

赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画策定検討会

これまでの議論の経過のまとめの報告

赤羽駅東口周辺地区は、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ます。北区都市計画マスタープラン2020において赤羽は、東京の北の商業拠点として、利便性の高い、安心して暮らせるにぎわいのあるまちの実現が求められています。

都市計画マスタープラン2020の実現を図るため、令和5年7月より「赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画策定検討会」（以下、「検討会」という。）を設置し、「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。）の検討を進めています。

「これまでの議論の経過のまとめの報告」は、第1回～第8回までの検討会の議論の経過をとりまとめ、まちづくり基本計画の構成に合わせて報告するものです。

まちづくり基本計画の構成

1章 はじめに

- 1.1 背景と目的
- 1.2 位置づけと役割

2章 まちづくりの背景と特長

- 2.1 まちの成り立ちと現況分析
- 2.2 上位計画等における位置づけ
- 2.3 社会的な動向
- 2.4 まちの特長（魅力と課題）

3章 まちづくりの目標と基本方針

- 3.1 まちづくりの目標
- 3.2 まちづくりの基本方針

4章 まちづくりの方向性

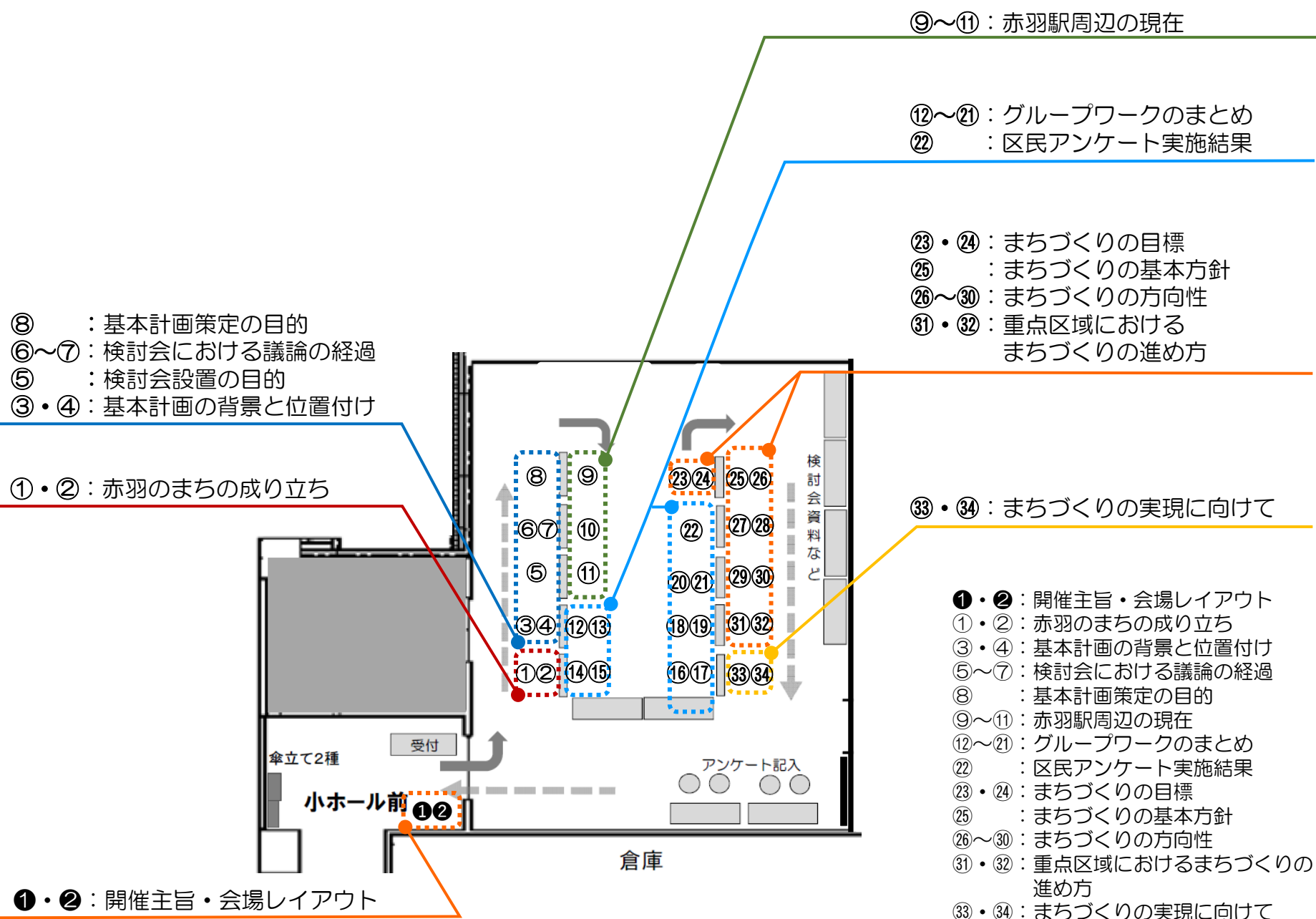
- 4.1 まちの骨格形成の考え方
- 4.2 重点区域におけるまちづくりの進め方

5章 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
- 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

参考資料 シナリオ別評価等

□ 会場レイアウト



□ 赤羽のまちの成り立ち

2章 2.1 まちの成り立ちと現況分析

1

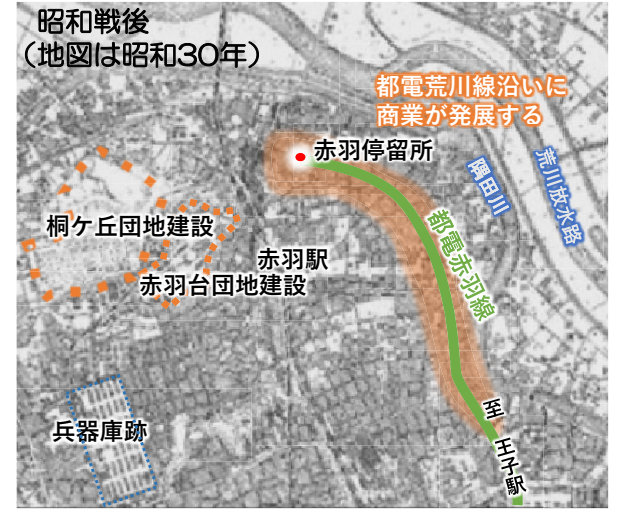
赤羽駅周辺地区は区内屈指のにぎわいの拠点として、大規模商業施設と地域に密着した商店街が共存する商業の中心地となっています。赤羽を代表する商店街は、戦後の焼け跡からの復興を目的として居住者らで力を合わせ土地の繁盛策のために計画した商店街として作られ発展してきました。



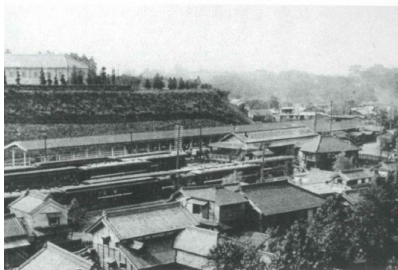
赤羽は主に軍用地であった。明治18年品川線開業に伴い、赤羽駅が敷設され交通の要所に。大正13年には度重なる荒川の洪水被害への対策として旧岩淵水門が建設された。



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。



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。



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の位置していたが、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。



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。



赤羽駅東口（昭和37年）

活気のある赤羽一番街商店街（昭和37年）

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。

□ 赤羽のまちの成り立ち

2章 2.1 まちの成り立ちと現況分析

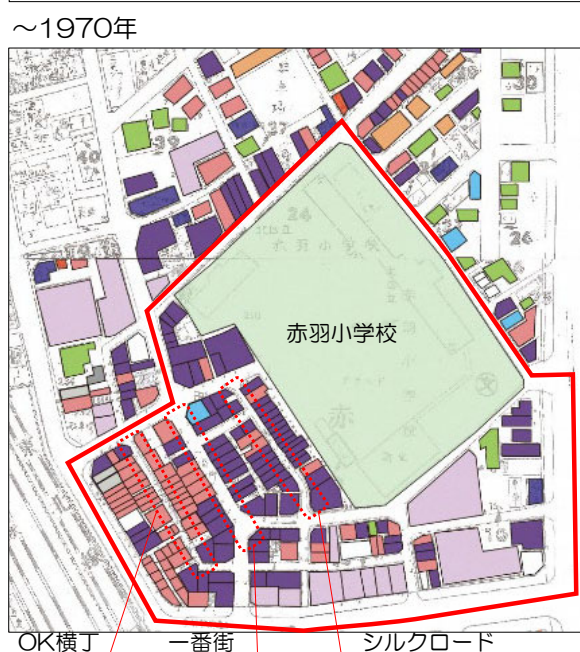
2

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。

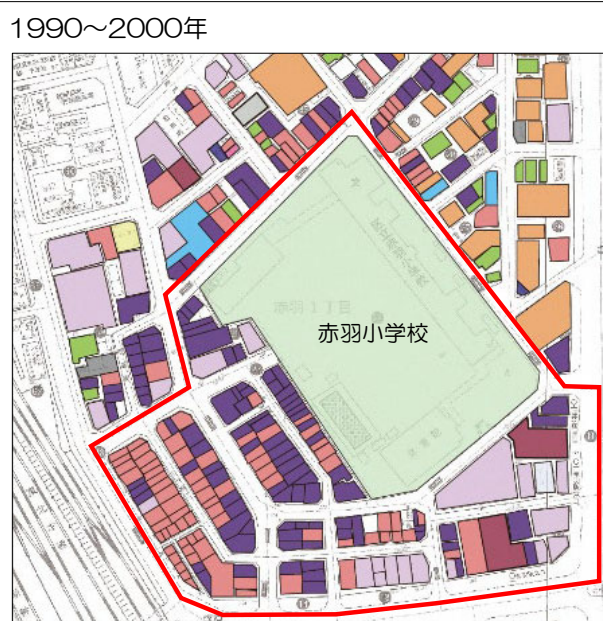
□ 赤羽駅東口周辺の土地利用の変遷

※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。

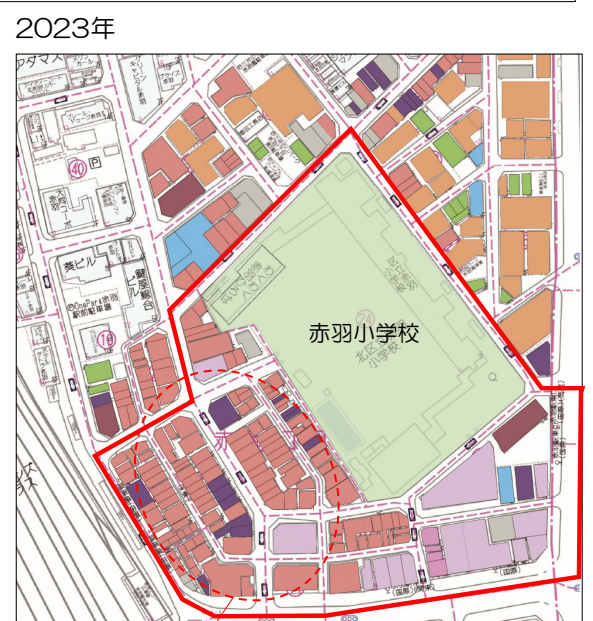
凡 例 重点区域 物販店 飲食店 事務所 商業業務複合施設 集合住宅 戸建住宅 医療系 宿泊・娯楽施設 その他



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。



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ていった。

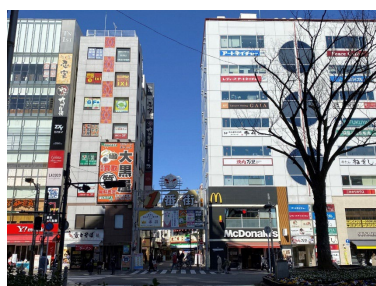


飲み屋街となる

一番街、シルクロード沿いに飲食店が立ち並び、せんべろのまちとしてにぎわっている。



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）

赤羽駅東口周辺地区は、区内でも有数の商業地の一画でありながら、戦災復興を経た市街地の成り立ちから、現在は老朽建築物が数多く密集し、防災面において深刻な課題を抱えています。現在は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市街地再開発事業の動きが盛んになっています。

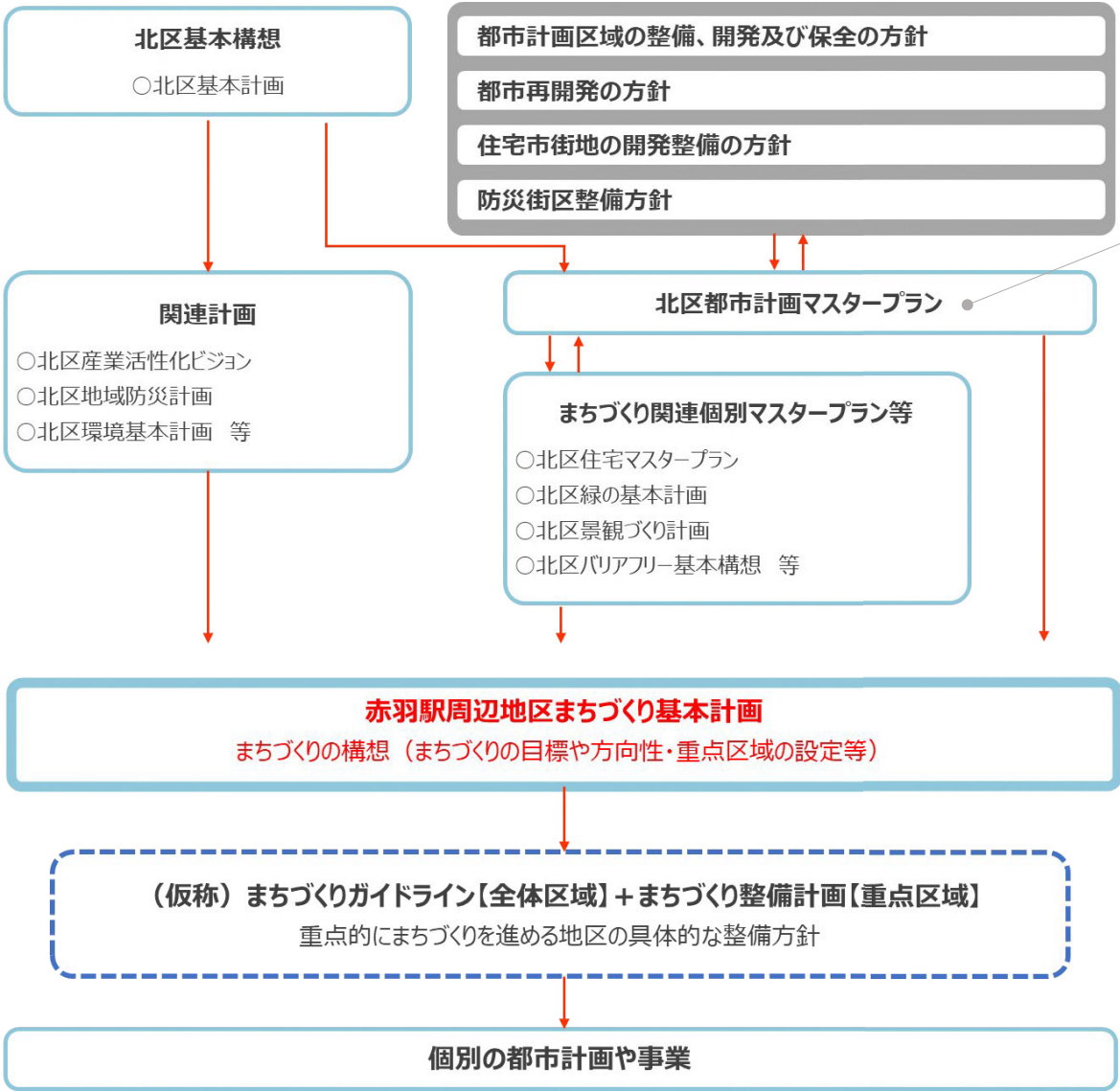
▼赤羽一丁目第一地区、第二地区及び第三地区の位置



	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	事業計画認可

※赤羽一丁目第二地区・第三地区は令和6年10月29日に合併し、赤羽一丁目中央地区となりました。

区では、赤羽駅東口の再開発事業の動きを契機とし、『赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画』の策定に向けた検討を進めております。本計画では北区基本構想・都市計画マスタープラン等を上位計画とし、赤羽駅周辺のまちづくりの目標や方向性・重点区域の設定などを定めることとしています。



●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」に位置付けられており、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。

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。

赤羽駅周辺地区まちづくり基本計画の策定に向けて、赤羽駅周辺における将来的なまちづくり像を明らかにすることを目的に『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、検討を行っています。

●これまでの検討会の経過

- 第1回検討会【令和5年7月18日】
 - ・まちづくり基本計画策定の目的と対象区域の設定
 - ・上位計画及び関連計画
 - ・現状分析
 - ・課題解決のためのミッション
- 第2回検討会【令和5年10月2日】
 - ・まちづくりのシナリオと評価
- 第3回検討会【令和5年12月4日】
 - ・「取り組むべきまちづくりの課題」の評価
 - ・「小学校の教育環境の確保・充実」の現状・課題と評価の視点
- 第4回検討会【令和6年3月8日】
 - ・「小学校の教育環境の確保・充実」の評価
 - ・「公共公益施設の効果的効率的な更新策の検討」の評価
 - ・中間報告のイメージについて
- 第5回検討会【令和6年5月14日】
 - ・シナリオ別評価と総合評価について
 - ・中間報告について
- 第6回検討会【令和6年8月1日】
 - ・まちの成り立ちと現況・課題・ミッションの振り返り
 - ・意見交換（グループワーク）
- 第7回検討会【令和6年10月7日】
 - ・意見交換（グループワーク）
- 第8回検討会【令和6年11月18日】
 - ・第7回検討会グループワークの振り返りとまちづくり基本計画のまとめ方について
 - ・シナリオ別評価表（ミッション1）について

検討会委員は、学識経験者をはじめ、地元関係団体、各地区準備組合、関係事業者及び北区関係職員により組織されています。



検討会の様子

□ 検討会における議論の経過

參考資料

6

第1回～第5回検討会では、「重点区域」のまちづくりについて、あらゆる視点から望ましい土地利用などの検討を行うため、考えられる様々なパターンを、「シナリオ」として整理し、取り組むべきまちづくりの課題を解決するための「ミッション」について、それぞれの「評価の視点」を設定し比較検討を行いました。

◆これまでの具体的な検討内容

- 区内屈指の商業集積地である赤羽駅周辺地区において、地域が抱えている「現状の問題点」（老朽化した低層建物が密集している、緑やまとまったオープンスペースが不足していることなど）を洗い出し、「まちづくりの課題」を解決するための「ミッション（取り組むべきこと）」を整理しました。

▼ミッションの構成

柱となる3つのミッションのもと、具体的な「個別ミッション」を立てました。

【ミッション1：取り組むべきまちづくりの課題】

再開発事業の事業化の動きを契機に、赤羽駅東口周辺地区のまちづくりを推進する
個別ミッションの例：都市基盤の強靱化、円滑な交通基盤の形成など

【ミッション2：小学校の教育環境の確保・充実】

まちづくりの推進に合わせて、その影響が懸念される赤羽小学校の教育環境の確保
個別ミッションの例：安全な教育環境の確保、日照・風環境の確保など

【ミッション3：公共公益施設の効果的効率的な更新策の検討】

駅周辺で経年により更新時期を迎えている大規模公共公益施設の効率的・効果的な更新策を検討する

個別ミッションの例：区有資産の有効活用、施設利用の継続性確保など

- まちづくり基本計画の策定にあたり、「重点区域」のまちづくりの方向性が重要な要素となるため、中間報告までは「重点区域」の検討を先行して行いました。
- 「重点区域」のまちづくりについては、あらゆる視点から望ましい土地利用などの検討を行うため、考えられる様々なパターンを、下表のとおり「まちづくりのシナリオ」として整理しました。

▼重点区域のまちづくりのシナリオ

まちづくりのシナリオ							
	シナリオ 1	シナリオ 2	シナリオ 3	シナリオ 4	シナリオ 5①	シナリオ 5②	シナリオ 5③
民間敷地	従前の建物単位 での更新	小規模共同化 による更新	各地区単独 で更新	第二・第三地区 を一体で計画	第二地区・第三地区・小学校を一体で計画		
小学校	小学校は単独建替え				小学校は 単独敷地で建替え	小学校は 再開発ビルと合築	小学校は 地区外に移転
計画単位							

- 個別ミッションについて評価の視点(右表参照)を設定し、「まちづくりのシナリオ」ごとに評価を行いました。個別ミッションの評価を点数化し、シナリオ別に合計点の得点率を算出し、「総合評価」を行いました。

※検討会第5回資料より抜粋

※検討会第3回資料より抜粋

			「シナリオ」 (どの単位で計画を行うか)					
			シナリオ 1	シナリオ 2	シナリオ 3	シナリオ 4	シナリオ 5	
ミッション1	取り組むべき まちづくりの課題	「評価の視点」	A	仮評価(第2回検討会) 評価(第3回検討会)				
			B					
			C					
ミッション2	小学校の教育環境 の確保・充実	「評価の視点」	ア	仮評価(第3回検討会) 評価(第4回検討会)				
			イ					
			ウ					
ミッション3	公共公益施設の 効率的・効果的 更新	「評価の視点」	い	仮評価(第4回検討会)				
			ろ					
			は					

□ 検討会における議論の経過

参考資料

7

第5回検討会では、これまで比較検討した評価を点数化し、それぞれシナリオ別の合計点から総合評価を行いました。検討会の中で、評価方法に関することなど、以下のようなご意見をいただきました。それらを踏まえて、シナリオ別の評価表については、それぞれシナリオ別のメリット・デメリットを整理することとし、第8回検討会ではこれまでの意見を反映した評価表を確認しました。

【評価方法に関するご意見】

・○×△や点数で評価することに納得できない。生活者の立場からの評価の仕方を工夫する方法があったのではないか。

- ・もっと多くの率直な意見を皆で話合いたい。

・このシナリオ別表の進め方
点数付けなど一連の進め方について、もう少し丁寧に進める方法があったのではないかなと思う。など

[illegible]

※検討会第8回資料より抜粋

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取りまとめます。

「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」では、第1条（目的・設置）において、まちづくり基本計画の目的を次の通り定めています。

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

次年度以降、まちづくり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。

【全体】まちづくり誘導指針
（土地利用・基盤整備）
+
【重点】まちづくり整備計画
（実現化手法）

小学校の改築方針
公共公益施設の整備方針

2 利便性の高い交通環境の整備

3 緊急車両の進入困難

重点区域内の都市基盤の強靱化
円滑な交通基盤の形成

◇道路幅員状況



道路幅員が狭い赤羽シルクロード 出典：Tokyo Explorer's Map

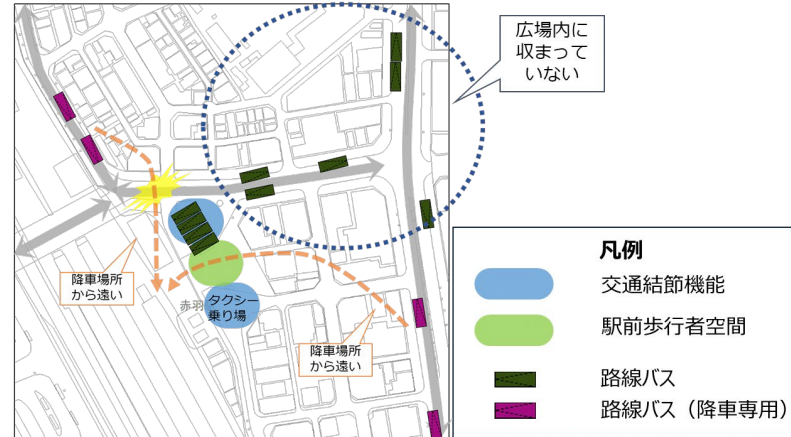
現状	地区周辺に混在する多様な用途に対する《サービス車両、利用者、住民》或いは、《車、歩行者、自転車》等の多様な交通需要を安全に捌く為、一方通行や時間帯で車両の出入りを規制するなど、交通規制によってネットワークを成立させている状態
問題点	細街路・車両規制による交通処理 地区内の道路は比較の見通しが悪く、時間規制・一方通行による車両規制で交通処理を行っており、安全な車両の通行に支障がある。

ミッション1	取り組むべきまちづくりの課題
(1) 震災・水害に強い市街地の形成	①重点区域内の都市基盤の強靱化 ②周辺区域含めた災害対応力の向上（地震・水害） ③帰宅困難者対策
(2) 利便性の高い交通環境の整備	①円滑な交通基盤の形成 （高度利用に合わせた円滑な車両交通の確保）

4 バス・自転車・歩行者の交錯

歩行者・自転車利用者が快適に
利用できる環境整備
●バスの乗り換え環境の改善

◇現況のバス停



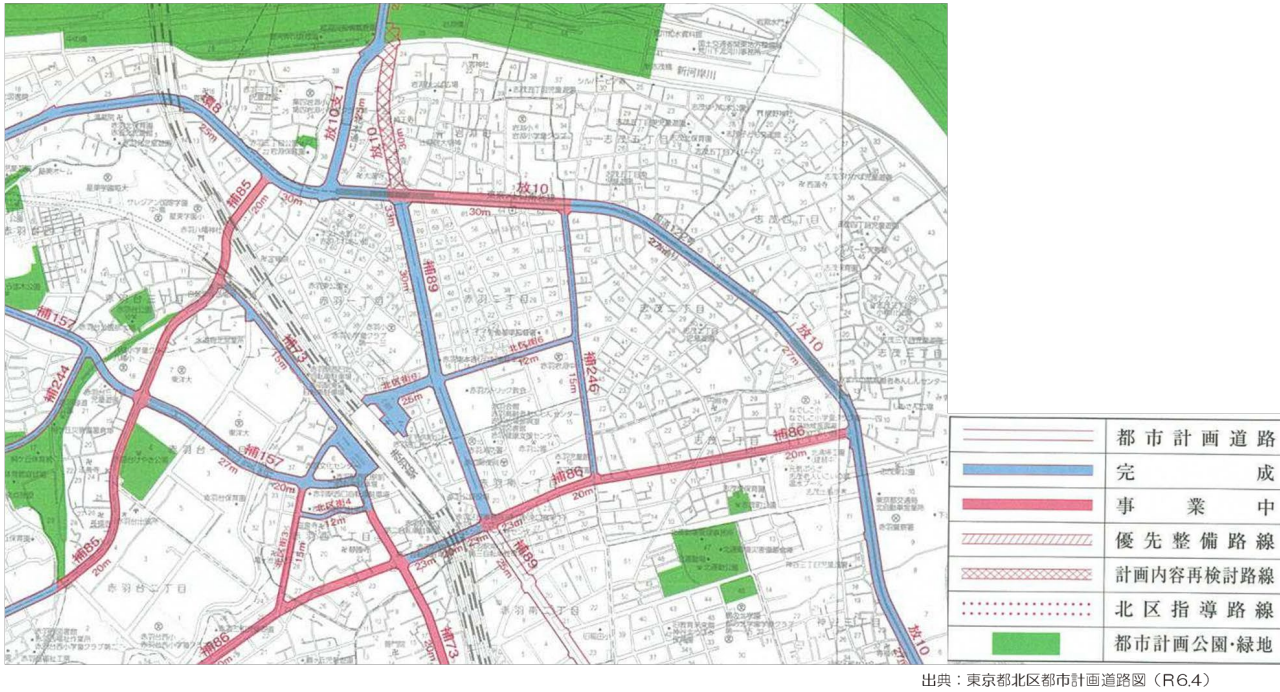
広場内のバス待ちの状況

現状	①自転車駐車場が歩道上に分散配置されている。②9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。
問題点	歩行者・自転車・バスの交錯 ①歩道において①自転車動線と歩行者動線、②バス利用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） ②広場内にバスの乗場が収まっておらず、駅から近い場所に降車バースがあるため、交通結節性が悪い。また、広場内のバス待ち行列が車道にはみ出している。

ミッション1	取り組むべきまちづくりの課題
(2) 利便性の高い交通環境の整備	①円滑な交通基盤の形成 （高度利用に合わせた円滑な車両交通の確保） ②歩行者・自転車利用者が快適に利用できる環境整備 ③バスの乗り換え環境の改善

【参考】「道路ネットワーク」周辺区域の現状と課題

赤羽駅周辺の都市計画道路網（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る。

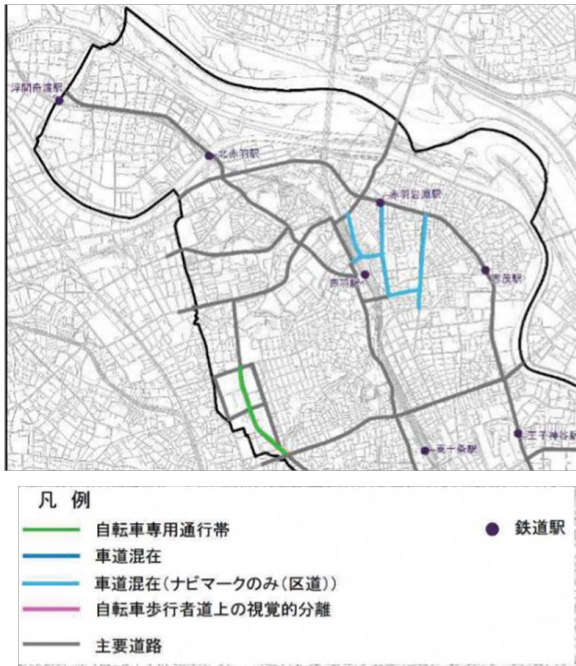


出典：東京都北区都市計画道路図（R6.4）

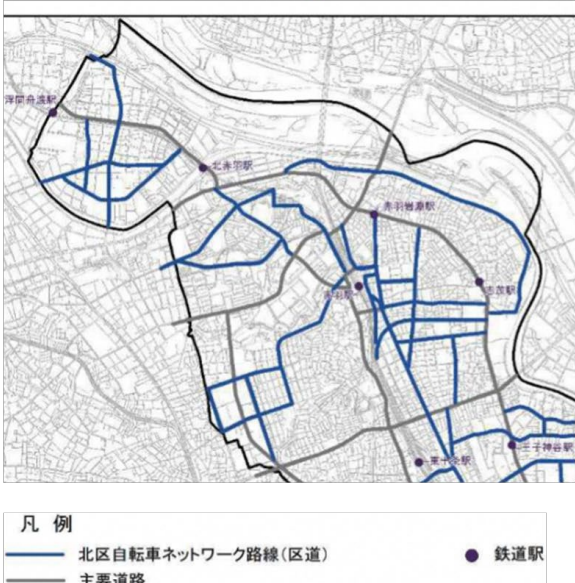
【参考】「歩行者・自転車環境」周辺区域の現状と課題

自転車走行空間の整備が進められている。

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）

【参考】「歩行者・自転車環境」周辺区域の現状と課題

◇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

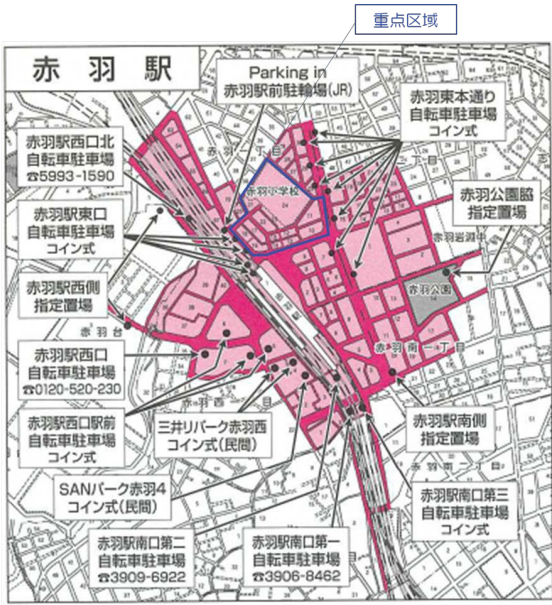
・自転車駐車場が歩道上に設置されている。



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。

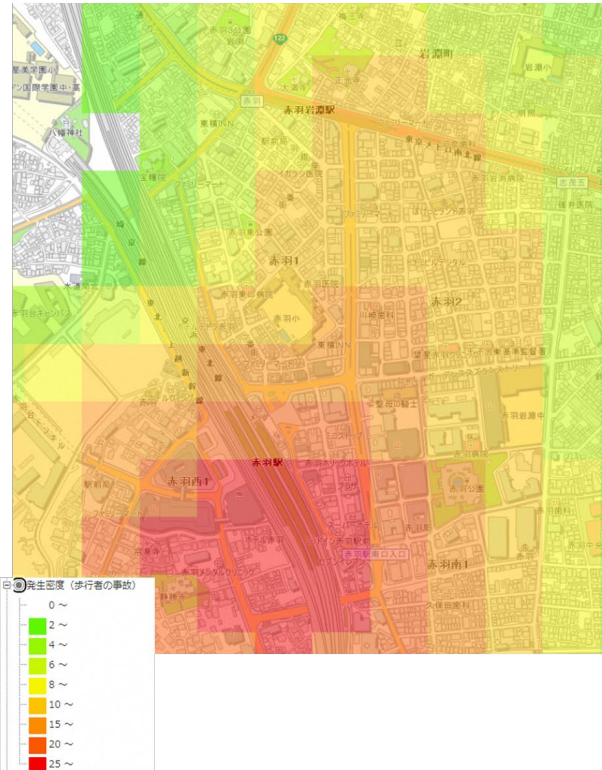
⇒歩道上の自転車駐車場にアクセスする自転車動線と歩行者動線が錯綜し、歩行者の安全が確保されない。

⇒駐輪場により歩行者空間が狭くなっている。

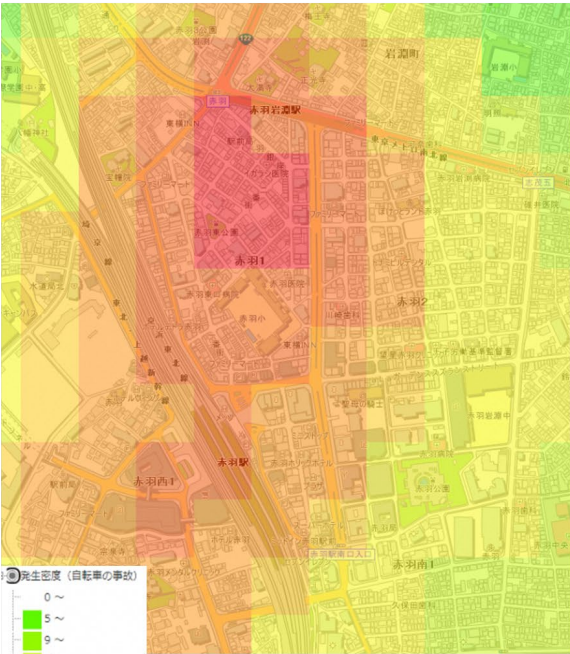
【参考】「歩行者・自転車環境」（交通事故発生状況）

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

<歩行者>



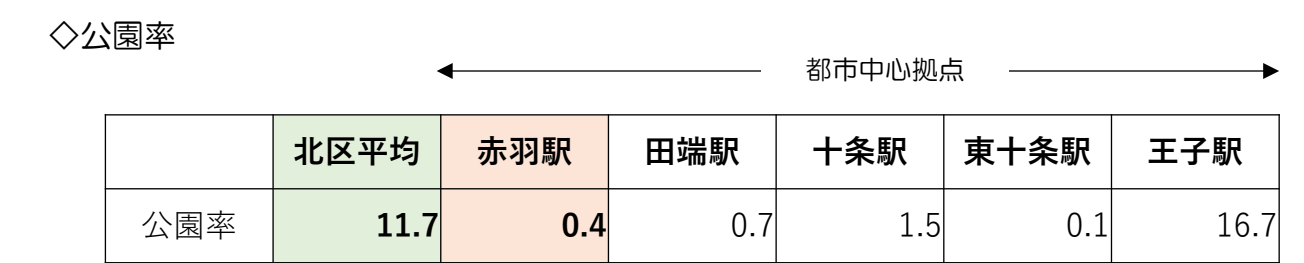
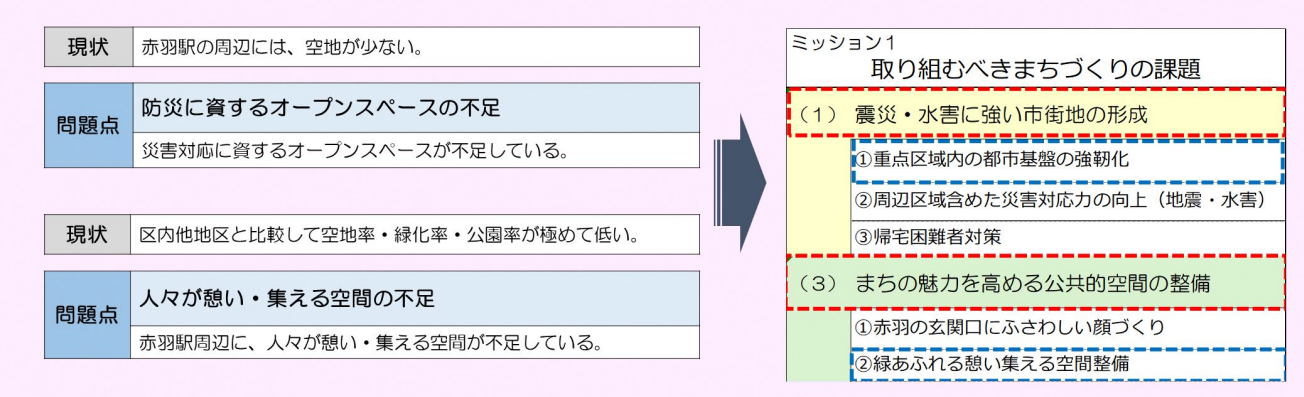
<自転車>



出典：警視庁交通事故発生マップ（R6.7時点）

3 まちの魅力を高める公共的空間の整備

5 オープンスペースの不足 ▶▶▶ 重点区域内の都市基盤の強靱化／緑あふれる憩い集える空間整備

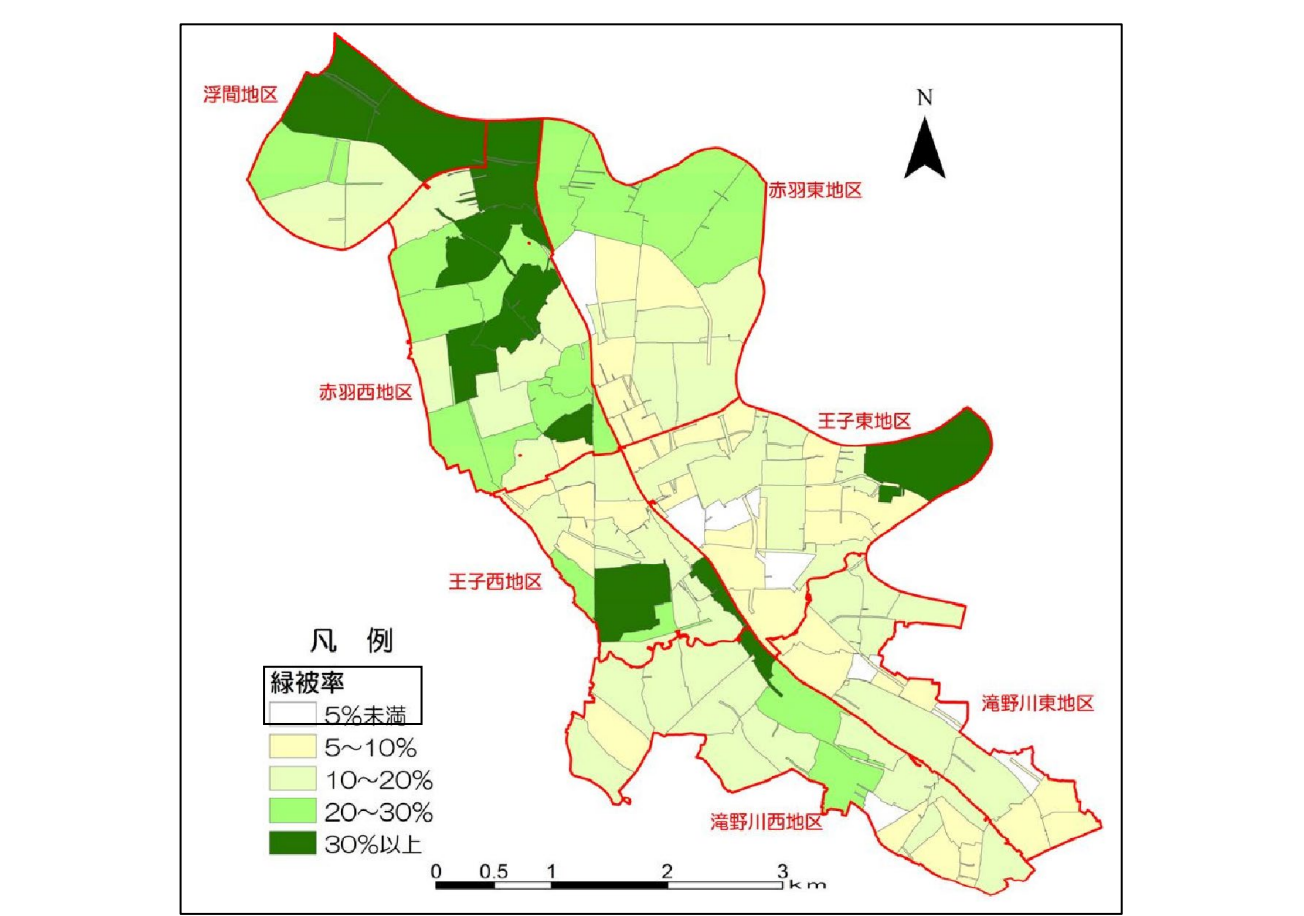


※駅の立地する町丁目データにて集計
（赤羽駅：赤羽一丁目／田端駅：東田端二丁目／十条駅：上十条一丁目／東十条駅：東十条三丁目／王子駅：王子一丁目）
※公園率＝公園・運動場等／敷地面積×100（％）
（参考：令和4年度 東京都北区 土地利用現況調査集計及び解析業務委託より集計）

・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。

◇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



・赤羽駅周辺は緑被率が低いエリアにあり、北区平均18.43%を大きく下回る。

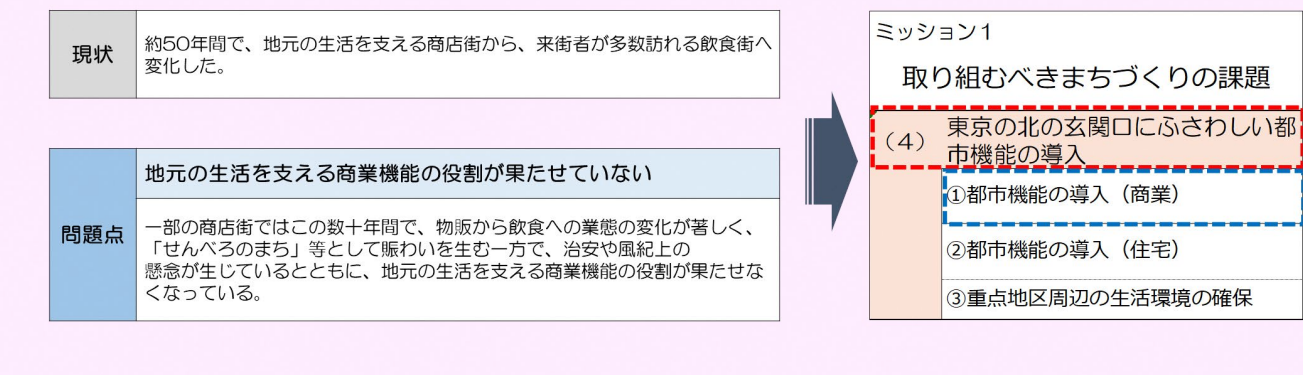
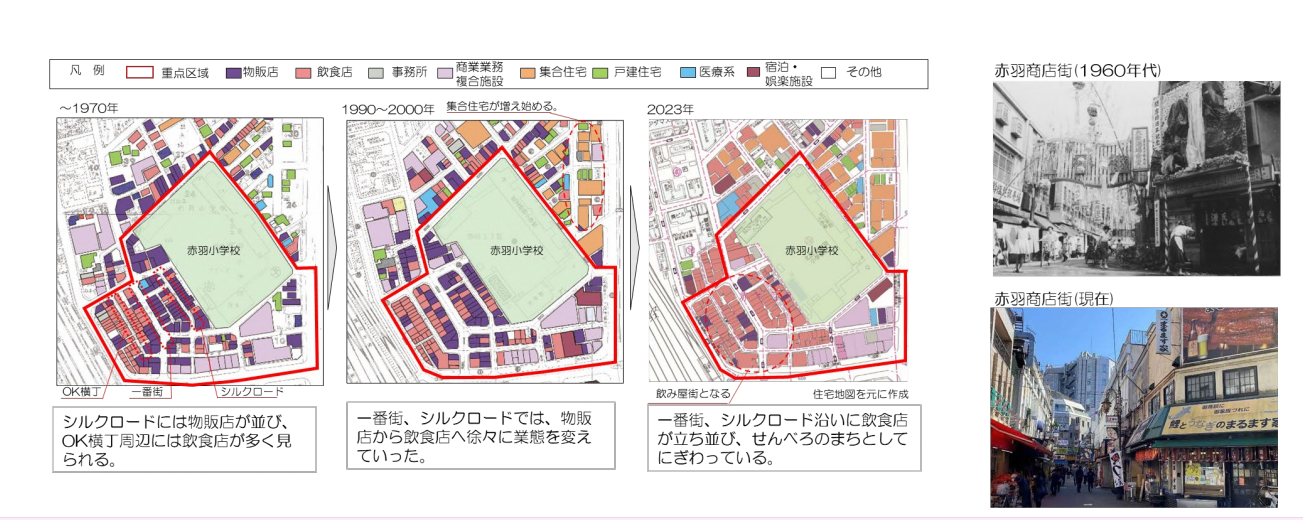
現 状：公園率が低く、道路を除くと官民の公共的空間が少ない。

現 状：緑被率が低く、みどりが不足している。

問題点：赤羽駅周辺に人々が憩い・集える空間が不足している。

4 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

6 地元の生活を支える商業機能としての役割の低下 ▶▶▶ 都市機能の導入（商業）



6 地元の生活を支える商業機能としての役割の低下 ▶▶▶ 都市機能の導入（商業）



【参考】「商業」周辺区域の現状と課題

