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

<u> 2章 まちづくりの背景と特長</u>

- 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)

<u>3章 まちづくりの目標と基本方針</u>

- 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

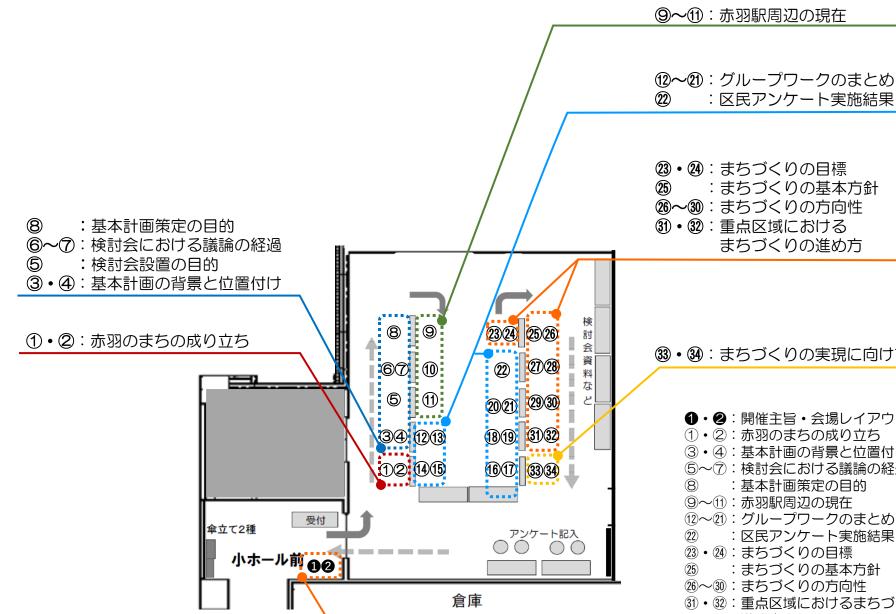
<u> 5章 まちづくりの実現に向けて</u>

- 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

①・②: 開催主旨・会場レイアウト



:区民アンケート実施結果

23・29: まちづくりの目標 :まちづくりの基本方針 26~30: まちづくりの方向性

③1・③2:重点区域における まちづくりの進め方

🚳 • 🐠:まちづくりの実現に向けて

①・②: 開催主旨・会場レイアウト ①・②:赤羽のまちの成り立ち

③・④:基本計画の背景と位置付け

⑤~⑦:検討会における議論の経過

:基本計画策定の目的

⑨~⑪:赤羽駅周辺の現在

①~②:グループワークのまとめ

:区民アンケート実施結果

② • ②: まちづくりの目標 :まちづくりの基本方針

26~30: まちづくりの方向性

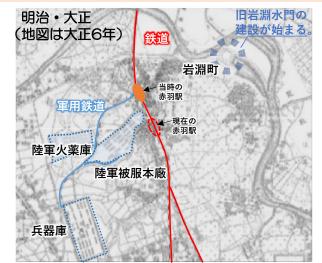
③1 • ②2: 重点区域におけるまちづくりの

進め方

33・34: まちづくりの実現に向けて

(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。

■ 飲食店

■ 事務所



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。

📕 集合住宅 💹 戸建住宅 🔲 医療系

2023年

飲み屋街となる



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。

□ その他

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

 $\widehat{2}$

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。

商業業務

□ 赤羽駅東□周辺の土地利用の変遷

重点区域

■ 物販店

※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。

~1970年

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。

シルクロード



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。



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。



OK横丁

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

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	1 34 1	ш
地区	_	第-	-地区	

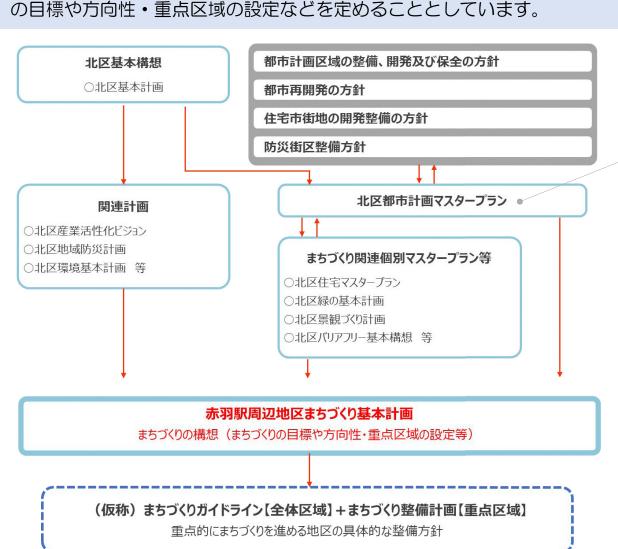
第二地区 第一地区 第三地区 **※ ※** 0.5ha 施行区域 0.5ha 0.7ha 準備組合 準備組合 事業計画 検討状況 設立 設立 認可

※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。

基本計画の位置づけ

1章 1.2 位置づけと役割 2章 2.2 上位計画等における位置づけ

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



個別の都市計画や事業

●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



※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。

住民主体のまちづくり



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

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。

- □ 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



検討会の様子



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<u>「ミッ</u> <u>ション(取り組むべきこと)」</u>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:都市基盤の強靭化、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・充実を図る 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

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。

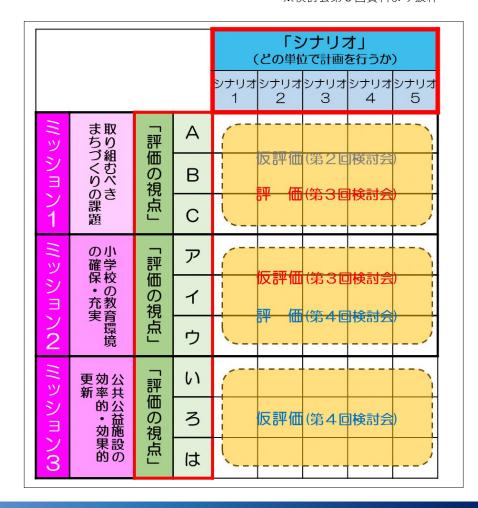
▼重点区域のまちづくりのシナリオ

	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					0.75594			

● 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



検討会における議論の経過



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 たが、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 と思う。など

※検討会第8回資料より抜粋

ミッション1			シナリオ 1 従前の建物単位での更新 (地区計圏による誘導)	シナリオ2 小規模共同化による更新 (地区計画+共同化の誘導)	シナリオ3 各地区単独で更新 (街区単位での再開発の実施)	シナリオ4 第2・第3地区を一体で計画 (街区を統合する再開発の実施)	「第2地区・第3地区・	シナリオ5 小学校敖地」を一体で計画(街区	を統合する再開発の実施)
取り組むべきまちづくりの課題			【小学校は単独建善え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	①【小学校は単独敷地で建替える】		
建物等の配面は、検討会資料のため	のイメージ案です。実際の計	層とは異なります。					小学校般地		
鉄の問題点	(1) 震災・水害に強いる	5街地の形成							
木造や旧刻震基準の建物が密集しているうえ 戸別建 えが難しい長駆状の建物も多く、災害による証頼火災 倒壊等の被害の恐れがある	①重点区域内の都市基盤の 強靭化	・迅速な不感化・耐震化 ・不燃領域率の向上、延焼盗断 機能の形成	・個別建物単位での更新となるため、不 燃化・船嚢化には時間がかかる	・小規模共同化による更新となるため、 不燃化・耐酸化には時間がかかる	・他区単位で更新されるため、より早期 の不感化・配嚢化や、面的な不感染填率 の向上・延焼温断機能の形成が可能	(左に同じ)	・重点区域全域で更新されるため、より 早期の不燃化・影響化や、面的な不燃領 域率の向上・延焼温新機能の形成が可能	(左に同じ)	(左に同じ)
発達しが悪く、参手派が分散されていない連絡が単成 れているため、災害やの消費や関係単単の選人に支持 さし、被要扱うのがかかる。 地震会強調係など、 悪な解し、異するオープンタイースが不足している。 2004に、1歳の力等で別にの大型発表が介生した場合。 に、低効的一帯が漫水地球の近くなるため、非水が子 される際に、単同の高台消費を消耗にするが現が水のらる。	②周辺区域含めた災害対応 カの向上 (地震・水害)	・道路弦幅・射段による災害対 成力の向上 ・空始整備による災害利応力の 向上 ・デ期の高台等への避難を可能 とする対象の実施	・道路空間の受射は行われないため、緊急車内の進入・新たな歩行者の避難動態の呼気は困難・助災に買するオープンスペースの確保 は困難・水害物の新たな避難経路の停保・緊急 時の重量避難が減少情保は困難	・道徳空間の更新は行われないため、緊 総制度の進入・新たな参与者の遊覧を が、対しな参与者の適便な可能 ・1度は共通化よるをから過程な可能 ・1度の何数を判で共進化の現場により 単面遊覧に質する対策は可能	・ 遠述監察・ 皆区内の左地整備により、 実施制をの取り入れ・前になか行者の選 業 前の数に負するオーフンスペースの確保 か可能 、 紫急時の生畜避難に買する対策は可能	(左に同じ)	・ 道路の新設・結構及び、まときった空 地野橋により、緊急車両の落入ルートや 歩行者の遅重転接を確認性等可能 ・ 小学校の必定をきめ、 野坂に戻するま とまった規模のオープンスペースの確保 が可能 ・ 弘治師の連査避難に買する対策は可能	・遊路の影像・拉陽及び、東とまった空 連路線により、電船車両を加入ルートや より線により、電船車両を加入ルートや か変に質するまとまった前線のオーフ ンスペースの性後が可能 ・電急節の単直避難に関する対策は可能	(左に向じ)
赤彩網は交通の要素 (鉄道5)物能とバス18条約) なっていることから、現書間には、神を巫暦者が大量 発生し、前毛辺に実起するわれがある	③帰宅困難者対策	 民間施設等による一時滞在施設や帰宅困難者支援 	・現在のコンピニエンスストア等の災害 物種を支速ステーションによる支速は可 能に方、水や毛布等の需要のためのス ペースを各に誘うで普及することが実験 ・得名と教者に対する一時所在別域の整 側は圧動	・共同化にあわせて整備する店舗等による近島時帯を支援ステーションの設置は 可能 ・帰名因数者に対する一部滞在施設の整 側は困難	・再開発ビルで整備する店舗等による災 高時停を支援ステーションの設置は可能 ・再開発ビルの共用能が音を一部的に開 放することで、停宅因素者への支援は可 能	(差に同じ)	(在に同じ)	(差に同じ)	(在に同じ)
様状の問題点	(2) 利便性の高い交通班	境の整備							
地区内の道路は比較的見通しが悪く、時間規制・一方 行による単両規制で交通処理を行っており、安全な単 の通行にやや支牌があるとともに、都市機能の集積に え、より円滑な道路ネットワークの整備が求められる	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)	・既存道路の拡幅 ・道路の新設による新たな道路 ネットワークの整備	・駅存道路の拡幅や新たな道路ネット ワークの整備は困難	(在に同じ)	・生区外周道路の拡幅は可能だが、用曲 別が多い道路ネットワークは変わらない	(在に同じ)	・道路の新段・拡幅等により、体系的な 道路ネットワークの整備が可能	(左に同じ)	(左に同じ)
地区内の追溯は比較的見通しが悪く、歩車分離がされ いないため、車両転線と歩行者距線が開始している 自転車は軍業が歩直上に分数を開きれているため、歩 において日知単動線と歩行者動態が開起している退合 ある	②歩行者・白転車利用者が 快適に利用できる環境整備	・歩率分離された歩行者空間の 確保 ・歩道上の駐輪場の解消・利便 性の高い駐網場の整備	・交通基盤の拡充は難しいため、歩車分離の状況は受わらない。 ・歩道上にある駐輪場勢消に資する、新たな駐輪場の整備は難しい	(在に同じ)	・道路拡幅や地区内の空地整備等によ り、歩車分離された歩行者空間の確保が 可能 ・歩道上にある駐縄運勢消に資する新た な駐縄進の整備が可能	(左に同じ)	・道路の前段・拡幅やまとまった空地整備等により、一番充実した走車分離された。 一番充実した走車分離されたます分離されたます名を開助を接近の開い、 ・歩道上にある駐縄運解消に資する新たな駐縄運整備が可能	(左に同じ)	〈左に同じ〉
バス停が駅前広場外に分散配置されているため、歩道 おいてバスを用者転線と歩行者転線が開発しているほ 、車道においてバス連線と自転車レーンが重複してお 、歩行者及び自転車の安全な通行に懸念がある	③バスの乗り換え環境の改 善	・バス要請退の英約・移転 ・駅前広港の再整備	・交通基盤の拡充は難しいため、パス奏 障温は形状と変わらない ・パス奏貨場の移転等に伴う駅前広場の 再整備、機能更新は難しい	(左に同じ)	・道路拡縮等により、一部のバス東្ 連・駅部広港の再整備は可能	(左に同じ)	- バス乗降電の集約・移動、駅前広運の 再整備等が可能	(左に同じ)	(左に同じ)
全国で新たなモビリティの等の導入事例が見られる (、表別駅周辺では特にそのような動きは見られない	④新たなモビリティ等の導入検討	・新たなモビリティ製造の整備	設置場所の確保の問題から新しいモビリ ティ拠点の整備は困難	小規模なシェアサイクルボート等の整備 は可能	次世代モビリティボート等の拠点整備 や、周辺区域につながるネットワークの 整備が可能	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
継状の問題点	(3) まちの魅力を高める	5公共的空間の整備							
赤彩の玄関ロにふさわしい顔(景観としてのまとま)がない 駅前広選は一定の広さはあるものの、吸煙所利用等に り、触いや集い・滞留空間としての機能が不足してい	①赤羽の玄関口にふさわしい顔づくり	・ 表別の願づくり ・ 駅前広遠の活用自由度の付 上・滞留空間の創出	・赤袋小学校や赤袋駅前の商店町を含め た現在の赤袋の額が維持される ・現状においても、一定程度の駅前広場 の活用自由度の向上・滞留空間の創出は 可能	(左に同じ)	・現在の赤彩の良さを踏まえた、新しい 赤彩の設づくりができる ・現状においても、一定程度の駅前広場 の活用自由盛の向上・滞留空間の創出は 可能	(左に同じ)	・頭在の赤袋の良さを選まえた、新しい 赤袋の酸づくりができる ・転前広場の沿田台田窓の均上・海番空 間の細比が可能(バス等の交響の産合い によっては、大幅な均上が照待できる)	(左に同じ)	(左に同じ)
区内地地区と比較して空地率・緑化率・公園率が極め 低く、泰羽駅周辺に、人々が強い・集える空間が不足 ている	②緑あぶれる憩い集える空間整備	・ヒューマンスケールの空間づくり	・まとまった規模のオープンスペースの 確保は困難 ・個別単位でヒューマンスケールの空間 づくりが可能	・小規模な空地の確保はできるが、まとまった規模のオープンスペースの極保は 困難 ・ 動地規模に応じたヒューマンスケール の空間づくりが可能	・街区内でオープンスペースの確保が可能 ・様々なニーズに応じたビューマンス ケールの空間づくりが可能	(左に同じ)	・まとまった規模の縁あられるオープン スペースの確保が可能 ・様々なニーズに応じたヒューマンス ケールの空間づくりが可能	(左に同じ)	(左に同じ)
周辺には地域資源や観光資源が豊富にあるが、その起 が十分に内外に伝わっていない		・回避性を高める取り組み ・回避性向上に資する多様な情 報発信	新たに回遊性を高める取り組みは困難駅前広港での情報発信は可能	(をに同じ)	 ・地区内の歩行者動線の確保により、日 遊性を高める取り組みが可能 ・駅前広場や街区内での情報発信は可能 	(をに同じ)	(をに同じ)	(をに同じ)	(左に同じ)
「ウォーカブル推進法」等の原列により、ひと中心の かな主義を認め実践が果められているが、取組みはは まったはかりである	②駅を中心とした周辺地区 との回避性の向上とウォー カブルなまちづくり	・ウォーカブルなまちづくりに つながる環境整備	・出区計画により、原内と一体的に活動 できる空間の製出は可能	(在に関し)	・屋内と一体的に利用できる店外条例 や、広選や歩行者通路等での滞留運所の を実等により、ウォーカブルなまらつく りに置する環境整備が可能 ・ほこみら制度等の芯用により、馬切原 ほど一体的に、ウォーカブルなまらつく りを担当することが可能	(独に同じ)	(在に同じ)	(差に同じ)	(左に同じ)
状の問題点	(4)東京の北の玄関ロに 都市機能の導入	ふさわしい							
熱店街ではこの数十年間で、地版から飲食への業態の 化が堪しく、「千へろのまち」含むして取わいを生む 方で、光安や塩配上の熱意が生ているとさちに の生活を支える極葉機能の役割が実たせなくなってい	①都市機能の導入 (商業)	・に言わいのある商業機能の 整備 ・周辺地区を含めた商業の活 性化 ・治安や風紀上の懸念の解消	・個々の概念が話簿できるまちとしてに されいが維持される ・治安や極いは現状と変わらない ・現在の収集中もの発業機能が維持され る可能性が高い	(毎に同じ)	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	(左に同じ)	・程葉や住宅をはじめ、多様な都市機能 の導入が可能 ・姿やの意形の支護が見込める ・再開発による都たな複雑類似と以存格 店型との連携により、エリアを4の構築 活性化が開始できる ・実図など表が、個々の地にか5課で	(在に同じ)	(左に同じ)
競与住宅の評替えが進ます土地利用転換が低調なた 、都市機能の一部である住宅については、新たな供給 限られている		都市型住宅の重点的な供給著らしを支える機能の確保	・都市型住宅の重点的な供給や、新たな 著らしを支える機能の種保は困難	・共同化にあわせた都市単住宅の一定の 供給は可能 ・小規模な器らしを支える施設の整備は 可能	・近区内の整備にあわせて、都市型住宅 の重点的な供給や、新たな器らしを支え る機能の確保は可能	(左に同じ)	・再辺区域を含め、信々の商品が基礎で きる環境整備が建設		
重点区域周辺への日影の影響は、第一地区と競与ビル の複合日影により、一定程度影響がある	の確保 ※両側の再開発ビル等の影響を評価		・前提条件のもと、日影・風道頭の影響 は現状と変わらない	・共同化の規模にもよるが、共同化ビル による日影・基理境についても一定程度 の影響を受ける可能性がある	・再開発ビルによる日影・高環境の影響 を受けることが想定される	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
株の問題点	(5) 持続可能なまちづく 先進的な取り組み	りに向けた							
駅炭素社会の実現に向けた取組みははしまったばかり あり、区は率先して脱炭素社会の実現に向けた具体的 取り組みを進める必要がある		・エネルギー負荷の低減・削減 の取り組み ・ビートアイランド対策の推進	・各戸の取り組みに要ねられる	・各価区の政制に要ねられるが、共同化 による環境負荷低減等の取り組みが可能	フEB等の省エネ基準を満たすことや、 単上・壁面線化、空地等への極限、高効 帯な設場機能導入等、新たな遠道負荷を 情減する取り組みが可能 フロール フロ	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
オンラインによるサービスの提供やテレワーク等によ 働き方の変化など、ライフスタイルの危激な変化が生 ており、まちづくりの中でも、DXの応患を十分享受 きる対応が求められる	ADDICE SS CS	・DXの活用	・各戸の取組に要ねられる	・共同化によるエネルギー管理の可須化 等の取り組みが可能	・再開発ビルの整備にあたり、警覧・清 掲・地流ロボットの導入など、DXの積極 的な取り組みが可能	(左に同じ)	(左に同じ)	(在に同じ)	(左に同じ)
競存の地種団体が中心となったコミュニティが形成さ 、地域の課題に対応している一方で、地種団体はコ ュニティの形式に毎に問題を抱えている 市街地両開発事業の事業化によっては、最大1,000戸 環の社を供取び予想され、現た改住度の開発コミュ ティの活性化等に起びつける取り組みが求められる	③エリアマネジメントの導入	・エリアマネジメントの導入 ・新たなコミュニティ形成・ 活性化	・既存の地縁団体を中心とした活動が経続される	・共同化にあわせて、既存の地縁団体と の新たなコミュニティ形成・活性化に向 けた取り組みも期待できる	・集区整備にあわせて、エリアマネジメントの導入が可能 ・ 現存の指縁団体との新たなコミュニ ティ形成・活性化に向けた取り組みが開 待できる	(在に同じ)	(左に同じ)	(在に同じ)	(左に同じ)

1章 1.1 背景と目的

(8)

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、<u>赤羽駅周辺のまちの将来像としての「大きな姿」を</u>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》

O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

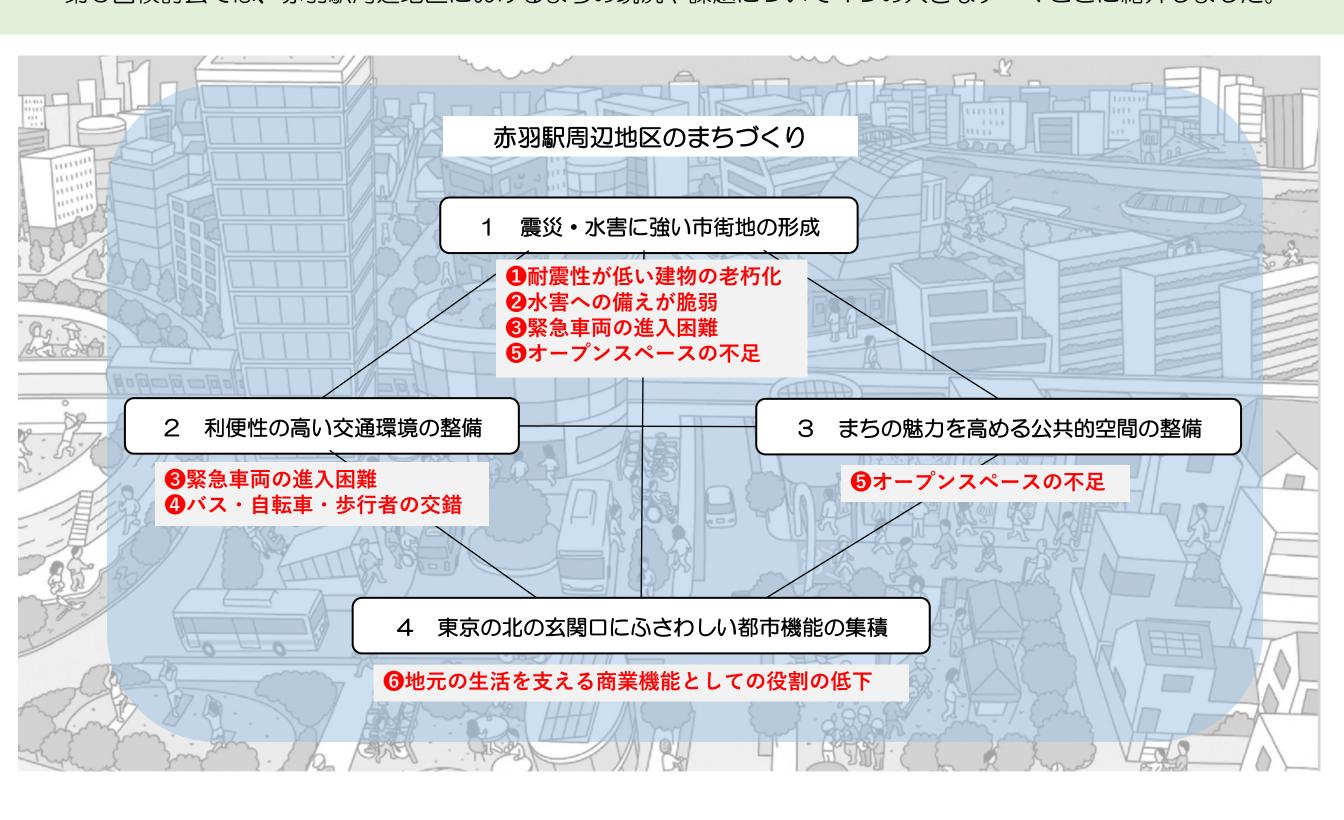
次年度以降、まちづくり基本計画で示す将来像を念頭に、さらに計画検討を進めていきます。

【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

9

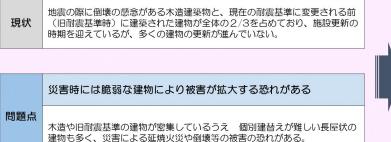
第6回検討会では、赤羽駅周辺地区におけるまちの現況や課題について4つの大きなテーマごとに紹介しました。

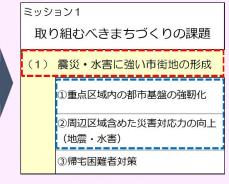


1 震災・水害に強い市街地の形成

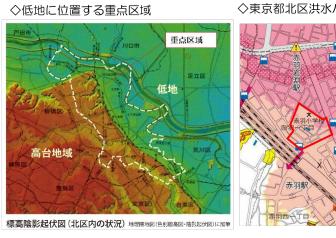


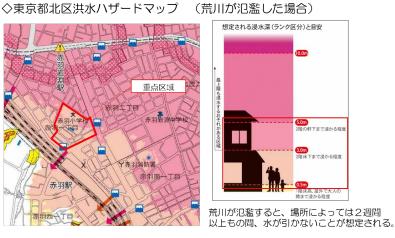


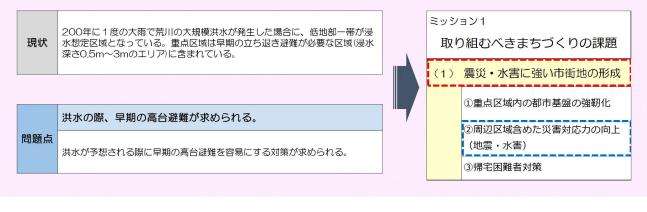




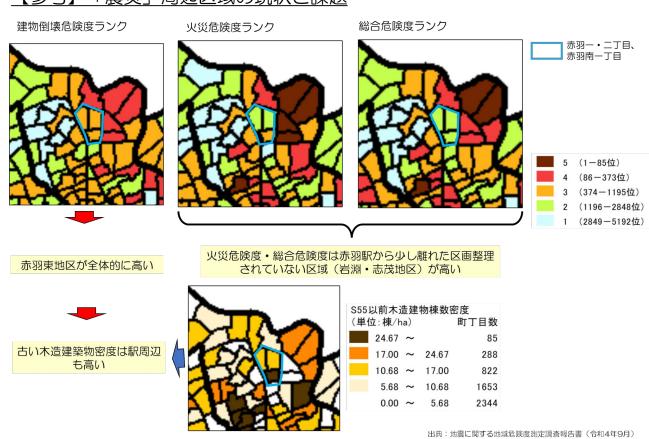
2 水害への備えが脆弱 ▷▷▷ 周辺区域を含めた災害対応力の向上



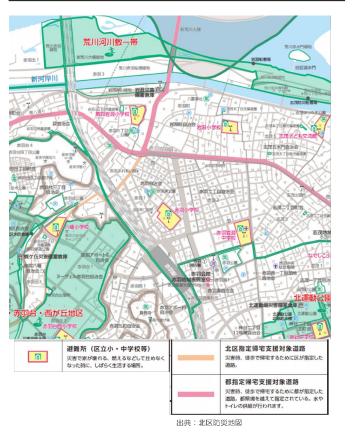


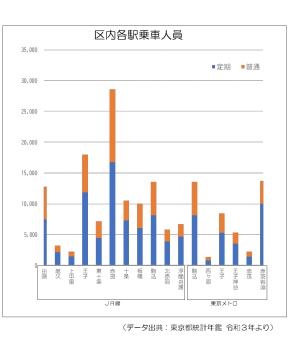


【参考】「震災」周辺区域の現状と課題



【参考】「震災」周辺区域の現状と課題





⇒都県を超える徒歩帰宅者・駅前滞留者への対応

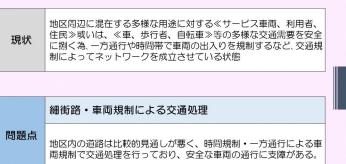
利便性の高い交通環境の整備

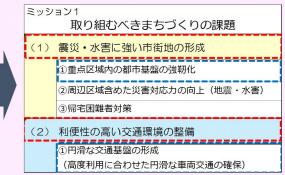
3 緊急車両の進入困難

トトト 重点区域内の都市基盤の強靭化 円滑な交通基盤の形成









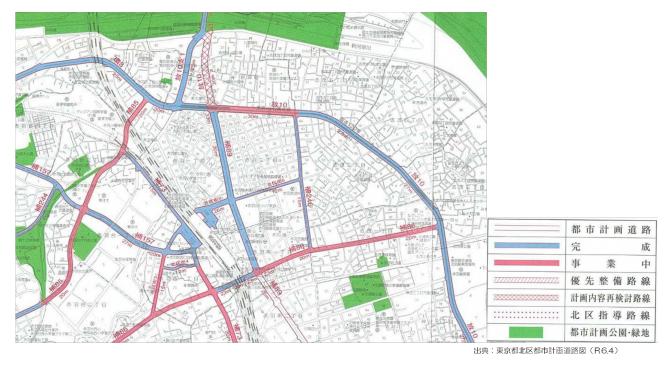
4 バス・自転車・歩行者の交錯 ▷▷▷ ●歩行者・自転車利用者が快適に

- 利用できる環境整備
- ●バスの乗り換え環境の改善



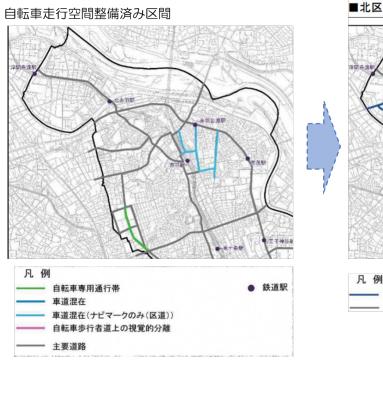
「道路ネットワーク」周辺区域の現状と課題

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。



「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。





【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。

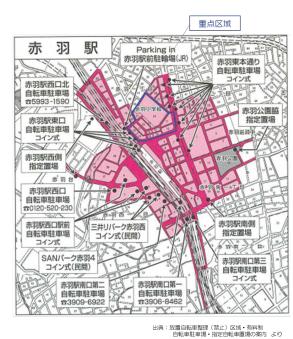




赤羽駅東口自転車駐車場



赤羽東本通り自転車駐車場



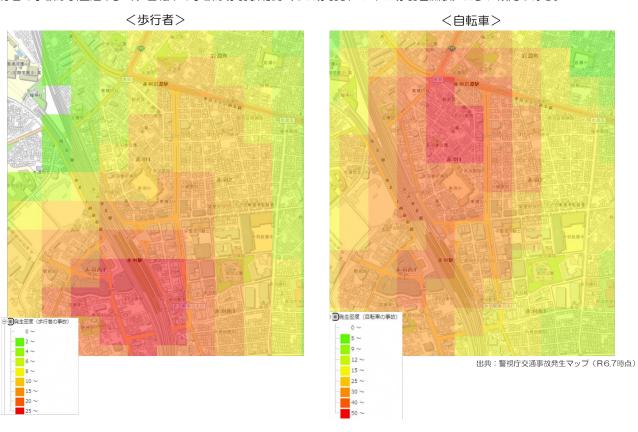
⇒歩道上の自転車駐車場にアクセスする自転車動線と 歩行者動線が錯綜し、歩行者の安全が確保されない。

⇒駐輪場により歩行者空間が狭くなっている。

⇒歩道上に自転車駐車場が分散配置されている。

【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。



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靭化/ 緑あふれる憩い集える空間整備

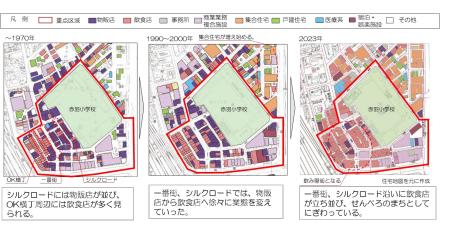






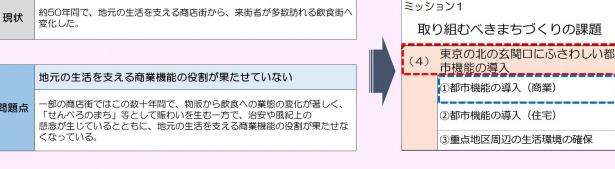
4 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

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)









◇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

都市中心拠点

※駅の立地する町丁目データにて集計

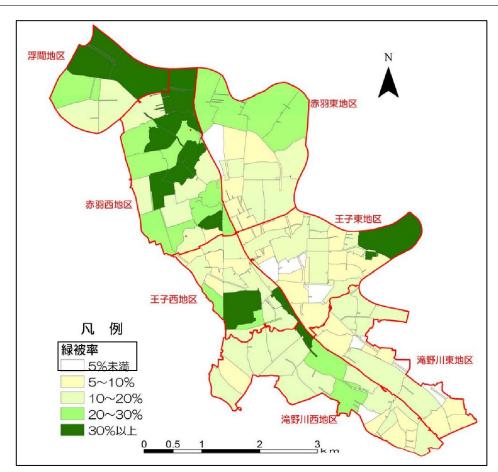
(赤羽駅:赤羽一丁目/田端駅:東田端二丁目/十条駅:上十条一丁目/ 東十条駅:東十条三丁目/王子駅:王子一丁目) ※公園率二公園•運動場等/敷地面積×100(%)

(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



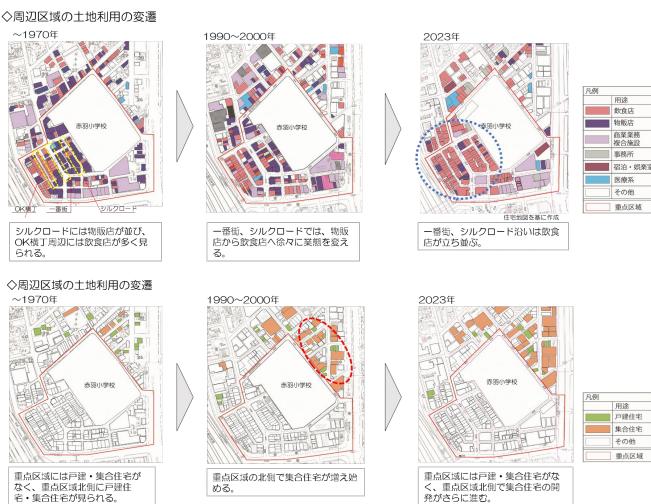
・赤羽駅周辺は緑被率が低いエリアにあり、 北区平均18.43%を大きく下回る。

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。

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)

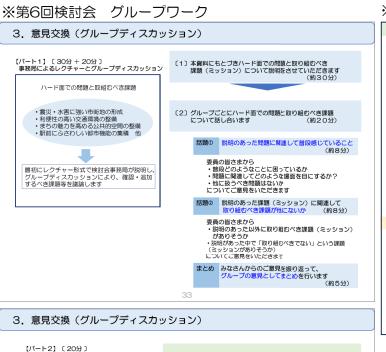


【参考】「商業」周辺区域の現状と課題



事務局で整理した赤羽駅周辺地区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、 ①現状の問題点の認識、②取り組むべき課題とその方策例、③欲しい機能・イメージ、④まちの将来像について、意 見交換を行いました。

グループワークのまとめ



※第7回検討会 グループワーク



- ① 現状の問題点の認識
- ② 取り組むべき課題と その方策例
- ③ 欲しい機能・イメージ

まちづくりの基本方針



④ まちの将来像

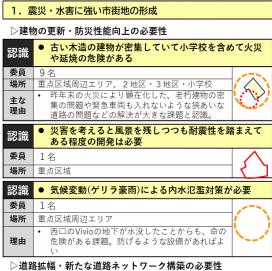
まちづくりの目標

グループワークのまとめ

① 現状の問題点の認識

2.4 まちの特長 (魅力と課題)

第7回検討会で出されたご意見を下記の通り整理しました。



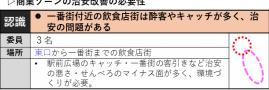
が心配
 委員
 2名

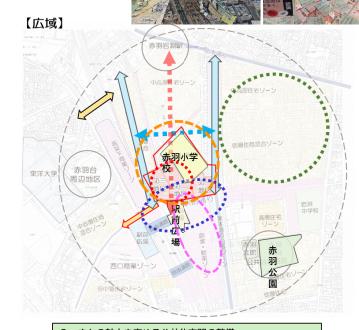
 場所
 重点区域周辺エリア/重点区域
 委員 道路幅員も非常に狭く、建物が倒れてしまえば うどこも通れない状況で消火活動にも支障あ 理由 • 小学校の周りを拡幅して、すぐに緊急車両が到

▽防災拠点となる公共公益施設の必要性 ● 駅前に防災拠点となる区の施設が必要 認識 委員 4名 場所 老朽化した木造密集地域であり、災害を考える 小学校に防災拠点となる施設が必要。 駅前に災害の拠点があれば、赤羽駅利用者にも 理由

4. 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の集積

▷商業ゾーンの治安改善の必要性





3. まちの魅力を高める公共的空間の整備

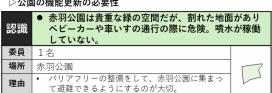
▷オープンスペースの使い方の改善の必要性

認識	● 駅前の喫煙者と非喫煙者がどのように共存す 検討が必要	「るかの
委員	1名	
場所	駅前広場	
理由	• 両者が気持ちよく過ごせるような環境づくりを。 行政だけでなく民間施設も含めて協力が必要。	4

▷オープンスペースの拡充の必要性

認識	● オープンスペースが不足している	
委員	1名	.484
場所	中高層住宅ゾーン・低層住商混合ゾーン	
理由	• 住宅エリアにオープンスペースが少ない。緑の 確保が必要	***

○公園の機能更新の必要性





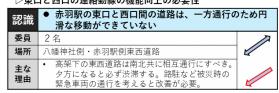
▷乗換え環境の改善の必要性

認識	● JRや地下鉄、バスなどの交通手段間のアクが悪い	セス性
委員	2名	
場所	赤羽駅と赤羽岩渕駅の間、東口周辺	Ŧ
主な理由	 JR駅と地下鉄駅・バス停がバラバラ。交通結節機能を十分に果たせていない。 赤羽駅と赤羽岩淵駅をつなぐ動線(地下街など)があれば利便性がより向上する。 	**

○亩西方向の其般整備の必更性

	コカドの冬量正開める安住	
認識	● 東本通りと本町通りの間を繋ぐ道路が必要	
委員	1名	<u>^</u> 1
場所	東本通りと本町通り (バス通り) に挟まれたエリア	
主な 理由	• 街区割が斜めになっていて本町通りと東本通り の間の円滑な交通が確保できていない。	1

▽東口と西口の連絡動線の機能向上の必要性



◆ 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取り組み

○サステナブルかまちづくりの必更性

認識	● サステナブルなまち・カーボンマイナスに対 まちづくり	応する
委員	1名	
場所	周辺区域全体	1-1
主な 理由	 100年先のことを考えた場合、一番大切なこと はサステナブルなまち。カーボンマイナスや SDGsに対し、まちとしてどういった答えを出 すのか。 	

◆ まちづくりの検討の場の必要性

_ レ ま・	うつくりの進め方の捉条	
認識	 ● 赤羽駅周辺のまちづくりを考えていくうえて それぞれが見ている方向がバラバラである	、各自
委員	1名	.11
場所	周辺区域全体	()
主な理由	• 引き続き何らかの形で街の未来を考えていく場が必要。	1