

第3回王子共創会議

議事要旨

日時：2025年8月26日（火）14:00～16:00

場所：北とぴあ 15階 ペガサスホール

1. 開会

事務局 ・開会宣言

2. 北区副区長挨拶

北区副区長 ・開会挨拶

3. 委員委嘱（委嘱状交付）

事務局 ・机上配布にて委員委嘱

4. 議題

（1）駅周辺の検討状況について

事務局 ・配布資料に基づき状況を報告

委員（北区新庁舎担当） ・配布資料に基づき状況を報告

会長 多岐にわたりますが、事務局の報告について、質問、意見はございますか。

委員 私は自転車をよく利用しておりますが、P.17に記載されているように、南北の移動が明治通りに沿って行われるとのこと。自転車でJR王子駅の新幹線や京浜東北線を跨ぐ際、南側は新庁舎に最も近い駅の出入口となっており、現在もその付近は混雑していて危険な状況です。この点については、今後も変わらないのでしょうか。将来的にもこのルートを通ることになるのでしょうか。

また、飛鳥山から新庁舎への動線について、前は点線で示されていたのが、今回はあいまいな表現になっております。現在の計画では、どのような状況になっているのでしょうか。

事務局 オレンジの実線は、王子駅前を通り抜ける自転車の通過ルート

として想定しております。現在も多くの方が自転車で坂を下って通行されている状況ですが、このルートについては今後も変わらないという考え方です。

まちづくりを進めていく中で、周辺のまちづくりがどのようになっていくか、明治通り沿いのバス停や交差点が今後どのようになっていくかについては、現在検討を進めている段階です。自転車での安全性につきましても警察や道路管理者と調整しながら、安全な自転車走行レーンの確保に向けて検討を進めていく予定です。明治通りに面した中央口付近を通ることに関しては現状と変わりません。

委員

JR の出口は現在と変更ないでしょうか。

事務局

飛鳥山からの新庁舎動線については、防災バリアフリーネットワークという形でガイドラインに位置付けておりますとおり、歩行者デッキを高台につなげていく技術的な検証を JR と継続しており、工事方法や費用など様々な可能性について検証を重ねている状況です。駅や高台との接続の結論を出すには時間が必要で新庁舎の遅れにつながってしまうため、次のステップで検討を行うこととし、まずは新庁舎と駅前開発の都市計画を先行して協議している状況です。

会長

P18 の右図に示されているオレンジ色の点線が駅の部分で途切れていますが、今回のご質問はその先に関する内容となります。

自転車導線について、副会長お願いします。

副会長

区では自転車ネットワーク計画をすでに策定していますが、貫通道路が整備されることでネットワークの見直しが必要になります。OD を踏まえると、貫通道路を南北方向に移動する自転車の通行量はそれほど多くないと思われます。多くは駅や新庁舎を目的地とするアクセスが多いと思います。

それに伴い、駐輪場の量や配置の検討に加えて、今後のシェアサイクルや電動キックボードなどの利用も想定した、より精度の高い検討が必要になるかと思っています。

また、それと同時に、区の自転車ネットワークについても見直しを進めていく必要があるかと思っています。

会長 自転車レーンは上りと下りと道路の両側に分けて解像度を高めた図を作成していただき、今ご指摘いただいたところを検討していただければと思います。

委員 明治通り沿いの駐輪ラックは、将来的に撤去されるとのことですが、現在は放置自転車が多く、次善の策として設置されていることは理解しております。ただし、景観面では好ましくなく、歩道沿いの建物所有者も非常に支障を感じております。そのような状況も踏まえると、駐輪場の設置を前提として歩道が整備されているとは思えません。将来的に撤去される場合、どこに移設するのでしょうか。

また、音無親水公園の音無橋の下に設けられている駐輪場についても、景観を損ねていると感じております。アーチ構造の橋を下側から見上げると、土木に関心のある方にとっては非常に美しい景観であり、その価値を損なっているように思います。

こうした点も踏まえ、一時期赤羽では地下駐輪場の構想があり、様々な事情で話はなくなりましたが、王子においても地下を含めた駐輪場のあり方について、丁寧に検討を進めていくことが望ましいのではないのでしょうか。

事務局 P.17 右上の明治通り歩道の駐輪ラックは将来的に撤去の文言について、明治通りの歩道に駐輪場を置かざるを得ない状況であり、策としてやむを得ない対応と考えている状況です。今後、新庁舎および東街区・西街区に駐輪場を設置することは決定しています。それぞれの台数については自転車の流入方向なども踏まえながら、より解像度を高めて適切な場所に配置していく必要があると考えております。

また、音無橋下の景観も含めご意見として承りました。今後とも引き続き検討させていただきます。

委員 シェアサイクルを日常的に利用しています。子育て中のため保有している自転車もありますが、子育てが終われば手放す可能性が高いです。今後は、そうした世代が中心となる街へと 10 年、20 年、30 年かけて変化していくと思います。このようなことも含めて自転車というものの在り方を検討していく必要があると思

います。駐輪場を作るのは良いですが、将来違うものに転用できる柔軟性を持たせるという観点があってもよいかと思います。

また、北口と中央口が分断されている現状について、現在、東方向のウエルシア付近に横断歩道が設置されていますが、より駅に近い位置に横断歩道を設けることができないでしょうか。

事務局

駐輪場の検討にあたり、未来永劫同じ形で必要であるかとのことですが、先ほど副会長からお話がありましたが、シェアサイクルはじめ多様なモビリティがありますので、時代の変化に合わせて柔軟に対応していけるような施設整備をというご意見として承りましたので、関係者で具体的にどのような整備をしていくか、直近の想定と少し先の想定など議論を重ねてまいりたいと考えております。

また、北口と中央口をどのように結ぶのか、まちづくりにおいて重要な部分についてご意見いただきました。現在駐輪場を含めて、具体化できているところが新庁舎周辺の先行実施地区ですが、その範囲だけでは明治通りをどのように渡るかという点について、十分な検討ができない状況です。そのため並行して北口周辺まちづくりの整備計画の中で北口の絵姿も描くと、明治通りの横断について、はじめて具体的に示せるかと事務局では考えています。具体的な話について現時点で答えはないのですが、今後の計画の中で明確にしていくべきポイントと認識しております。つなぎ方も、歩道橋、地上の横断歩道、地下のメトロでもつながっていて、地上、地下、デッキレベルをどう組み合わせるか、ガイドラインのコネクティングコアの考え方に則り具体的な検討を進めてまいります。

委員

北口と中央口をつなげると回遊性アップにかなり貢献すると思います。是非検討いただければと思います。

委員

堀船二丁目の住民です。P.23 に記載されている貫通道路の位置づけについて堀船一丁目および栄町の町会役員、住民とお話しました。該当エリアにはOK ストア、ジョーシン、コーナンなど量販店があり、以前からこの場でもお話ししているとおり、交通流入が非常に多くなっています。貫通道路ができると、滝野川方面から南口に向かって進入する車両がさらに増加することが予想

されます。しかし、その先には堀船一丁目や栄町などの住宅密集地が広がっております。

先行実施地区として整備するのは南口までとのことですが、貫通道路が完成した際に、現在でも交通流入が多く困っている状況が今後どのように変化するのかについて、具体的な説明がないため不安の声が上がっております。

事務局

P.22にてご説明させていただきます。説明が不十分でございました。前回の王子共創会議でも同様のご意見をいただいております、踏切周辺の道路が狭いというご指摘もございました。前回お示した資料の中では既存道路や幹線道路の記載がありませんでした。幹線道路から南口で行き止まりになっている形のなかで、大型ショッピングセンターに向かう車両が住宅街を通り抜けてしまうのではないかとのご心配をいただいているものと認識しております。道路ネットワークの考え方といたしましては、貫通道路から南口を経由し、明治通りに向かって川沿いの道路を動線として設定しております。明治通り側から進入してくる多くの車が、近隣の方々にとって危険な状況を生んでいるとの意見は伺っており、十分に認識しております。その上で、南口から住宅街へ抜けていくのではなく、川沿いを通して明治通りに抜けていただくということがこのエリアの道路ネットワークの考え方として示しております。

委員

ご説明はわかりますが、実際には車のナビゲーションによって路地に誘導されてしまうケースが多く見受けられます。明治通りから都電通り方面へ向かう際、コーナンが幅広の道路を整備しているにもかかわらず、信号が設置されていないため、その先の信号を右折し、車が1台通るのがやっとの狭い道路を通してコーナンやOKストアへ向かう車両が多くあります。これは、ナビがそのようなルートを案内しているためです。また、コーナンが整備した幅広の道路には中央に杭が打たれており、渡ることができない構造となっております。信号も設置されていないため、ナビがその道路を案内しない状況です。

今回、幹線道路に庁舎前の交差点が新設され、信号が設置されるかと思いますが、その交差点を右折するようナビが案内し、南口まで車両が流入する可能性があると考えられます。ナビの誘導

が明治通りまで行くなら良いですが、その先には非常に狭い道路があり、現状でも住宅街に車が入り込んでしまうケースが多くあります。実際に、道に迷って住宅街に入ってきた車の運転手から「どこへ行ったら出られるのですか」と尋ねられることもあります。このような状況から疑問が生じたので、今回質問させていただきました。

副会長

何度か現地を歩いていて、確かに、いわゆる抜け道問題は気になっていました。今日の資料は幹線道路のネットワークをどうやって造っていくかという話になるのですが、ご心配の内容は生活道路の安全対策という分野になります。国でゾーン 30 プラスという交通規制と道路対策を組み合わせで抜け道利用をシャットアウトしたり、スピードを緩めさせたり、色々な方法で交通安全を図っていく対策があります。ご心配に思われているところを、次の段階でみなさまで議論していただき、導入していくことも今後ありうるかと思います。そのような検討をしていくということをどこかに記載していただけると安心されるのではないかと思います。ご心配されている問題点は、十分対応可能です。

事務局

従前より堀船周辺にお住まいの方から何度も同じような意見を頂いており、ご相談させていただきながらまちづくりの議論として取り組んでいきたいと思えます。本日先行実施地区が中心のお話となり、堀船周辺のお話が出来ておりませんが、いただいたご意見を相談させていただきながらまちづくりの方向性を検討していきたいと思えます。

会長

P.22 の下、ふきだしのところの具体策をこの中で書き足していただきたいです。

委員

貫通道路に関して、まだ段階ではないかもしれませんが、P.10 に記載されている「交流と賑わいの広場」について、実際には貫通道路によって分断され、それぞれ異なる使い方になるのではないかと考えております。

交通量に関する議論の中で、東街区の住民の駐車動線や、西街区のホテルへの動線について、現時点でどの道路を想定されているのかをお聞かせいただきたいと思えます。

また、印刷局側から延びている道路（補完道路）についてですが、東街区の住民がその道路を利用できるのかどうか、この資料からは読み取ることができません。

事務局

P.11 において、貫通道路の上に黄色いエリアが塗りつぶされるように示されておりますが、実際には自由に横断できるわけではなく、再開発や新庁舎からのそれなりの自動車交通量が想定されております。以前に「歩行者天国のような形にしてはどうか」とのご意見もございましたが、貫通道路の黄色く塗られている部分が分断されるという点については、その通りであると認識しております。

広場の持つ役割につきましては、新庁舎前や柳小路部分にも同様の機能を持たせる意図があり、同じ色で表現しております。今後、誤解の無いよう表現を見直していきたいと考えております。

また、駐車場の出入口につきましては、現在、道路の予備設計を進めながら、どの程度の交通量が想定されるかについて警視庁との協議を進めている状況でございます。

住友不動産様から何かご説明いただけることがございましたら、お願いできればと思います。

委員（住友不動産）

南北貫通道路の形状や明治通り交差点に近接していることから、警察との協議にもよりますが、駐車場の出入口の位置や導線について、かなりの制約を受ける可能性があると考えております。駐車場の導線としては頼らざるを得ないと考えています。

事務局

他もう一本の道路、印刷局に延びている道路についてもご質問をいただきました。こちらにつきましても、新庁舎の駐車場への出入口も予定されております。また、印刷局王子工場も現在正門として使用している部分が新庁舎の敷地になることから門が無くなるので、補完道路に面したところに車両の出入口を設ける方向で検討されていると伺っております。印刷局、北区新庁舎の出入りを踏まえた補完道路の計画を進めている状況でございます。

次回第4回共創会議では、道路と周辺の沿道の状況、出入口の位置を含めて具体的な話ができればと考えています。

委員

P.23 の北口駅前に「歩行者中心の駅前へ再編」と記載されてお

りますが、JR 王子駅においてエレベーターを利用する際、先ほど委員の方からもご指摘がありましたように、北口から中央口へ向かうルートを含めて、道路や横断歩道などの整備をしていただければと思います。

北口の歩行者中心とは、具体的にどのような形になるのか教えていただければと思います。

事務局

現時点ではイメージ図として姫路駅前の事例を参考に載せている程度の表現となっておりますが、北口駅前広場はいろいろな課題があると認識しております。バスの乗り入れも多く、駅前広場の中途半端な場所でお客様を降ろさざるを得ない状況という点については改善していきたいと考えています。具体的に駅前広場がどのような絵姿になるかにつきましては、バス事業者、JR、東京メトロ、道路管理者である東京都とさまざまな可能性について協議を進めているところです。第2回共創会議で「クルドサック」という語も出ましたが、周辺道路の車の流れをどのように変えていくかという議論の中で、駅前広場をどこまで歩行者に開放できるかが決まってくると考えております。現時点では、技術的な検証や検討がまだ必要な段階であり、具体的なご説明ができず申し訳ございませんが、方向性としては「歩行者中心の駅前」という形を目指しております。ただ王子駅前にはバス路線が多く、明治通り沿いにもバス停がございます。こうした点も含めて、どのように整理していくかについて、関係者間で議論を進めている状況です。

委員

ありがとうございます。まだお時間かかると思いますので、良い方向に向かっていただけたらと思います。

委員

P.35 右下に「あらたな河川景観を創出し、河川に向けた顔となる橋詰広場」との記載がございますが、左下にある「水と憩いの広場」という表現とは、ニュアンスが異なるものになるのでしょうか。

現在「水と憩いの広場」は中途半端な空間となっており、貫通道路を挟んだ箇所では悪臭がひどく、北区や東京都にて対策を講じていただいておりますが、なかなか効果が現れていない状況です。

「橋詰広場」については、「水と憩いの広場」とは異なる悪臭対策を含めた整備、たとえば植栽などが検討されているのでしょうか。

事務局

左下の「水と憩いの広場」の都電協の河川については、歩行者中心の広場空間に変えていく予定です。右下の「橋詰広場」につきましては、新規架橋に合わせて、橋の取り付け部分に広場空間を設ける必要があると考えております。橋のメンテナンスを行う上でも、一定のスペースが必要であり、また多くの方々が往来する場所として、角の部分にオープンスペースを創出できるのではないかと考えております。

異臭が課題となっている中でどのような景観、広場とするのか、それに合わせて異臭対策をするような広場空間なのかといった具体的な取り組み内容までは見えていない状況でございます。

「橋詰広場」と異臭対策をまとめてなにかやっていくという具体的な考えは現時点ではございませんが、異臭対策については引き続き東京都と連携しながら、様々な取り組みを進めてところでございます。

今後、広場空間の整備、あるいは開発のなかで関連付けられる点があれば検討していきたいと考えております。

委員

悪臭に関して、今年5月末に5番目の悪臭対策として、活性炭のようなものを桜橋付近に沈めていただきました。活性炭を用いて異臭の原因物質を除去しようとする試みではありますが、現時点ではなかなか効果が出にくいと考えております。過去に5つの対策を講じていただいておりますが、北区からいただいた資料によると、ほとんど効果が出ていない状況です。令和元年からスラム発生日数はほとんど変わっていません。

従来の対策に加え、緑地化に合わせて川沿いに植栽を施すことで、悪臭を抑えるような取り組みも検討していただければと思います。また、「水と憩いの広場」につながる空間として、桜橋から下流の溝田橋付近にかけては、現在のところ川を覗き込むような雰囲気ではなく、濁った水が溜まっている状況です。

そのため、いっそのこと暗渠化してしまった方がよいのではないかというご意見もあるようですが、むしろこの機会に悪臭対策と関連づけて、植栽を多く取り入れ、川の中を覗けるような景観

づくりを進めていただく方が良いのではないかとのご提案させていただきます。

会長

P.35 の図は他の観点からのご指摘いただいております。先ほどの黄色エリアが道路跨いでいるなど、配置計画の精度を上げて検討していく中で、今出された課題点や意見を出来るだけ速やかに情報提供していただいて、その上で区民の方々と意見交換出来るような機会を作っていただければと思います。

委員

暗渠はまったく検討されていない状況でしょうか。是非検討していただきたい。東京都の責任において臭いを止められないのであれば川を閉じてしまう（暗渠化する）という選択肢も視野に入れていただきたいと思います。

費用の問題は別として、暗渠化ができない理由があるのでしょうか。

事務局

石神井川につきましては、河川としては都の管理ですが、表面管理は北区ということで、連携して悪臭対策に取り組んでいます。蓋掛けをすることにつきましては、一級河川として様々な役割を持っている中で、管理上の課題から難しいと認識しております。「水と憩いの広場」の部分は、どのように歩行者空間にしていくかについてはもう少し柔軟に、一級河川の位置づけ自体をどうするか含めて都と国と連携しながら検討を進めているところです。

悪臭の原因として、下水流入が一つ大きな原因であることが明らかであり、時間がかかるころではありますが、合流改善などの対策を進めていくことで、徐々に改善されていくと考えています。なかなか抜本的な悪臭対策が提示できていないところが大変心苦しいですが、先ほど植栽などのご意見もいただきましたので、北区として河川管理をしている部署を含めて意見交換しながら、どういった対策ができるのか引き続き検討していきますので、引き続きご意見いただけたらと思います。

会長

毎回河川については意見を出していただいていますので、今回橋を架けるにあたって、どのような対応をされるのか具体的に検討していただきたいというご意見だと思います。あらためて橋を架

けたときの対策について整理していただきたいと思います。

本日の意見として、自転車の課題、駅の北口・中央口についての課題、堀船・栄町の抜け道の問題、交通関係の課題について関心が高いということでご質問ご意見をいただきましたので、もう一度整理して整備計画に反映させていただけるようお願いいたします。また河川の問題について、課題解決にどうつながるか整理しながら計画を検討していただき結果をご提示いただければと思います。

(2) その他
事務局

王子共創会議の構成について、提案がございます。

都市基盤整備部会は共創会議が始まった当初から設置されており、部会長・副部会長に共創会議の副会長をお願いしております。次に設置しました先行実施地区デザイン等検討部会についても、学識経験者の方に取りまとめを依頼しておりますので、共創会議にも参加いただくことが適当でないかと事務局として考えております。次回第4回王子共創会議より先行実施地区デザイン等検討部会の部会長である東京都立大学教授の市古先生に、本会議の3人目の副会長として新たに就任いただきいと考えておりますので、事務局よりご提案させていただきます。大変恐縮ではありますが、会長から皆様にお諮りいただけますでしょうか。

会長

副会長にという提案ですが、いかがでしょうか。意義が無ければそのようにさせていただきたいと思います。

(意義なし)

それでは、市古部会長に次回から副会長としてご参加いただけるようにしたいと思います。

以上で、本日用意していた議事はすべて取り扱われたと思います。事務局は本日意見を踏まえて、次回に向けての準備を進めていただき、課題もいくつか出されましたので、ご対応お願いしたいと思います。

5. 閉会
事務局

・閉会の挨拶

以上