

- ✓ 江戸期から現在に至るまでの東十条駅周辺の成り立ちを整理します。
- ✓ 東十条駅周辺は「十条村」として、田んぼが広がる農村地帯でした。明治43年に十条駅が開業し、昭和期には低地で市街化が進みました。さらに商店街の発展や演芸場の開館によって、江戸時代からの庶民文化を今に伝える文化遺産が形成されています。
- ✓ 平成28年には「下十条運転区」が廃止され、現在に至ります。

江戸期～明治初期

明治期

昭和初期

昭和中期

昭和後期～平成初期

平成後期～現在

- 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。
- 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。
- 下十条駅（現・東十条駅）が開業し、十条跨線橋が架設されました。
- 低地部で区画整理事業が実施されました。
- 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。
- 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。
- 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。



▲明治12年の地形図

※ 国土院第一第二地方二万一分一迅速測図原図に加筆して作成



▲明治42年の地形図

※ 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14年の地形図

※ 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47年の地形図

※ 国土院 2.5万地形図（赤羽）に加筆して作成



▲平成11年の地形図

※ 国土院 1:10000地形図（赤羽）に加筆して作成



▲令和3年の地形図

※ 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
1868	江戸期	日光御成道の整備（旧岩槻街道、現都道460号） 十條台土壌群の一帯を改変し、十條富士塚がつくられる
1871	江戸初期	十條、王子、豊島、神谷などの各村が武蔵県知事の支配下に入る
1873	明治元	荒川学校が開校
1878	明治4	東京府へ編入、十條村は東京府豊島郡の一部となる
1883	明治6	東京府へ編入、十條村は東京府豊島郡の一部となる
1885	明治11	豊島郡の分割、十條村は北豊島郡となる
1889	明治16	品川線（現埼京線）の開業
1905	明治18	日本鉄道（現東北本線）の開業
1910	明治22	町村合併により王子村ができる
1931	明治38	東京砲兵工廠銃砲製造所の移転
1932	明治43	十條駅開業
1937	昭和6	王子町が東京市に編入、王子区の一部となる
1945	昭和7	下十条駅（現東十条駅）開業
1947	昭和12	王子区役所新庁舎が東十条に完成（現・北区役所）
1951	昭和20	下十条駅（現東十条駅）開業
1957	昭和22	王子区と豊島区が合併し、北区ができる
1964	昭和26	篠原演芸場の開館
1972	昭和32	下十条駅が東十条駅に駅名を変更
1973	昭和39	十條台小の開校
1976	昭和47	製紙工場の閉鎖
1985	昭和51	王子五丁目団地の建設
1986	昭和60	東北新幹線（大宮⇄上野）開業
1991	昭和61	下十条運転区に組織改正
2004	平成3	南北線開通・王子神谷駅開業
2009	平成16	補助83号線（第一期区間）事業認可
2011	平成21	東十条駅北口西側のバリアフリー整備（北口西側）
2014	平成23	補助83号線（第二期区間）事業認可
2015	平成26	工場跡地西側貨物線（北王子線）・物流倉庫を廃止、後にグ・カーデンス東京王子を建設
2016	平成27	東十条駅北口西側のバリアフリー整備（北口西側）
2018	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



▲台地部から望む十條跨線橋・下十条駅南口



▲下十条駅（昭和26年頃）



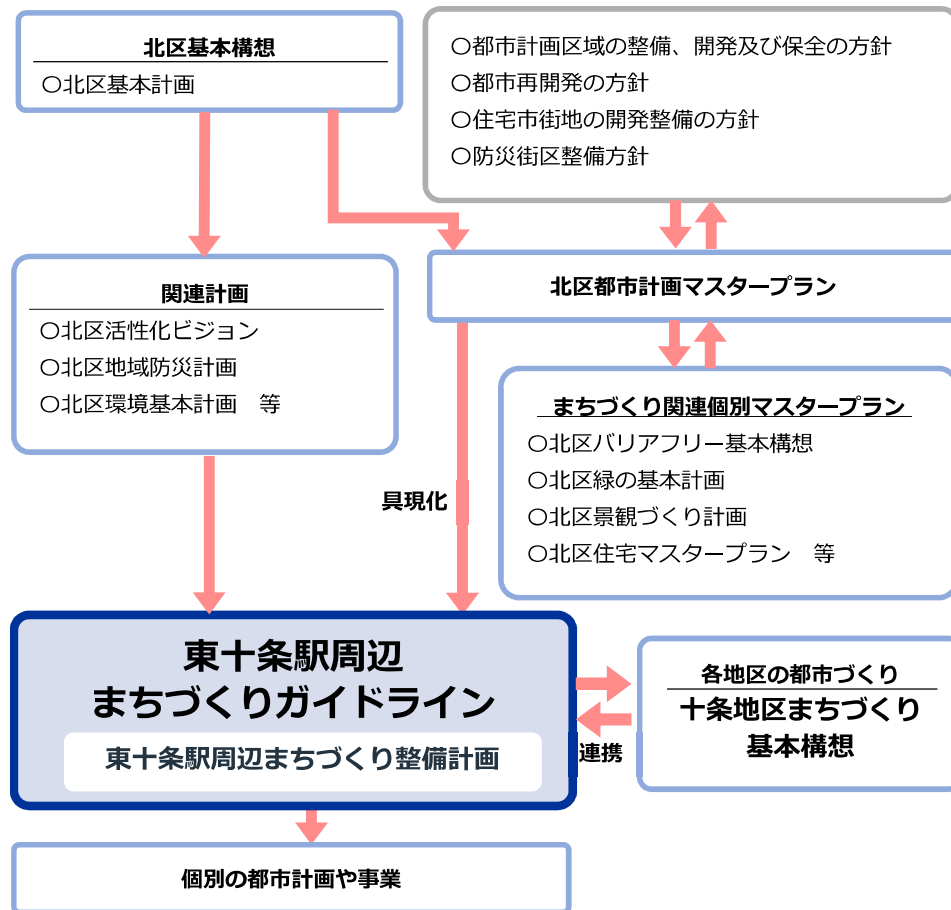
▲東十条駅北口通路（昭和37年頃）



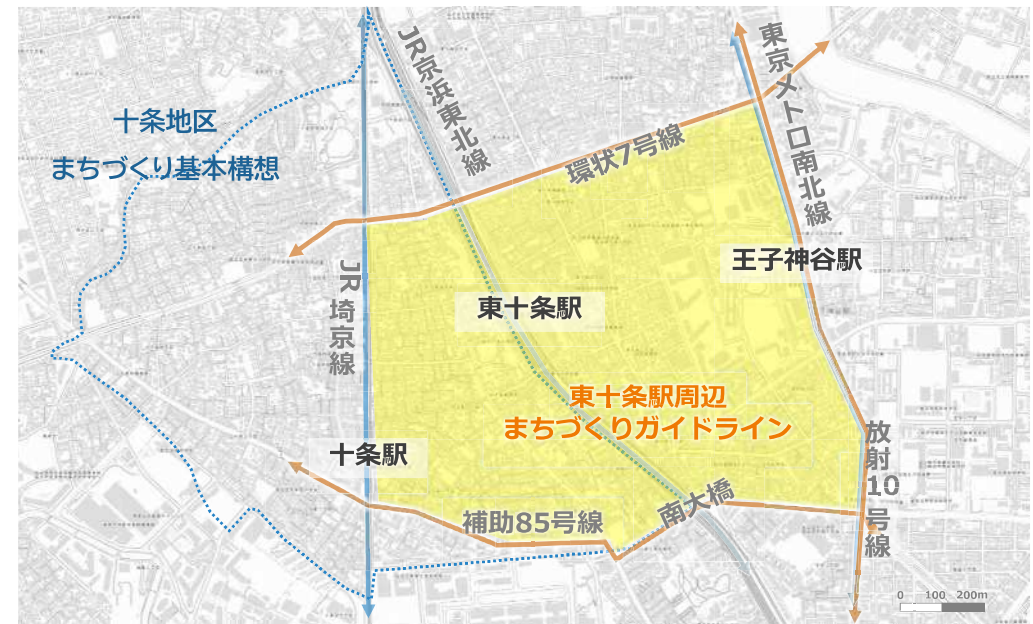
▲東十条商店街（昭和37年撮影）

- ✓ 東十条駅周辺には、十条銀座商店街をはじめ、個性的な商店街が集まっているとともに、市街地再開発事業や連続立体交差事業によるまちづくりが進む「十条駅」や、東京メトロ南北線の「王子神谷駅」が隣接しています。
- ✓ 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、東十条駅周辺を対象に、地域が目指す「まちづくりの将来像」や「まちづくりの基本方針」等を定めることを目的とし、「東十条駅周辺まちづくりガイドライン」を策定することとしました。

ガイドラインの位置づけ



ガイドラインの対象範囲



▲ガイドライン対象範囲

- ✓ 今回ガイドラインを策定するにあたり、アンケート調査やワークショップでのご意見、上位計画での位置づけ、交通量調査から、東十条駅周辺の現状を整理しました。
- ✓ 北区では、東十条駅周辺の現在の利用実態やニーズなどを把握する為、アンケート調査を実施しました。
- ✓ 本ガイドラインの検討状況の紹介をするとともに、まちづくりの意見を伺う「中間報告会」「中間まとめ報告会」を開催しました。また、合わせて開催したワークショップでは、東十条駅の課題、魅力について、多数のご意見をいただきました。

アンケート実施時期：令和5年5月10日～5月23日

▼ アンケート実施概要

	① 抽出調査			② 任意調査			③ 来街者調査
対象者	ガイドライン対象範囲内の区民 (令和5年2月時点で15歳以上かつ 1年以上居住している区民)			東十条駅周辺のまちづくりに 関心のある方 (年齢や居住条件を問わない)			過去1年に1度以上 東十条駅を訪問したことがある方 (東京都・千葉県・埼玉県・神奈川県 の在住者)
回答方法	郵送回答	Web回答	計	地域振興室 設置BOX	Web回答	計	Webアンケート会社 モニター回答
回収数[人]	334	142	476	47	542	589	400
							合計:1,465

● アンケートで多く上がった声

アンケート まちなかの課題

- 「駅を挟んだ東西のまちが坂道や線路で分断」
- 「バリアフリー対応が不十分」

アンケート まちに感じている魅力

- 「个性的なお店が並ぶ商店街がある」
- 「都心へのアクセスがしやすい」

アンケート 歩行環境に関する不満

- 「歩道が狭い」「坂道が多い」「自転車とぶつかりそうで怖い」
- 「狭い道に自動車が多い」

地元向けワークショップの実施



▲ 中間報告会 (令和5年9月)



▲ 中間まとめ報告会 (令和6年5月)



● 中間報告会ワークショップにおける意見（抜粋）

ワークショップ 東十条駅周辺の魅力

- 商店街が魅力的
- 商店街（さらに連続すると良い）
- 買物が便利、安い
- 駅前がすぐまち
- お富士さん
- 演芸場
- 歴史ある佇まいがある
- 気取らない庶民性
- 北王子支線遊歩道

など

ワークショップ 東十条駅周辺の課題

- 南口の高低差がきつい(出かけるのが億劫)
- 避難場所が少ない
- 北口EVが自転車でつかえている
- 地域のバリアフリー化
- 駅前に広場がない
- 道が狭い
- 緑が少ない
- 大きな公園がない

など

ワークショップ あったらしい機能

- タクシー利用ができるロータリーが欲しい
- 南口周辺のバリアフリー（エレベーター設置早急に）
- 足元のまちづくり(レンガ道路)
- 人が溜まれる場所
- 水害時に避難する施設
- 花火のできる広場

など

ワークショップ やってみたいこと

- 下十条連区跡地や広場での盆踊り
- サンバの再開
- 商店街で多世代が集う行事
- 外国人を含めたイベント
- マルシェ
- 街が活性化するイベント

など

- ✓ ここでは、現在の東十条駅周辺のまちづくりの動向について、「社会的な動向」として、まちの将来像を考えるにあたり押さえておくべきキーワードを記載しています。
- ✓ 「ウォーカブルなまちづくり」や、「水災害の激甚化」などについては、東十条駅周辺のまちづくりを考える上でも重要な視点と考えています。
- ✓ 東十条駅周辺に限らず、まちづくり全般において、これらを踏まえて進めていく必要があります。

● 東十条周辺の動向

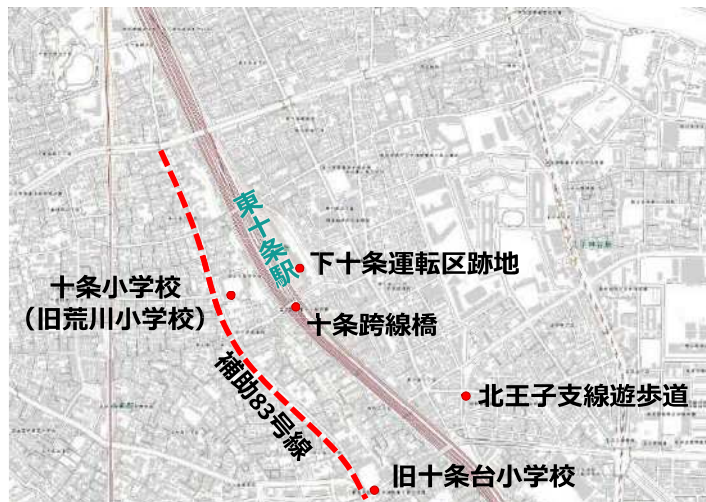
十条跨線橋の架け替え

下十条運転区跡地の利活用

十条小学校の改築・移転

補助第83号線の整備（事業中）

北王子支線遊歩道の整備



▲東十条駅周辺まちづくりの動き

● これからの社会的動向

ウォーカブルなまちづくり

市街地整備2.0

水災害の激甚化

脱炭素社会

デジタル・トランスフォーメーション
(DX)

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

持続可能な社会・SDGs

✓ 今回ガイドラインを策定するにあたり、アンケート調査やワークショップでのご意見、上位計画での位置づけ、交通量調査等から、東十条駅周辺の現状を、「3つの魅力」と「7つの課題」に整理しました。

3つの「活かすべき魅力」

魅力① 地域に根差した地元商店街



▲東十条駅周辺の土地利用

魅力② 歩行者や自転車が中心の都市基盤



▲駅周辺の都市計画道路整備方針

魅力③ 地域の文化・お祭り

7つの「解決すべき課題」

課題A 台地部・低地部の分断

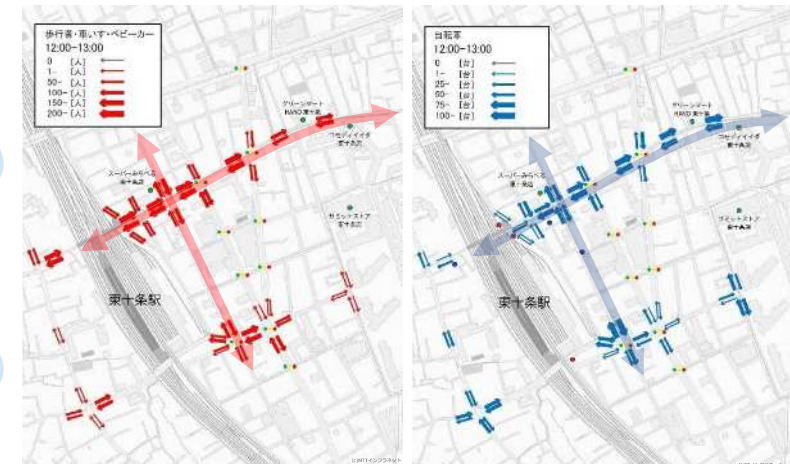
課題B 緑の不足

課題C 駅アクセス手段の不足

課題D 滞留空間や地域拠点の不足



課題E 歩行者と自転車の錯綜



▲低地部の歩行者交通量

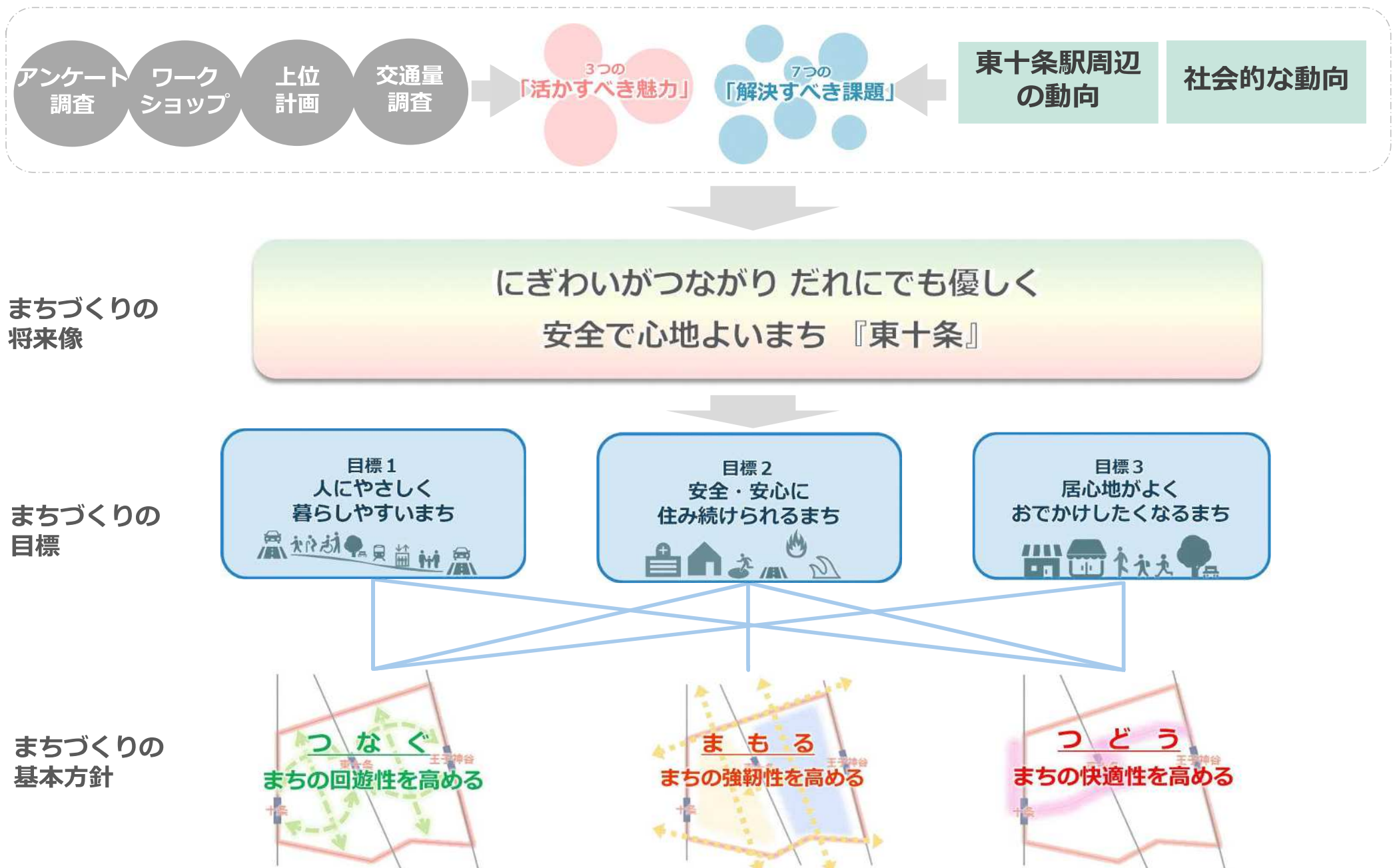
▲低地部の自転車交通量

課題F 防災機能の強化

課題G 老朽化した十条跨線橋とバリアフリー対応

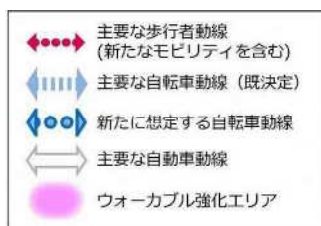


✓ ここまでに取り上げた「活かすべき魅力」、「解決すべき課題」、「社会的な動向」を踏まえて、東十条駅周辺におけるまちづくりの将来像、まちづくりの目標、まちづくりの基本方針を設定しました。



- ✓ 東十条駅周辺のまちづくりの将来像を具現化し、形成すべき都市構造の方向性を、「交通ネットワークの方針」「土地利用の方針」の両面から検討し整理します。
- ✓ 交通ネットワークは6つの観点から設定しました。

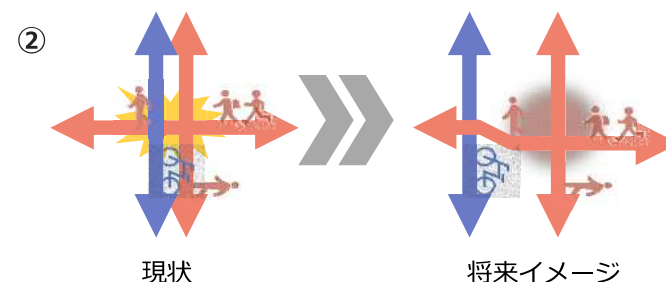
● 交通ネットワークの方針図



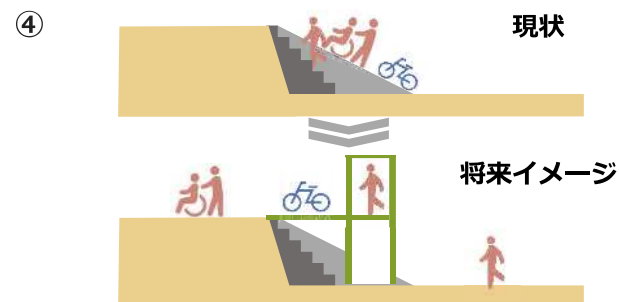
▲交通ネットワークの方針図

● 交通ネットワーク設定の観点

- ① より適切な交通規制
- ② 歩行者と自転車の交錯を削減する新たな南北動線
- ③ タクシー・自家用車等での駅へのアクセス性の向上
- ④ 高低差のある東西移動を支援するバリアフリー動線の拡充
- ⑤ 既存商店街等の歩きやすい空間を活かした「ウォーカブル強化エリア」の設定
- ⑥ 歩行者の移動や地域内移動を補助する新たなモビリティの導入空間の確保



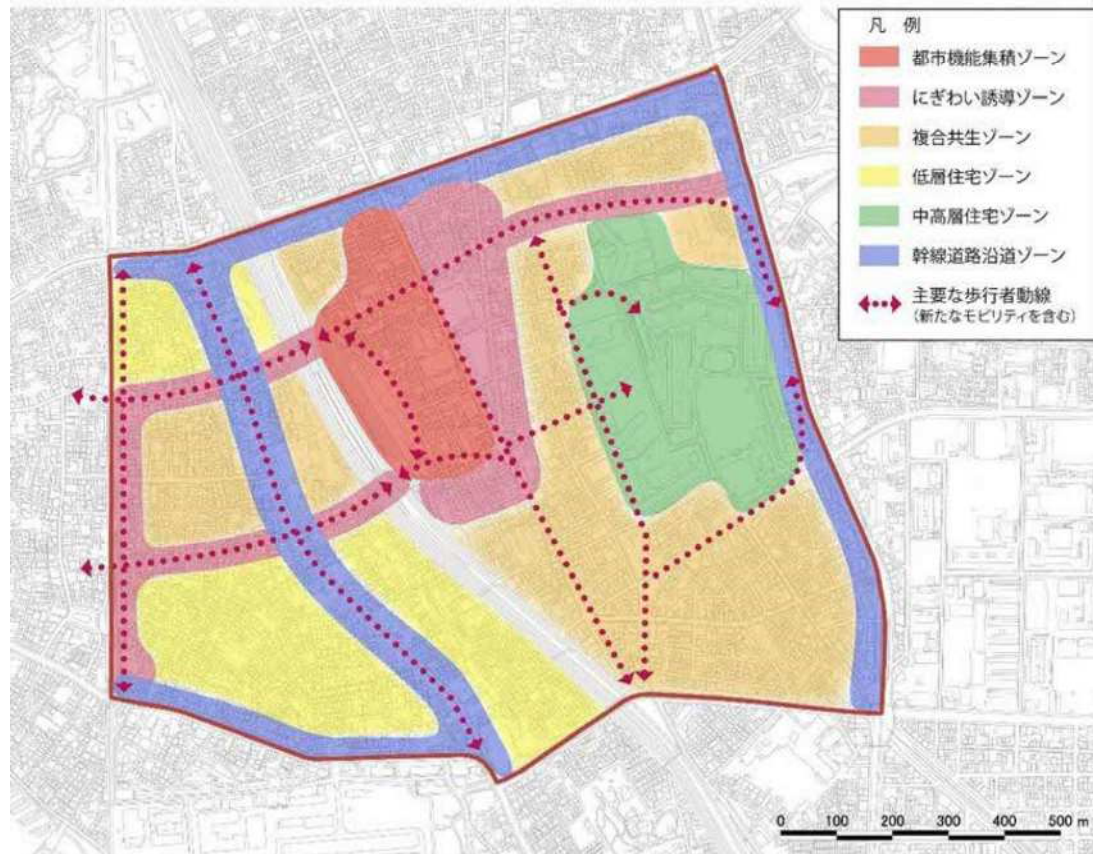
▲自転車動線の分離イメージ



▲バリアフリー動線の拡充イメージ

✓ ガイドライン範囲内におけるまちづくりの考え方をゾーンごとに定めた「土地利用の方針」を設定しました。

● 土地利用の方針図



▲交通ネットワークの方針図

都市機能集積ゾーン

- 地域の暮らしを支える商業・生活拠点として、既存商店街と調和しつつ、さらなる活力とにぎわいを生み出す高次都市機能を集積させるため、商業・業務・住宅等の複合的な土地利用の誘導を図ります。
- 計画的な都市機能の更新と土地の有効・高度利用を促進し、交通結節機能の質の向上、地域交流機能の充実、歩行者ネットワークの形成、みどり豊かなオープンスペースの確保などにより、災害に強く、快適で利便性の高い市街地の形成を図ります。

にぎわい誘導ゾーン

- 鉄道駅を起点として、商店街や公共施設などを結ぶ連続的なまちなみ形成とあわせて歩行者空間の確保を行うことにより、連続したにぎわいの誘導や回遊性の向上を図ります。
- J R 埼京線の連続立体交差化にあわせて、周辺地域との調和を図りつつ、地域のにぎわいや東西の交流を生み出す高架下の有効活用を図ります。

複合共生ゾーン

- 住宅を中心とした土地利用を基本としつつ、地域に密着した既存の商店や工場などとの共存を図ることで、多様で魅力的な複合市街地の形成を図ります。
- 東十条駅の西側においては、十条富士塚や篠原演芸場等の歴史・文化資源を活かした特色ある街並みの形成を図ります。

低層住宅ゾーン

- 低中層の住宅を中心とした土地利用を誘導するとともに、木造住宅の密集する地区においては、生活道路や公園の整備、老朽化した住宅の更新や共同化を進め、安全で快適なやすらぎのある市街地の形成を図ります。

中高層住宅ゾーン

- 中高層住宅を中心とした土地利用を維持するとともに、生活利便施設の立地を誘導することで、利便性の高い持続的な市街地の形成を図ります。

幹線道路沿道ゾーン

- 主要幹線道路沿道においては、地域特性に応じて一定の高度利用を促進し、低層に商業・業務機能、中高層に居住機能の誘導をするとともに、安全で利便性の高い沿道環境の形成を図ります。
- 幹線道路沿道においては、避難路や延焼遮断機能を確保しつつ、利便性の高い土地利用の増進や建物の不燃化、周辺と調和した良好な街並みの形成を図ります。