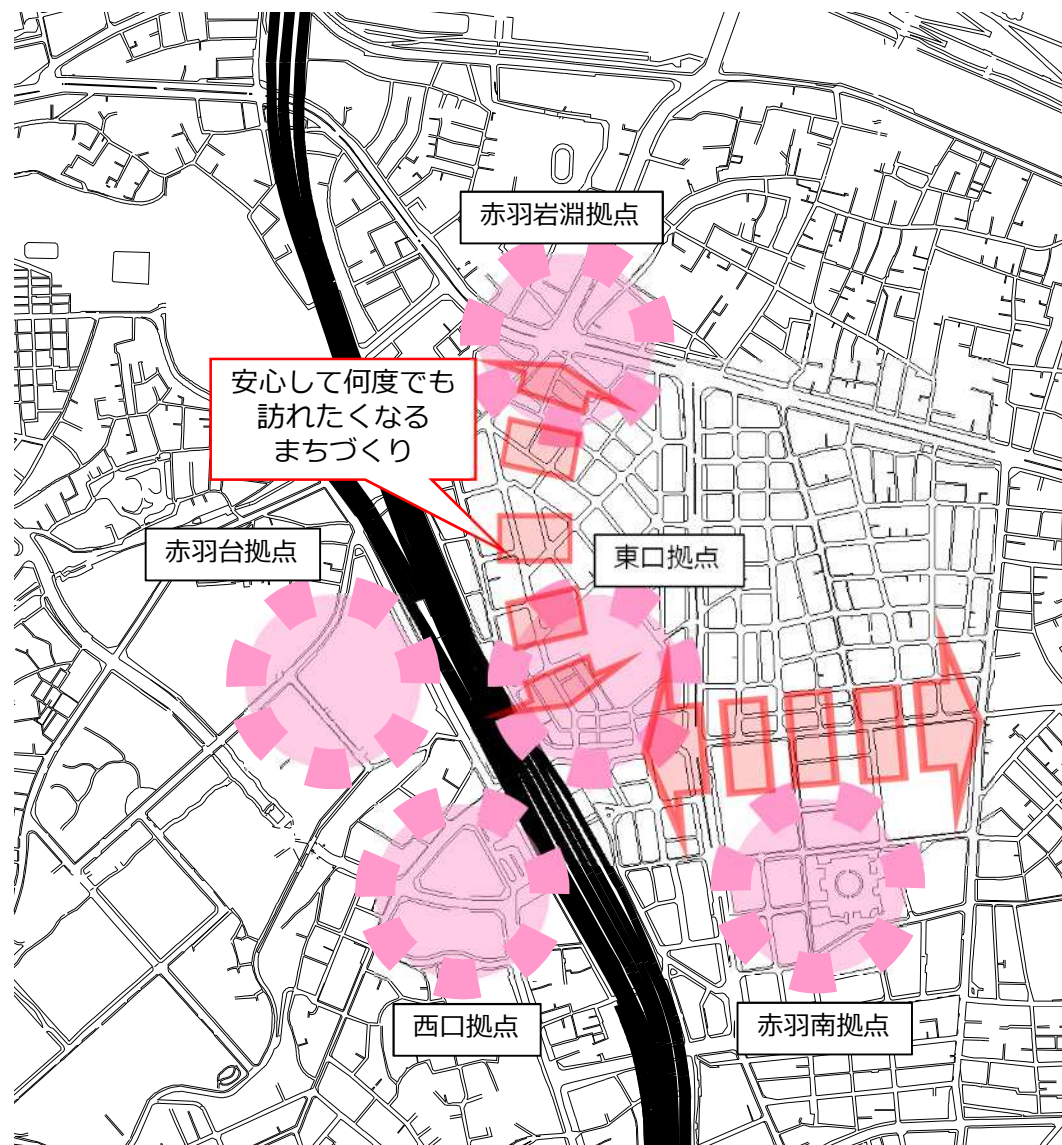
都市公園



公園不足地区

4-1 まちの骨格形成の考え方

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

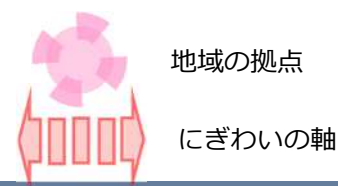
多様な人々、多様な世代が便利にいきいきと暮らせるまちになるよう居住環境の整備をすすめます。

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。



4-1 まちの骨格形成の考え方

まちづくりの基本方針を踏まえ、重点区域周辺では、主に下図のような取り組みを推進します。

□まちづくりの基本方針

○震災・水害に強い市街地の形成

- ①建物の防災性の向上
- ②震災や水害に備えた道路や公共的空間の整備
- ③地域住民と来街者を守る環境整備

○利便性の高い交通環境の整備

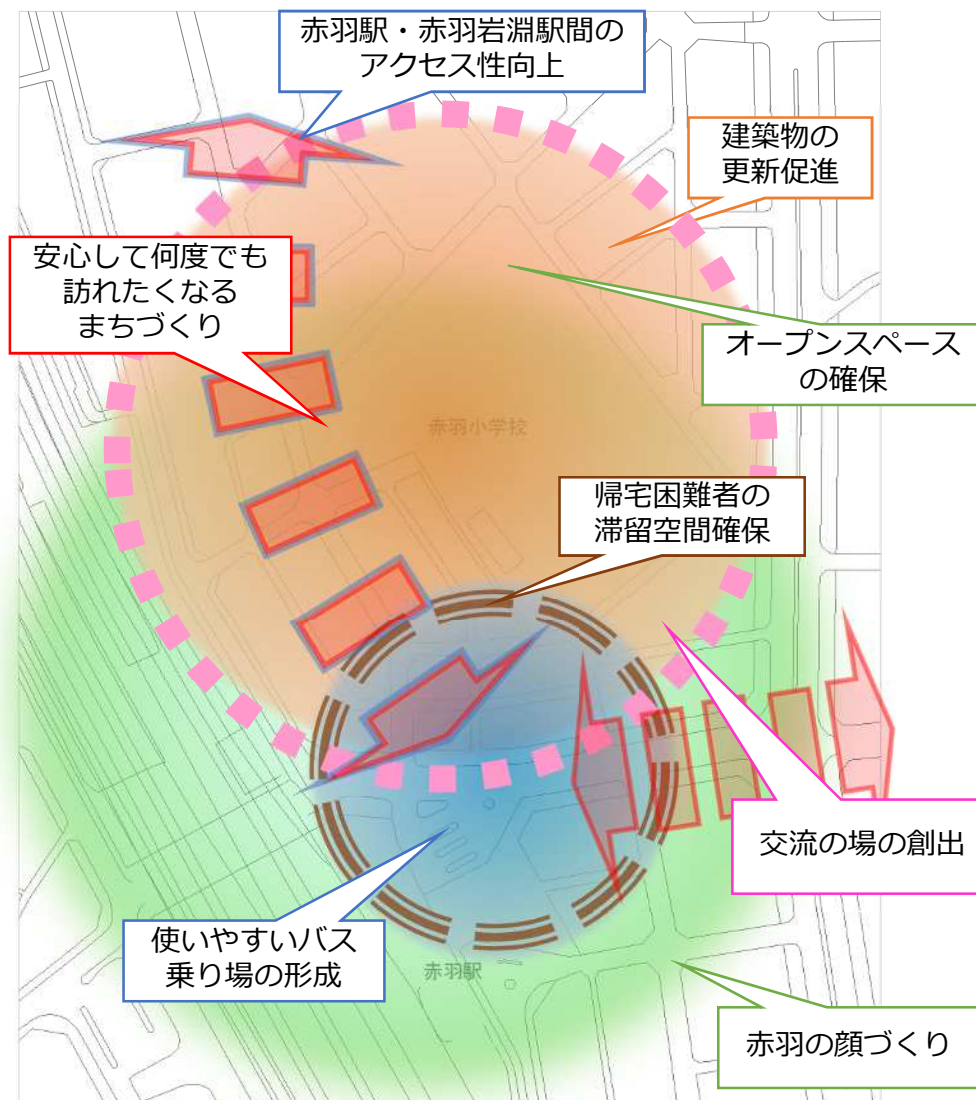
- ①公共交通機関利用者の乗換え環境の整備とアクセス性の向上
- ②東西をつなぐ車両・歩行者動線の強化
- ③駐輪場整備等による歩行者の通行環境の改善

○まちの魅力を高める公共的空間の整備

- ①赤羽の顔づくり
- ②緑あふれるオープンスペースの整備
- ③ウォーカブルに資する環境整備

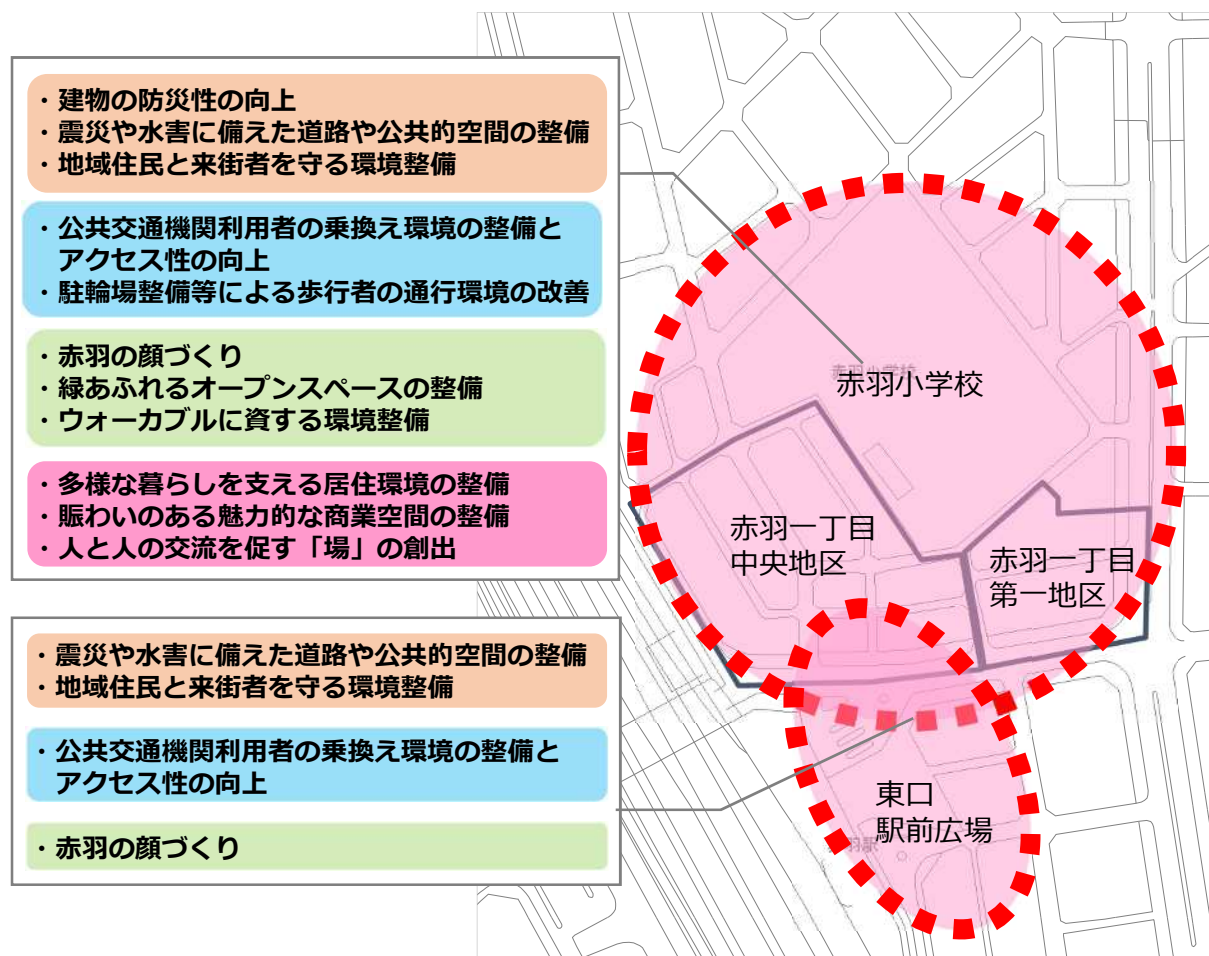
○東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

- ①都市機能・ゾーニングの再構成
- ②多様な暮らしを支える居住環境の整備
- ③賑わいのある魅力的な商業空間の整備
- ④人と人の交流を促す「場」の創出



4-2 重点区域におけるまちづくりの進め方

重点区域では、取り組むべき多くの課題があるとともに、市街地再開発事業の動きがあることや赤羽小学校が改築の時期を迎えている状況などを踏まえ、今後、早期の課題解決を図るため、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事業計画認可済みの第一地区や準備組合設立済みの中央地区、赤羽小学校及び東口駅前広場を含む範囲を、改めて「重点区域」として位置づけます。



■グループワークのとりまとめから、取り組むべき課題等がより集中し、課題解決によりその効果が大きいと考えられる区域を「重点区域」として位置づけます。

■先に触れた「まちづくりの目標」や「基本方針」を実現するためには、それぞれの街区で取り組みを進めるよりも、赤羽小学校や東口駅前広場を含めた区域全体で取り組みを進めることが、より効果的であると言えます。

■これまでの検討を踏まえ、「重点区域」の範囲は、現時点で市街地再開発事業の動きがある、事業計画認可済みの第一地区や準備組合設立済みの中央地区、赤羽小学校及び東口駅前広場を含む範囲とします。

■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。

5

まちづくりの実現に向けて

5-1 | 公民連携による一体的なまちづくりの推進体制

■ 公民連携によるまちづくりの推進

まちづくりの目標を達成するために、区をはじめとする行政と区民、民間事業者等がそれぞれの役割を担い、互いに連携・協働して取り組んでいきます。

赤羽駅東口まちづくり協議会など、まちづくりを主体的に実践する組織の活動を促進し、多様な主体がまちづくりに関わる場を創出します。

■ エリアマネジメントの導入検討

公共空間をつくる前にその使い方を考え、整備後には公共空間の良好な管理と運営を行うエリアマネジメントの導入を検討します。

■ 持続可能なまちづくりの取り組み

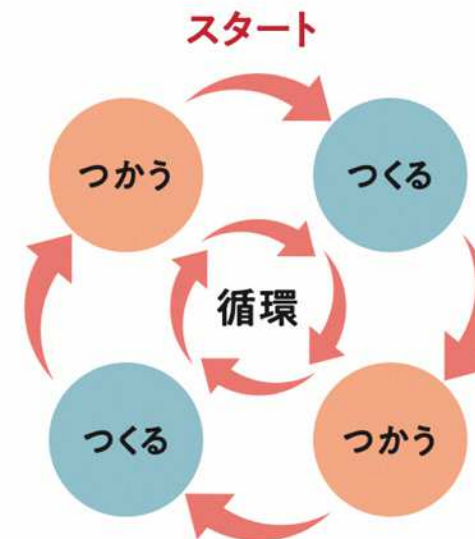
脱炭素など環境に配慮したまちづくりやそれを支える仕組みづくりなど持続可能なまちづくりを行います。



出典：内閣府ホームページ



出典：多様性を備えたクリエイティブな都市へと再生する
エリアマネジメント（国土交通省）



出典：居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン（国土交通省）

5-2 | まちづくり基本計画策定後の進め方及びガイドライン・整備計画の検討について

まちづくり基本計画策定後の進め方

- まちづくり基本計画を策定後には、まちづくりの目標の実現に向けて、周辺区域の土地利用や基盤整備のあり方をとりまとめ、まちづくりにおける誘導指針として、(仮称)まちづくりガイドラインを策定します。
- 重点区域については、具体的な整備イメージや実現化方策等を明らかにした(仮称)まちづくり整備計画を策定します。
- (仮称)まちづくりガイドラインや、(仮称)まちづくり整備計画の検討にあたっては、学識経験者や関係機関、関係事業者、区民代表等の参画を得た会議体を設置します。また、検討のプロセスの各段階で適切に区民意見の聴取と反映を行います。
- 小学校の改築方針や、公共公益施設の整備方針は、まちづくり基本計画や、(仮称)まちづくりガイドラインの内容を踏まえ、区民の意見も適宜聴取しながら区が主体となり検討し、策定します。