

委員 まちの広場については、夏季の高温を踏まえ、庇の設置を計画に反映することが望ましいと考える。あわせて費用面の検討も必要である。また、マンションの外観については、太陽光の反射や西日の影響が想定されることから、周辺住民に配慮したデザインの検討が望ましいと考える。

委員 P.11 飛鳥山から計画地を臨むパースについて、現状の地形の中で実際に見える景色を明示していただきたい。また、ホテルについては、ヴィラフォンテーヌが参考になるとの説明があったが、立地により高級感のある施設やビジネスホテル型など種類があることから、できるだけ高級感のあるホテルを整備していただきたい。観光面では富裕層のインバウンド誘客を想定しており、これに対応できる施設としていただきたい。

会長 パースについては、複数のビューポイントが想定されることから、各視点において高層棟がどのように見えるかを丁寧に確認しながら計画を作成していただきたい。あわせて、地形を踏まえ、断面構成も含めた検討が求められる。これらは計画上、重要なポイントである。

ホテルについては、意見として受け止め、地元と協力しながら進めていただきたい。

委員 P7.5 バリアフリー乗換えルートの整備について、利便性向上により王子駅での乗換利用が増加する可能性がある。一方、動線上にさくらトラムの踏切を含む横断歩道1か所を渡る必要があるが、車いす利用者がレールの凹凸をスムーズに越えられるのかといった安全面の懸念があるため、踏切部分の安全対策や円滑な移動に向けた対応を検討していただきたい。

事務局 短期的に解決できる部分と中長期的に取り組んでいく部分があるので、どちらも視野に入れつつ、引き続き関係者に相談しながら検討していきたい。

画との整合を図りながら進めていくことが望ましい。

事務局 今回の先行実施地区に限られるものではないと受け止めた。より広い範囲を視野に入れ、どのように連携していくか検討したい。

会長 観光客が当該エリア内から外に出ないということも望ましくないので、回遊して商店街へも流れていくような導線計画を検討していただきたい。観光計画と連携しながら進めていくことが望ましい。

委員 P.25 自転車走行空間について、実態としては、明治通り南側の動線は逆走となるように読み取れるが、この点をどのように理解すればよいのか。あわせて、新庁舎および東街区についても逆走での進入が想定されるが、その場合、本図にどのように表現するのか確認したい。また、北本通りについては、点線で示されたとおりの進入は現実的ではなく、横断歩道を渡った上で左折する動線が実態に近いと考えられる。

 自転車駐輪設備については、2 段式自転車ラックは上段の利用が少なく、他地区では撤去が進んでいる事例もある中で、本計画においても 2 段式を前提とした台数計画となっているのか確認したい。

 さらに、明治通り南側の JR・メトロの表記がある部分については、導線の混雑が相当程度発生すると想定される。安全性および動線確保の観点からも、可能な限り早期に P.37 に示されている駅改良後の状態へ移行することが望ましいと考える。

事務局 逆走という意見については、資料の明治通り南側の動線は正しい走行空間として図示しているという考えである。実態はさまざまな自転車の動きがあるが、道路管理者から注意喚起をしている。また、開発後についても警察とも相談しながら意識啓発に努めていければと思う。

 自転車駐輪設備については、新庁舎や民間街区にて検討を行っている最中である。

委員（住友不動産） 駐輪設備の具体的な検討はこれからである。2 段式は検討の中に入っているが、周辺の利用状況を見極めたうえで確定していきたい。

 コロナ渦を境に、王子駅周辺の放置自転車の台数や自転車利用の

在り方などについて調べている。将来のモビリティの変化なども考えられるので、今後計画が具体化していく中で確定していきたい。

会長 各駐輪場への進入ルートを示した動線図を別途作成し、逆走の懸念を含めて丁寧に説明することが望ましい。

事務局 既存の駐輪場も含め、エリアごとの分担があることから、それらも表現した形で今後示していきたい。
P.37については、後ほど説明する。

副会長 観光との関係については、先行実施地区デザイン等検討部会において、これまで景観や風景を中心に議論を重ねてきた。P.19に示されている「飛鳥山をまちなかにつなぐ」というコンセプトについては、緑や生態系をつなぐことに加え、新庁舎の基本設計において、災害時に飛鳥山へ避難する「命をつなぐ」動線を確保することが出発点となっていた。

一方で、ご指摘のとおり、飛鳥山や親水緑地を訪れた来街者が新庁舎側にも足を運ぶといった視点については、「飛鳥山をつなぐ」というコンセプトの中で抜けていた。お札と切手の博物館をはじめ、来街者を惹きつける魅力は多く存在すると考えられ、それらをどのように面的に広げていくかという指摘はもっともである。

デザイン等検討部会で浮かび上がってきたデザイン上のポイントは、再開発区域がタワー型で都市を形成していくのに対し、北区新庁舎は建築面積を広く確保し、区民が利用する内部空間を、環境面・質の両面において豊かに整備するという異なるコンセプトを持っている点が挙げられる。コンセプトは違うが、一体的なデザインとして共有できる図を作成することで、考え方の共有が進んできた。

今後は検討すべき事項も多く、ガードレールの設置、歩車分離・歩車共存のあり方などについては、交通量調査を踏まえた検討が不可欠である。貫通道路および補完道路の想定交通量、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行量について、現状および将来想定を丁寧に把握しなければ、適切な空間デザインや安全性の確保は困難であると考えられる。本会と部会が緊密に連携を取りながら進めていく必要があると考える。

(1) 駅周辺の検討状況について【資料3：3.～4.】

事務局

・配布資料に基づき状況を報告

委員

P.41 に示されている南口から左折して明治通りへ接続する動線については、矢印が一周する形で表現されているが、その先には都電の踏切を通過して田端方面へ至る既存道路が存在する。

「堀船・栄町の生活道路の安全対策を検討します」との記載があるものの、当該動線が田端方面への抜け道として利用される懸念もあるため、図の表現について再検討していただきたい。

事務局

ロータリーの矢印表現は誤解を生む可能性があるため見直しをさせていただく。

また、田端方面への導線については、周辺の交通状況や、南口広場の開発で新たに橋を架けることに伴う再整備とあわせて検討している。その中でどのように車の流れをコントロールしていくかについては、より詳細な図で説明していきながらご理解いただく部分かと考える。引き続きご意見をいただきたい。

会長

ロータリーの矢印表現は、拡大して動線の考え方や整備方針をコメントで補足することが望ましい。

委員

再開発完成後まで商業機能がかなり弱ってしまうのではないかとこの危機感を持っている。周辺商業環境への影響をどのように想定しているのか。来街者数や売上などの数値を把握して検証し、その結果を踏まえて対策をするしくみを検討しているか。

また、工事が始まり影響が出た場合の支援策を設ける予定はあるか。

教育の観点から、再開発の中で王子の歴史や文脈などどのように世代につなげていくのか。

事務局

飲食店が減少している状況で数字的な根拠を持って検討しているかについては、現時点では新しいまちの将来像をようやく示した段階であり、商業分野も含めた具体的な検討にはまだ至っていない。今後の整理の中で、まちの商業機能をどう維持していくかを課題として検討していきたい。

また、王子の歴史・文化の展開については、具体的な内容がまだ

定まっていないため、地域や学校の意見を伺いながら、開発エリアに文化的要素をどのように継承していくかを検討していきたい。

会長 広域的に見た時に商業振興や観光振興にどう寄与するかを検討していただきたい。データを取り、数値で共有しながら進めることが望ましい。

委員 委員名簿に北区の産業関係および観光関係部署が記載されていない点に違和感を覚えた。共創会議はハード面の検討が中心と理解しているが、ハードとソフト、さらにエリアマネジメントとの連携や位置づけが明確でない。今後ソフト面の取組を具体的に進めるにあたり、まちの運営・運用を担う主体や必要となる専門知識が重要となる。これらの点について、共創会議の中でも議論ができればよいと考える。

会長 本日は出ていないが、エリアプラットフォームが立ち上がっており、商業・観光分野との対話の場として、ソフト面の活動と連携できる体制も整っているため、その点を共有していただきたい。

事務局 エリアプラットフォームは立ち上がったばかりであるため、観光協会を含め関係者の意見を踏まえつつ、今後の活動方針を検討したい。また、エリアプラットフォームと王子共創会議との連携を強化し、観光・産業の視点を踏まえた連携のあり方について双方の場で議論、相談をさせていただきたい。

委員 道路ネットワークのあり方について、商業施設から帰宅する際にGoogle等を使用すると最短時間ルートとして裏道が案内される可能性があるが、都電を跨ぐ踏切が大変危険性であるため、実態の検証をお願いしたい。

また、主要な車両動線として溝田橋から右折して進入するルートがあるが、王子南インターへの接続もあることから、このルートの運用は厳しいのではないか。

委員 駅前のバリアフリーについて、王子駅前には交通量が多く乗換箇所も多いことから、バリアフリー設備を必要とする利用者に分かりやすいよう、より大きく明確な表示とすることを要望する。

事務局 今後のサイン計画や案内表示の出し方について、利用者にとって分かりやすいものとするため、事業者間で調整を図る必要がある。バラバラなサイン表示は利用者の負担となるため、統一的な整理を進めたい。

委員 北区で石神井川のヘドロの回収をやっていただいたが、回収直後でも異臭があり、効果がわからなかった。道路公園課河川係から、今年はヘドロの回収量を増やすとの発言があったが、これまでヘドロの量があっても取り切らず、中途半端に終えていたのか。

事務局 ヘドロの回収物は産業廃棄物であり、回収、処分を契約により委託していると思うが、本日担当者が不在なため、詳細は確認したうえで個別に回答させていただく。

委員 浚渫工事の範囲を下流側まで広げ、期間を前倒しして実施しているものと思われる。引き続き、臭気対策について柔軟に対応させていただく。

会長 地元住民にとって関心が高い課題のため、個別に丁寧に対応していただきたい。

(2) その他

事務局 王子駅前まちづくり整備計画実施基準について、本日の意見を踏まえ、案として取りまとめて3月に策定をしていきたいと考えている。必要な修正を加えたうえで正副会長にご確認いただき、実施基準として策定いたしたいが、会長よりお諮りいただきたい。

会長 事務局から提案があったが、いかがか。異議が無ければそのようにしたい。

(異議なし)

異議が無いようなので、事務局の提案の通り進めることとした。

以上、本日本日予定していた議事はすべて終了した。副会長より、意見をいただきたい。

久保田副会長

P.43 道路ネットワークのあり方については部会で議論しており、A 案と B 案の折衷案が現時点でのコンセンサスである。どちら寄りの案とするかは、交通シミュレーションや社会実験を通じて検証し、落としどころを見出していく方針である。

P.41 安全対策については対応可能であり、ゾーン 30 プラスによる交通規制と道路改良を組み合わせ、関係者が集まる場を設けて議論を進めれば、具体的な解決策は導けると考える。

三浦副会長

王子という交通結節点の要衝での再開発であるため、時間軸を踏まえて進めていくことが重要である。本日は地元の皆様から部会で不足していた視点を補っていただき、有意義であった。事業は長期にわたるが、引き続き協力をお願いしたい。

市古副会長

先行実施地区として新庁舎がデザイン検討の面でも先行しているが、北区のコンセプトとして、広域的な視点から新たなエリアに万全の備えをもって進出し、エコロジカルな意味合いを位置づけることは重要な考え方である。今年度、このエリアに共通する方向性が見えた。

今後デザインを検討するに当たっては、交通量や乗換人数などの現況データの収集が必要であり、開発によりこれらがどのように変化するかを踏まえ、安全性の観点から検証していくことが求められる。また、災害時における王子駅の滞留者数の推計が手探りの状況であることから、その点も含めた適切なデザインの検討が重要である。

会長

本日、まちづくり整備計画実施基準案について意見をいただいた。現時点では検討の解像度が十分でない部分があり、地元の懸念や課題に関わる点も含まれるため、次の段階で並行して検討を進めていただきたい。

商業振興、観光振興についてもリンクするような整備をすすめるよう、他の分野別計画との連携を図りながら取り組んでいただきたい。

本日の議論は記録にとどめ、今後の事業化プロセスの中で反映させていきたい。

5. 閉会
事務局

・閉会の挨拶

以上