

資料3 駅周辺の検討状況について

- 1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況** ……P.02～
- 2. 先行実施地区デザイン等検討部会での検討状況**
 - (2-1) 民間事業者の検討状況 ……P.08～
 - (2-2) 新庁舎の検討状況 ……P.13～
 - (2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について ……P.17～
- 3. 都市基盤整備部会での検討状況**
 - (3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方） ……P.33～
 - (3-2) 道路ネットワークのあり方 ……P.41～
- 4. 今後の進め方** ……P.45～

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況

■ 主なご意見

<自転車ネットワークについて>

1. 自転車ネットワークは貫通道路ができると見直しが必要。ODを考えると貫通道路を南北に移動する量は少なく、駅や新庁舎を目的地とするアクセスが多い。【久保田副会長】
2. 駐輪場の量と配置について、今後のシェアサイクルやキックボード等の利用も想定したより踏み込んだ検討をしてほしい。【久保田副会長】
3. 自転車レーンは道路両側に分けて解像度を高め、検討してほしい。【出口会長】
4. 明治通り沿いの路上駐輪場もそうだが、放置が蔓延しており景観的にも沿道利用上も良くない。将来撤去してどこに移すか。赤羽では再開発と合わせて地下駐輪場構想があり、王子も丁寧に考えていったほうが良い。【商工会議所北支部】
5. これから社会情勢等が変化していく中で、駐輪場整備することは良いが、将来転用の可能性も含め柔軟に考えていくべき。【青年会議所北区委員会】

<河川の臭気対策について>

1. 悪臭の従来対策と合わせて悪臭対策を含めた広場整備をしてほしい。【まちづくり協議会】
2. 悪臭については毎回意見が出る話なので、橋を架けるにあたっての対応を具体に検討してほしいという意見だと思う。あらためて整理してほしい。【出口会長】

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況

■ 主なご意見

<堀船・栄町方面について>

1. OKストアなど量販店ができ細街路への交通流入が非常に多くなっている。貫通道路が整備された際にどのような状況になるのか。【まちづくり協議会】
2. ナビの誘導に問題があり、明治通りから都電通りのほうへ向かうとコーナンの先の信号を右折して、狭い道路に誘導される。【まちづくり協議会】
3. 生活道路の安全対策としてゾーン30プラスという取組みがあり、次の段階で議論し導入していくということを記載していただけすると安心できる。【久保田副会長】

<車両のアクセスについて>

1. 自動車交通に関して、東街区の住民の駐車動線、西街区のホテルへの動線は今の段階でどう想定しているか。【商工会議所北支部】
2. 印刷局側からきている道路（補完道路）は東街区の住民が使えるのか。【商工会議所北支部】

<その他>

1. 北口と中央口を繋ぐ横断歩道をもっと駅側にできないか。北口と中央口をつなげると回遊性アップに貢献できる。是非検討いただきたい。【青年会議所北区委員会】
2. 北口広場の歩行者中心とは具体的にどういう形になるか教えてほしい。【王子法人会】

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況

➤ 都市基盤整備部会では、道路や広場、公共交通等の都市基盤に関する技術的な議論を行っています。

第1回 2024年1月29日

- 先行実施地区の検討状況について
(防災・バリアフリーネットワーク等)
- (仮称) 王子駅北口周辺地区まちづくり整備計画の検討について
(検討の方向性、広場の機能分担、北口広場のあり方)



第2回 2024年7月2日

- 先行実施地区の検討状況について
(歩行者ネットワークと駅改良、広場空間のあり方、貫通道路のあり方)
- (仮称) 王子駅北口周辺地区まちづくり整備計画の検討について



第3回 2024年10月30日

- 先行実施地区の検討状況について
- (仮称) 王子駅北口周辺地区まちづくり整備計画の検討について



第4回 2025年3月26日

- 駅周辺の検討状況について
(貫通道路の役割、駅のあり方、道路空間再編の進め方 等)



第5回 2025年11月27日

- 先行実施地区の検討状況について
(基盤整備の役割分担、ネットワーク、河川、都市計画イメージ 等)
- 駅改良のあり方、道路ネットワークのあり方について

都市基盤整備部会 構成名簿 (2025年11月時点)

区分		所属	氏名
1	部会長	埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授	久保田 尚
2	副部会長	北区 都市計画審議会委員	三浦 隆
東京都	東京都	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり専門課長	小川 直記
		東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 都市基盤事業調整専門課長	大野 誠
		東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	桂 健太郎
		警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長	中川 誠
		警視庁 王子警察署 交通課長	荒金 昇二
公共施設 管理者	交通管理者	東京都 建設局 道路管理部 路政課長	宮原 祐二
		東京都 建設局 第六建設事務所 管理課長	丸 友文
		東京都 建設局 河川部 計画課 中小河川計画担当課長	向山 公人
		北区 土木部 土木管理課長	石本 昇平
		東京都 交通局 総務部 技術調整担当課長	近藤 琢哉
交通事業者	交通事業者	東京都 交通局 自動車部 計画課長	井上 清一
		東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	櫻井 昭夫
		東京地下鉄株式会社 鉄道本部 開発連携・工事調整担当課長	倉本 広太郎
		独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画部 担当課長	平山 豪
		北区 拠点まちづくり担当課	

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況

- 先行実施地区デザイン等検討部会では、歩行者動線や空間形成、災害対応拠点、緑化、景観、にぎわい創出に関する議論を行っています。

第1回 2025年4月11日

1. 基本方針案、テーマごとの方針、都市計画イメージ
2. 新庁舎、民間開発の検討状況



第2回 2025年7月28日

1. 王子駅前まちづくり整備方針（素案）
2. 都市計画イメージ
3. 新庁舎の検討状況



第3回 2025年10月30日

1. ランドスケープ全体イメージ
2. 各街区の検討状況
3. 王子駅前まちづくり整備計画実施基準（案）



第4回 2025年12月22日

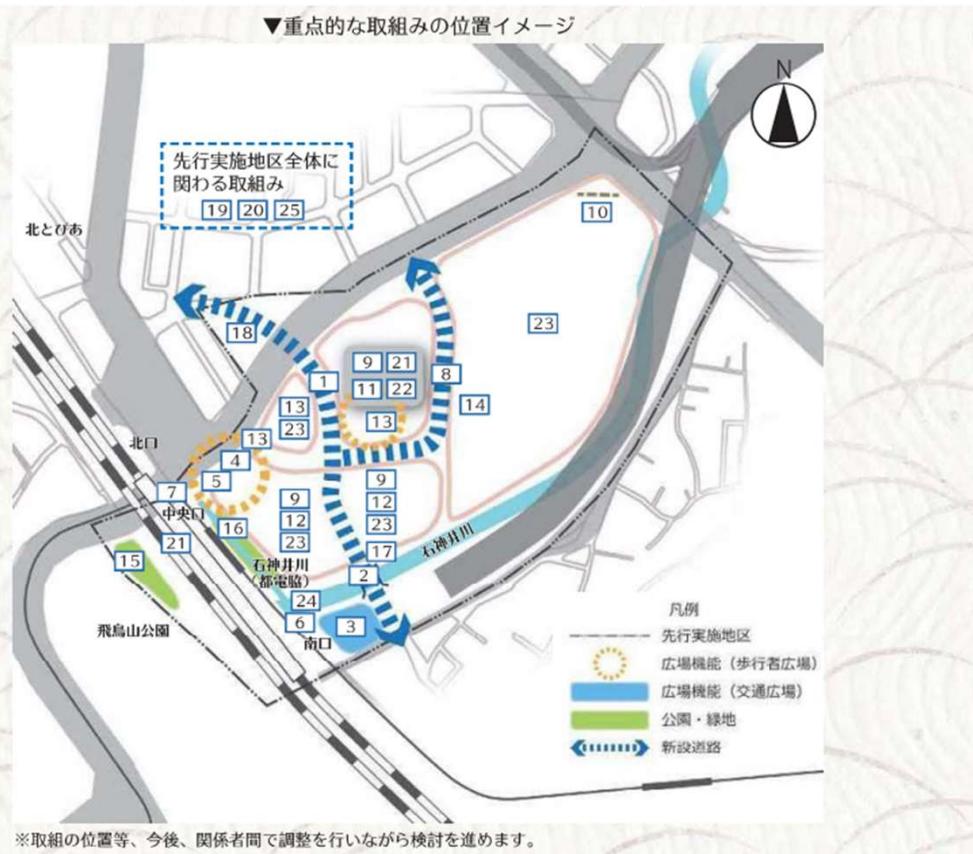
1. ランドスケープ全体イメージ
2. デッキの考え方
3. 各街区の検討状況
4. 王子駅前まちづくり整備計画実施基準（案）

先行実施地区デザイン等検討部会 構成名簿 (2025年12月時点)

区分		所属	氏名
1	部会長	東京都立大学 都市環境学部 都市政策科学科 教授	市古 太郎
2	副部会長	国士館大学 理工学部 理工学科 まちづくり学系 准教授	西村 亮彦
3		千葉大学 園芸学部 園芸学研究科 准教授	竹内 智子
4	東京都	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり専門課長	小川 直記
5	事業者 ・ 新庁舎関係者	住友不動産 都市開発事業本部 住宅再開発部 第二課長	阿蘇 章剛
6		独立行政法人国立印刷局 総務部 総務課 総務企画官	中野 泰徳
7		北区 新庁舎整備担当部 新庁舎整備担当課長	越部 伸一
8		株式会社松田平田設計 総合設計室 統括部長	山崎 敏幸
9		株式会社小堀哲夫建築設計事務所 代表取締役	小堀 哲夫
10		北区 政策経営部 企画課長	栗生 隆一
11		北区 危機管理室 防災・危機管理課長	藤野 ユキ
12		北区 生活環境部 環境課長	山口 正博
13		北区 まちづくり部 都市計画課長	柄尾 俊介
14	北区	北区 土木部 土木政策課長	杉戸 代作
15		北区 土木部 土木管理課長	石本 昇平
16		独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画部 担当課長	平山 豪
事務局		北区 拠点まちづくり担当課	

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況

王子駅前まちづくり整備計画【先行実施地区】

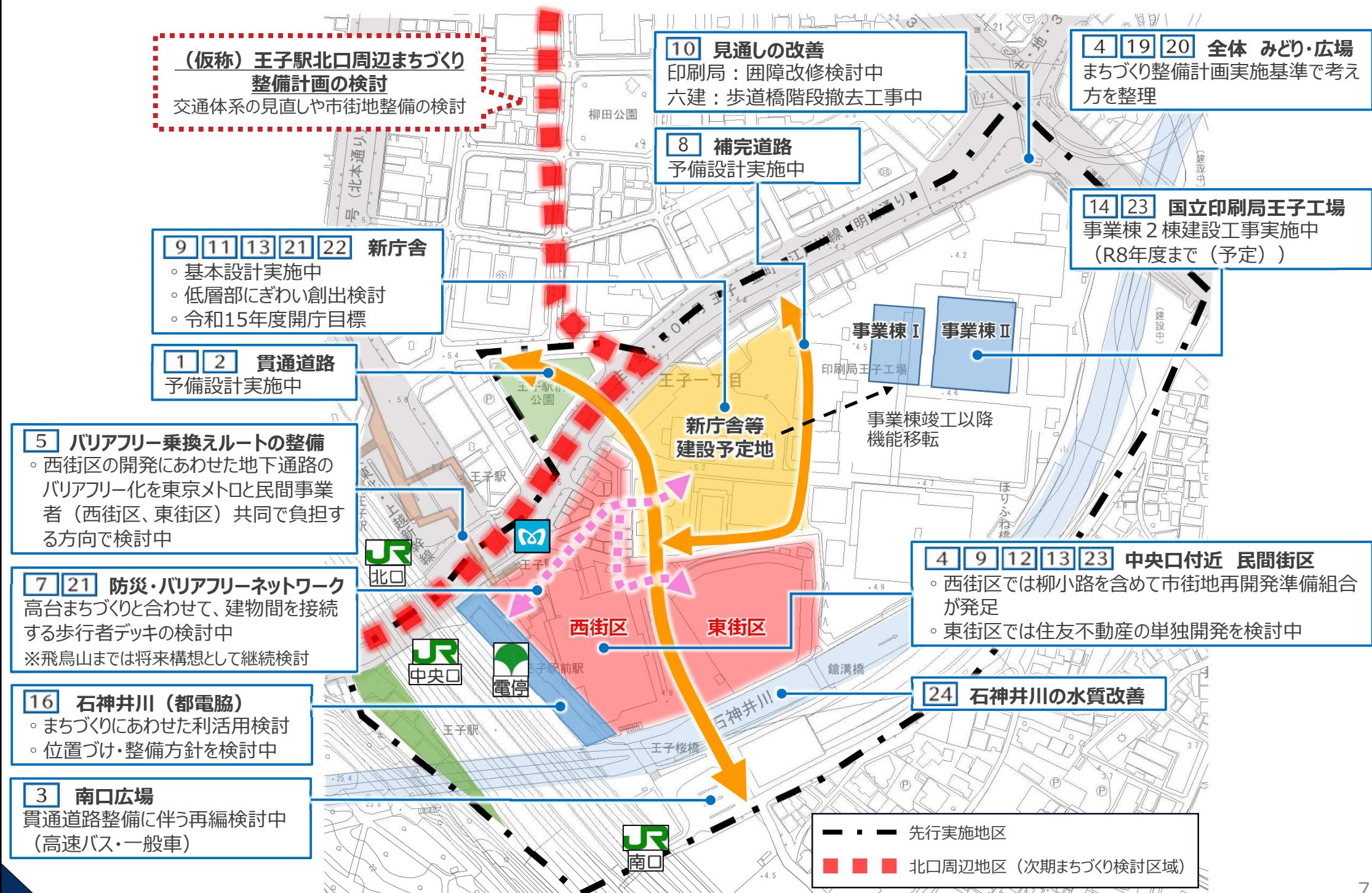


- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1 貫通道路の整備 | 15 飛鳥山公園の広場・エントランス空間整備 |
| 2 石神井川横断橋整備 | 16 石神井川（都電脇）周辺を歩行者の空間として利 |
| 3 南口広場の再整備 | 17 石神井川遊歩道の再整備 |
| 4 中央口付近の広場機能確保 | 18 王子駅前公園の機能再編 |
| 5 バリアフリー乗換ルートの整備 | 19 まちなかの緑化 |
| 6 区道 65 号の歩行者専用化 | 20 飛鳥山を中心とした景観形成 |
| 7 駅周辺まちづくりに伴う JR 中央口の駅改良の検討 | 21 回遊と高台避難に資する東西通路整備の検討 |
| 8 補完道路の整備 | 22 防災拠点としての新庁舎の整備 |
| 9 駐輪場の確保 | 23 新庁舎と連携した災害対応拠点の形成 |
| 10 国立印刷局の囲障整備による見通しの改善 | 24 石神井川の水質改善 |
| 11 新庁舎低層部にぎわい空間の整備 | 25 脱炭素まちづくりの促進 |
| 12 駅前にぎわい拠点施設の誘導 | |
| 13 多様な交流・にぎわい活動の展開 | |
| 14 工場機能の再編に伴う博物館の再整備 | |



※本図は実際に整備される施設やその位置を明示するものではありません。

1. 前回（第3回王子共創会議）の振り返りと検討状況



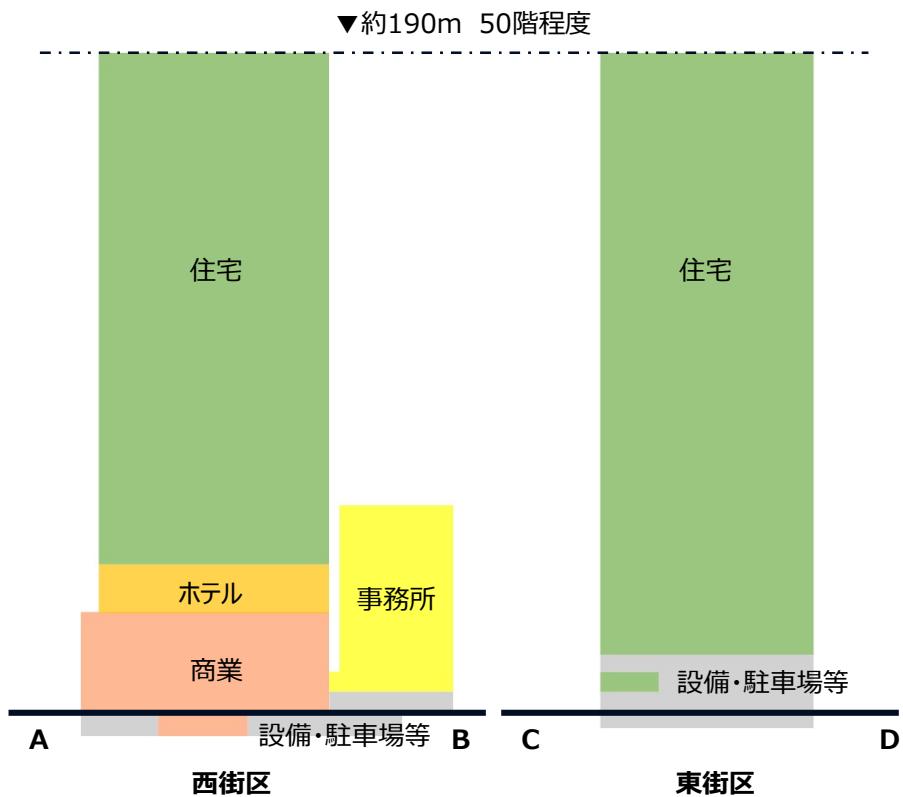
(2-1) 民間事業者の検討状況

※ 民間事業者作成資料

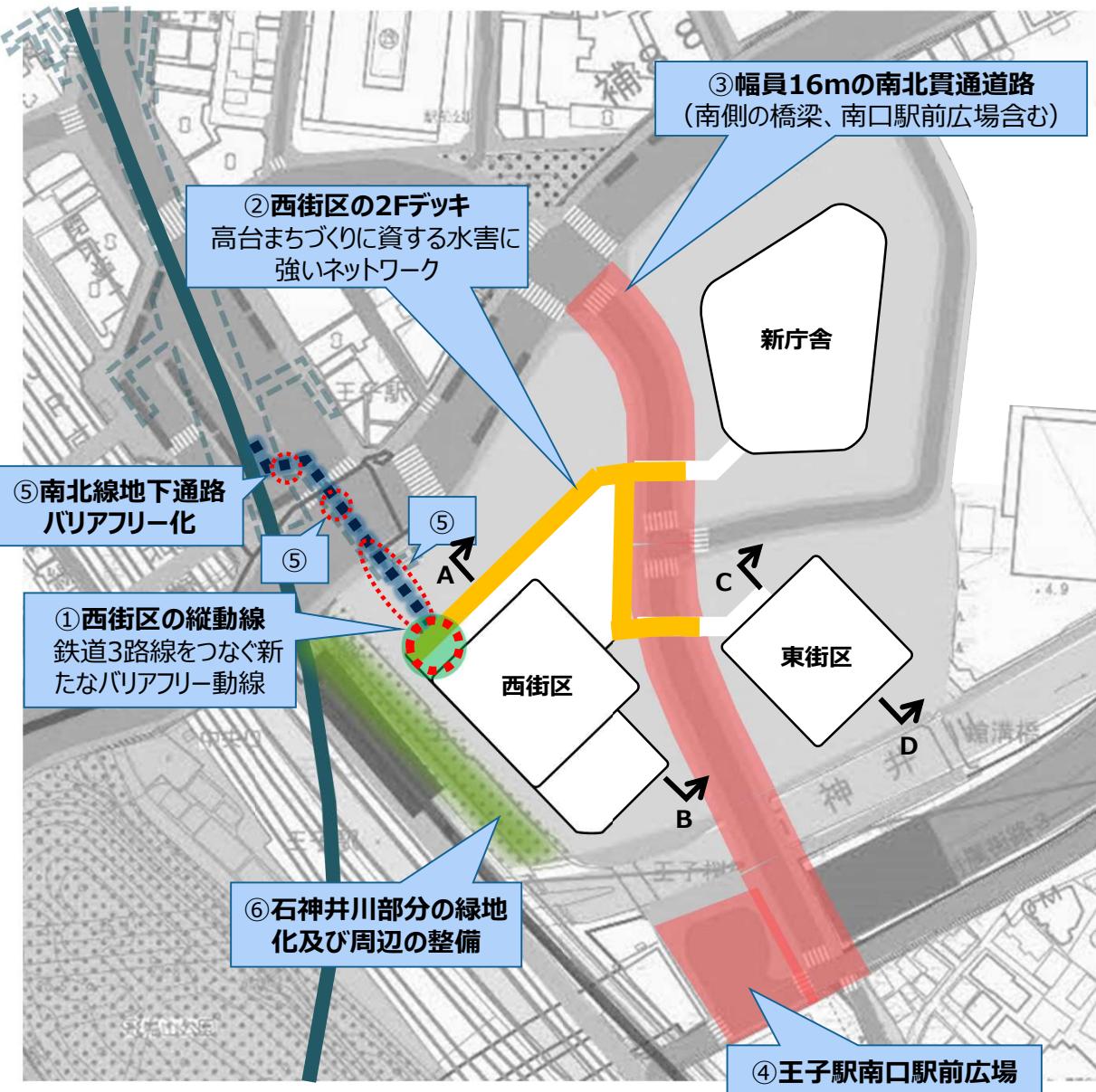
■ 計画諸元

住所	東京都北区王子1丁目
敷地面積	約18,000m ²
延床面積	約270,000m ²
適用制度	再開発等促進区を定める地区計画
用途地域	商業地域、準工業地域
用途	住宅、商業、ホテル、事務所等
建物高さ	約190m
容積率	概ね1000%

■ 断面用途構成



■民間街区による公共貢献イメージ

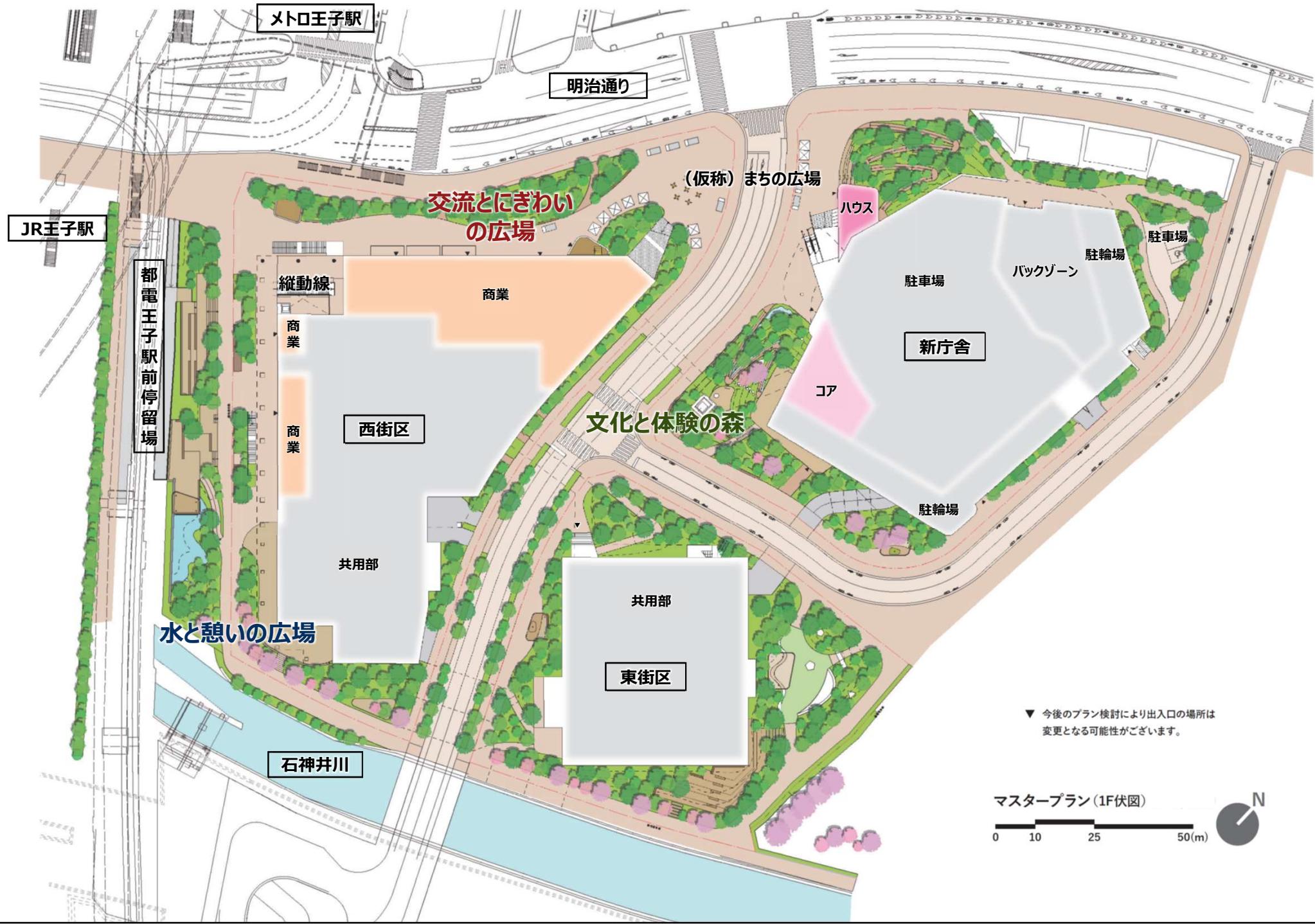


(2-1) 民間事業者の検討状況

※民間事業者作成資料

▶ 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ

※計画は変更となる可能性があります。

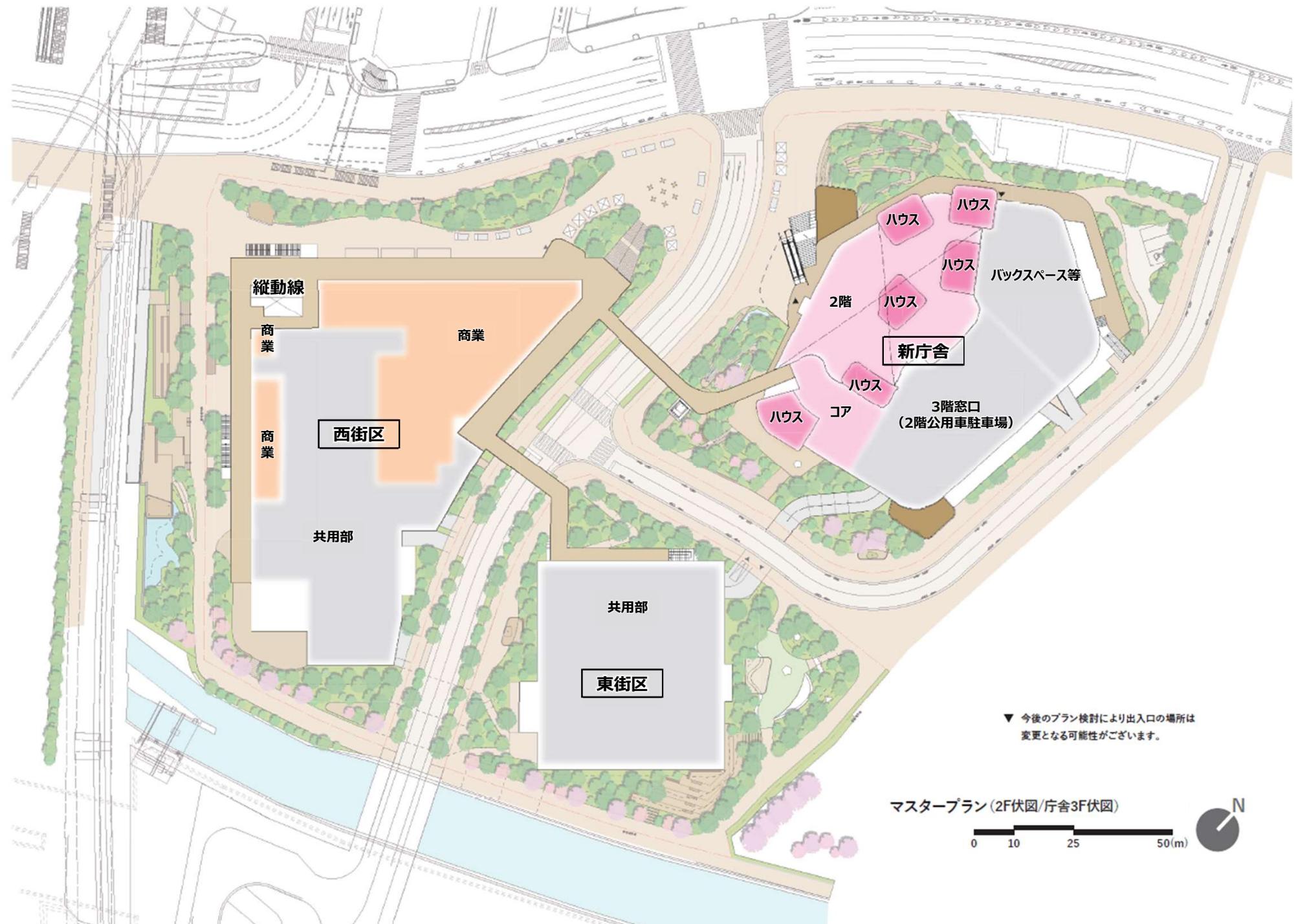


(2-1) 民間事業者の検討状況

※民間事業者作成資料

▶ 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ

※計画は変更となる可能性があります。



(2-1) 民間事業者の検討状況

※民間事業者作成資料

※計画は変更となる可能性があります。

■パース



飛鳥山から計画地を臨む

建物ファサードの分節化による圧迫感の軽減や、建物のデザインの工夫により、公園からの眺望に配慮している。



計画地北側の北区立王子駅前公園付近より臨む

※新庁舎のイメージは開発事業者において過去のプロポーザルの内容をもとに再現したものであり、実際の整備イメージとは異なります

(2-1) 民間事業者の検討状況

※民間事業者作成資料

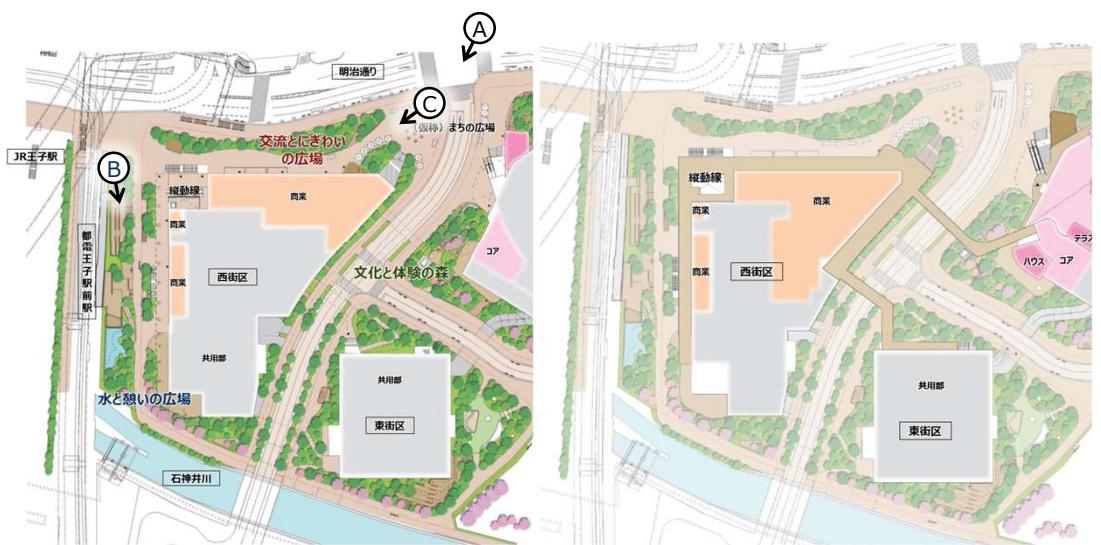
➤ 民間街区の様子



地点A：明治通り北側からまちの広場付近を見る



地点B：JR中央口付近から西街区を見る



1F平面

2F平面



地点C：まちの広場から西街区を見る

※計画は変更となる可能性があります。
※パースはイベント時の想定です。

(2-2) 新庁舎の検討状況

- 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ



明治通り・貫通道路側の鳥瞰イメージ

(2-2) 新庁舎の検討状況

➤ 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ



(2-2) 新庁舎の検討状況

➤ 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ



(2-2) 新庁舎の検討状況

- 民間街区から新庁舎への一体的なつながり（交流機能）イメージ



目 次

1. 整備計画実施基準の目的と位置づけ

- 1-1. 目的と位置づけ
- 1-2. 対象地域

2. 基本的な考え方

- 2-1. 基本方針
- 2-2. ランドスケープ・コンセプト
- 2-3. 導入機能

3. テーマごとの方針

- 3-1. 緑と広場
 - (1) 緑の配置
 - (2) 広場の配置と役割
- 3-2. 歩行者空間
 - (1) みちづくり
 - (2) 沿道空間形成
 - (3) 歩行者動線

3-3. 自転車走行空間

- (1) 自転車ネットワーク
- (2) 駐輪場等の配置

3-4. 景観形成

- (1) 景観に関する上位計画
- (2) 景観形成の考え方

3-5. 災害対応拠点

- (1) 水害時の対応
- (2) 震災時の対応

3-6. 環境対策

脱炭素まちづくりの促進

3-7. にぎわい等の創出

- (1) にぎわい等に資する機能と空間構成
- (2) にぎわい・交流・滞在の場づくり

3-8. エリアマネジメントの推進

(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 2. 基本的な考え方

➤ 2-1. 基本方針

都市計画マスタープラン2020

都市中心拠点 → 都市活動の中核を担う拠点 にぎわいや交流が生まれる拠点

王子駅周辺まちづくりグランドデザイン

まちの将来像 → 東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子

王子駅周辺まちづくりガイドライン

中心としての特色ある役割 → ウォーカブル・ガーデン

拠点形成エリアの方向性 → 王子の顔に相応しい魅力ある拠点を形成

王子駅前まちづくり整備計画

まちづくりの方向性 → 土地利用の方針、都市基盤の整備方針等

(先行実施地区)

重点的な取組み → 25の具体的な取組み内容



上位計画を補足

王子駅前まちづくり整備計画実施基準

重点的な取り組みを具体化し実施するために必要な都市機能や歩行者空間、緑、景観、防災、にぎわい等に関する考え方や基準等を示します。

□ 基本方針

- ① 防災拠点となる新庁舎とつながりのある建物群を形成し、命を守る高台をつくります。
- ② 人々が集いにぎわう多様な都市機能やオープンスペースを備えた、都市の中心拠点にふさわしいシンボルをつくります。
- ③ 崖線・鉄道・河川などが集積した王子駅前ならではの地形を活かし、豊かな環境を構築します。

➤ ランドスケープ・コンセプト：“飛鳥山をまちなかにつなぐ”

➤ 導入機能【方針】：北区の都市中心拠点である王子に相応しい、魅力ある顔を形成する商業・業務・居住・宿泊・行政の複合機能の整備を行います。

□ テーマごとの方針

- | | | |
|------------|-----------|-----------------|
| 1. 緑と広場 | 4. 景観形成 | 7. にぎわい等の創出 |
| 2. 歩行者空間 | 5. 災害対応拠点 | 8. エリアマネジメントの推進 |
| 3. 自転車走行空間 | 6. 環境対策 | |

(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 2. 基本的な考え方

➤ 2-2. ランドスケープ・コンセプト

“飛鳥山をまちなかにつなぐ”

- **飛鳥山の台地**を模した建築群の基壇部で、安全・安心の拠点となるまちづくりを目指します。
- **飛鳥山の崖線**に倣った斜面の樹林帯で、豊かな緑に包まれた新たな都市景観を創ります。
- **飛鳥山の水辺**をつなぐ都市の広場で、人々の集いや賑いに資する機能と体制を整えます。



水辺機能

- ✓ 緑と水のつながりで区民の誇りとなる広場を創る
- ✓ 広場と低層部が連携しながら集いやにぎわいを図る
- ✓ 水辺環境がつなぐ地域の力をまちなかに展開する

崖線機能

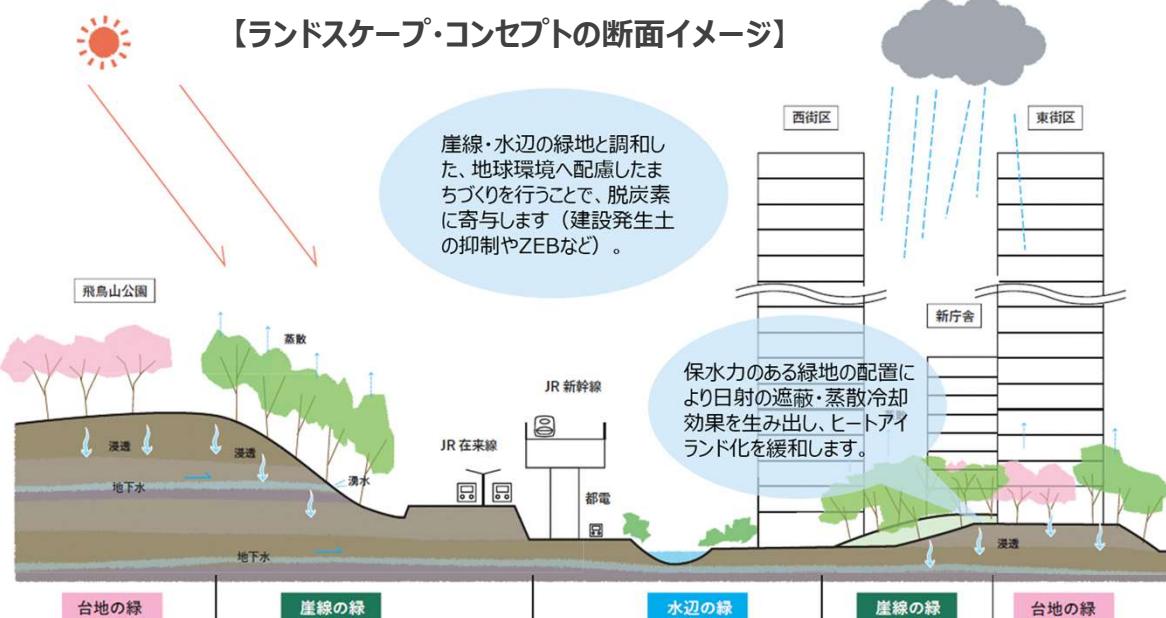
- ✓ 飛鳥山との一体感をまちなかの樹林帯で創り出す
- ✓ 街区を緑で包み込む飛鳥山モデルを標榜する
- ✓ 崖線の生物多様性ネットワークを都市につなげる

台地機能

- ✓ 高台まちづくりの考え方を官民地元で深化化する
- ✓ 平時や有事の必要機能の分担や連携を図る
- ✓ 台地の安心感を居心地よい環境づくりで実現する

□ 飛鳥山をまちなかにつなぐための考え方

- 地域に愛されてきた飛鳥山の地勢や植生から学び、新しいまちづくりの環境基盤を創り出します。



(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 2. 基本的な考え方

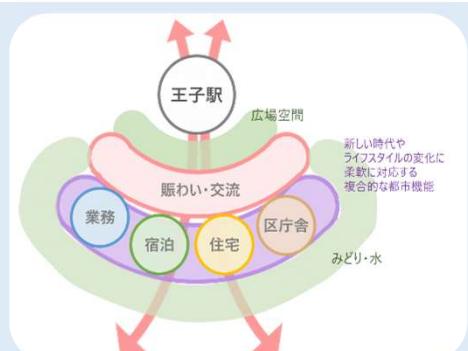
▶ 2-3. 導入機能について

方針

北区の都市中心拠点である王子に相応しい、魅力ある顔を形成する商業・業務・居住・宿泊・行政の複合機能の整備を行います。

機能と空間の考え方

王子駅中央口と（仮称）庁舎前交差点を中心として、飛鳥山公園と連携する歩行者中心の広場空間と、にぎわい・交流の拠点を実現するため、石神井川等の自然環境とも調和した空間に複合機能を導入します。



取組み1：王子駅中央口と（仮称）庁舎前交差点を中心に、ウォーカブル・ガーデンを体現するシンボリックな広場空間と歩行者動線に面したにぎわい・交流の顔をつくります。

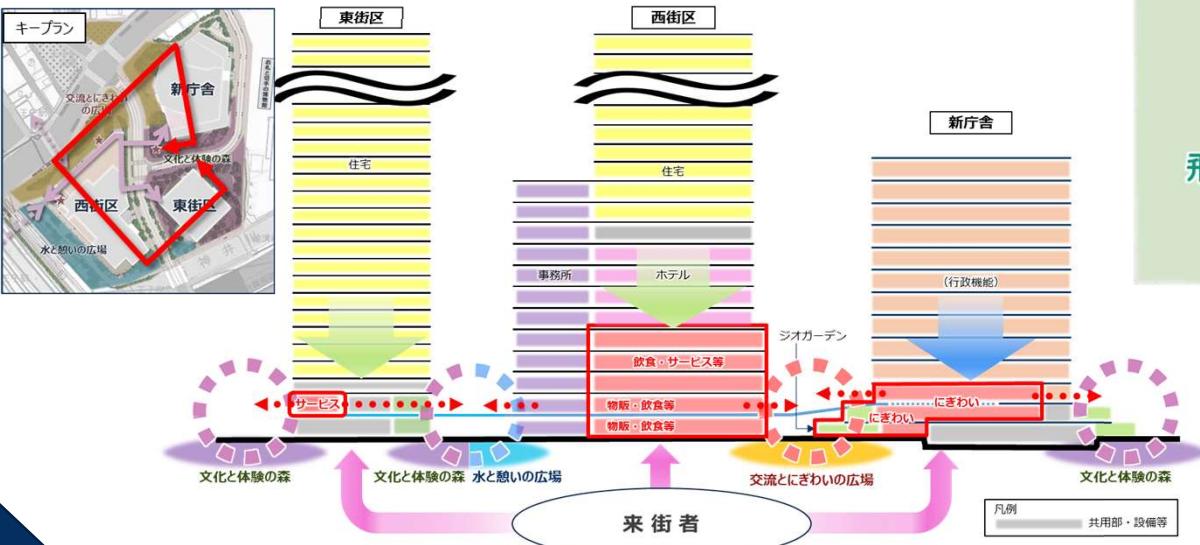
取組み2：王子のまちの魅力を向上させるため、新しい時代やライフスタイルの変化にも柔軟に対応する、複合的な都市機能（商業・業務・居住・宿泊・行政）を導入します。

取組み3：王子の交通利便性や飛鳥山・石神井川等の地域資源を活かし、自然環境と調和した居住・生活機能を実現します。また、石神井川（都電脇）には新たに水と緑の憩いの広場となる公園機能を導入します。

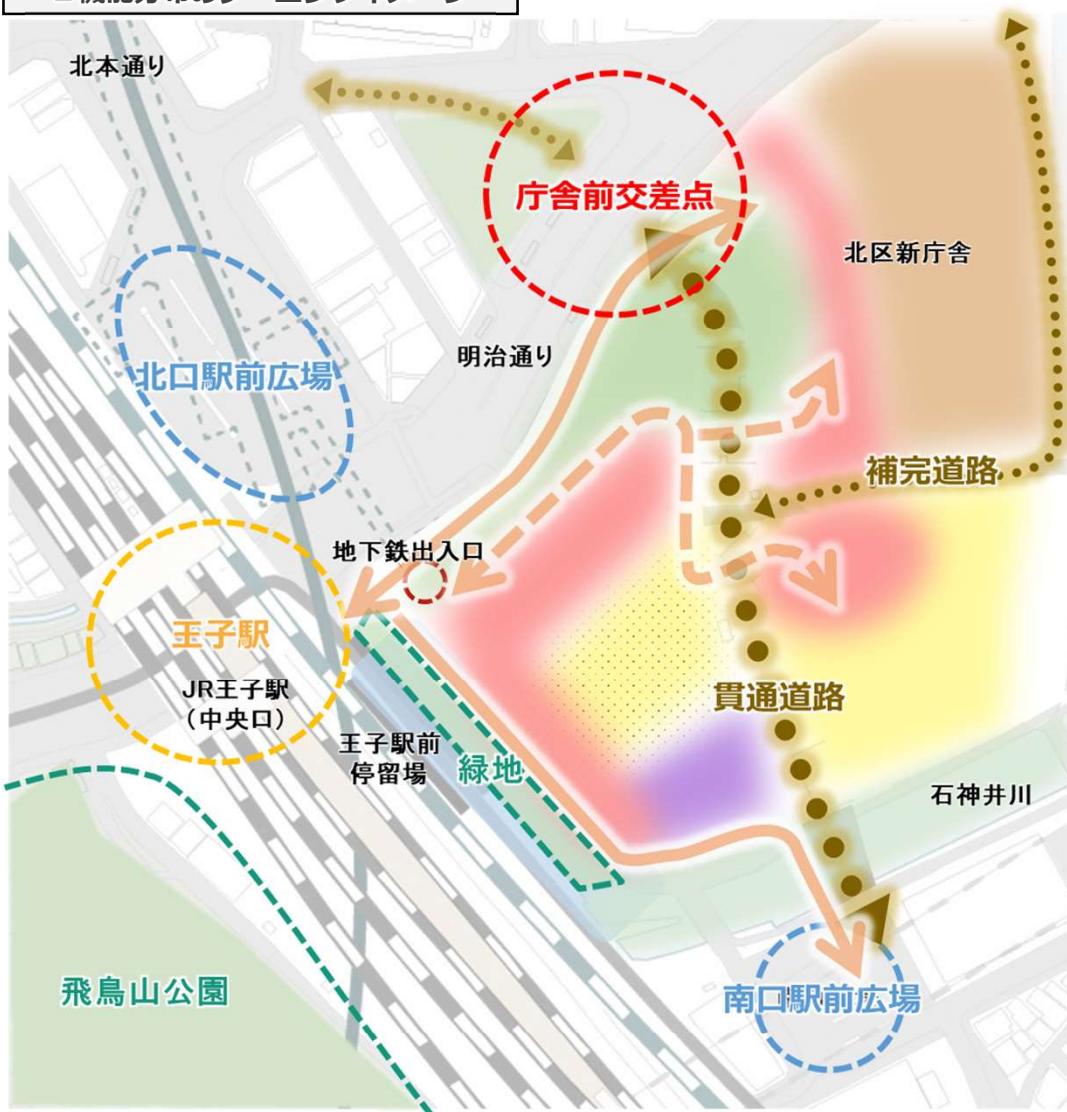
取組み4：王子駅周辺の観光の促進に資する交流拠点としてホテル機能を導入します。

取組み5：災害対応拠点を形成するため各街区に退避スペースやデッキ・広場等を整備します。

■ 機能分布の断面イメージ



■ 機能分布のゾーニングイメージ

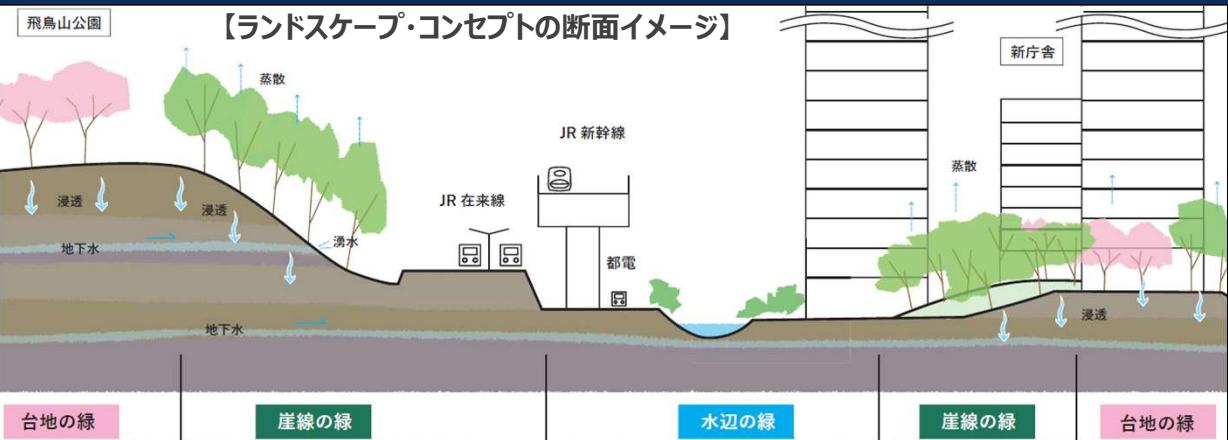


(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-1. 緑と広場 (1) 緑の配置

□ 飛鳥山を継承した環境づくり

- 土地利用転換の機会を捉え、緑の量の確保と質の向上を図ります。
- 新庁舎、東街区を中心にまとまりのある「台地や崖線の緑」を配置します。
- 「都市的な緑の景観軸」には広場空間を創出しながら、飛鳥山をつなぐ象徴的な緑を配置します。
- 石神井川沿いには、飛鳥山とまちなかをつなぐ「水辺の緑」を配置します。
- 周辺の都市環境と調和した街路樹など、道路に面した緑を検討します。
- 壁面緑化や屋上緑化など、建物にも緑を創出するスペースを検討します。



(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-1. 緑と広場 (2) 広場の配置と役割

□ 広場のゾーニングと考え方

- 3つのテーマによりゾーニングし、場所の特徴や歴史をふまえた個性ある屋外空間を創出します。
- 広場での活動や緑の保全・育成に持続的に取り組むための仕組みをつくります。
- 盛土や樹林帯で飛鳥山の環境を低地へつなぎ、グリーンインフラとしての機能も持つ広場とします。

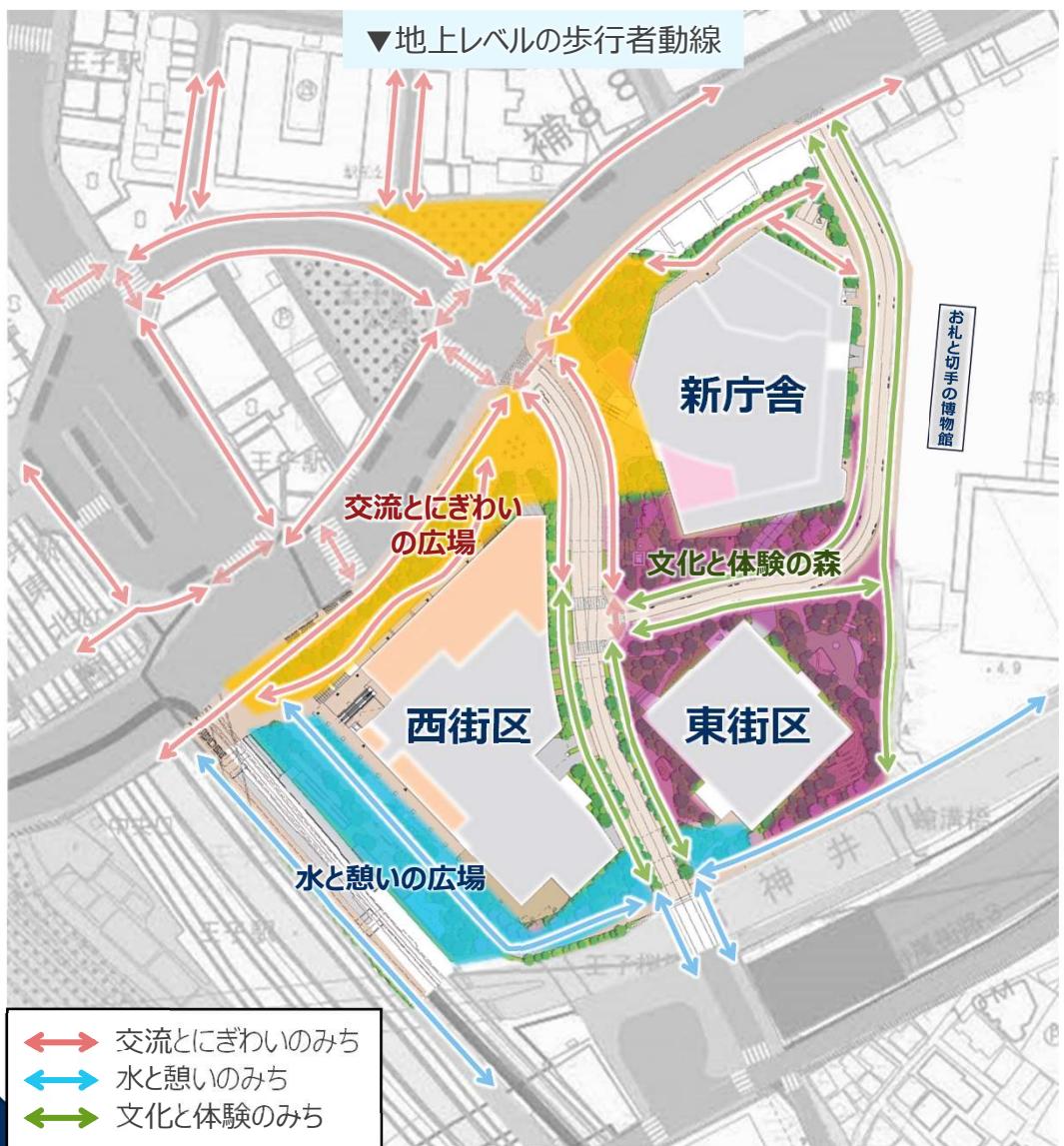


(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-2. 歩行者空間 (3) 歩行者動線

□ 地上レベルとデッキレベルの動線・歩行環境

- 地上の広場の役割と連動したみちづくりにより、交流とにぎわい、水と憩い、文化と体験のそれぞれを感じられるような、道路と広場が一体となった歩行者空間を形成していきます。
- 都電・石神井川周辺は、駅とまちをつなぐ歩行者動線の改善に寄与するネットワークを形成します。
- デッキレベルには、将来的な飛鳥山の高台や北口方面への接続を見据えた、防災・バリアフリーに資する歩行者ネットワークを形成します。



(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について

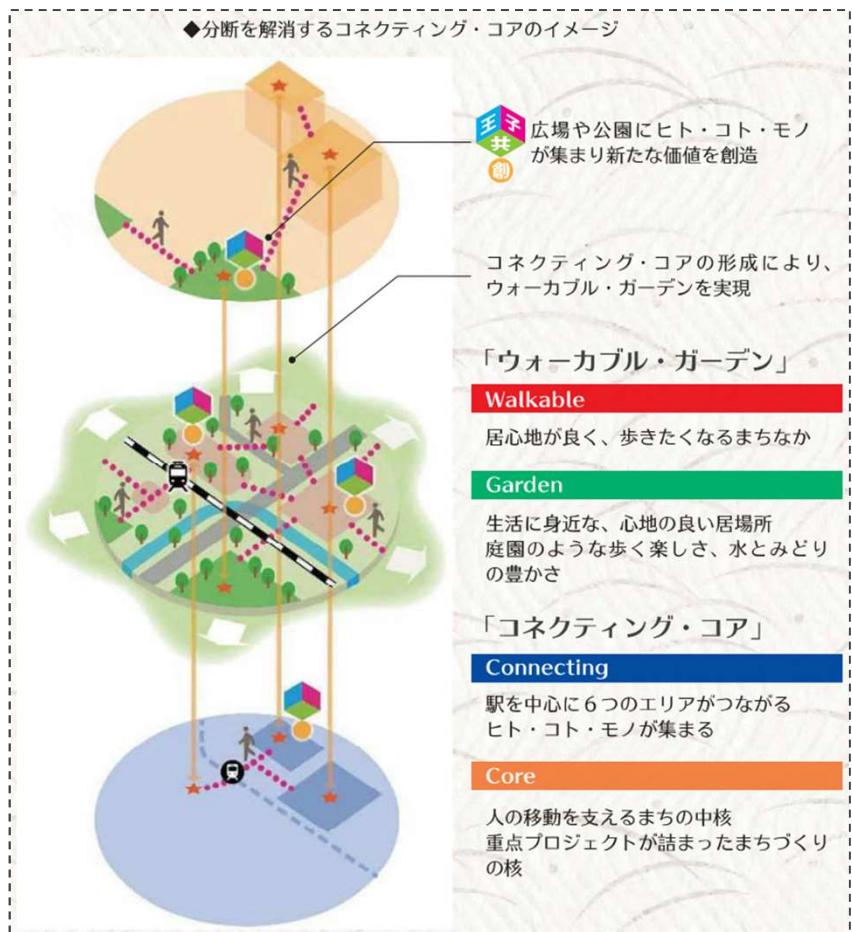
3. テーマごとの方針

➤ 3-2. 歩行者空間 (3) 歩行者動線

□ 新たなバリアフリールートの整備

- JR↔メトロの乗り継ぎにおける2ルート目のバリアフリールートを整備します。
 - ① 地下通路の段差を解消します。
 - ② メトロ1番出入口を移設します。
 - ③ 地下・地上・デッキを結び “コネクティング・コアを形成する縦動線”とします。

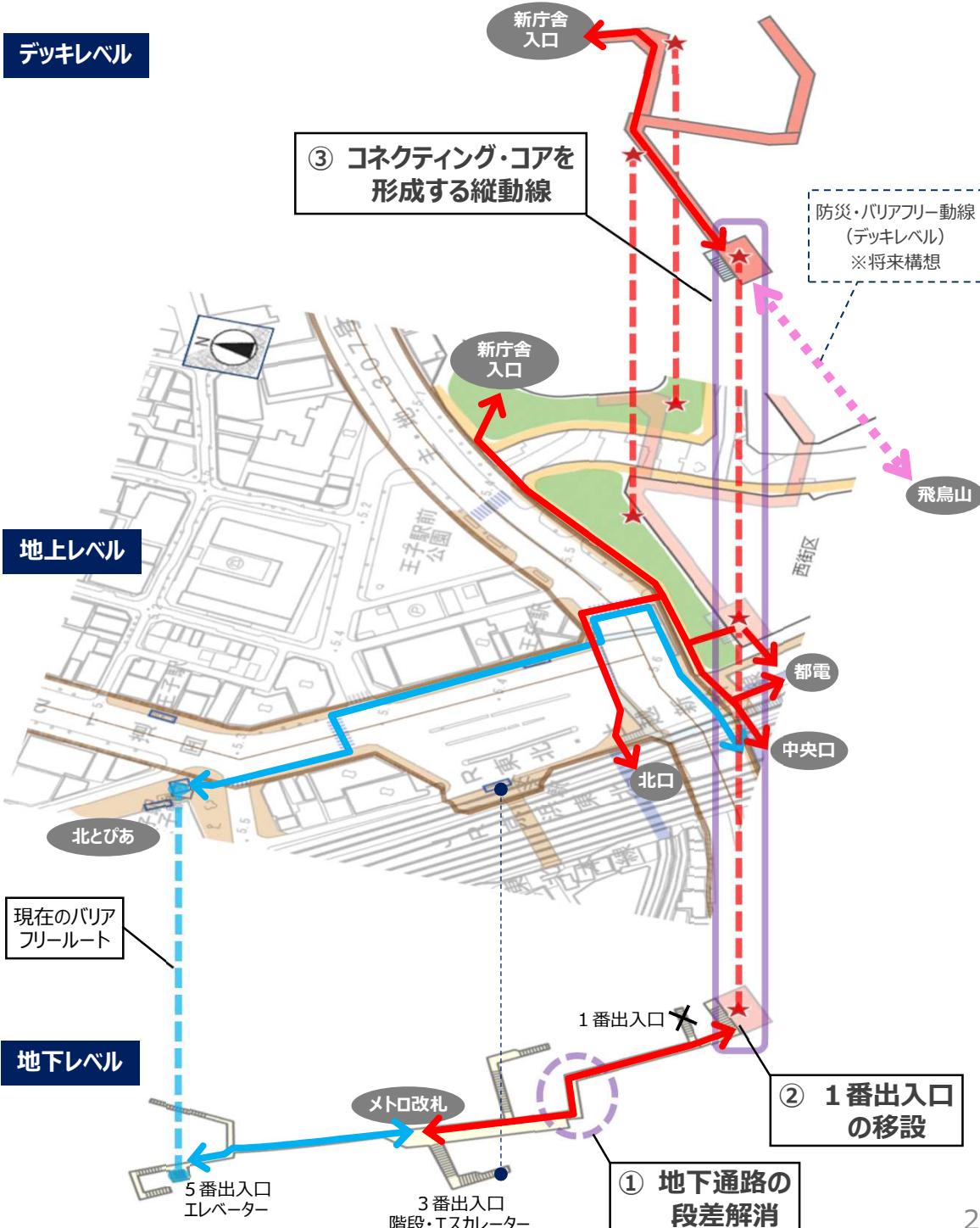
➤ 駅とのつながりを持った新たなバリアフリールートであり、新庁舎へのアクセスルートも兼ねます。



デッキレベル

地上レベル

地下レベル

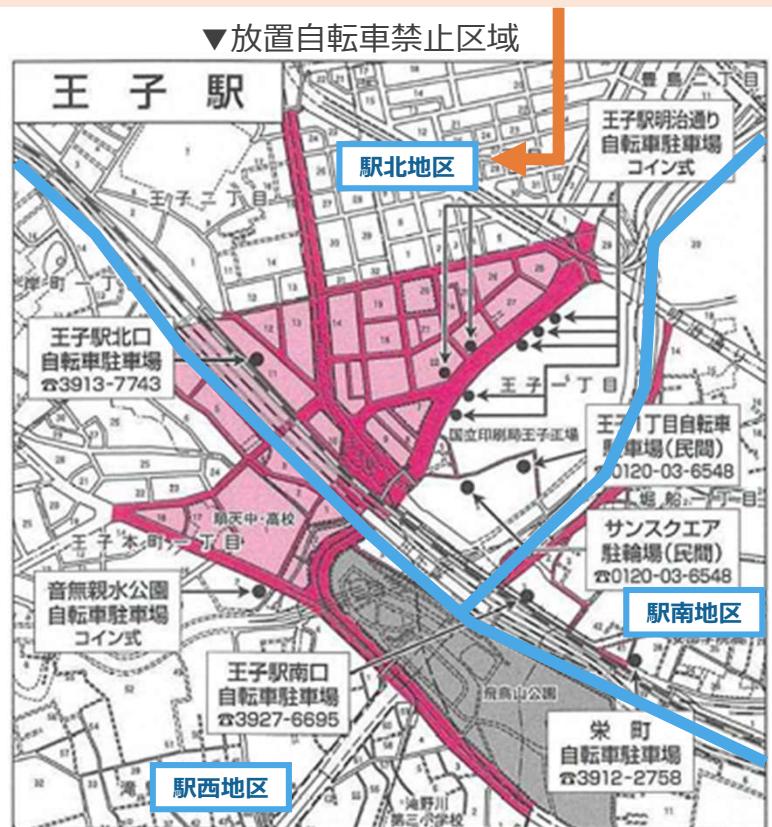


(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

3-3. 自転車走行空間 (2) 駐輪場等の配置

- 各街区で分担し、駐輪場を整備することで放置自転車のないまちを目指します。
- ウォーカブル・ガーデン内の自転車通過動線は明治通りに限定します。
- 駐輪場はできるだけフリンジとなる位置（駅出入口から約200m程度の位置）に設置します。
- 放置駐輪防止につながる台数・配置をめざします。
- 必要に応じて多様なモビリティの導入や駐輪場の台数・用途の見直しにも柔軟に対応します。

駅北地区には、現在サンスクエア駐輪場、王子一丁目駐輪場はあるものの、一般利用が可能な駐輪場は不足しています。



(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-4. 景観形成 (2) 景観形成の考え方

➤ 飛鳥山公園をはじめ、崖線、都電、石神井川などの重要景観要素を活かした景観づくりを目指します。

① 飛鳥山公園との一体感

- 飛鳥山の台地や崖線等をイメージした屋外空間を整備します。
- 人々が花やみどりを楽しめるよう、植栽の種類や歩行者空間との関係性に配慮します。
- 地上部のほか、見上げた先に目に見えるみどりを効果的に植栽します。
- 飛鳥山公園が見える視点場の創出を検討します。

飛鳥山花見 勝川春潮画



出典：北区飛鳥山博物館HP

② 飛鳥山公園からの眺望

- 先行実施地区の景観づくりのための眺望点を設定し、上空への広がりへの影響を考慮します。
- 眺望点①、③の園路からは緑との調和に配慮します。
- 眺望点②の広場からは、飛鳥山公園の景観特性である上空への広がりが感じられる空間をまるため、高層部は以下の点に配慮します。
 - 視線が抜ける棟間隔
 - 空に溶け込むデザイン
 - 圧迫感を感じさせない工夫
 - 眺望点から美しく見えるデザイン
 - 長大な壁面という印象を抑える工夫

【眺望点の設定（飛鳥山公園案内図）】



飛鳥山公園（多目的広場）からの現在の眺望



古今東京名所 飛鳥山公園地王子製紙会社



中判横 歌川広重（三代） 明治16年(1883)

出典：北区飛鳥山博物館HP

(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-4. 景観形成 (2) 景観形成の考え方

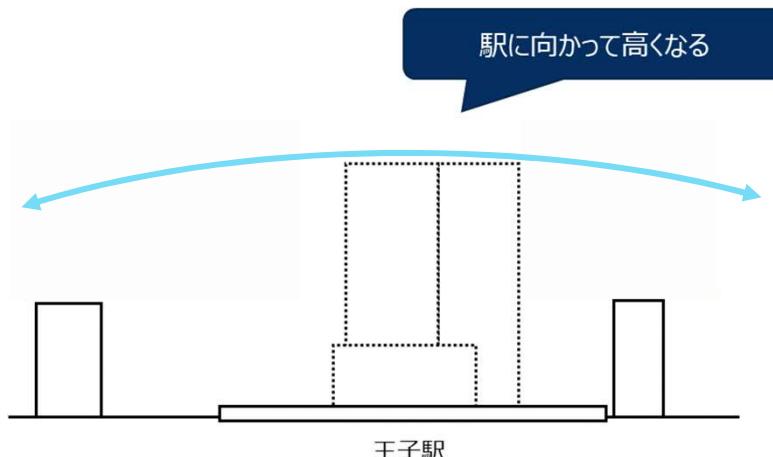
③ 中心拠点にふさわしい景観の形成

- 東京の北の交流拠点として、活力を感じられるまちなみを形成します。
- 王子のシンボルとして区民に親しまれてきた「北とぴあ」よりも駅直近にあたる先行実施地区では、新たな王子のランドマークとなるよう駅に向かって高くなるスカイラインを形成します。
- 来街者にも強く印象に残るまちのイメージを発信するとともに、シビックプライドの醸成に寄与する景観を形成します。

【北とぴあ】



【南北方向断面イメージ】



駅に向かって高くなる

④ 駅前の開放感

- 駅に降り立った人が開放感を感じられる駅前景観を形成します。
- 駅前にはゆとりのある歩行者空間を配置し、建築物は圧迫感を軽減する形態、デザインとします。

⑤ 建築物等の統一感

- 各建築物は調和が生まれるように配慮し、歩行者デッキと連続性のあるデザインとします。
- 外壁は緑が映える落ち着きのある色彩とするなど、周辺との調和を図ります。
- 低層部の詳細や屋外の工作物、サイン、舗装等は統一感のあるデザインとし、ヒューマンスケールな街並みを形成します。

⑥ まちの記憶の継承

- 江戸時代からにぎわい・交流の場であった飛鳥山の歴史に連なる新たなにぎわいと交流を生み出します。
- 王子七滝を思わせる水景や洋紙発祥の地であった歴史など、次世代にまちの記憶を継承します。

⑦ 他の景観資源との連携

- 都電沿いの空間を緑化することでみどりに包まれた都電という唯一無二の景観を作り出します。
- 石神井川のうるおいが感じられる親水空間を創出します。

⑧ 夜間景観の形成

- 地区としての一体性に配慮するとともに、不快な光を抑制し、駅前空間として相応しいライトアップを計画します。
- 水とみどりが際立つ景観を演出します。

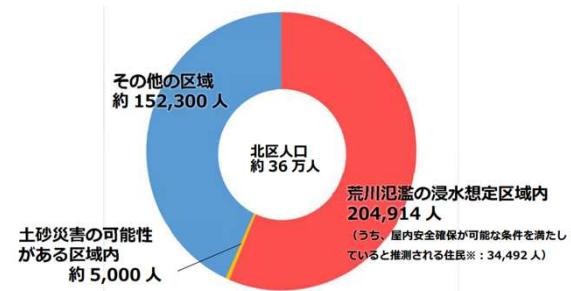
(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-5. 災害対応拠点 (1) 水害時の対応

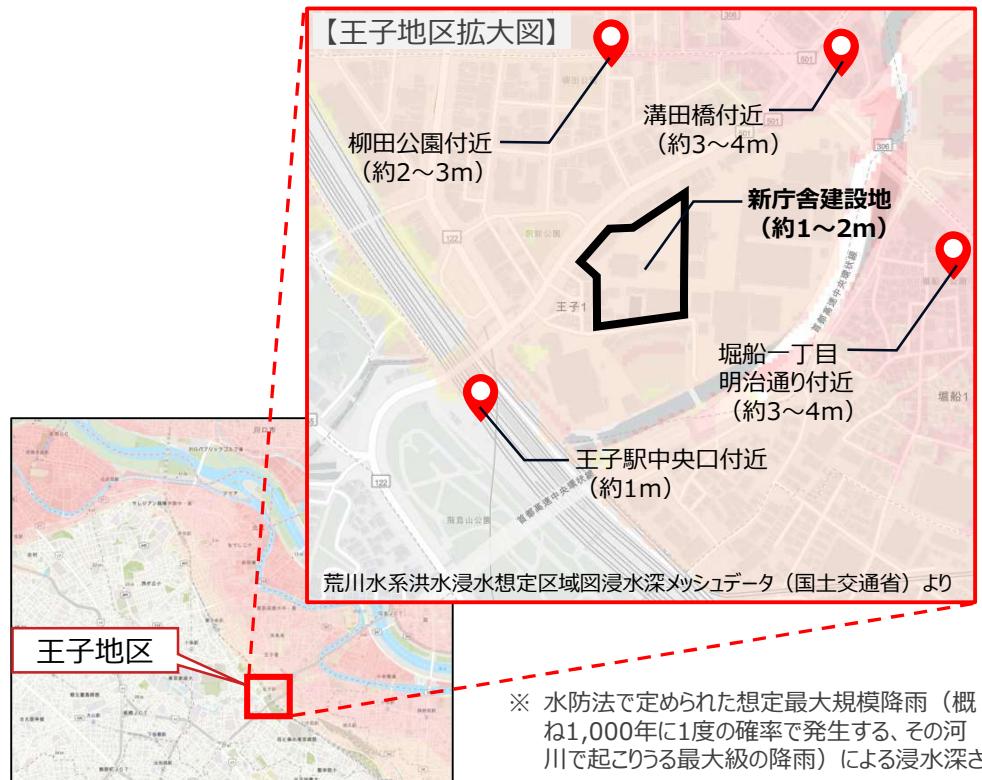
□ 荒川氾濫時の浸水被害の想定

- 北区人口の半数以上が浸水想定区域内に居住しています。
- 新庁舎建設地は荒川氾濫時の想定浸水深さ（最大）が約1～2m、浸水継続時間が概ね12時間～1日程度です。
- 溝田橋交差点付近から荒川側のエリア等では3m以上の浸水や2週間以上の浸水継続時間が想定されています。

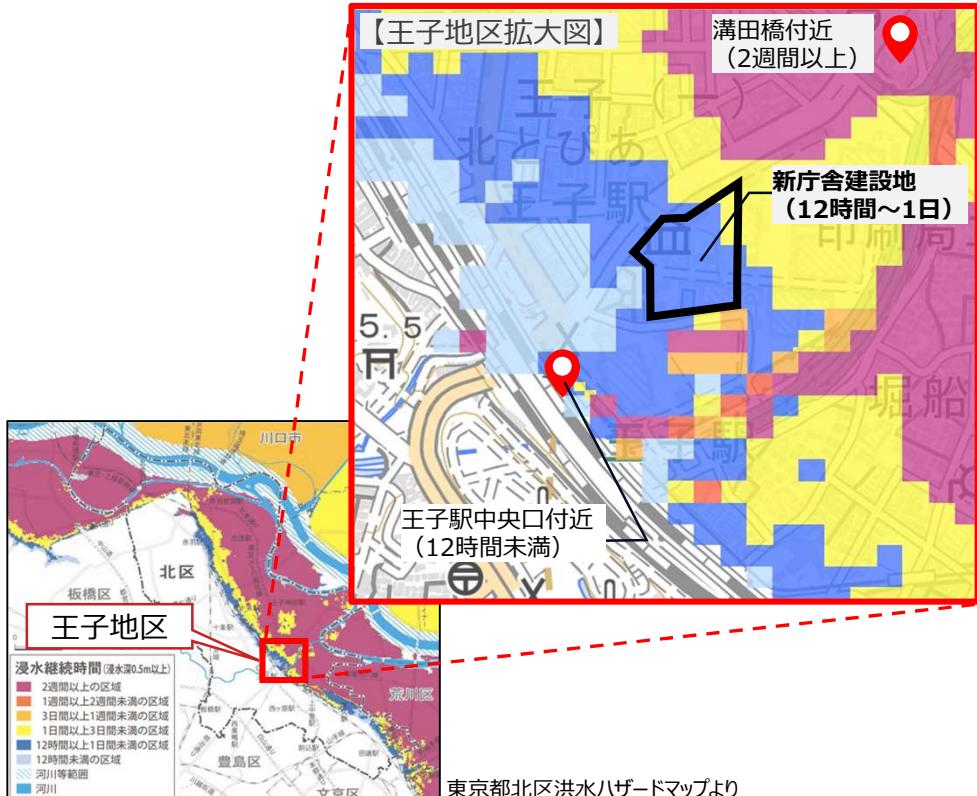
【避難者数の想定_北区全域 (R7.4.)】



【荒川が氾濫した場合の想定浸水深さ】



【荒川が氾濫した場合の浸水継続時間】



課題

- ✓ 庁舎が高台から低地に移転するにあたり、防災拠点としての機能強化とあわせて、周辺も含めた災害対応力の向上に資する取り組みが必要です。

～飛鳥山をまちなかにつなぐ～

飛鳥山の台地を模した建築群の基壇部で、安全・安心の拠点となるまちづくりを目指します。

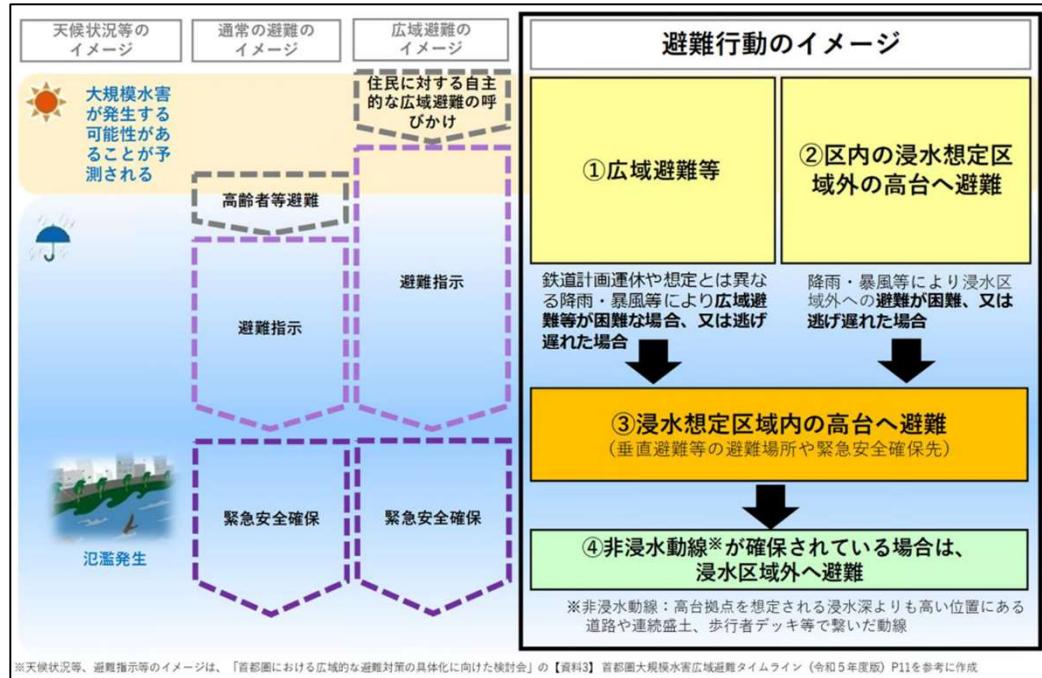
(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-5. 災害対応拠点 (1) 水害時の対応

□ 国・都の取り組み：高台まちづくり

- 令和2年1月に国と東京都により「災害に強い首都『東京』の形成に向けた連絡会議」が設置され、同年12月、「災害に強い首都『東京』形成ビジョン」が策定されました。
- 水害対策における取組方針の一つとして、早い段階からの避難が出来なかった場合でも、命の安全・最低限の避難生活水準を確保できる避難場所にもなる「高台まちづくり」の推進が位置づけられています。
- 高台まちづくりを推進するために組織された「高台まちづくり推進方策検討ワーキンググループ」には、国・都のほか各区も参画し具体的な推進方策等について検討をしています。

▼大規模水害時における高台への避難イメージ



出典：災害に強い首都「東京」の形成に向けた高台まちづくり整備の基本的な考え方

高台まちづくりのイメージ



出典：災害に強い首都「東京」形成ビジョン（概要版）に加筆



本地区では、高台まちづくりの考え方方に即し
個々の建物の安全性確保に加えて、建物“群”により、災害対応拠点を形成する対策を行います。

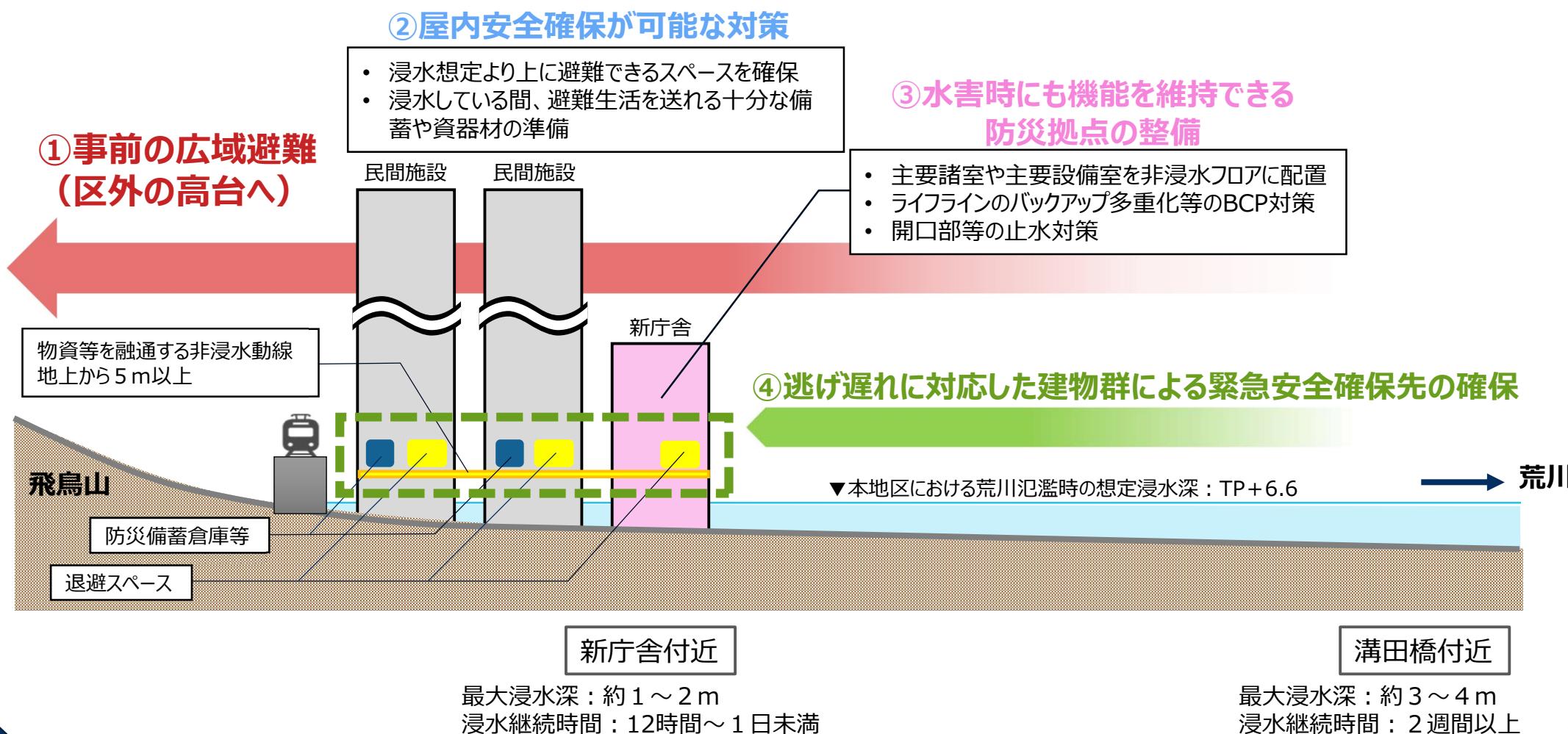
(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-5. 災害対応拠点 (1) 水害時の対応

□ 浸水区域における高台まちづくりのイメージ

- 荒川の氾濫が予測される場合には、事前にできるだけ遠くの高台へ避難することが避難行動の基本です。 (①)
- 一方、本地区では屋内安全確保も可能となるよう、各建物で避難できるスペースの確保と十分な備蓄や資器材を準備します。 (②)
- また、新庁舎は災害対策本部機能を強化し、万全の対策を施したうえで、水害時においても防災拠点としての機能を維持します。 (③)
- 各街区の建物間で物資等を融通しあい、高台に逃げ遅れた人にとっての緊急安全確保先を整備します。 (④)

参考： 石神井川氾濫時の新庁舎建設地の浸水想定深は0.5m以下、浸水継続時間は12時間未満です。石神井川の氾濫においても庁舎の防災拠点機能は維持することができるであり、周辺の浸水区域で自宅で浸水深以上の高い場所に避難することが難しい場合に、建物群による高台が緊急の避難先になります。



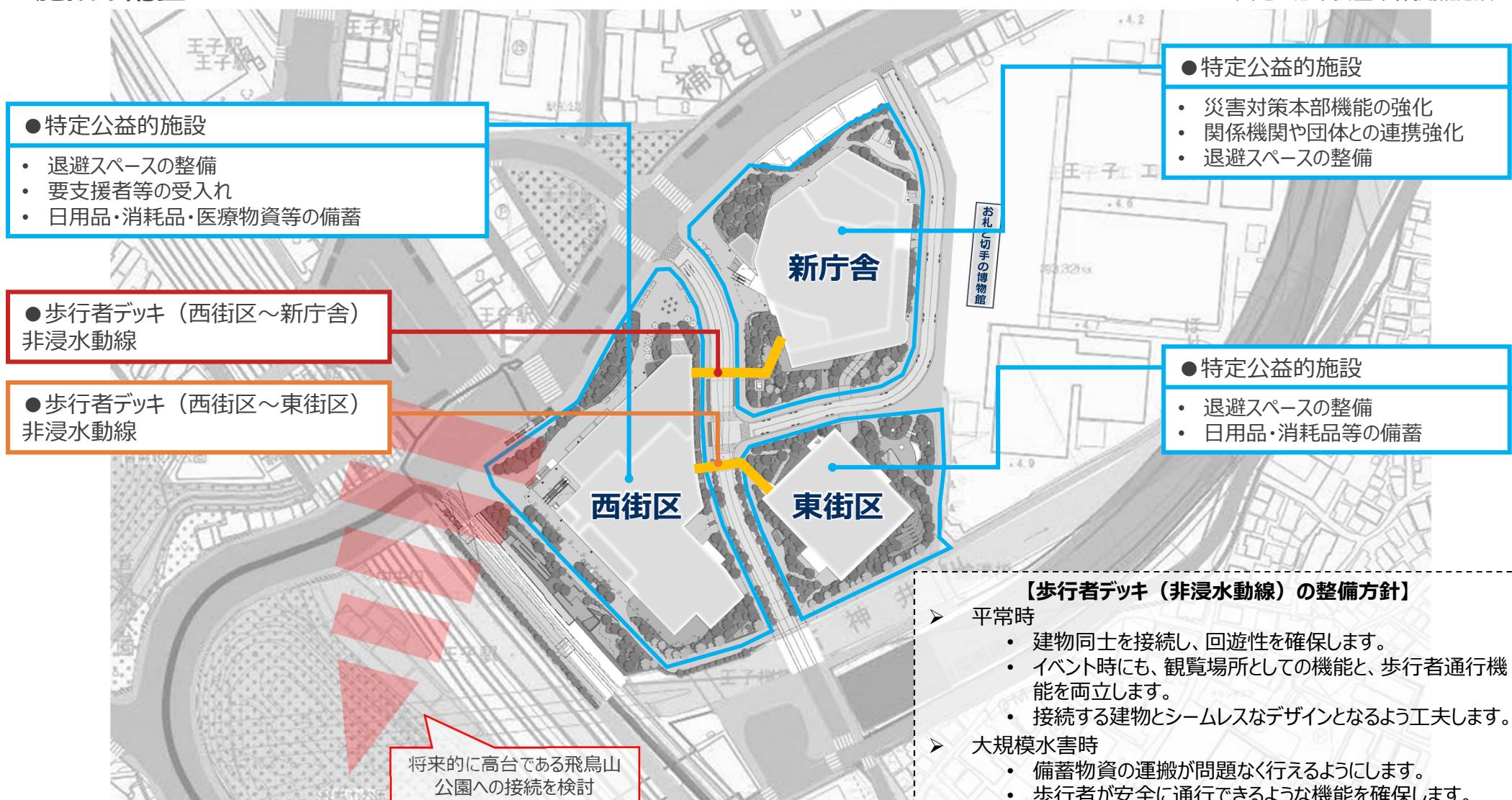
(2-3) 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について 3. テーマごとの方針

➤ 3-5. 災害対応拠点 (1) 水害時の対応

□ 水害対策の方針

- 各街区の建物は、水害時にも屋内安全確保が可能な対策を取り、機能を継続できるように整備します。
- 災害対策の中心となる新庁舎と避難者の受け入れ・特定公益的施設を接続することで建物群としての災害対応拠点（高台）を形成します。
- 各街区の建物等の特徴に合わせ災害時の機能・役割を分担し、非浸水レベルのデッキを経由し相互に連携を図ります。

□ 施設の配置



➤ 3-5. 災害対応拠点 (2) 震災時の対応

課題

- ✓ 首都直下地震の際には駅前等に多くの滞留者・行き場のない帰宅困難者の発生が予測され、一時滞在機能の充足が求められる。

□ 帰宅困難者対策

- 王子駅周辺には既存の一時滞在施設は存在しますが、駅直近は北とぴあのみであり、駅前にあたる本地区では、一時滞在施設等の震災時の対応における重要な役割を担います。

□ 災害対策本部

- 北区新庁舎は災害対策本部として東京都をはじめ警察・消防・自衛隊などの関係機関と連携します。

□ 防災備蓄

- 衛生品・生活必需品など帰宅困難者等に対する防災備蓄を行います。

□ 広場空間活用

- 各街区に設けた広場は、災害時には駅前滞留者や緊急車両の待機スペースなどに活用できる空間とします。
- 官民連携による災害対応の場として、災害ボランティア活動による活用も想定します。

□ 周辺との連携

- 平時から定期的な防災訓練の実施、自治体・地域住民と交流・情報交換などを行うことで、災害時での円滑な連携を強化します。
- 印刷局王子工場との連携について検討します。



(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

王子駅周辺まちづくりガイドライン・整備計画（R5年3月）では、「駅周辺まちづくりに伴うJR中央口の駅改良」及び「回遊と高台避難に資する東西通路整備」の2つは**検討事項**とされています。

王子駅前まちづくりガイドライン・整備計画（抜粋）

7 駅周辺まちづくりに伴うJR中央口の駅改良の検討

関連する
プロジェクト 04 06 13

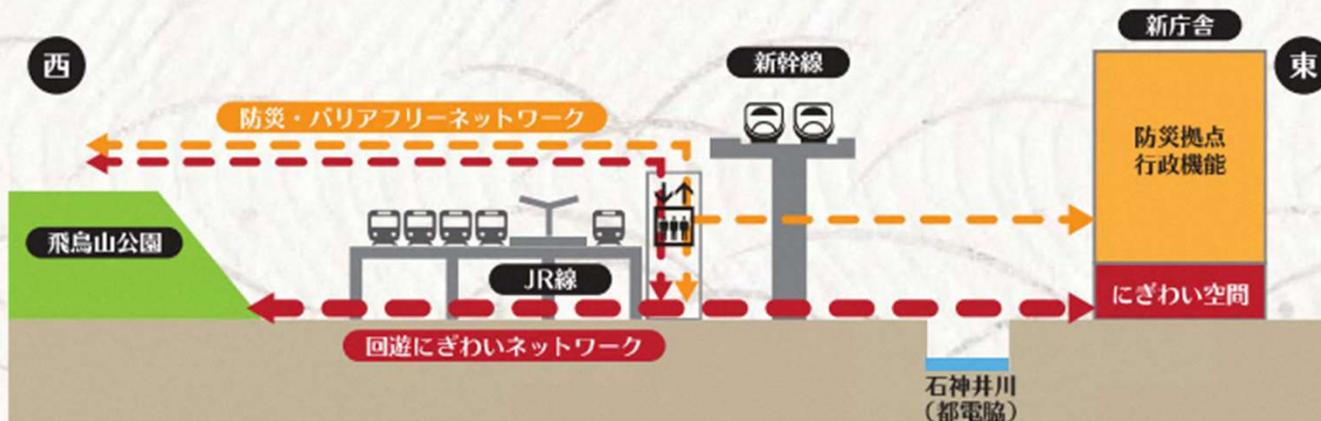
駅西側の飛鳥山公園に新設する広場・エントランス空間と駅東側の広場空間をつなぐ歩行者の通路機能拡充にあわせて、JR中央口の改良を検討します。

21 回遊と高台避難に資する東西通路整備の検討

関連する
プロジェクト 04 13 17

崖線による分断を克服し、歩行者の回遊性を向上する東西通路の整備を検討します。駅東側の低地は荒川の氾濫等による浸水被害の危険があることから、東西通路は、JR線東側から飛鳥山公園のある西側の高台への避難経路を確保する災害時の高台避難ルートの役割も果たします。

【東西断面イメージ】



(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

「防災・バリアフリーネットワーク」の目的

- ①駅東西の歩行者回遊性向上
- ②水害時の新庁舎の防災拠点機能維持
- ③高台避難ルート



↓セットで検討↓

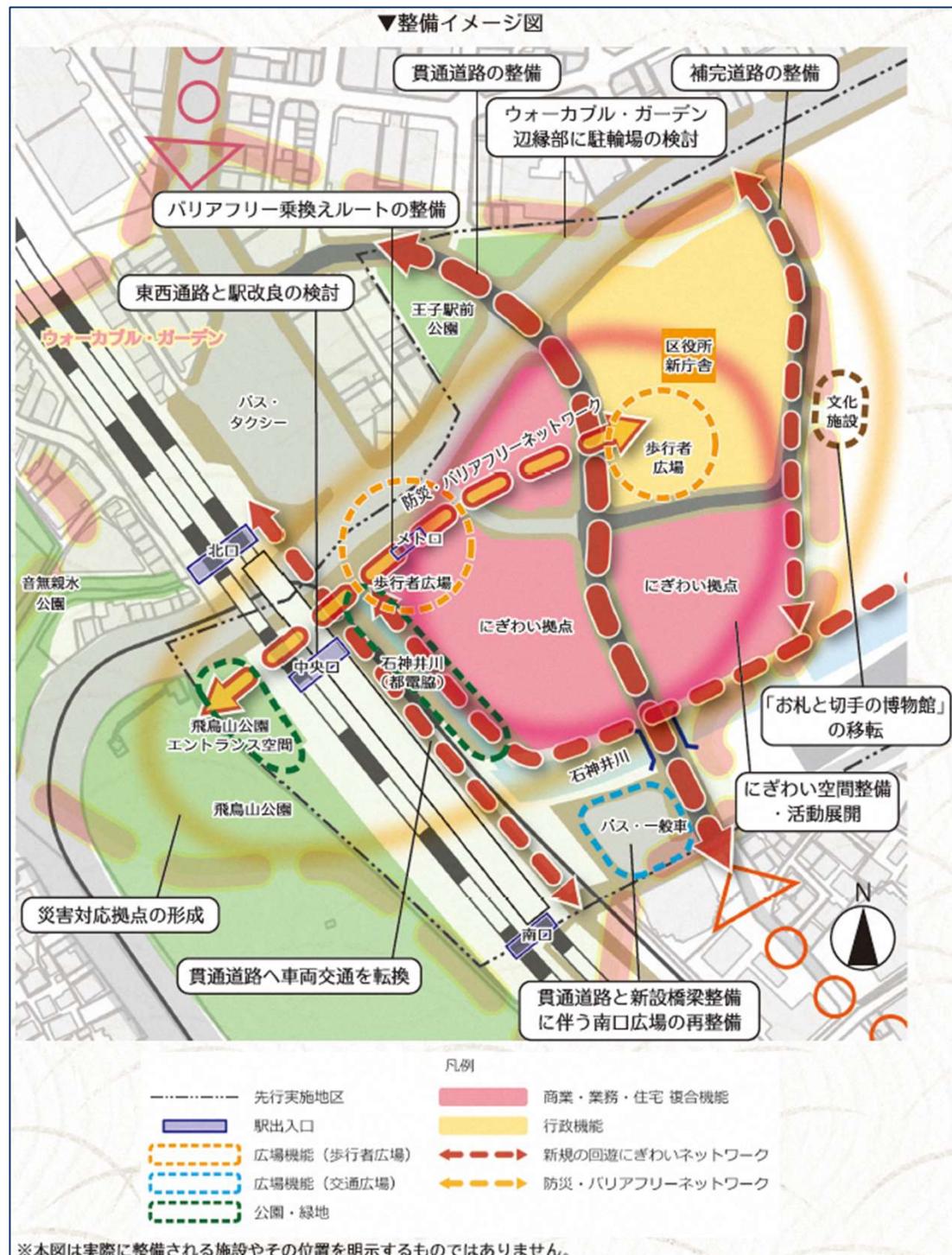
JR中央口の
あり方



歩行者動線+広場・
みどり空間のあり方

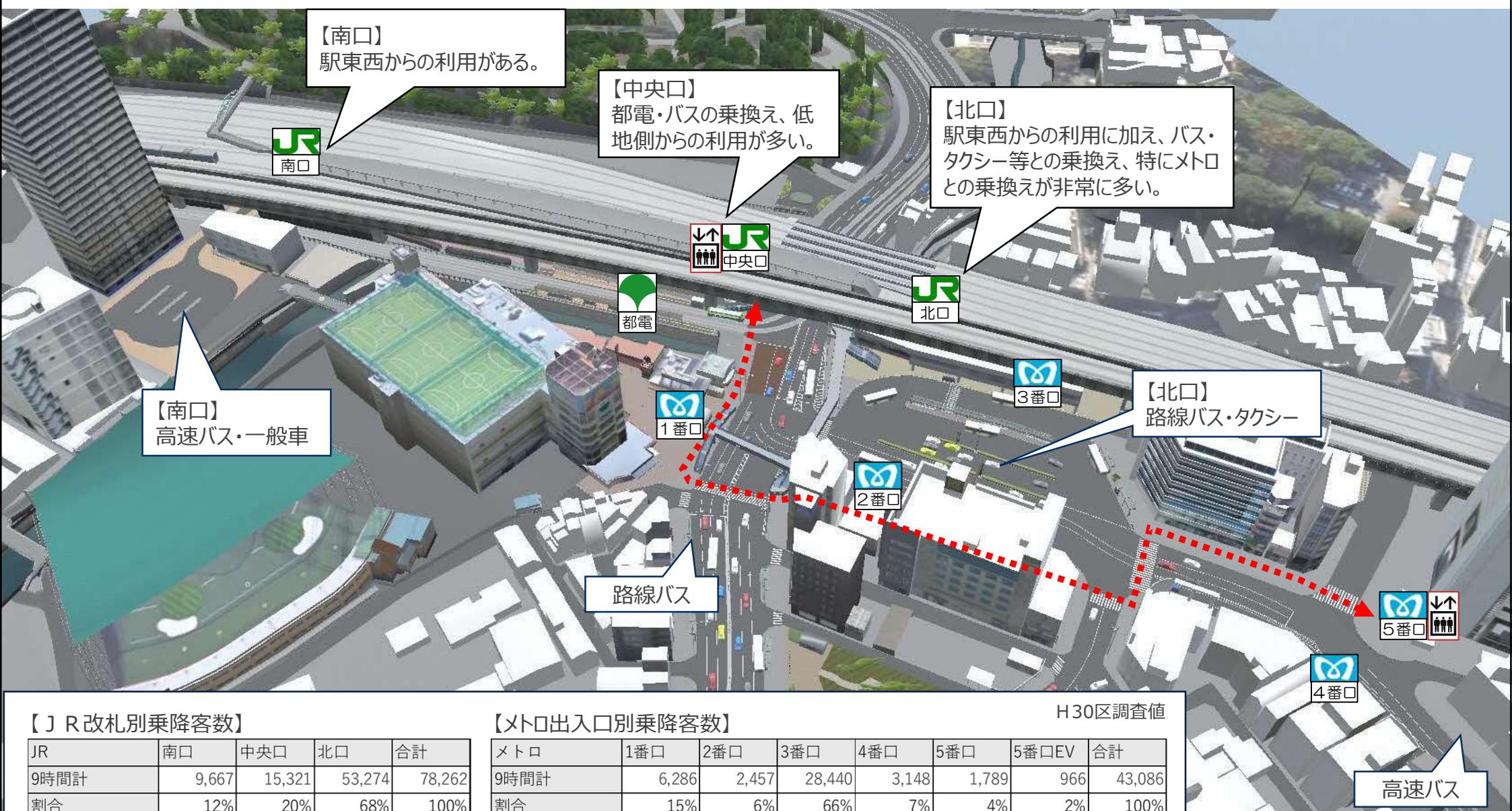


歩行者デッキ（東西通路）と合わせた
中央口橋上化整備案について
実現性と課題の整理



(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

▶ 現況イメージ



【JR改札別乗降客数】

JR	南口	中央口	北口	合計
9時間計	9,667	15,321	53,274	78,262
割合	12%	20%	68%	100%
うち乗換え利用	0	1,644	16,022	17,666
割合	0%	9%	91%	100%
うち自駅利用	9,667	13,677	37,252	60,596
割合	16%	23%	61%	100%

【メトロ出入口別乗降客数】

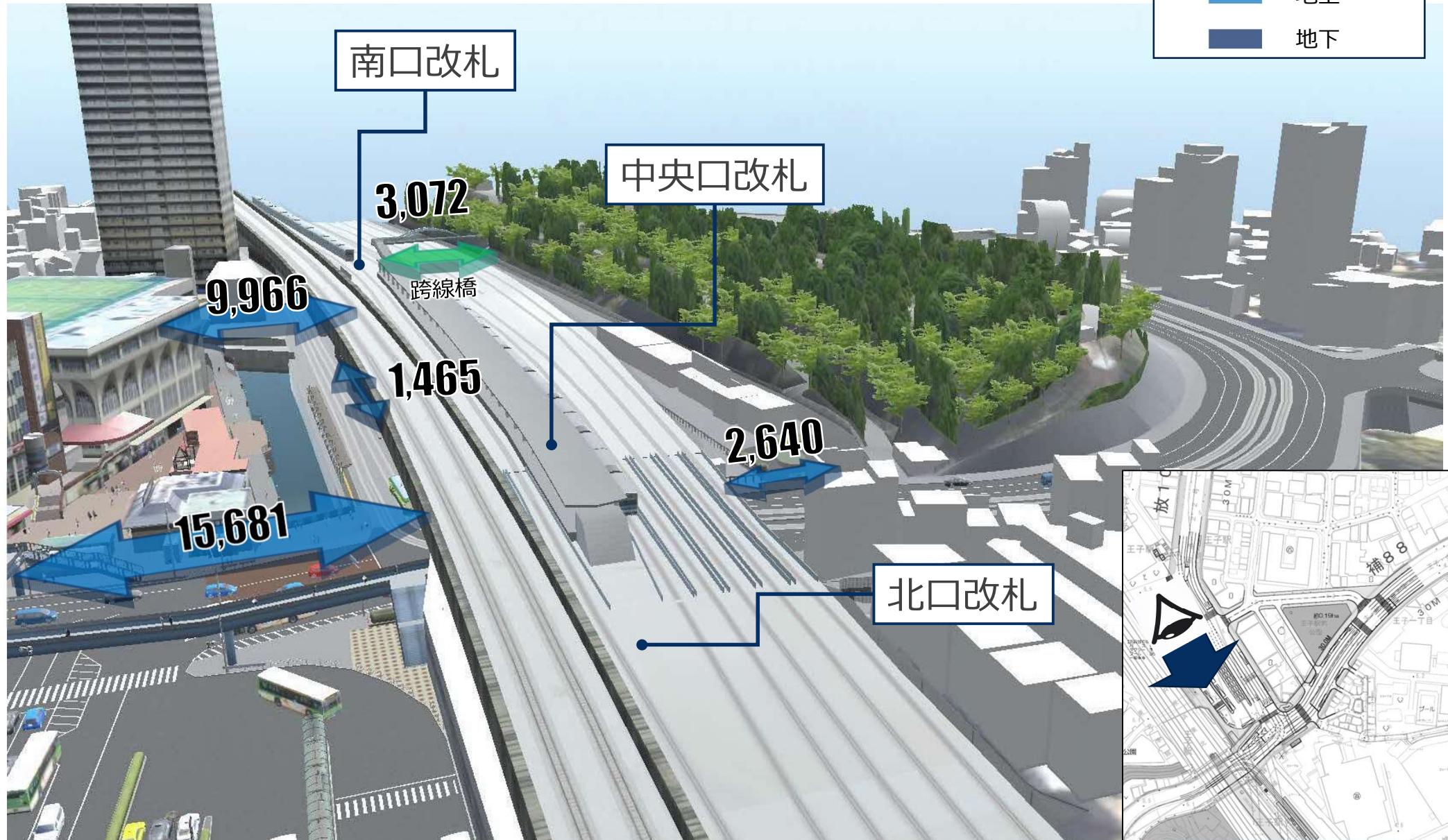
メトロ	1番口	2番口	3番口	4番口	5番口	5番口EV	合計
9時間計	6,286	2,457	28,440	3,148	1,789	966	43,086
割合	15%	6%	66%	7%	4%	2%	100%
うち乗換え利用	1,644	0	16,022	0	0	0	17,666
割合	9%	0%	91%	0%	0%	0%	100%
うち自駅利用	4,642	2,457	12,418	3,148	1,789	966	25,420
割合	18%	10%	49%	12%	7%	4%	100%

←→
バリアフリー乗換えルート

(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

▶ 歩行者交通量（改札付近）

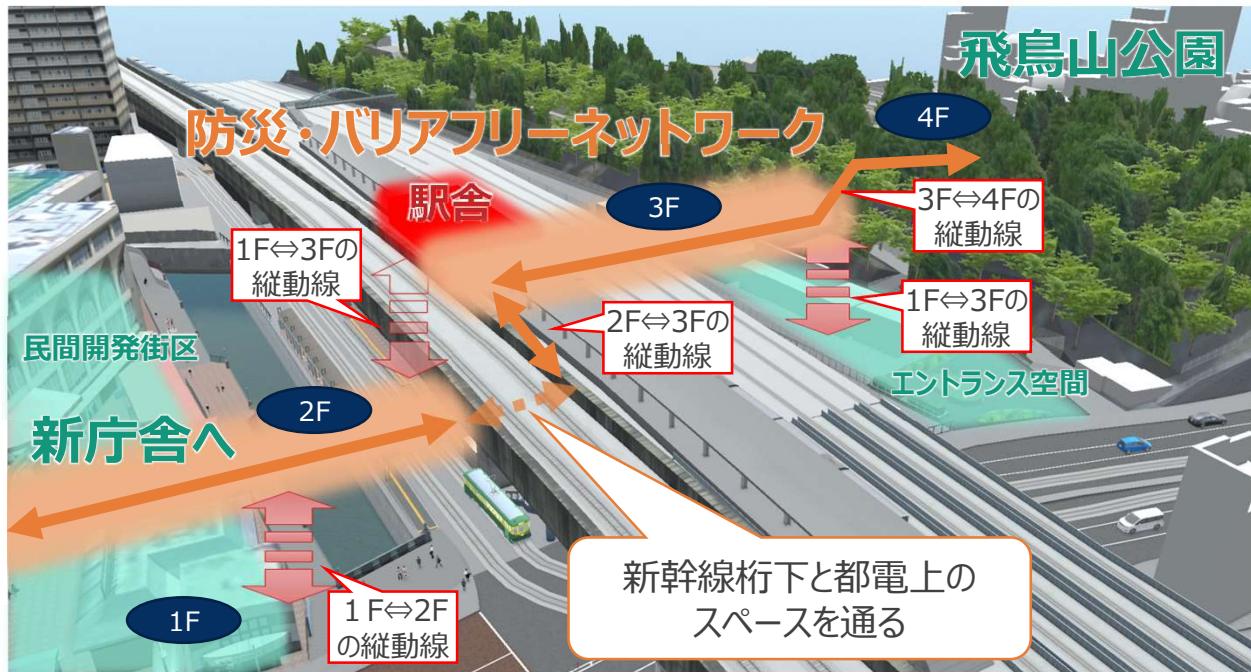
▶ 中央口の利用者は東側（低地側）からの利用が多い。



※人数は歩行者断面交通量（平日9時間） H 30.5調査

(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

➤ 東西通路+橋上駅舎 の空間イメージ ※ガイドライン・整備計画で示した方針をもとに仮に整備した場合の想定



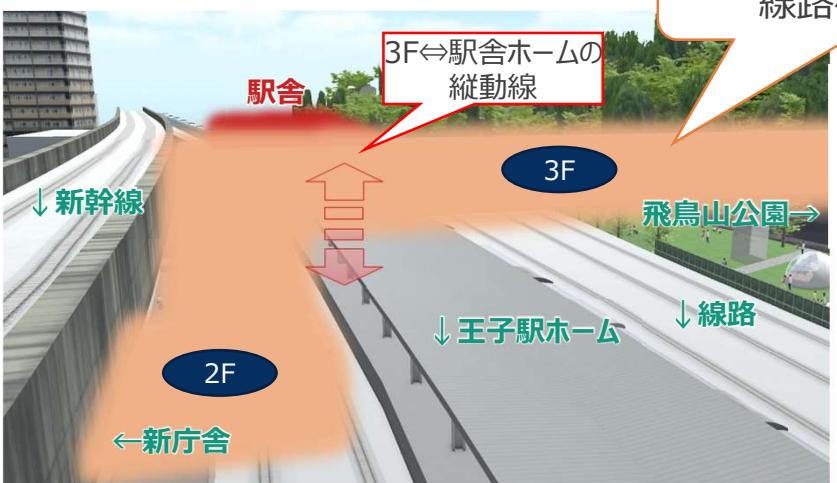
飛鳥山から駅ホームへ移動する場合

- 現行：
明治通りの坂を下る⇒改札⇒階段・EV⇒ホーム
- 整備後：
飛鳥山公園⇒階段・EV⇒テッキ移動⇒改札⇒階段・EV⇒ホーム

サンスクエア前から駅ホームへ移動する場合

- 現行：
1階⇒都電踏切横断⇒改札⇒階段・EV⇒ホーム
- 整備後：
1階⇒階段・EV⇒テッキ移動⇒階段・EV⇒テッキ移動⇒改札
⇒階段・EV⇒ホーム

東側からの中央口利用者の上下移動が増加する



3階の橋上駅舎と接続し、線路を渡るデッキ

現在の中央口改札が無くなる

歩行空間拡幅



(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

➤ 駅↔まち動線の想定

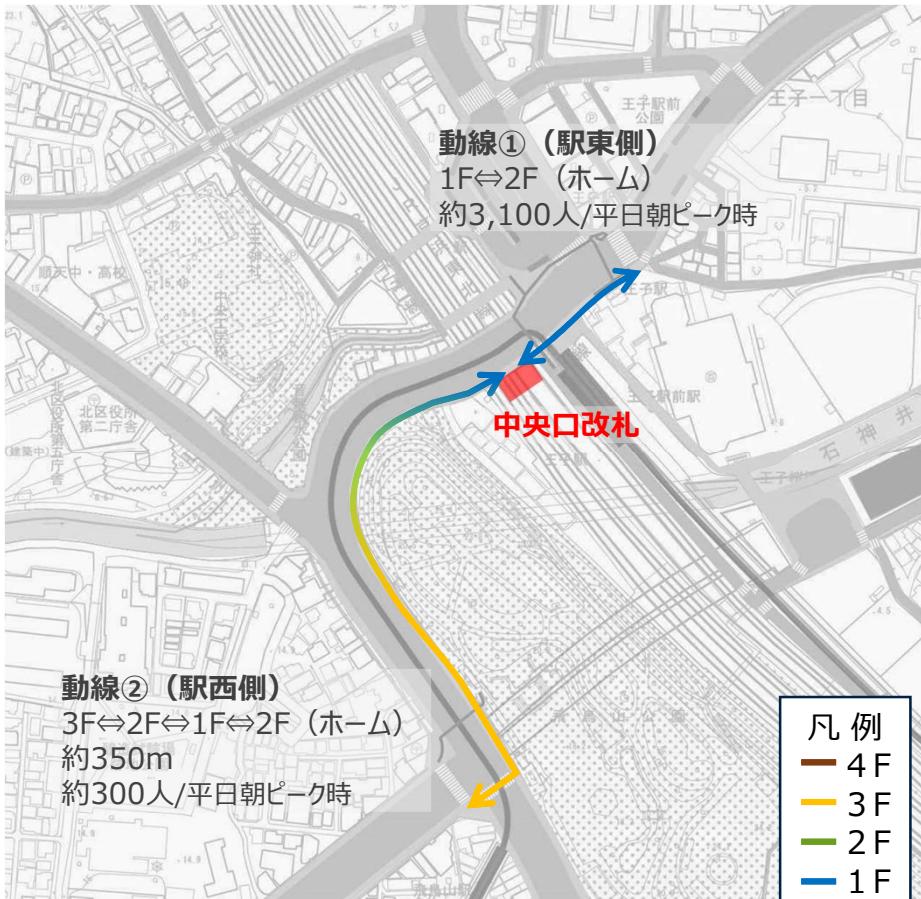
- 中央口を橋上化すると、駅西側からのアクセスは良くなる。
- 一方、利用者の多い駅東側からのアクセスには上下移動が増加する。
- 駅東西の双方でバリアフリー動線のための昇降設備が複数必要になる。

凡 例

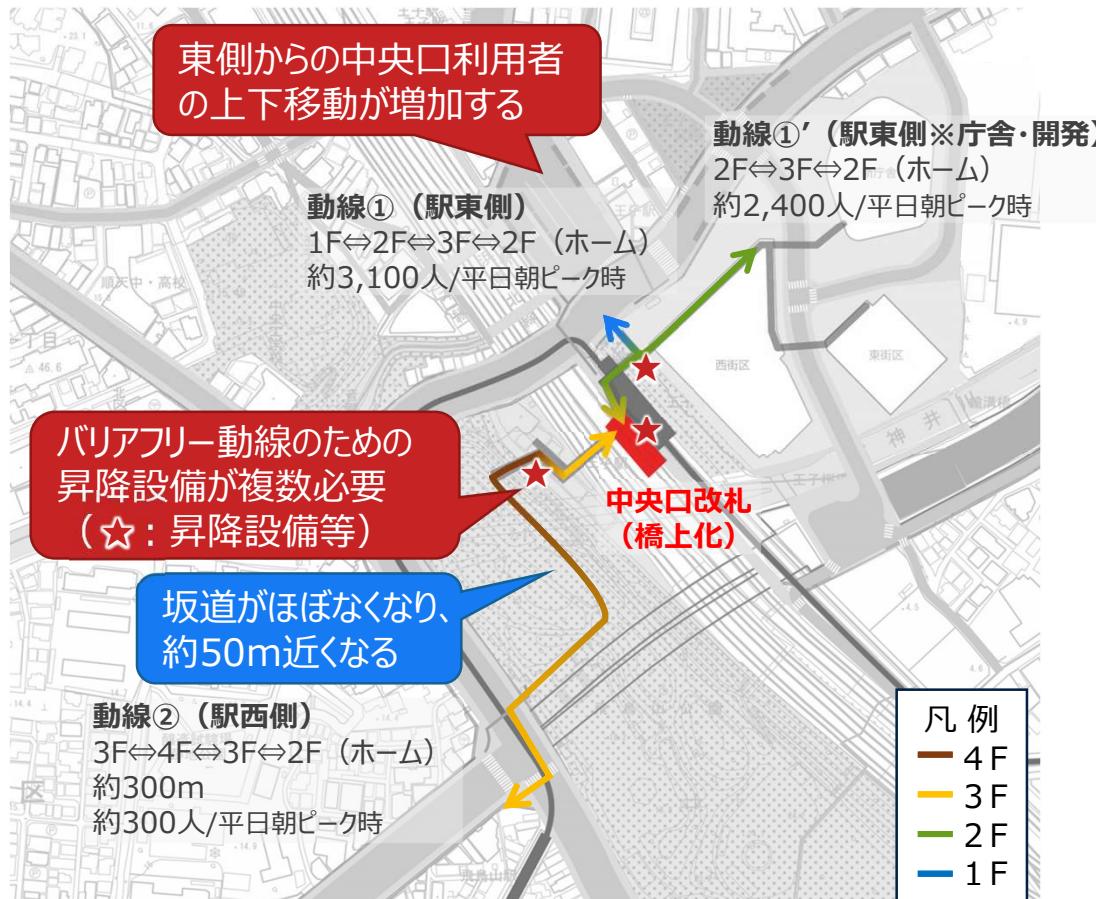
メリット

デメリット

<現況>



<東西通路・橋上駅舎整備時の動線イメージ> ※先行実施地区整備後



※将来歩行者交通量は想定

(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

- #### ▶ 橋上駅舎（中央口）にかかる概算工期（想定）

➤ 東西通路と駅舎で最低8年の工期が必要と想定。

	期間未定	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目以降
各種協議 設計	■ ※1	■								
工事									使用開始▼ ※2	■

※1 関連する協議及び設計に要する期間は未定

※2 詳細検討及び工事内容によっては工期が延びる可能性がある

- ## ➤ 橋上駅舎（中央口）にかかる概算工事費（想定）

- 東西通路と駅舎で最低でも約130億円の工事費が必要と想定。

※ 用地費、補償費は含まず

※ 東京メトロ、都電、河川、JR貨物、工事ヤード等の関連する工事費は含まない

※ 2022年3月時点の想定（それ以降の物価高騰等の影響は含まない）

(3-1) 駅改良（王子駅と東西通路のあり方）

➤ 課題

中央口の橋上化は、飛鳥山公園との接続や駅舎の浸水リスクがなくなるなど、まちづくりとしてのメリットがある一方、下記のような課題があります。

- **利用者の多い駅東側**からの駅アクセスで**複数の縦移動が発生する。**
(将来的にも歩行者交通量の増加が想定される)
- 都電、バスとの**乗り換え利便性が低下**（上下移動）する。
- **多額の工事費、長期間の工期**が必要となる。
- バリアフリー動線のための**昇降設備が複数必要**になる。

➤ 今後の検討の方向性

- ✓ 先行的にまちづくりが進む中央口東側だけでなく、中長期でのまちづくりの検討状況も踏まえながら、**駅全体のあり方を検討をするとともに、東西通路について必要な検証を行います。**

(3-2) 道路ネットワークのあり方

▶ 前回の王子共創会議の振り返り

目的

- ・北本通りのウォーカブルストリート
- ・北口駅前広場を歩行者中心へ再編

北口周辺地区のまちの将来像の実現のための一つの案として
クルドサック化した場合における、将来的な道路ネットワーク
(特に貫通道路（北側）) のあり方を検討

中長期

道路空間を活用し、様々な人々の憩いや交流の場となる、ウォーカブルなストリートに



凡例

主要な車両動線（幹線道路）

アンダーパス（トンネル）内

駅周辺を利用する車両の動線
(駅前へのアクセス道路)

交通広場内の車両動線（ロータリー）



▼歩行者中心の駅前空間の例
(姫路駅前)

歩行者中心の駅
前へ再編

貫通道路（北側）の検討の進め方

現在の北本通りの交通量の転換先となる溝田橋交差点の過剰な交通負荷が懸念される。

▶ 貫通道路（北側）で一定の交通量を負担する方法についても検討。

堀船・栄町の生活道路の
安全対策を検討します。

(3-2) 道路ネットワークのあり方

➤ 北本通り（幹線道路）の機能について

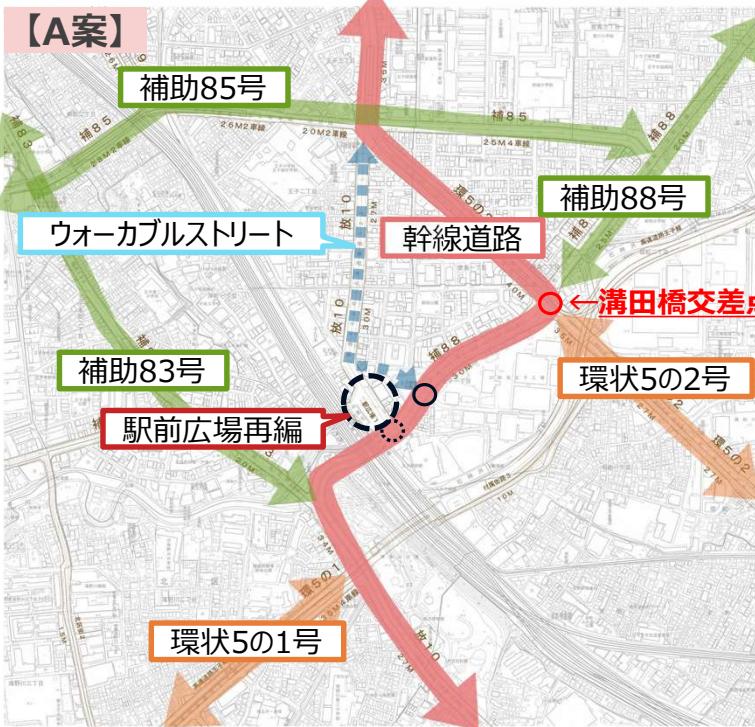
将来的な道路ネットワークのあり方として、2通りの考え方を比較検討しました。



【現在の都市計画道路網】

課題

- 駅前広場の車両動線
 - ・ 面積が狭小で奥行きが狭い
 - ・ 広場流入部が交差点に近接している など
- 交通結節性
 - ・ 歩行者滞留空間の不足 など
- 駅とまちの分断
 - ・ 通過交通が流れ込むことでまちを分断している
 - ・ まちの分断により、歩行者の回遊性が低く、
にぎわいが生まれづらい など



凡例

メリット

デメリット

【A案】

北本通り（幹線道路）の機能を溝田橋交差点経由とするパターン

北本通りをリメイクし、ウォーカブルストリート化が可能

時間をかけて交通転換を図る必要がある

【B案】

北本通り（幹線道路）の機能を（仮称）庁舎前交差点経由とするパターン

運転者にとって、経路の変更がないため、交通に大きな混乱は生じない

駅前でまちづくりを行う範囲が広くなり、合意形成の困難性が増す

北本通りのウォーカブルの実現が困難

(3-2) 道路ネットワークのあり方

➤ 検討の方向性について

【A案】 北本通りのウォーカブルが実現可能な案

【B案】 北本通りの交通容量を確保する案

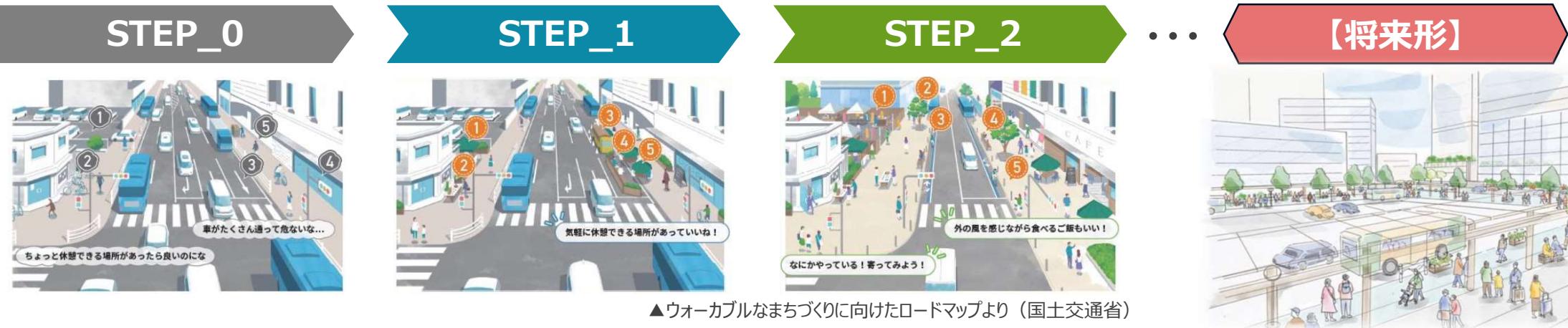
【A案】 + 【B案】 両案の中間的な案として

- 北本通りの交通量抑制
 - 貫通道路（北側）の右折能力の強化
- などを検討

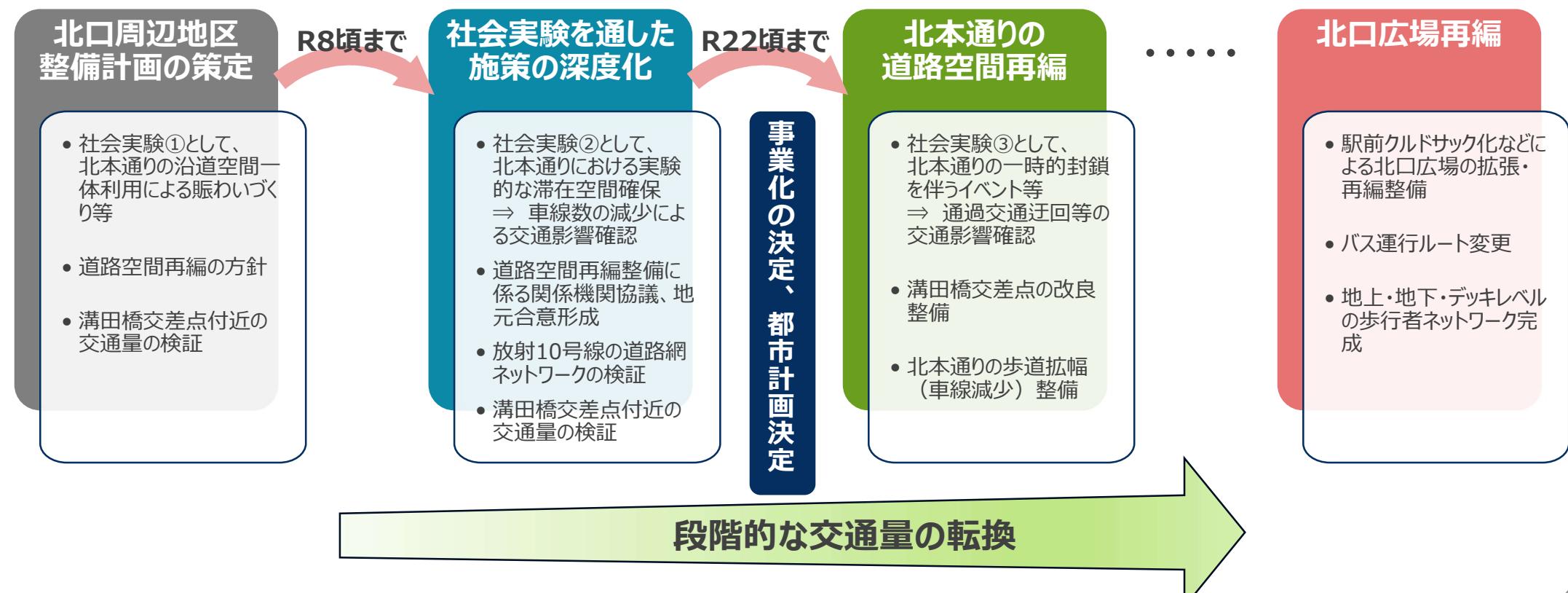


(3-2) 道路ネットワークのあり方

➤ 段階的な道路空間の再編イメージ案



➤ 王子駅北口周辺における展開イメージ（案）



5. 今後の進め方

