

第1回 東十条駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会

本編

1. 本ガイドラインについて	1
2. 東十条駅周辺について	
① これまでの東十条	6
② 今の東十条	9
③ これからの東十条	18
3. まちづくりの視点	
① 魅力と課題	21
② 目指すべき将来像	21
③ まちづくりの目標と基本方針	22
4. 今後の進め方	27

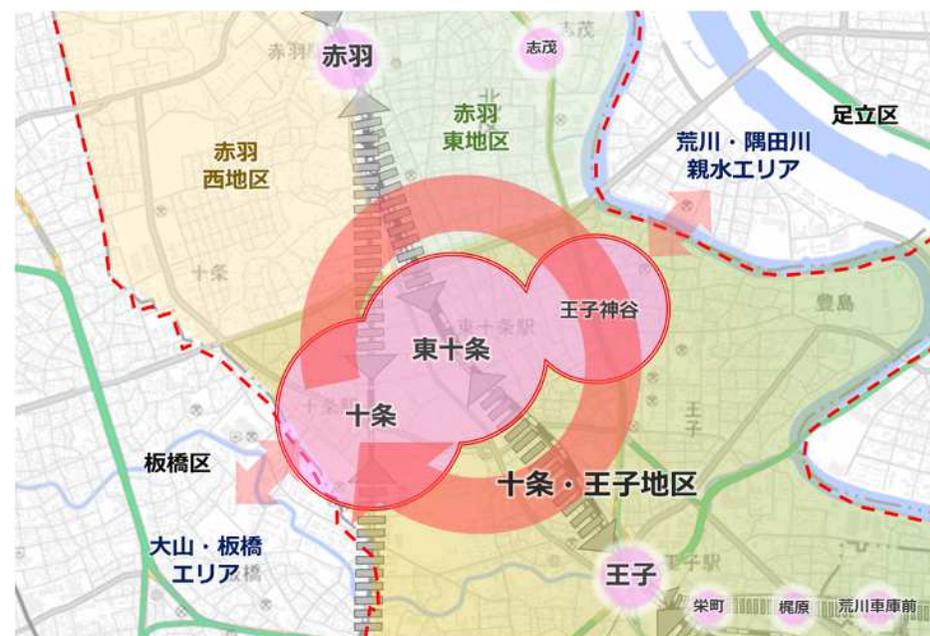
1. 本ガイドラインについて

■ ガイドライン策定の背景と目的

- 東十条駅周辺は、「北区都市計画マスタープラン2020」において、十条駅周辺とともに、区内の都市機能を分担、連携する「**都市中心拠点**」に位置付けられており、南口の十条跨線橋の更新や駅前空間の整備とアクセス向上、南口周辺のバリアフリー化等の施策を展開するとしています。
- 駅の西側では「十条地区まちづくり基本構想」が平成17年に策定されており、3度の改定等を経て具体的なまちづくりが進展しています。今後、十条跨線橋の更新や、旧下十条運転区跡地を含む東十条駅周辺の整備を促進するため、**駅の東側を含む範囲でのまちづくりの計画**が求められます。
- そこで、本検討会では、北区都市計画マスタープラン2020を具現化し、より実効性の高いものとするため、東十条駅周辺における地域が目指すまちの将来像やまちづくりの方針等を定めた、「**東十条駅周辺まちづくりガイドライン**」を策定することを目的に検討を行っていきます。
- なお、東十条駅は、個性的な商店街が集積するとともに市街地再開発や連続立体交差等の事業が進む「**十条駅**」や、近年乗降客数が増加傾向である「**王子神谷駅**」と隣接しており、これら**3駅が連携したまちづくりを進めることが重要**です。



地理院地図を加工して作成



地理院地図を加工して作成

まちづくりガイドラインによる台地部・低地部間のつながりと周辺エリアとの回遊のイメージ

北区都市計画マスタープラン2020

- 北区都市計画マスタープランでは、**東十条駅周辺は十条駅周辺と一体で「都市中心拠点」に位置付けられており**、交通結節機能の強化や、にぎわいや交流を生む拠点の魅力向上が求められています。

十条・東十条（都市中心拠点）

「地域のくらしを支える商業・生活拠点」

北区内においても個性的な商店街が集積する地区です。商店街のにぎわいづくりを図るとともに近隣の大学と連携し、**新たな価値を創出する商業・生活拠点の形成**を図ります。

また、十条駅西口における市街地再開発や十条駅付近連続立体交差化などの駅周辺のまちづくり事業を推進し、まちの魅力を保ちながら都市としての利便性、安全性を確保することで、地域のくらしを支える商業拠点の形成を図ります。



にぎわいの商店街

王子神谷（生活中心拠点）

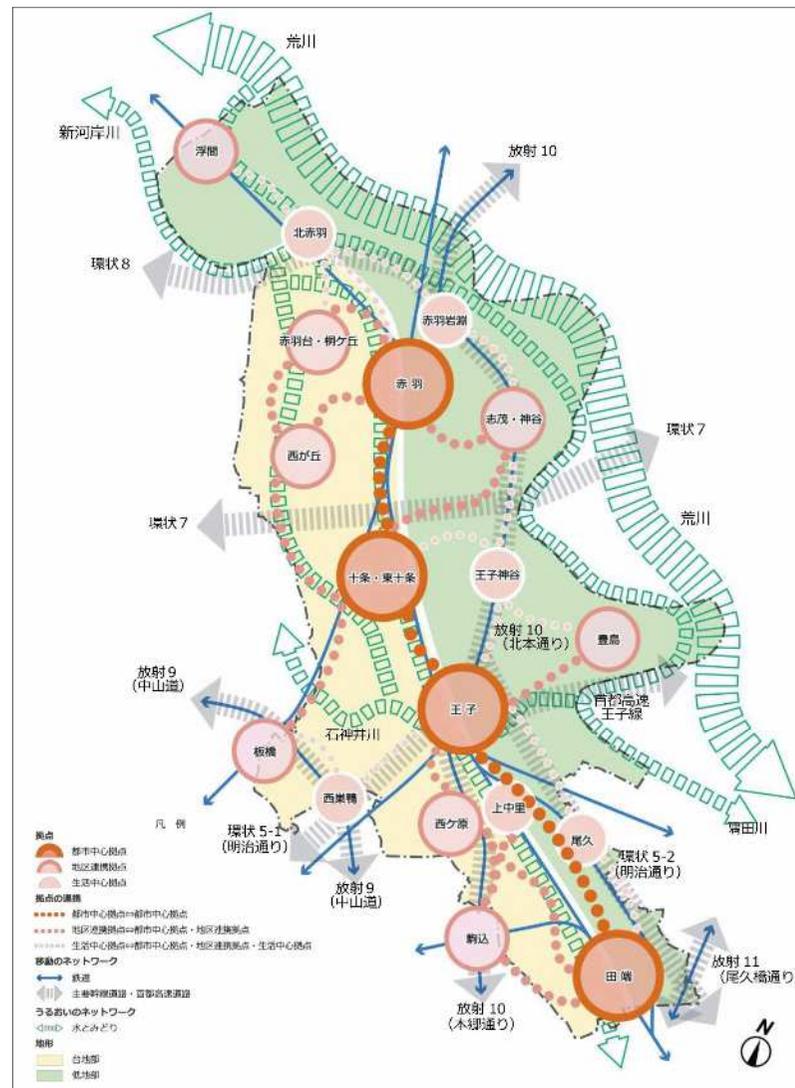
地域商業機能や医療・福祉機能などの立地誘導を進めることで、住宅団地を中心とした**快適で利便性の高い市街地の形成**を図ります。また、木造住宅密集地域の解消による**安全な市街地の形成**を図ります。



王子五丁目団地

UR 王子5丁目団地での地域医療、福祉拠点化やミックスコミュニティの形成を図ります。

- 都市中心拠点：地域特性に応じた都市機能集積を促進することにより、各地域の都市活動の中枢を担う拠点として育成。交通結節機能の強化を進めるとともに、他の拠点との機能分担や連携を促進。
- 地区連携拠点：各拠点の特性に応じた土地利用の誘導を図り、地域間の交通結節機能を担うことにより生活を支える拠点として、生活利便機能の整った市街地を形成。
- 生活中心拠点：駅周辺の回遊性と利便性の高い特徴を活かし、都市中心拠点や地区連携拠点との連携のもと、地域での生活を支える身近な生活利便施設などの立地を促進。

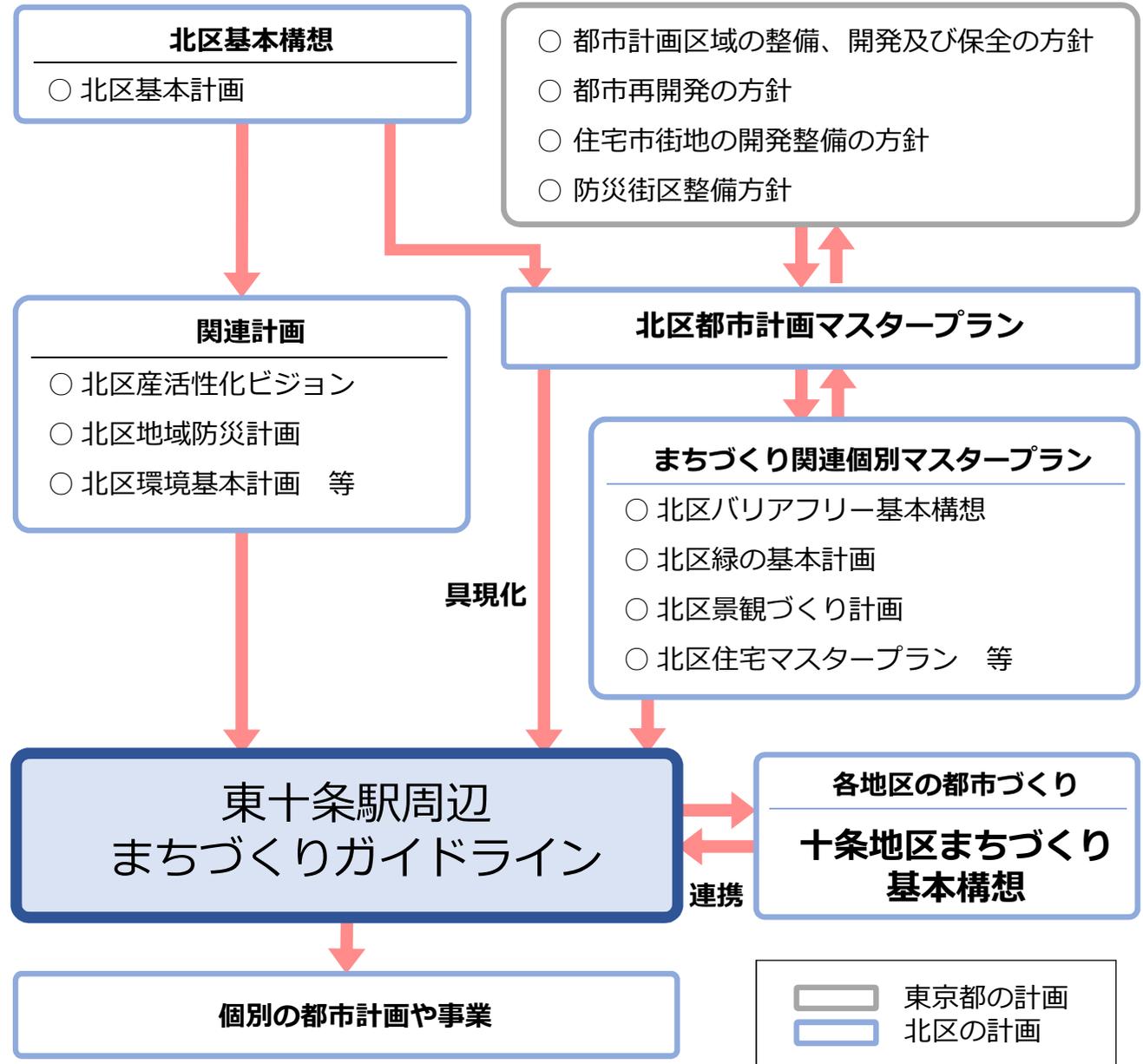


■まちづくりガイドライン構成イメージ

1. はじめに
 - ・ガイドライン策定の背景と目的
 - ・ガイドラインの位置づけと対象範囲
2. 東十条駅周辺の現状
 - ・上位計画等による位置づけ
 - ・まちなりたち・歴史
 - ・まちの特徴
3. 東十条駅周辺の将来像
 - ・まちの将来像
 - ・まちづくりの目標
 - ・まちづくりの基本方針
4. アクションプラン
 - ・施策パッケージ
 - ・評価指標・目標値
 - ・ロードマップ
5. まちづくりの実現に向けて
 - ・まちづくりの推進体制
 - ・まちづくりの実現化手法
 - ・ガイドラインの運用

今回共有・確認したいこと

■ガイドライン策定の位置づけ



1. 本ガイドラインについて

～なぜ3駅が連携しながらまちづくりを考えるのか～

- ① 3駅の間をつなぐように、既に地域の魅力である各商店街がそれぞれにぎわいを形成している
- ② 北区の中でも異なる路線の駅が近接しており、徒歩や自転車で移動出来るコンパクトな駅勢圏となっている
- ③ 3駅を使い分けることにより、都心へのアクセス性が抜群によい地域となりえる



北区商店街マップ



駅利用圏ポテンシャルマップ



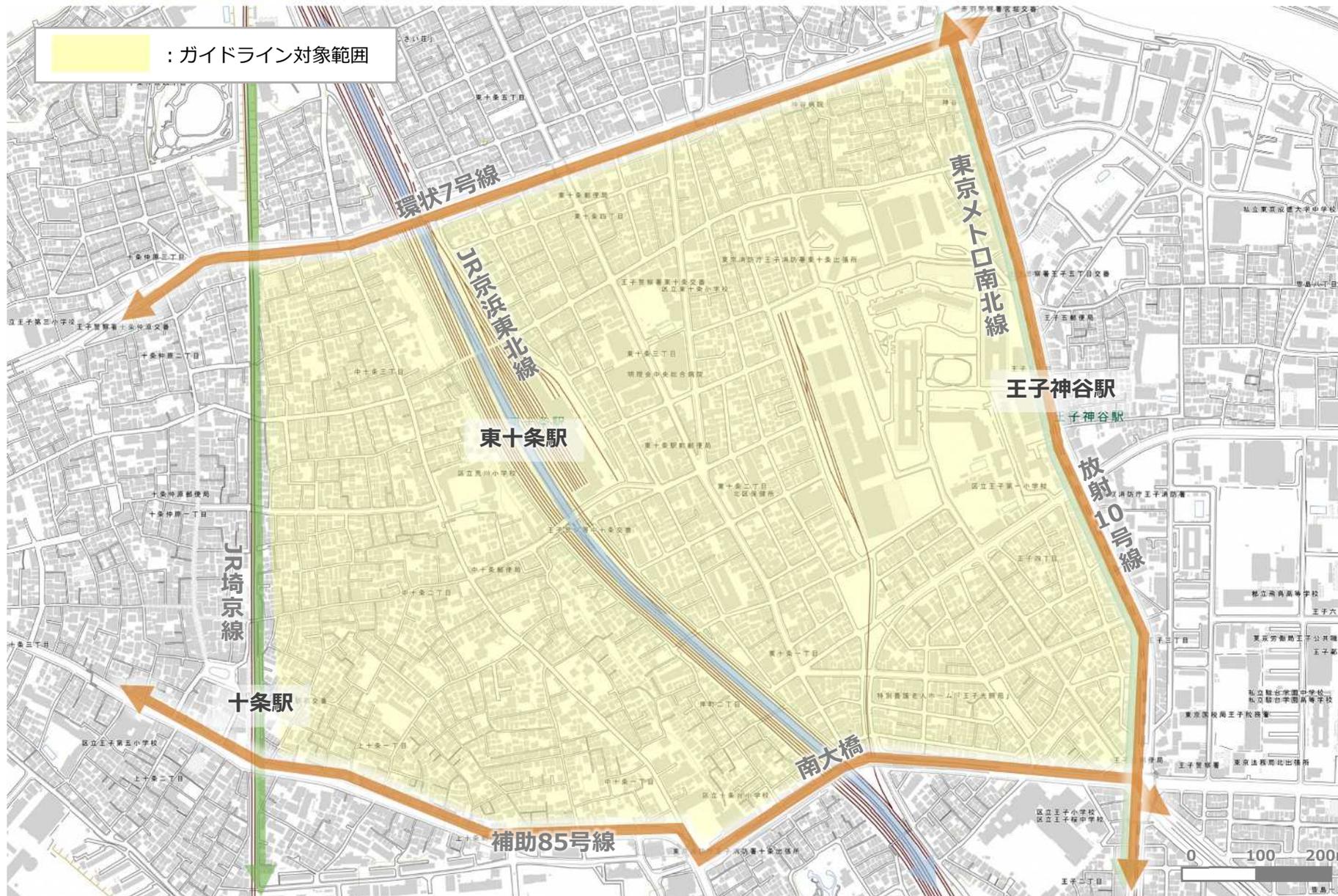
各駅からの鉄道所要時間

※駅ポテンシャルマップ：
「東京データプラットフォーム（東京都）」の事業運営におけるケーススタディプロジェクトの1つで、人流ビッグデータサービス「全国うごき統計」をもとに各エリアで最も利用されている駅を分析・図化したもの

東十条・十条・王子神谷をつなぐエリアをガイドラインの範囲として設定

1. 本ガイドラインについて

■ ガイドライン策定の対象範囲



ガイドライン策定の対象範囲

地理院地図に加筆して作成

2. 東十条駅周辺について：①これまでの東十条

江戸期～明治初期

- 東十条周辺は、明治期まで「十条村」として台地部は白瓜、大根、茶等の畑、低地部は田んぼが広がる農村地帯でした。



明治13年の地形図

※出典：国土地理院第一軍管地方二万分一迅速測図原図に加筆して作成

明治期

- 日本鉄道東北本線・品川線が敷設され、十条駅が開業しました。



明治42年の地形図

※出典：大日本帝国陸地測量部一万分一地形図（王子）に加筆して作成

主な出来事

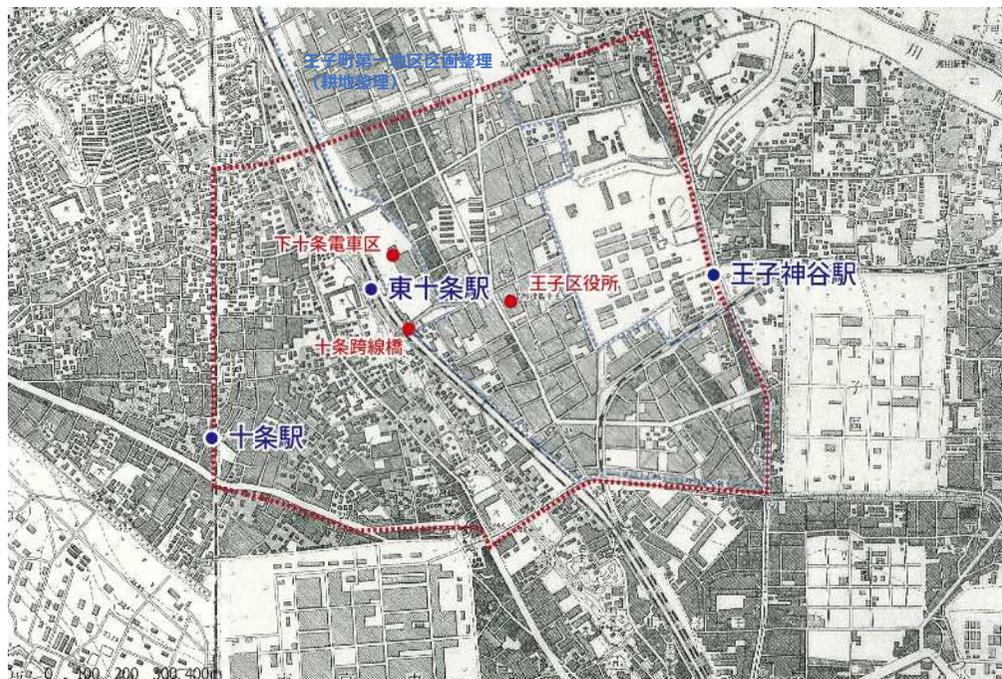
西暦	和暦	出来事
	江戸期	十条台古墳群の一基を改変し、十条富士塚がつくられる
	江戸初期	日光御成道の整備（旧岩槻街道、現都道460号）
1868	明治元	十条、王子、豊島、神谷などの各村が武蔵県知事の支配下に入る
1871	明治4	東京府へ編入、十条村は東京府豊島郡の一部となる
1873	明治6	荒川学校が開校
1878	明治11	豊島郡の分割、十条村は北豊島郡となる

西暦	和暦	出来事
1883	明治16	日本鉄道（現東北本線）の開業
1885	明治18	品川線（現埼京線）の開業
1889	明治22	町村合併により王子村ができる
1905	明治38	東京砲兵工廠銃砲製造所の移転
1910	明治43	十条駅開業

2. 東十条駅周辺について：①これまでの東十条

昭和初期

- 下十条駅（現・東十条駅）の開業と、十条跨線橋の架設されました。
- 低地で区画整理事業が実施されました。

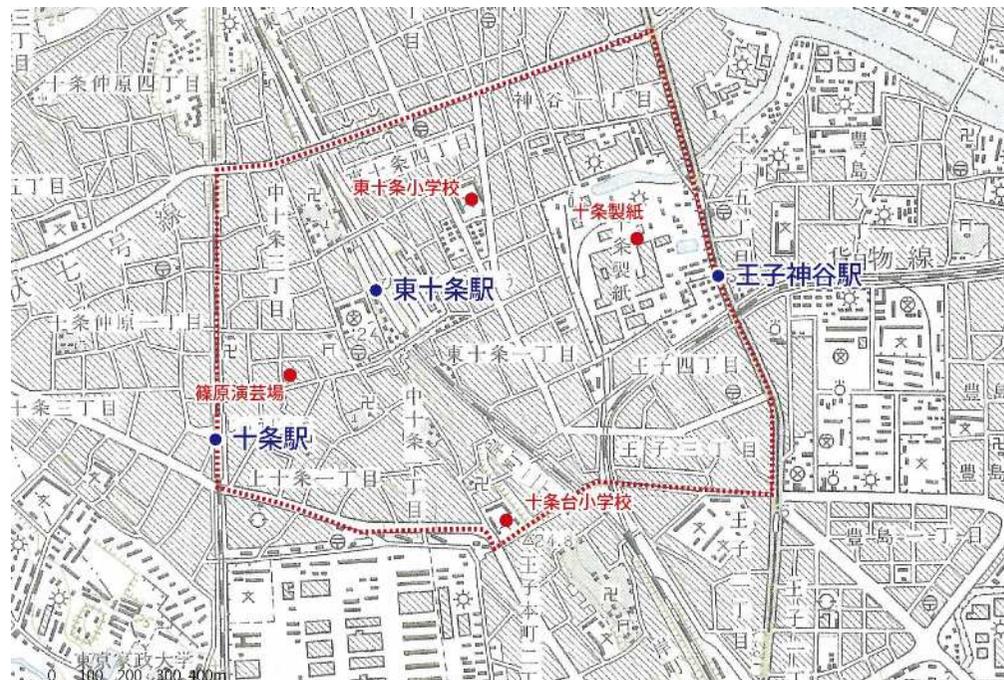


昭和14年の地形図

※出典：大日本帝国陸地測量部一万分一地形図（王子）に加筆して作成

昭和中期

- 低地部の市街化が進みました。
- 環状七号線（環七通り）が整備されました。



昭和47年の地形図

※出典：国土地理院 2.5万地形図（赤羽）に加筆して作成

主な出来事

西暦	和暦	出来事
1931	昭和6	下十条駅（現・東十条駅）開業 十条跨線橋の架設
1932	昭和7	王子町が東京市に編入、王子区の一部となる 土地区画整理事業の実施：「王子町第一地区（昭和7年12月20日換地処分）」 下十条電車区設置
1937	昭和12	王子区役所新庁舎が東十条に完成（現：北区保健所）
1945	昭和20	4/13・8/10の空襲により被害
1947	昭和22	王子区と滝野川区が合併し、北区ができる

西暦	和暦	出来事
1951	昭和26	篠原演芸場の開館
1957	昭和32	下十条駅、東十条駅に駅名を変更
1964	昭和39	十条台小の開校
1972	昭和47	都電王子駅前⇄赤羽駅の廃止
1973	昭和48	製紙工場の閉鎖

2. 東十条駅周辺について：①これまでの東十条

昭和後期～平成初期

- ・ 製紙工場跡地に王子五丁目団地が建設されました。
- ・ 東北新幹線が開業し、その後地下鉄南北線が開業しました。

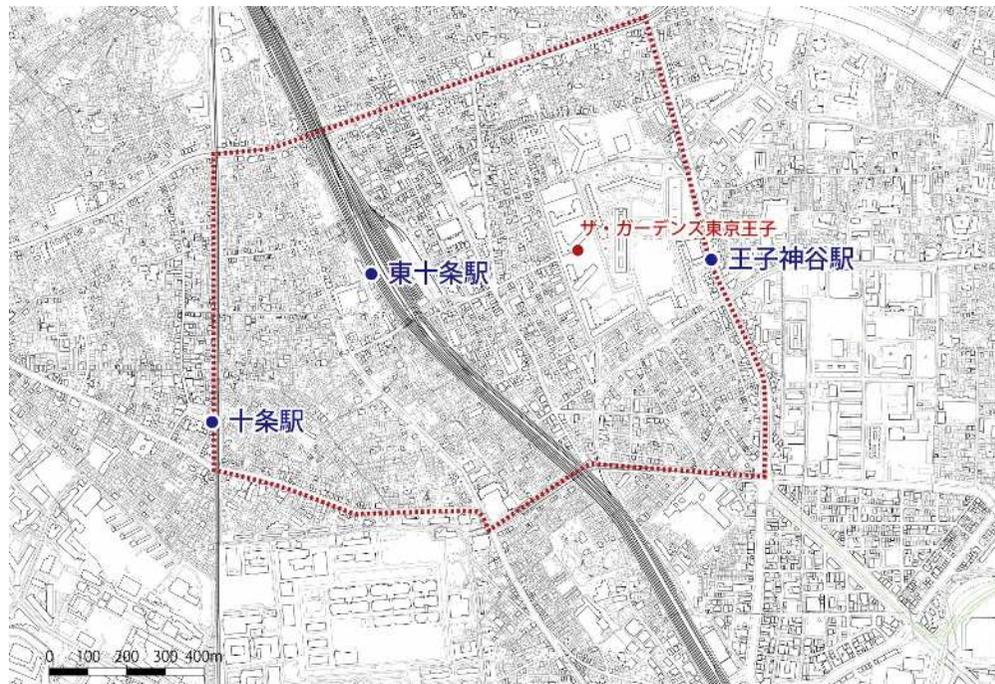


平成11年の地形図

※出典：国土地理院 1:10000地形図（赤羽）に加筆して作成

平成後期～現在

- ・ 物流倉庫、貨物線が廃止され大規模マンションが建設されました。
- ・ 下十条運転区が廃止されました。



令和3年の地形図

※出典：東京都縮尺 1/2,500 地形図に加筆して作成
この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである
(承認番号) (MMT利許第04-K117-1号)

主な出来事

西暦	和暦	出来事
1976	昭和51	王子五丁目団地の建設
1985	昭和60	埼京線開通 東北新幹線（大宮⇄上野）開業
1986	昭和61	下十条運転区に組織改正
1991	平成3	南北線開通・王子神谷駅開業

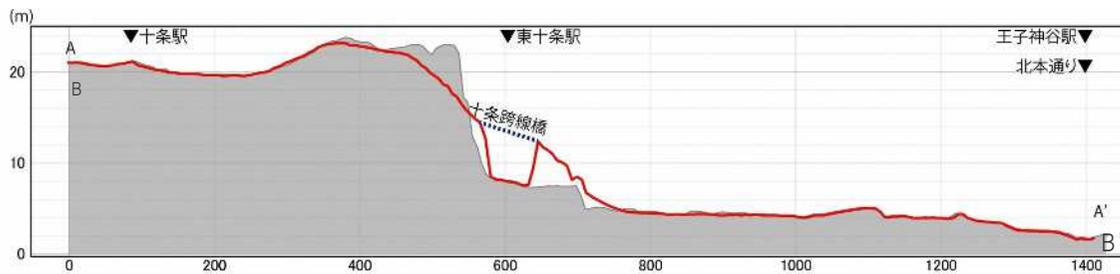
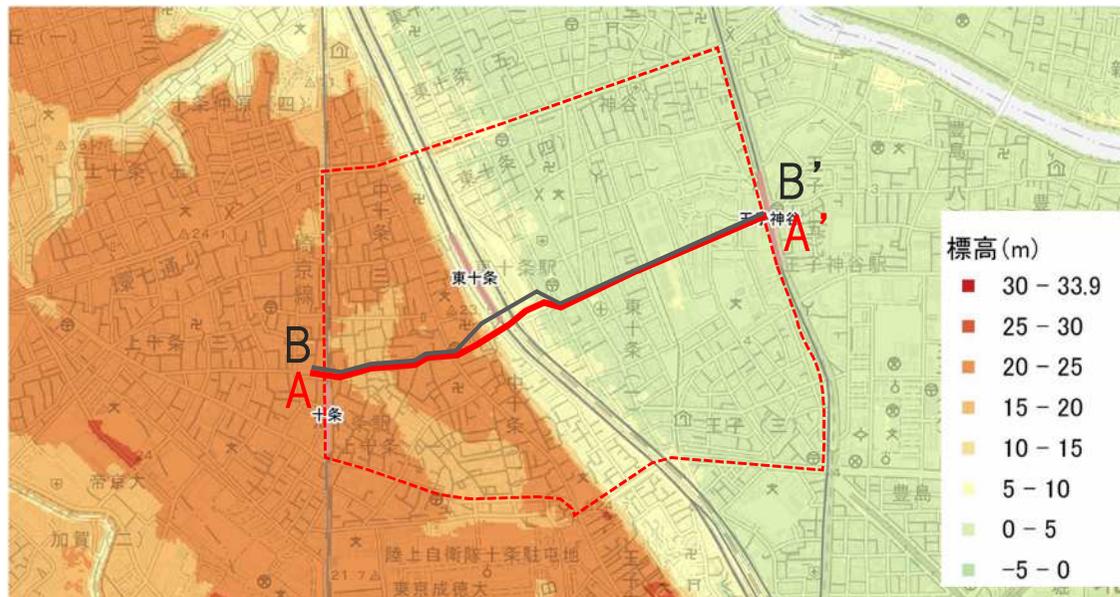
西暦	和暦	出来事
2004	平成16	東十条駅北口人道橋のバリアフリー整備（北口東側）
2009	平成21	補助83号線【第Ⅰ期区間】事業認可
2011	平成23	東十条駅北口西側のバリアフリー整備（北口西側）
2014	平成26	工場跡地西側貨物線（北王子線）・物流倉庫を廃止、 後にザ・ガーデンズ東京王子を建設
2015	平成27	補助83号線【第Ⅱ期区間】事業認可
2016	平成28	下十条運転区の廃止、機能はさいたま運転区に統合

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■地形

東十条駅周辺の高低差

- 東十条駅周辺は、南北に走るJR京浜東北線に沿った崖線により、**東西に15m程度の高低差**をもっています。



東十条駅周辺の標高

※出典：地理院地図・基盤地図情報を加工して作成

低地部と台地部の動線

- 低地部と台地部を行き来する動線として、階段・坂道・エレベーター等が点在しています。



東十条駅南口東側の坂

この地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである (承認番号) (MMT利許第04-K117-1号)

課題A：台地部・低地部の分断

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■施設・土地利用

東十条駅周辺の土地利用

- 東十条駅西側の台地部では独立住宅が、東側の低地部では工場跡地を中心に集合住宅が広がっています。
- 商店街を中心に、線上に商業施設が分布しています。

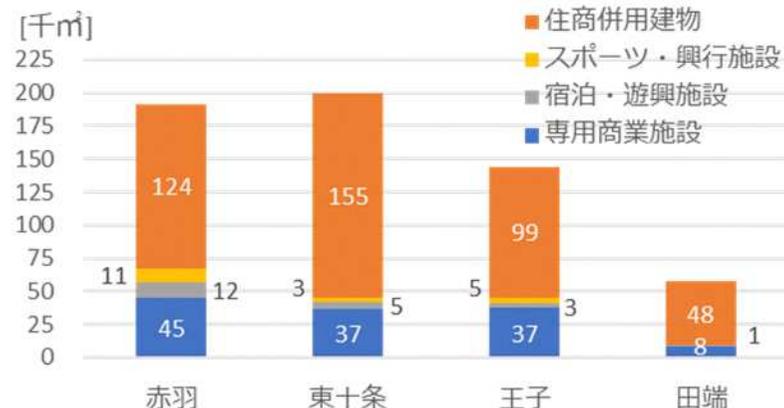


東十条駅周辺の土地利用

※出典：H29年度北区土地利用現況調査

他駅周辺との商業施設床面積の比較

- 駅周辺に複数の商店街を抱えるため、住商業併用建物を中心に、隣接する主要駅と比較して多くの商業床が分布しています。



駅半径1km圏内に含まれる商業施設床面積の比較

※出典：H29年度北区土地利用現況調査



北区商店街マップ

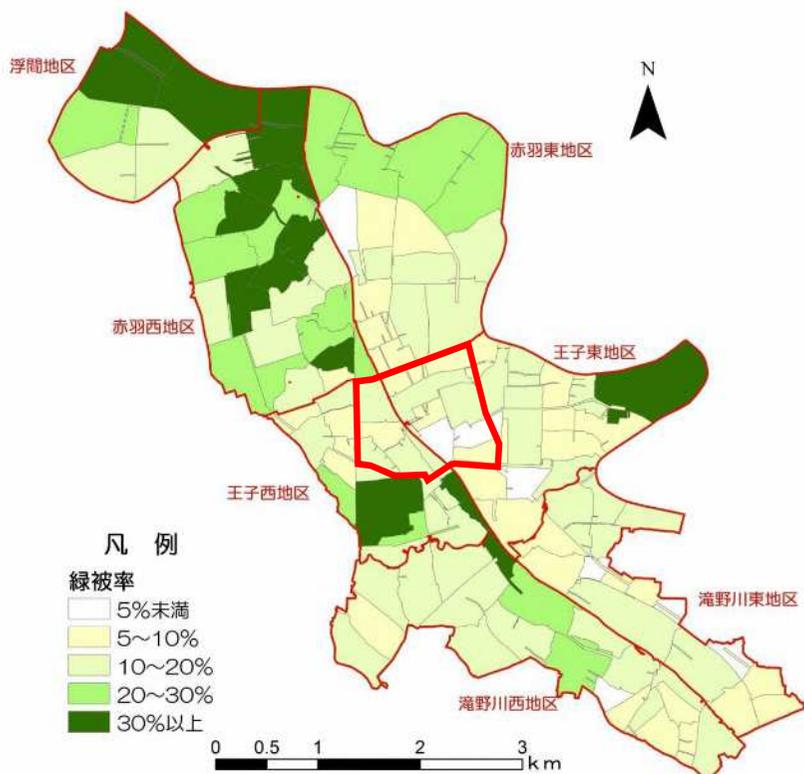
魅力①：地域に根差した地元商店街

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■施設・土地利用

東十条駅周辺の緑地

- 東十条周辺は、北区内においても**緑地が少ない地域**といえます。
- 東十条駅周辺では、緑被率30%未満のため、みどりを増やし育てることを目的とした「**緑化推進モデル地区**」として、緑化助成を強化するなど地域への支援に取り組んでまいりましたが、未だ緑被率は低いままとなっています。



町丁目別緑被率ランク図

※出典：H30年度北区緑の実態調査報告書



王子東地区の緑づくりの方針図

※出典：北区緑の基本計画2020

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■交通

駅周辺の道路整備

- 東十条駅は、周辺の駅と比較して幹線道路が近接していないため、**駅周辺に車が近づきにくい交通環境**となっています。



東十条駅周辺

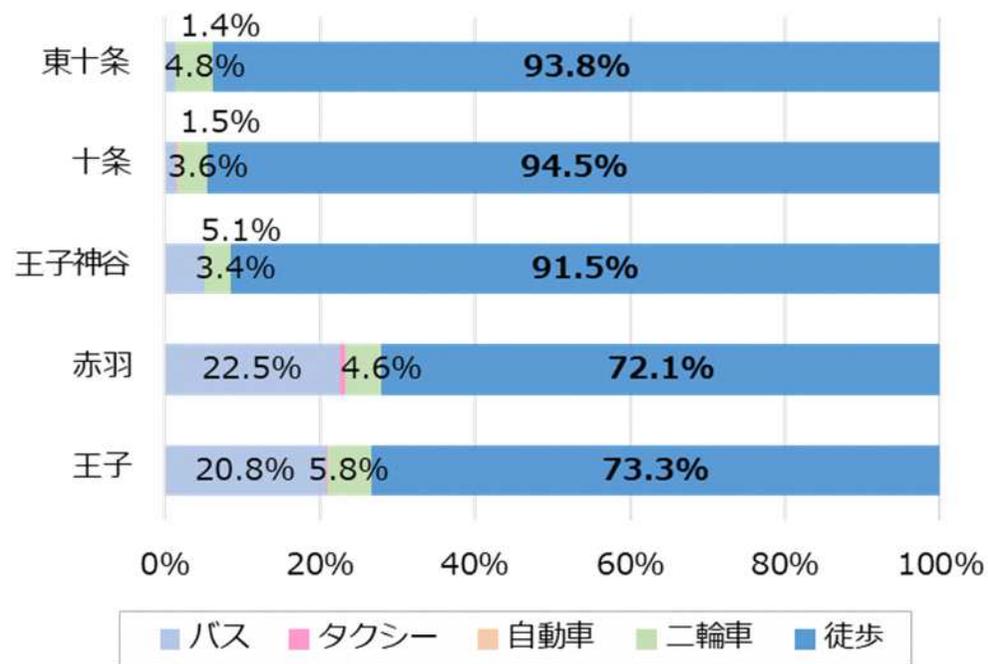


駅周辺の都市計画道路整備方針

※出典：北区都市計画マスタープラン2020

駅への交通手段

- 駅周辺にバス停やタクシー等の停車スペースが無い場合、駅利用者の内、徒歩の割合は9割にのぼります。



駅への交通手段

※出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

魅力②：歩行者や自転車が中心の都市基盤

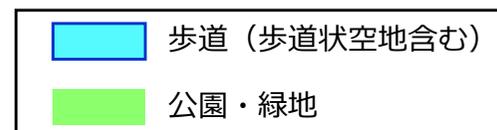
課題C：駅アクセス手段の不足

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■交通

東十条駅周辺の歩行者空間

- 駅周辺の歩行者の為の空間面積を比較すると、東十条駅周辺は比較的「歩行者の空間」が不足しています。



駅から半径400m圏における歩道及び公園・緑地面積



幅員の狭い道路を通過する人々 (東十条北口跨線人道橋西側)

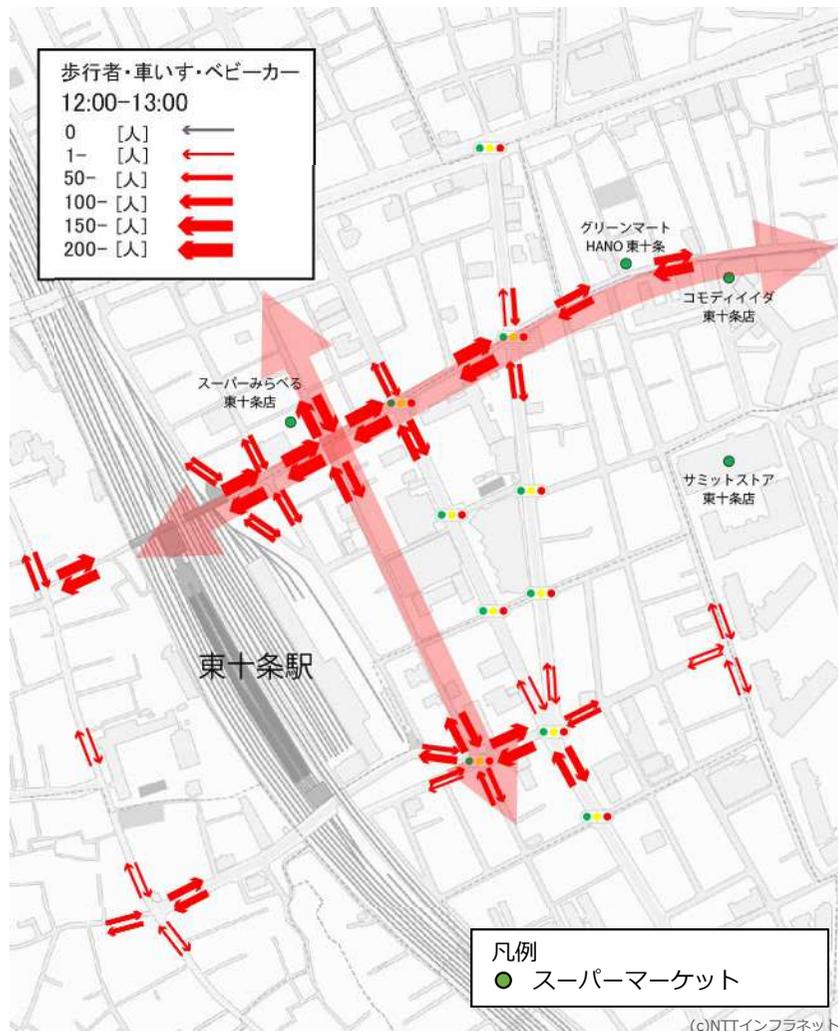
課題D：滞留空間や地域拠点の不足

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

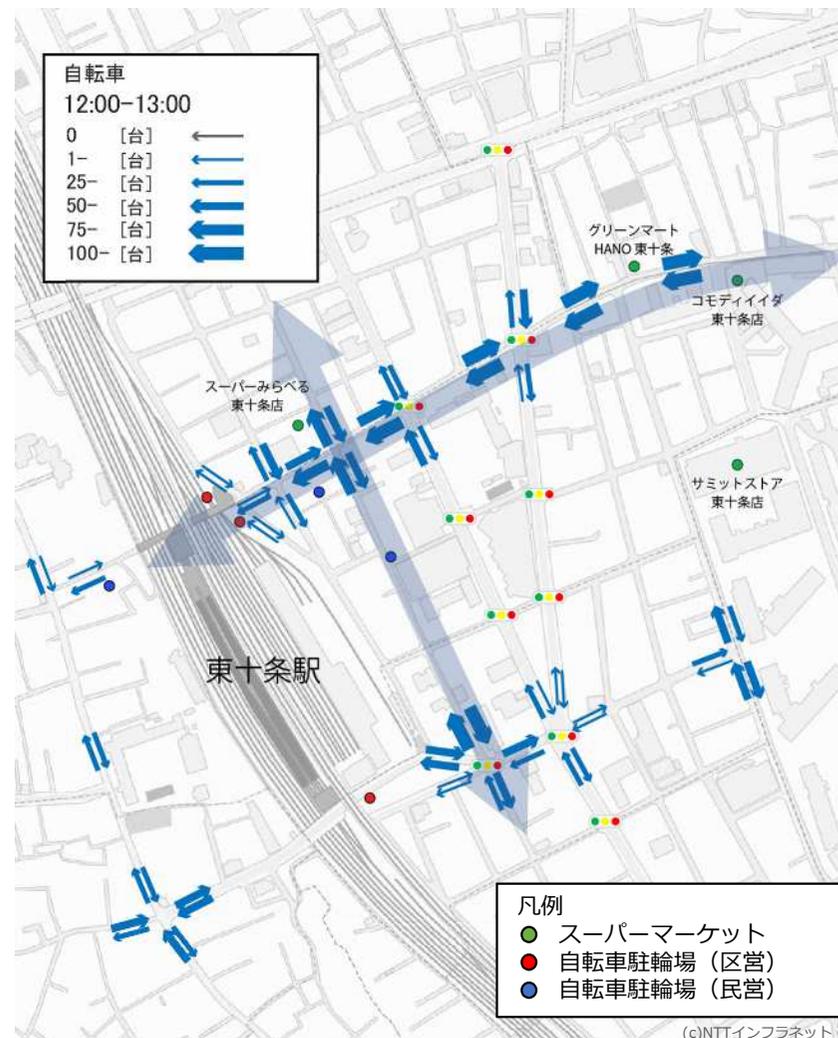
■交通

低地部の歩行者交通量（平日・12時台）

- 歩行者・自転車ともに東西方向は商店街沿いの流動が多く、南北方向はスーパーみらべるの通りでの流動が多く見られます。



低地部の歩行者交通量（平日・12時台）



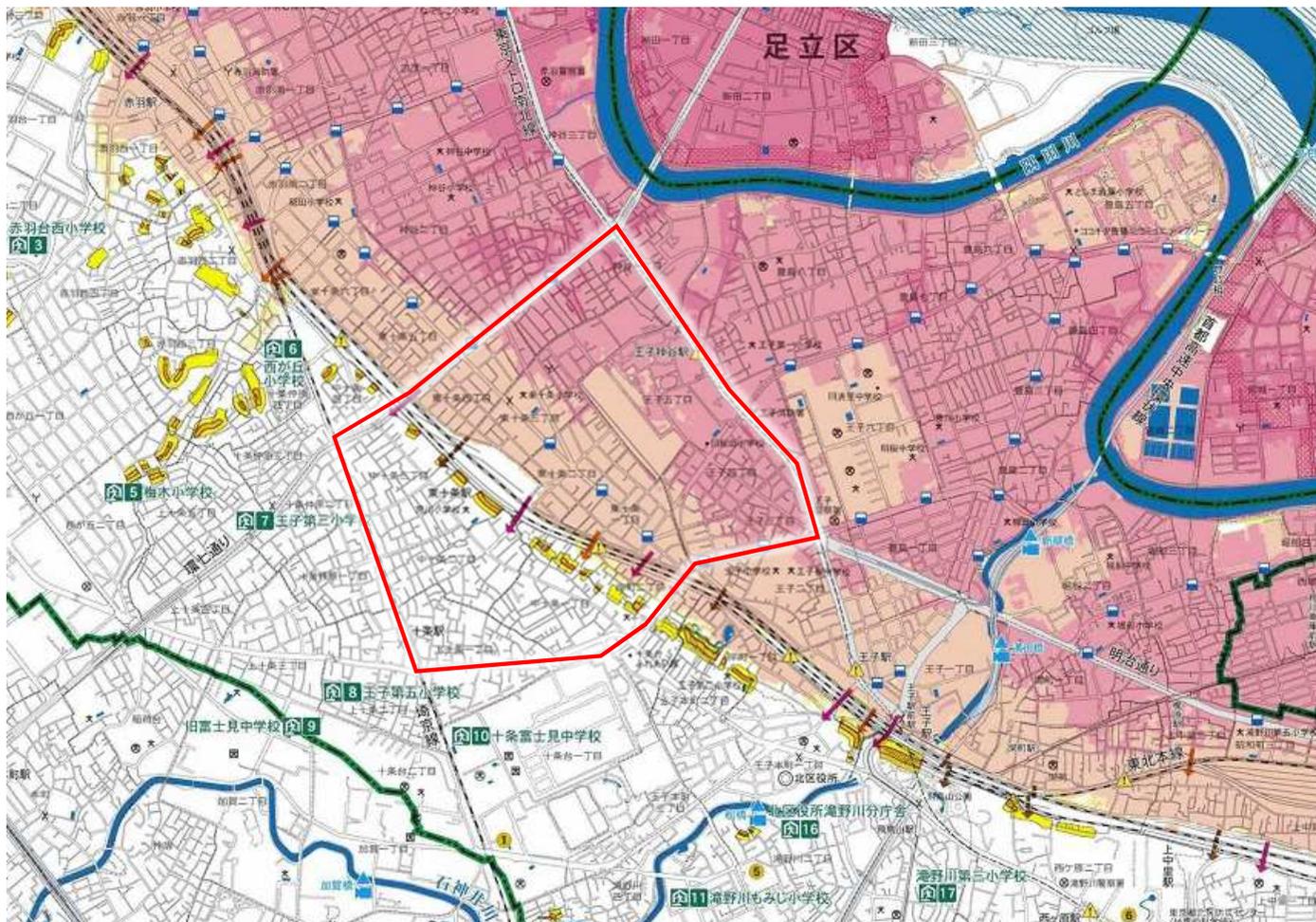
低地部の自転車交通量（平日・12時台）

課題 E：歩行者と自転車の錯綜

■ 防災

洪水ハザードマップ

- 洪水ハザードマップからは、荒川氾濫時には低地部の多くのエリアで浸水が想定されていることがわかります。



対象地域範囲周辺の浸水深・避難所の位置

※出典：東京都北区洪水ハザードマップ

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

■ 防災

道路の幅員

- 東十条駅西側の台地部では幅員3m未満の細街路が多く残っています。

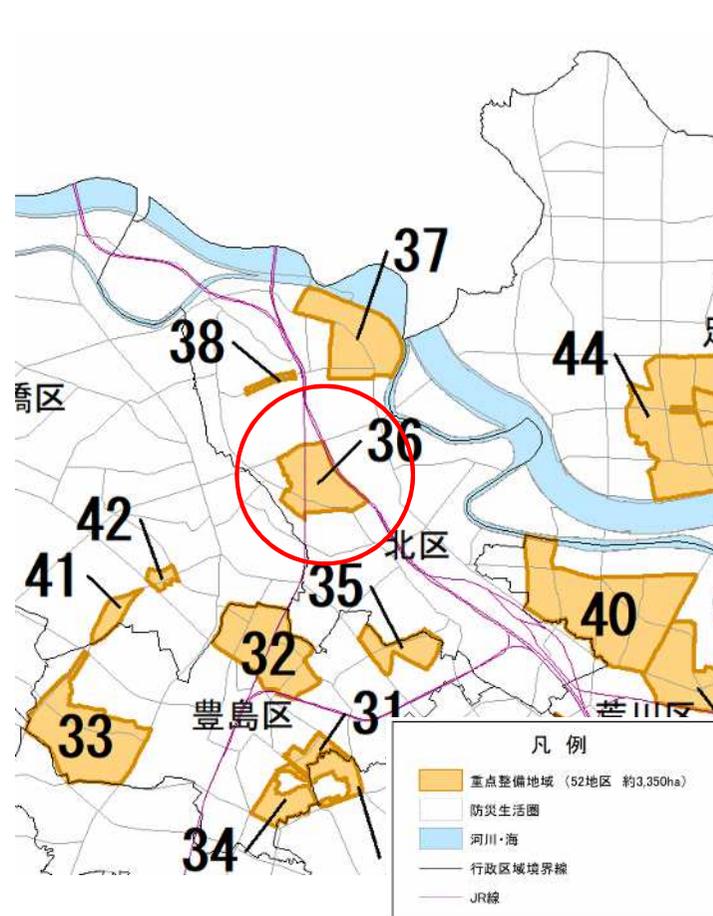


道路の幅員

※出典：国土基本情報

防災都市づくり推進計画

- 災害時に特に甚大な被害が想定される地域として、東十条駅西側の台地部は東京都の防災都市づくりの重点整備地域に指定されています。



防災都市づくりの重点整備地域（東京都）



※出典：防災都市づくり推進計画

2. 東十条駅周辺について：②今の東十条

関連資料 ⇒ 資料編 P.54 十条富士講・十条富士神社について

■文化

十条富士神社大祭（お富士さん）

- 地元では「おふじさん」の名で親しまれています。江戸時代には、富士山に行けなかった庶民たちが富士塚を築き、富士山に見立て参詣しました。
- 毎年山開きの日に祭礼が行われ、脇の道路沿いには、露店が立ち並び、多くの人でにぎわいます。十条富士塚は北区有形民俗文化財に指定されています。

出典：北区観光HP



お富士さんで賑わうフジサンロード

篠原演芸場

- 都内で現在2つしかない大衆演芸場のひとつです。熱いファンは数多く、公演日は毎回長蛇の列ができます。 ※出典：北区観光HP



篠原演芸場

ミュージックショップ ダン

- 店舗を訪れた著名演歌歌手のサインがずらりと並ぶ店内。週末には店舗前にミニステージを設営。売り出し中の若手演歌歌手が登場します。地方から来られる熱烈なファンもいるとか。



ミュージックショップ ダン

※出典：北区商工通信 新しい風No.114（一部加工）

魅力③：伝統を受け継いだ地域の文化・お祭り

■ 社会的な動向

新型コロナウイルス感染症の拡大

- 内閣府の「新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした今後の都市再生のあり方」では、目指すべき都市再生の方向性として、
 - ✓ 働き方の変化を踏まえ、オンラインも活用した**職住学遊の近接**
 - ✓ 都市の様々な変化に対応できる**柔軟性・可変性**の確保
 - ✓ 不動産全体の需要と供給を考慮したコンパクトな都市構造と東京圏一極集中を是正する分散型の国土構造が示されています。

デジタル・トランスフォーメーション (DX)

- データとデジタル技術を活用して、人々の生活をより良いものへと変革していく「DX (デジタル・トランスフォーメーション)」の実現に向けて、都市の分野ではICT等の新技術を活用しつつ全体最適化を図る持続可能な都市「**スマートシティ**」の取組みや「**Maas (Mobility as a Service)**」の取組みが進められています。

水災害の激甚化

- 気候変動の影響による**水災害の激甚化・頻発化**が懸念されています。

脱炭素社会

- 北区は令和3年(2021年)6月に「北区ゼロカーボンシティ宣言」を表明しました。(北区環境基本計画 改訂中)

持続可能な社会・SDGs

- SDGs (持続可能な開発目標) とは、2015年9月の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない (leave no one behind)」持続可能で多様性と包括性のある社会の実現のため、17のゴール・169のターゲットで構成される、2030年を年限とする国際目標です。
- 持続可能で多様性を受け入れ合う社会の実現のため、まちづくりの分野においても、このSDGsを軸に環境、経済、社会といった視点から新たな価値を生み出そうとする取組みが各都市や地域でも増加しています。

ウォークブルなまちづくり

- 官民一体となって「**居心地が良く歩きたくなる**」**まちなかの**実現に向けた取組みが各地で行われています。

市街地整備2.0

- 『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新』(市街地整備2.0)へ大きく転換を図る必要があるとしています。

2. 東十条駅周辺について：③これからの東十条

関連資料 ⇒ 資料編 P.50 東十条駅周辺の動向に関する資料

■ 東十条駅周辺の動向

十条跨線橋の老朽化

- 東十条駅の南口に位置する十条跨線橋は、明治28年に荒川に架橋された鉄道橋を解体し、その一部を再使用して整備された道路橋です。荒川に架橋された年から数えると120年以上が経過し、**橋の老朽化**が進み、架替えが必要となっています。
- 老朽化した十条跨線橋の架替えは東十条駅周辺における喫緊の課題であり、北区ではそれにあわせた**地蔵坂の改修工事及び駅周辺のバリアフリー化**の検討も進めています。

下十条運転区跡地

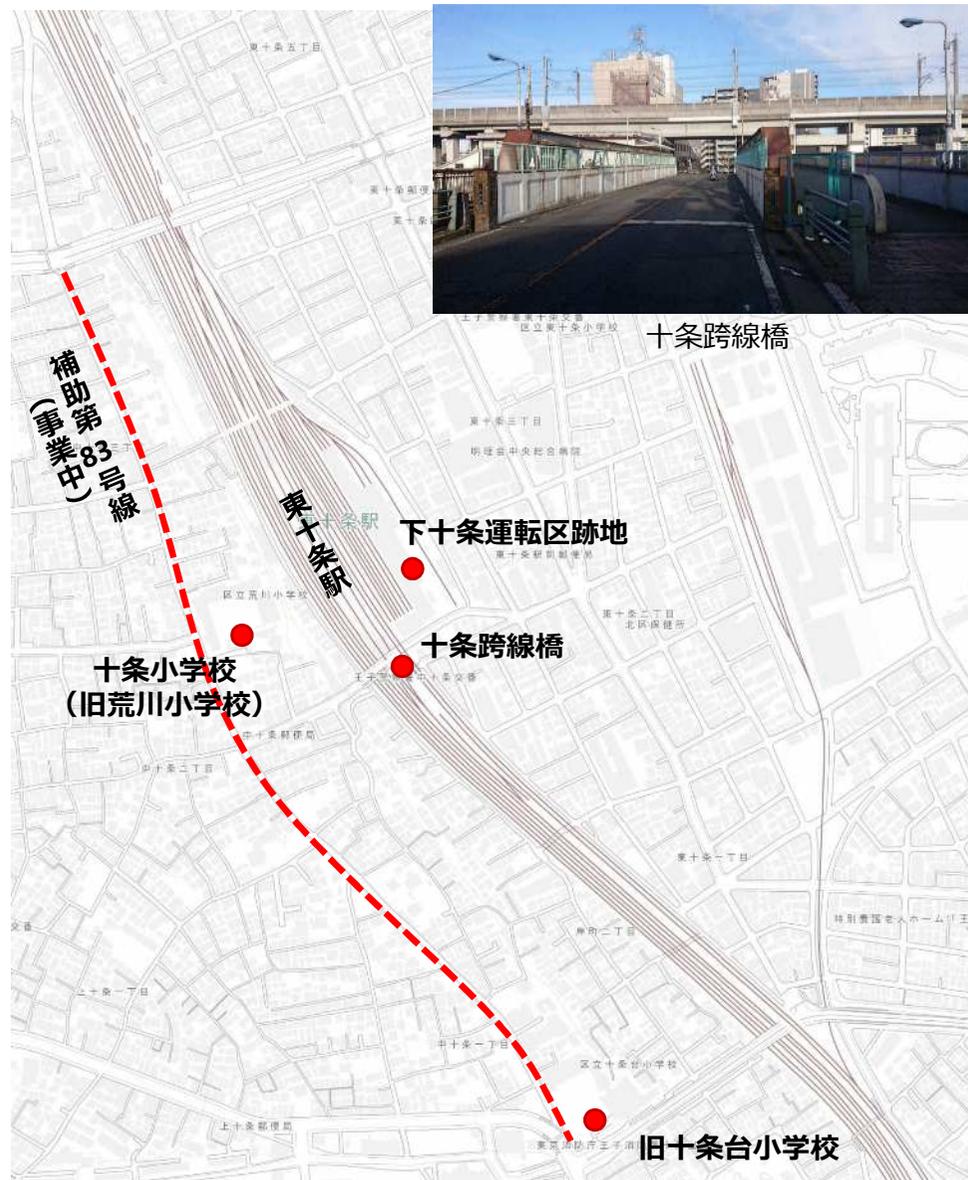
- 昭和7年に設置された「下十条電車区」は、留置線や整備線としての役割を果たしてきました。その後、昭和61年に「下十条運転区」への改称を経て、**平成28年3月に廃止**されました。

補助第83号線の整備（事業中）

- 補助第83号線は、北区滝野川二丁目から北区赤羽西三丁目に至る延長約2.6kmの都市計画道路であり、旧十条台小学校前から環状七号線までの約1.1kmの区間（右図の赤破線）は事業化されています。
- 本事業により幅員7mの道路は幅員20m～30mに拡幅整備され、歩道・自転車走行空間の整備、電線類の地中化や街路樹の植栽が行われます。

十条小学校への統合

- 令和4年4月、荒川小学校と十条台小学校を統合し、旧荒川小学校の位置に十条小学校を設置しました。
- 旧十条台小の改築工事の後、**十条小学校は旧十条台小学校跡地に移転**する予定です。



地理院地図を加工して作成

課題G：老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

2. 東十条駅周辺について：③これからの東十条

■東十条駅周辺の動向

十条地区まちづくり基本構想（令和4年4月改定）によるまちづくりの展開

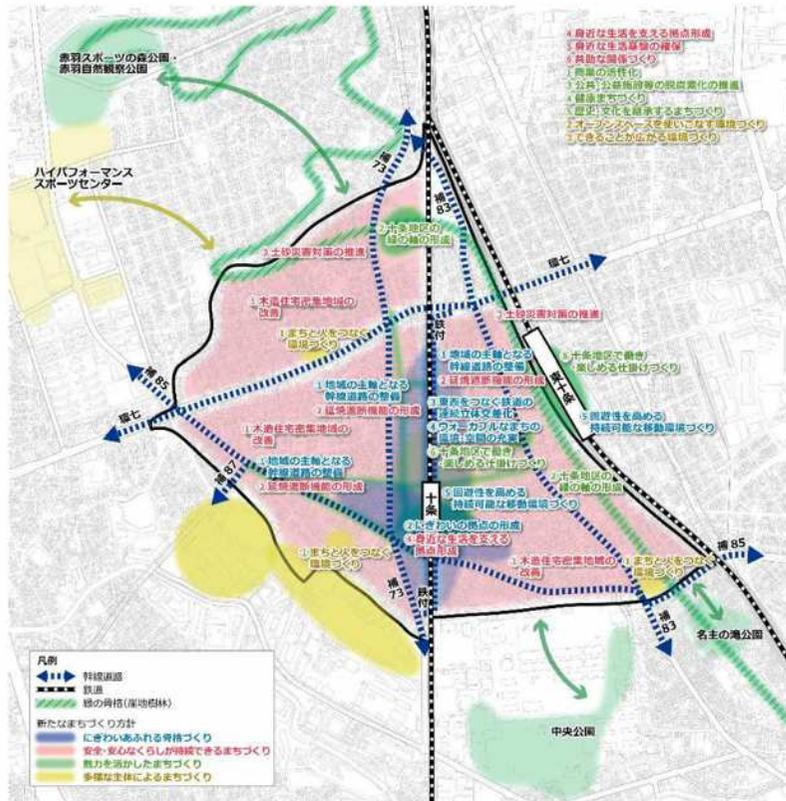
まちの将来像

にぎわいとやすらぎを奏でるまち - 十条

十条東エリアの方針

十条駅周辺エリアだけでなく東十条駅との回遊性を高めるとともに、歴史文化資源を活かした、にぎわい・交流の創出し、ウォーカブルなまちづくりを展開します。

木造住宅密集地域の改善や土砂災害対策の推進による安全安心なまちの形成を図ります。



まちづくり方針の展開イメージ



十条東エリアまちづくり方針図

方針1：
にぎわいあふれる骨格づくり

- 地域の主軸となる幹線道路の整備
- 東西をつなぐ鉄道の連続立体交差化
- ウォーカブルなまちの環境・空間の充実
- 回遊性を高める持続可能な移動環境づくり

方針2：
安全・安心な暮らしが持続できるまちづくり

- 木造住宅密集地域の改善
- 延焼遮断機能の形成
- 土砂災害対策の推進
- 身近な生活を支える拠点形成
- 身近な生活基盤の確保
- 共助の関係づくり

方針3：
魅力を活かしたまちづくり

- 商業の活性化
- 十条地区の緑の軸の形成
- 公共・公益施設等の脱炭素化の推進
- 健康まちづくり
- 歴史・文化を継承するまちづくり
- 十条で働き・楽しめる仕掛けづくり

方針4：
多様な主体によるまちづくり

- まちと人をつなぐ環境づくり
- オープンスペースを使いこなす環境づくり
- できることが広がる環境づくり

3. まちづくりの視点：①魅力と課題 ②目指すべき将来像

- 東十条駅周辺は北区内においても個性的な商店街が集積する地区であり「歩行者・自転車中心のまち」が形成されています。
- 今後は、このまちにある稀有な魅力を保ち・活かしながら、都市としての利便性・安全性を確保しつつ、居心地のよいまちを目指してゆくべきと考え、下記のまちづくりの将来像と、次ページに示す3つのまちづくりの目標を掲げます。



①地域に根差した 地元商店街



②歩行者や自転車が 中心の都市基盤



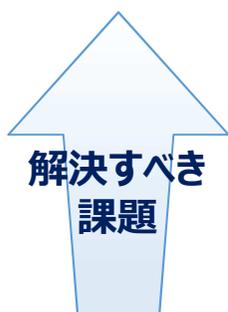
③地域の文化・ お祭り



社会的な動向

- ・新型コロナ
- ・水災害の激甚化
- ・脱炭素社会
- ・SDG s
- ・DX

など



A：台地部・低地部の分断

B：緑の不足

C：駅アクセス手段の不足

D：滞留空間や地域拠点の不足

E：歩行者と自転車の錯綜

F：防災機能の強化

G：老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

東十条駅周辺 の動向

■まちづくりの将来像（案）

にぎわいがつながり だれにでも優しく 安全で心地よいまち 『東十条』

3. まちづくりの視点：③まちづくりの目標と基本方針

■まちづくりの目標（案）

目標1

人にやさしく
暮らしやすいまち



- 高低差のある地形をストレス無く移動出来たり、商店街などでコミュニケーションが図られ、地域の風習や文化を大切にする、誰もが暮らしやすいまち

活かして
いく魅力

①地域に根差した地元商店街

②歩行者や自転車が中心の都市基盤

③地域の文化・お祭り

解決して
いく課題

A：台地部・低地部の分断

C：駅アクセス手段の不足

G：老朽化した十条跨線橋と
バリアフリー対応

目標2

安全・安心に
住み続けられるまち



- 火災時や震災時に燃えない、倒れない、燃え広がらないとともに、水害時でも低地部から台地に避難できるような、安全安心に住み続けることができるまち

活かして
いく魅力

②歩行者や自転車が中心の都市基盤

解決して
いく課題

A：台地部・低地部の分断

E：歩行者と自転車の錯綜

F：防災機能の強化

G：老朽化した十条跨線橋と
バリアフリー対応

目標3

居心地がよく
おでかけしたくなるまち



- 商業や業務・医療・教育・文化機能など様々な機能に加え、人の滞留空間が創出され、歩きたくなる、おでかけしたくなるまち

活かして
いく魅力

①地域に根差した地元商店街

②歩行者や自転車が中心の都市基盤

③地域の文化・お祭り

解決して
いく課題

B：緑の不足

C：駅アクセス手段の不足

D：滞留空間や地域拠点の不足

E：歩行者と自転車の錯綜

G：老朽化した十条跨線橋と
バリアフリー対応

3. まちづくりの視点：③まちづくりの目標と基本方針

■まちづくりの基本方針（案）

目標

目標1

人にやさしく
暮らしやすいまち



目標2

安全・安心に
住み続けられるまち



目標3

居心地がよく
おでかけしたくなるまち



基本方針

つなぐ：まちの回遊性を高める

まもる：まちの強靭性を高める

つどう：まちの快適性を高める

具体イメージ

- ① 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成
- ② 安全な歩行環境の確保
- ③ 多様なモビリティによる回遊性の向上

- ① 災害に強い道路交通基盤の整備
- ② 木造住宅密集地域の改善
- ③ 震災や浸水被害に備えた対応の強化

- ① まちに開かれた駅前空間の整備
- ② にぎわいを高める軸と拠点の形成
- ③ 人々が交流する緑豊かな憩い空間の創出

3. まちづくりの視点：③まちづくりの目標と基本方針

■基本方針の具体イメージ つなぐ：まちの回遊性を高める

① 駅とまちのつながりや東西移動ネットワークの形成

- 老朽化が進む十条跨線橋の架替え等により、東西移動ネットワークの形成を進めます。



十条跨線橋

- 高低差移動を支えるバリアフリー動線の整備や、緑豊かな歩行者動線の整備を進めます。



東十条駅北口西側のエレベーター
※出典：北区バリアフリー基本構想



緑の軸線イメージ
(北海道小樽市)

② 安全な歩行環境の確保

- 自転車の押し歩き等を進め、安全な歩行環境の構築を目指します。



自転車の押し歩きの様子
(豊島区大塚駅)



③ 多様なモビリティによる回遊性の向上

- 今後増加が見込まれる、気軽に乗り降りできる新たなモビリティのための導入空間の検討を進めます。



多様なモビリティ

※出典：国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/common/001430302.pdf>

3. まちづくりの視点 ③まちづくりの目標と基本方針

■基本方針の具体イメージ つどう：まちの快適性を高める

① まちに開かれた駅前空間の整備

- 歩行者空間や停車空間、バリアフリー動線の確保等により、まちに開かれた駅前空間の整備を目指します。



駅前の広場空間
(世田谷区世田谷代田駅)

② にぎわいを高める軸と拠点の形成

- 既存のにぎわい軸である商店街の維持・発展と共に、新たなにぎわい拠点の導入を検討します。



東十条商店街

③ 人々が交流する緑豊かな憩い空間の創出

- 低未利用地や区有地等も有効に活用しながら、広場空間や地域の交流やにぎわい拠点を整備していくことが有効と考えます。



活動・交流・憩うコミュニティ
(世田谷区下北沢)



水と緑を感じる心地よい空間
(立川市緑町)



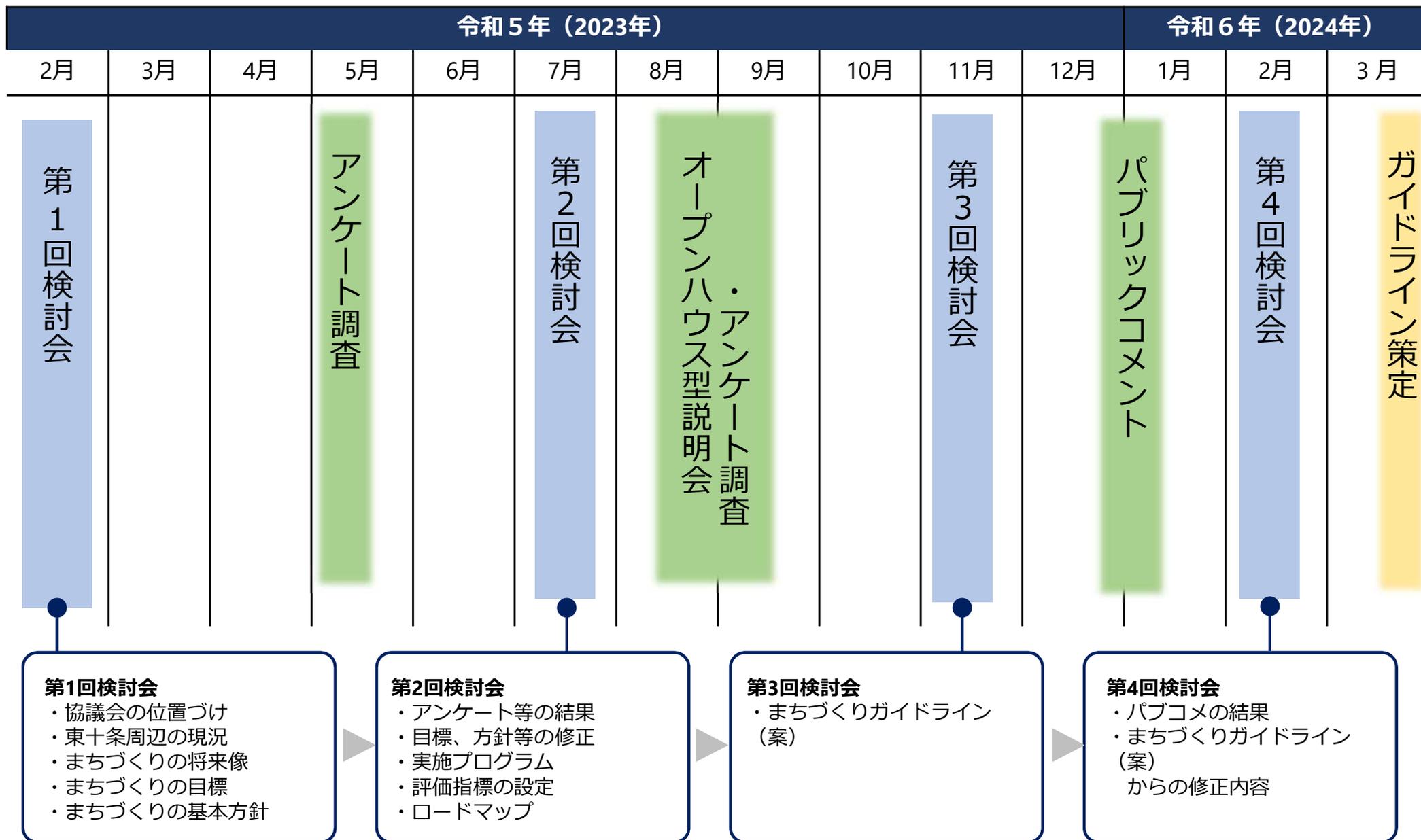
緑豊かな憩い空間
(川崎市武蔵小杉)



大階段を活かした憩い空間の創出
(渋谷区渋谷ストリーム)

4. 今後の進め方

■スケジュール（案）



4. 今後の進め方

■ アンケート調査について

調査概要

- 第1回検討会で示した「まちづくりの目標」や「基本方針」のブラッシュアップとともに、今後設定する「実施プログラム」や「評価指標」等の参考とするため、**アンケート調査**を実施します。

対象	調査方法	配布数
ガイドライン対象範囲 居住者（抽出）	・ アンケート用紙と返信用封筒を郵送（Web回答も可）	約1,400票
ガイドライン対象範囲 上記以外の方	・ 地域振興室等にアンケート用紙と回収ボックスを設置 （Web回答も可） ※町会掲示板等で周知	—
東十条駅を利用する 区内外の方	・ Web回答 ※駅前（北口、南口）でチラシ（QRコード付）を配布	約2,000票