



# 王子駅周辺 まちづくり ガイドライン

令和5年3月



東京都北区



## 王子駅周辺まちづくりガイドラインの 策定にあたって



江戸時代より、飛鳥山の桜をはじめ、石神井川の滝や紅葉など、現在の王子駅周辺は四季の変化を楽しむことができる行楽地として多くの人々に愛され、にぎわい・交流の場として繁栄してきました。明治時代には洋紙発祥の地として、日本の近代化を支える上で大きな役割を果たすとともに、王子駅の開設以降は、様々な交通機能の集積する交通の要衝として発展してきました。

一方で、交通拠点としての歩行者空間の不足や商業施設の集積の低さ、幹線道路や河川などによるまちの分断、木造住宅密集地域における防災対策、河川の氾濫による大規模水害への対策など、多くの課題も抱えています。

地域の課題を解決し、まちの価値を高めていくためには、多様な主体が共通の目標・認識を持って連携し、継続的にまちづくりに取り組むことが必要です。

これまでの先人たちの努力の基に築かれてきたまちの歴史と、新庁舎建設を契機に生まれ変わり始める動き、その両者を活かしながら、総合的なまちづくり方針として平成29年に策定したのが「王子駅周辺まちづくりグランドデザイン」です。

近年、コロナ禍前まで地区の人口は増加傾向であり、住みたいまちとして選ばれているなかで、渋沢栄一翁の大河ドラマが放送され、新紙幣の肖像にも採用、令和6年には発行予定となるなど、王子に注目が集まる絶好の機会が訪れています。また、公民連携による飛鳥山の魅力向上に向けた取り組みが進むなど、今まさに、王子は大きく変化し成長していくために、動き出しています。

こうした動向に適切に対応しながら、グランドデザインで掲げたまちの将来像「東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子」の実現に向けて、計画的なまちづくりを誘導していくため、「王子駅周辺まちづくりガイドライン」を策定しました。

本ガイドラインのコンセプト「王子共創～みんなで創る王子の未来～」に基づき、王子に関わる多様な方たちと手を携え一緒にまちを創り、未来へ託していきます。最後に、本ガイドラインの策定にあたっては、ご尽力いただきました王子駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会の方々をはじめ、ご意見をお寄せいただきました区民の皆さまや関係各位に心から感謝を申し上げます。

令和5年3月

東京都北区長

花川 與惣太

# 目次 CONTENTS

<b>01</b>	<b>はじめに</b>	<b>3</b>
1.1	ガイドラインの背景と目的	4
1.2	ガイドラインの位置づけ	5
1.3	ガイドラインの構成と対象エリア	6
<b>02</b>	<b>王子駅周辺まちづくりの背景</b>	<b>9</b>
2.1	王子駅周辺のまちづくりの経緯	10
2.2	上位計画等における位置づけ	13
2.3	グランドデザイン策定後の社会的な動向	22
2.4	まちの特性（魅力）と課題再整理	28
<b>03</b>	<b>まちの将来像</b>	<b>31</b>
3.1	まちの将来像、基本方針	32
3.2	まちづくりのコンセプト	33
3.3	まちづくりにおいて達成すべきミッション	33
<b>04</b>	<b>まちづくりの戦略</b>	<b>35</b>
4.1	まちづくりの戦略	36
4.2	まちづくりプロジェクト	43
<b>05</b>	<b>将来都市構造</b>	<b>47</b>
5.1	ウォークブル・ガーデン	48
5.2	6つのエリア	51
5.3	まちの骨格軸と都市基盤	54
5.4	将来都市構造図	56
<b>06</b>	<b>「王子共創」によるまちづくりの実現に向けて</b>	<b>57</b>
6.1	まちづくりを進めるための共創体制の充実	58
6.2	ガイドラインの運用	60
6.3	まちの将来像実現に向けたロードマップ	62
6.4	まちの将来像実現のためのまちづくり手法	64
<b>07</b>	<b>王子駅前まちづくり整備計画</b>	<b>67</b>
7.1	まちづくりの方向性	68
7.2	重点的な取組み	72
	<b>参考資料</b>	<b>81</b>



# 01 はじめに

# 01 はじめに

## 1.1 ガイドラインの背景と目的

王子駅周辺は、江戸時代から、飛鳥山を中心としたにぎわい・交流の場として広く知られており、明治期以降も、日本の近代化を支える工場等の産業・商業の集積とともに、鉄道や路線バス等の多様な公共交通モードが接続する交通の要衝として、発展を続けてきました。

一方、JR や幹線道路、石神井川などが、駅周辺の歩行者の回遊性を阻害する要因となっていることや、木造住宅密集地域における防災上の課題などが指摘されており、地域の課題を解決するためには、まちづくりに関わる多様な主体が、共通の目標・認識を持ってまちづくりに取り組んでいくことが必要であることから、平成 29 年 7 月に「王子駅周辺まちづくりグランドデザイン（以下、「グランドデザイン」という。）」を策定し、総合的なまちづくりの指針を示しました。

「王子駅周辺まちづくりガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）」は、グランドデザインで掲げるまちの将来像「東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子」の実現に向けて、新庁舎建設を契機としたまちづくりの動向を的確に把握しながら、今後の王子駅周辺で活かすべきまちの特性や解決すべき地域の課題に、適切に対応した計画的なまちづくりを誘導していくために策定します。

併せて、本ガイドラインに内包する形で、優先的に整備すべき先行実施地区の範囲を特定し、具体的な事業内容等を定めた「王子駅前まちづくり整備計画」を策定します。

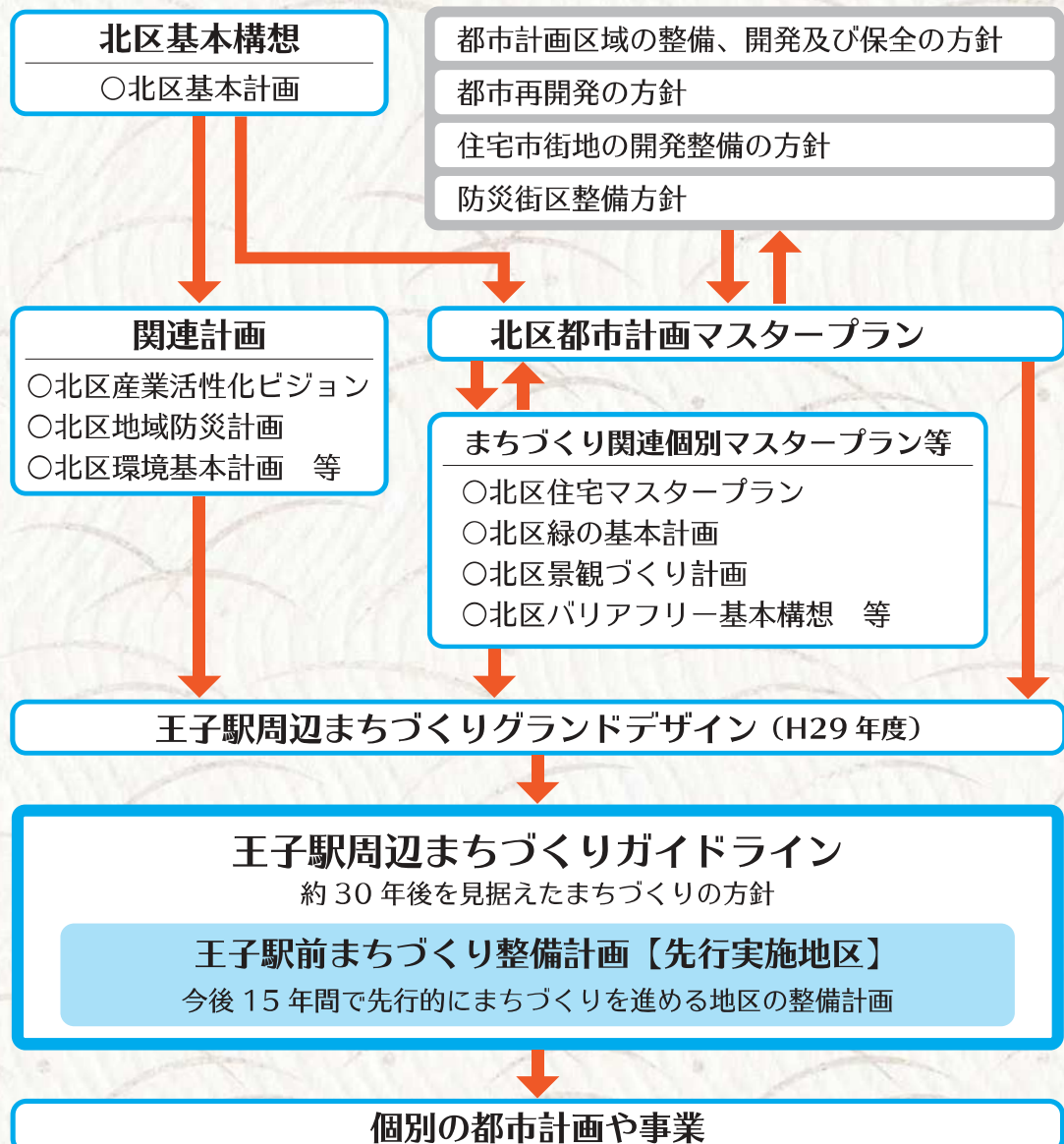
## 1.2 ガイドラインの位置づけ

ガイドラインは、北区基本構想・都市計画マスタープラン等を上位計画とするランドデザインをより具体化し、個別の都市計画や事業へとつなげていくために必要な事項を定めるものです。区民・地権者・民間事業者・行政など多様な主体が連携してまちづくりに取組む際の指針となります。

さらに、王子駅周辺エリア全体のまちづくり施策として、約 30 年後を見据えたまちづくりの方針を示すものです。

また、優先的に整備すべき「先行実施地区」については、他の地区よりも先行してまちづくりを進めるために、今後 15 年間で実現を目指す具体的な整備内容や重点的な取組み等を示す「王子駅前まちづくり整備計画」を定めます。

### ▼ガイドラインの位置づけ



## 1.3 ガイドラインの構成と対象エリア

王子駅周辺エリア全体のまちづくりを進める上で前提となる考え方を「まちづくりの背景」「まちの将来像」「まちづくりの戦略」「将来都市構造」、今後のまちづくりの進め方を「まちづくりの実現に向けて」、王子駅前の先行実施地区における具体的取組みを「王子駅前まちづくり整備計画」で示します。

ガイドラインは検討の深度化や社会情勢の変化に応じて柔軟に改定を図るとともに、まちづくりの機運の高まりや合意形成の進展に応じて、適宜追加の整備計画を策定します。

### ▼ガイドラインの構成



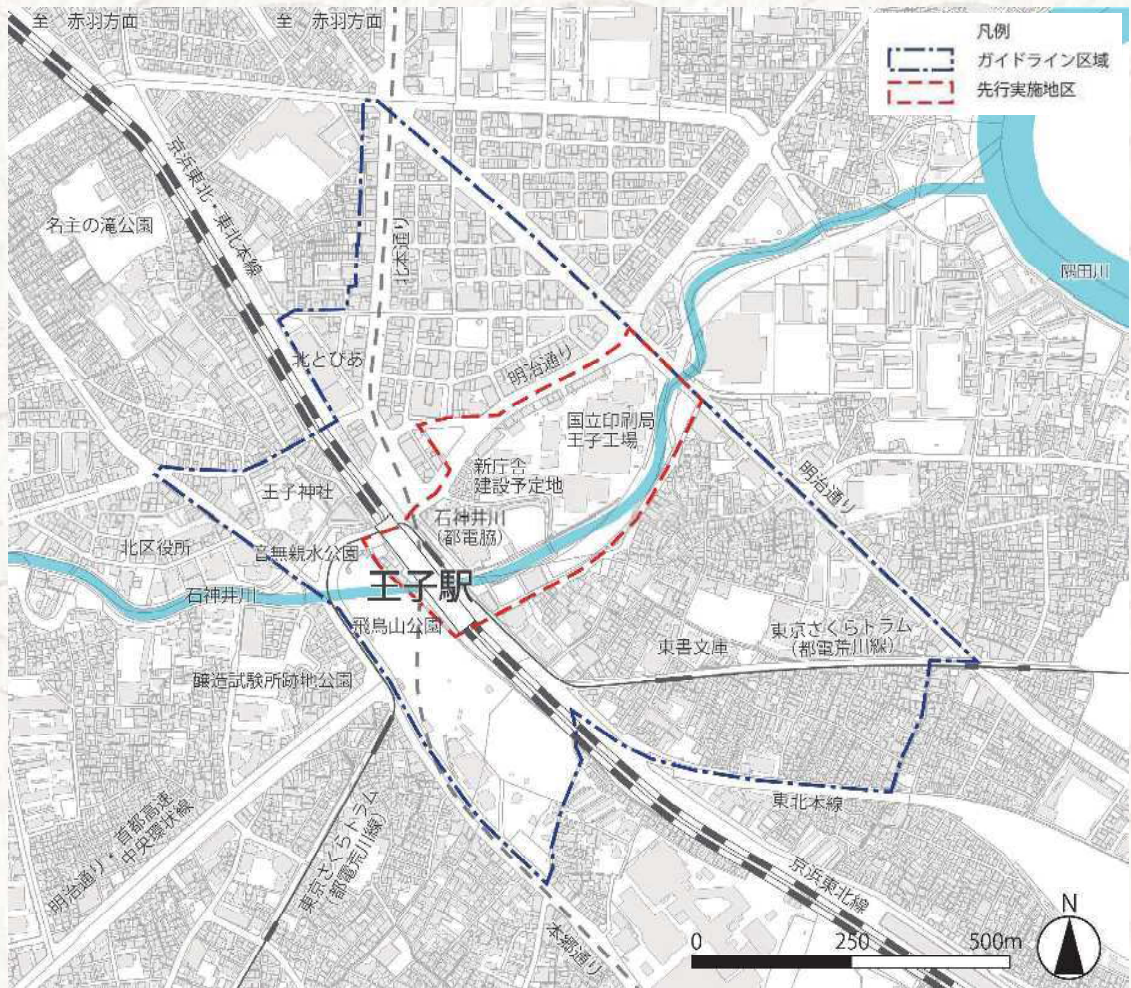


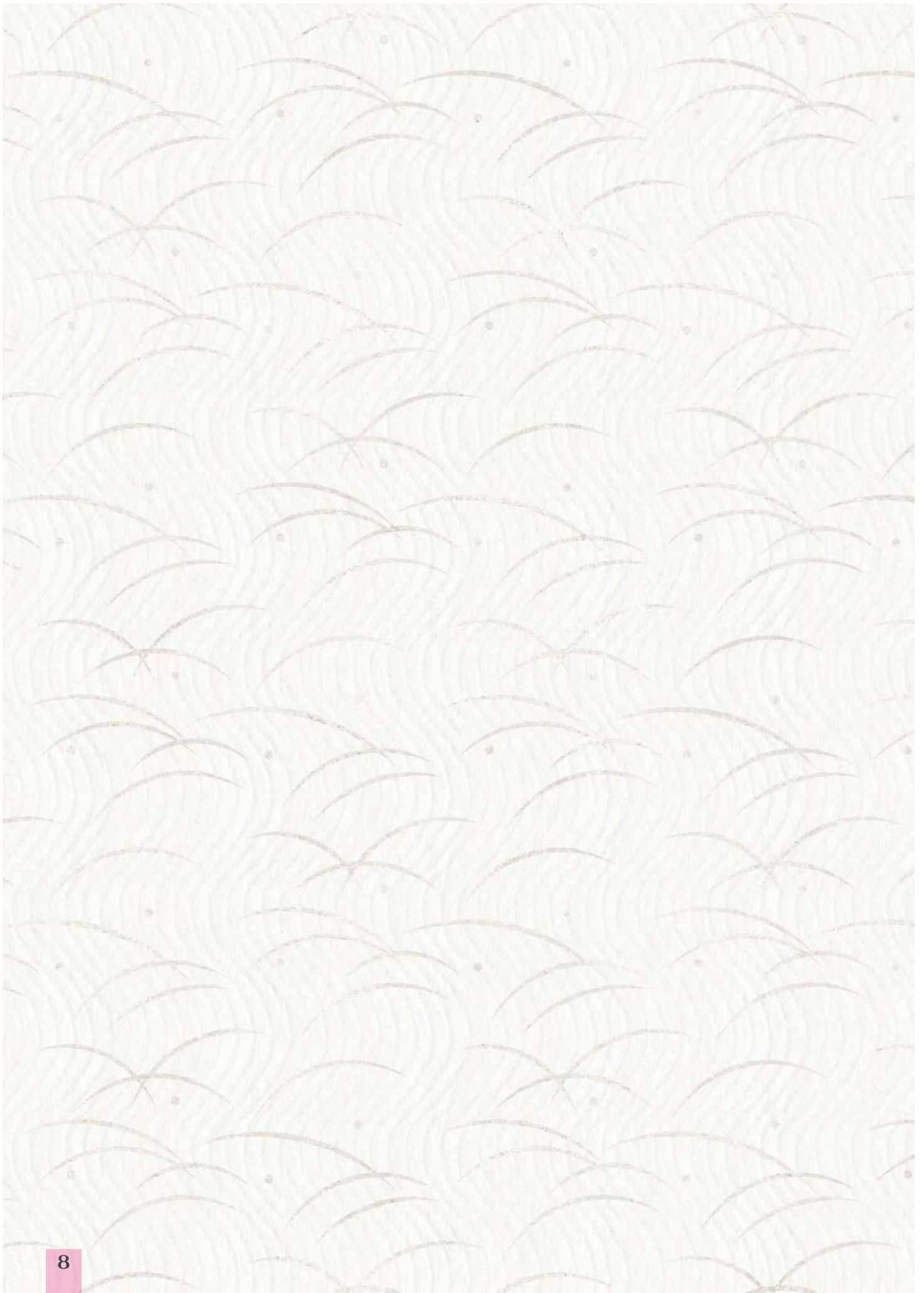
ガイドラインの対象範囲および、「先行実施地区」の範囲は下図の通りです。

ガイドライン区域は、王子駅を中心とし、飛鳥山公園や王子神社、北本通り、堀船・栄町の一部を含む約70haの範囲です。

先行実施地区は、ガイドライン区域のうち、新庁舎建設予定地、JR王子駅中央口、国立印刷局王子工場、王子駅前公園などを含む約12haの範囲です。

### ▼対象範囲







## 02 王子駅周辺まちづくりの背景

# 02 王子駅周辺まちづくりの背景

## 2.1 王子駅周辺のまちづくりの経緯

### (1) 都市基盤形成の経緯

明治時代から現在に至るまでの王子駅周辺の都市基盤形成の経緯を整理します。

#### 明治

<主要な出来事>

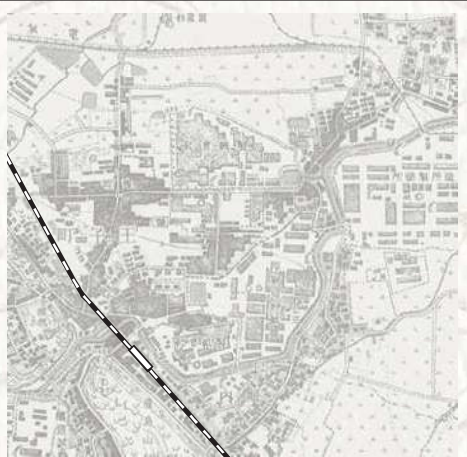
- 1869 明治維新
- 1872 新橋～横浜間で日本最初の鉄道開通
- 1894 日清戦争

<鉄道・駅>

- 1883 日本鉄道 上野駅～熊谷駅の開業と同時に開設
- 1911 王子電気軌道 飛鳥山上（現飛鳥山）～大塚で軌道事業開業

<まちの様子>

- ・幹線道路の整備はなく、現在の中央～南口にかけて王子駅の駅舎が整備されている



#### 大正

<主要な出来事>

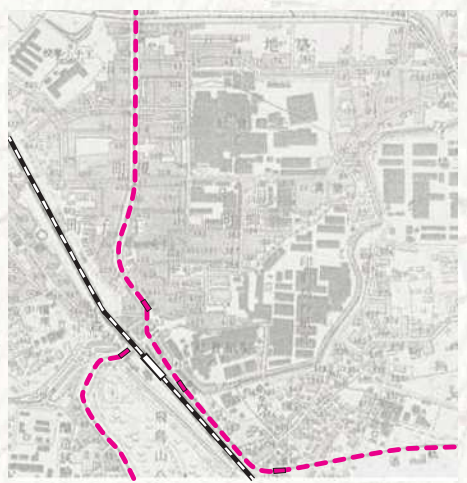
- 1923 関東大震災

<鉄道・駅>

- 1913 王子電気軌道 三ノ輪（現三ノ輪橋）～飛鳥山下（現梶原）開業
- 1915 王子電気軌道 王子～飛鳥山開業
- 1925 王子電気軌道 栄町～王子開業（三ノ輪～王子と王子～大塚駅前が直通開始）
- 1926 王子電気軌道 王子柳田～神谷橋開業

<まちの様子>

- ・現在の国道122号（北本通り～明治通り）が整備
- ・荒川車庫から赤羽方面に伸びる軌道および王子を始発とする軌道（王子電気軌道）が建設



#### 昭和（戦前）

<主要な出来事>

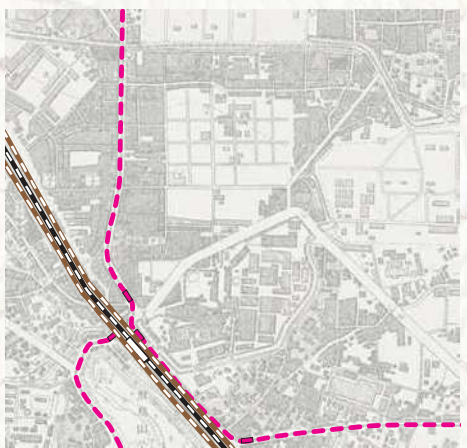
- 1927 上野～浅草間で日本最初の地下鉄開通
- 1931 満州事変
- 1939 第二次世界大戦

<鉄道・駅>

- 1927 王子電気軌道 神谷橋～赤羽開業
- 1927 東北貨物線（田端駅～王子駅）開業
- 1929 東北貨物線（王子駅～赤羽駅）開業
- 1930 北王子線（貨物線）開業

<まちの様子>

- ・明治通りが溝田橋を經由して王子駅前まで整備
- ・王子電気軌道は王子駅で接着



地図出典：飛鳥山博物館

## 昭和（戦後）

### <主要な出来事>

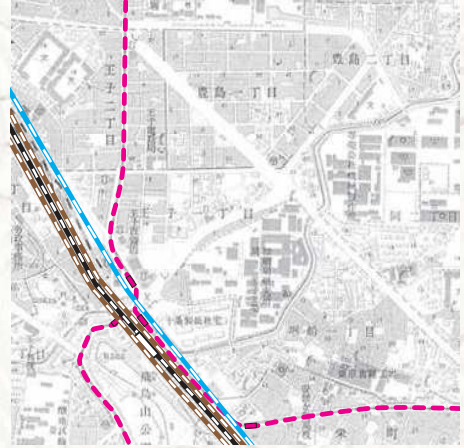
- 1945 第二次世界大戦終戦
- 1964 東京オリンピック・パラリンピック開催
- 1973 オイルショック

### <鉄道・駅>

- 1958 狩野川台風で王子駅の改札口が冠水
- 1961 王子駅ホームの延伸、北口改札の新設
- 1972 都電 王子駅前-赤羽廃止
- 1985 東北新幹線（大宮～上野駅間）開業

### <まちの様子>

- 1948 戦災復興区画整理事業の実施により、北口駅前広場や幹線道路が整備され、街区が形成される
- 1966 飛鳥山の下をトンネルで通す飛鳥山分水路の建設（1969年3月に完成）



## 平成（前期）

### <主要な出来事>

- 1991 バブル崩壊
- 1995 地下鉄サリン事件
- 2010 羽田空港国際定期便就航

### <鉄道・駅>

- 1991 東京メトロ（営団地下鉄）南北線開業

### <まちの様子>

- 1991 北口駅前広場の改修
- 2002 首都高王子線（板橋JCT-江北JCT間）開通、王子北出入口開通



## 平成（後期）～令和（初期）

### <主要な出来事>

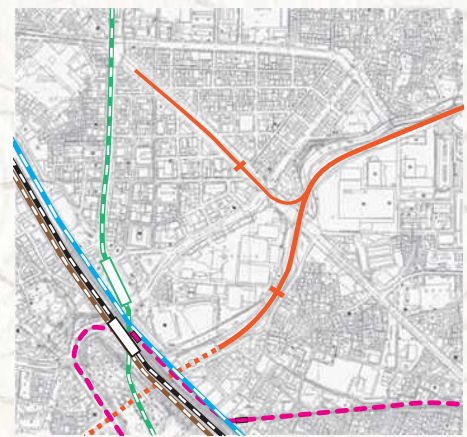
- 2011 東日本大震災
- 2020 新型コロナウイルス感染拡大
- 2021 東京オリンピック・パラリンピック開催

### <鉄道・駅>

- 2011 王子駅中央口エレベーター整備完了
- 2014 北王子線（貨物線）廃止

### <まちの様子>

- 2015 首都高王子線王子南出入口開通



地図出典：飛鳥山博物館

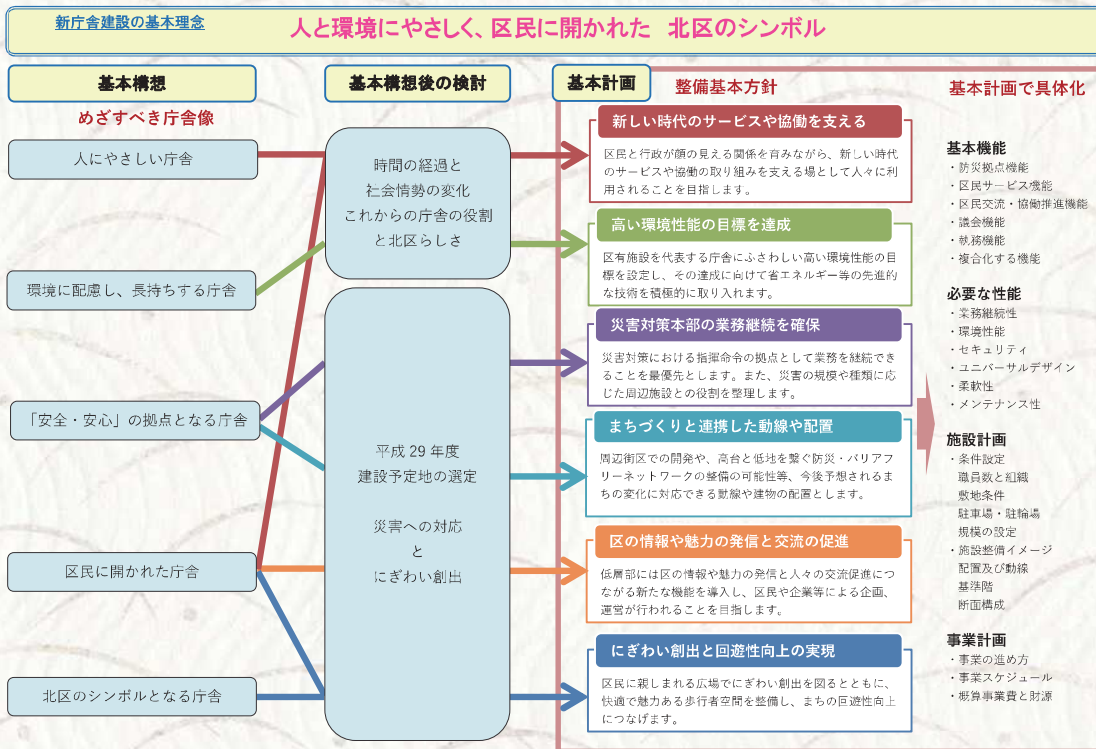
## (2) 新庁舎建設について

北区では、新庁舎建設に向けた検討を進めています。建設予定地は国立印刷局王子工場用地の一部です。土地の引き渡しは令和10年度以降となる見通しです。平成23年度に「東京都北区新庁舎建設基本構想」を策定しました。基本構想で定めた基本理念とめざすべき庁舎像に加え、建設予定地の選定や時代の変化により生じた新たな課題を踏まえ、「東京都北区新庁舎建設基本計画」では、基本的な考え方である整備基本方針を定め、各項目の選択と具体化を図っています。

### ▼これまでの経緯

年度	概要
平成7～23年度 平成7年度 平成23年度	<b>耐震診断・耐震補強を実施</b> 現庁舎の耐震診断調査を実施 現庁舎の暫定耐震補強工事を実施
平成17～21年度 平成21年度 平成21年度	<b>庁舎のあり方検討</b> 「東京都北区庁舎のあり方専門委員会」を設置 「庁舎のあり方に関する基本方針」を策定
平成22～23年度 平成22年度 平成23年度	<b>基本構想の策定</b> 「東京都北区新庁舎建設基本構想検討会」を設置 「東京都北区新庁舎建設基本構想」を策定
平成26～29年度 平成29年度	<b>建設予定地の選定</b> 「国立印刷局王子工場用地の一部取得に関する協定書」を締結
平成30～令和4年度 平成30年度 令和元年度 令和4年度	<b>基本計画の策定</b> 「東京都北区新庁舎建設基本計画専門家会議」を設置 区民ワークショップの実施 「東京都北区新庁舎建設基本計画」を策定

### ▼基本構想と基本計画との関係



出典：東京都北区新庁舎建設基本計画



## (2) 東京都の計画

### 都市づくりのグランドデザイン —東京の未来を創ろう— 東京都 | 平成 29 年 9 月

#### ◆地域の将来像（北部 王子）

- 国有地の土地利用転換を契機に、新区庁舎の建設や駅周辺の土地の高度利用と機能集積、交通結節機能の強化などが進み、飛鳥山公園や石神井川の水や緑と調和した、にぎわいのある拠点が形成されています。

#### ◆駅周辺整備に関する取組み

戦略 02：人・モノ・情報の自由自在な交流を実現

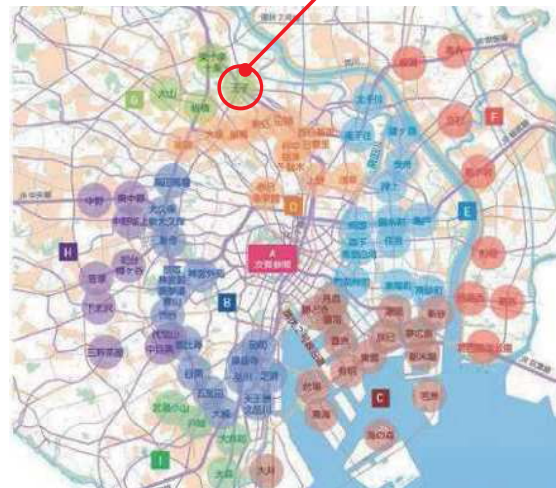
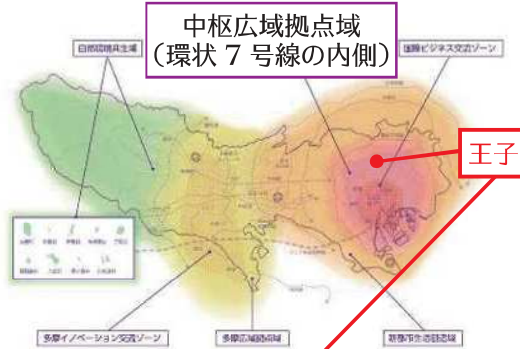
- ターミナル駅周辺が歩行者中心の空間になっている

道路整備により、通過交通が削減される大規模ターミナル駅の周辺では、道路空間等を人が回遊しやすい歩行者空間へ再編し、駅とにぎわいの場が連携する地域軸を形成します。

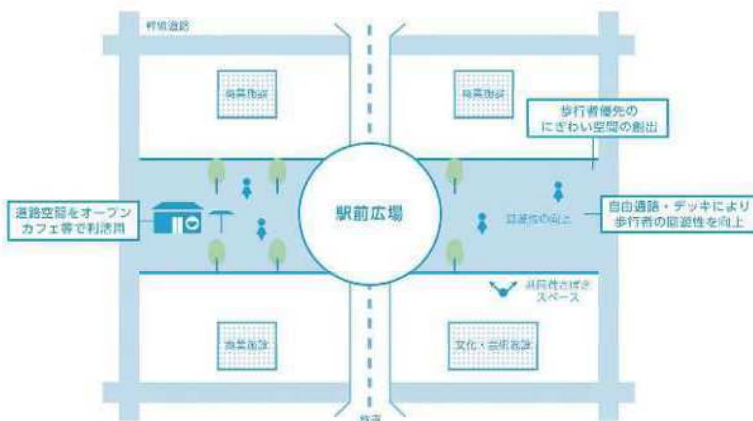
- 道路空間と駅・まちが一体となっている

開発等に併せて敷地内の緑と道路の緑を連続させ、歩いて楽しく、観て美しい都市空間を創出します。

#### ▼ 中枢広域拠点域のエリア区分



#### ▼ ターミナル駅周辺の道路空間の整備イメージ





都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）  
東京都 | 令和3年3月

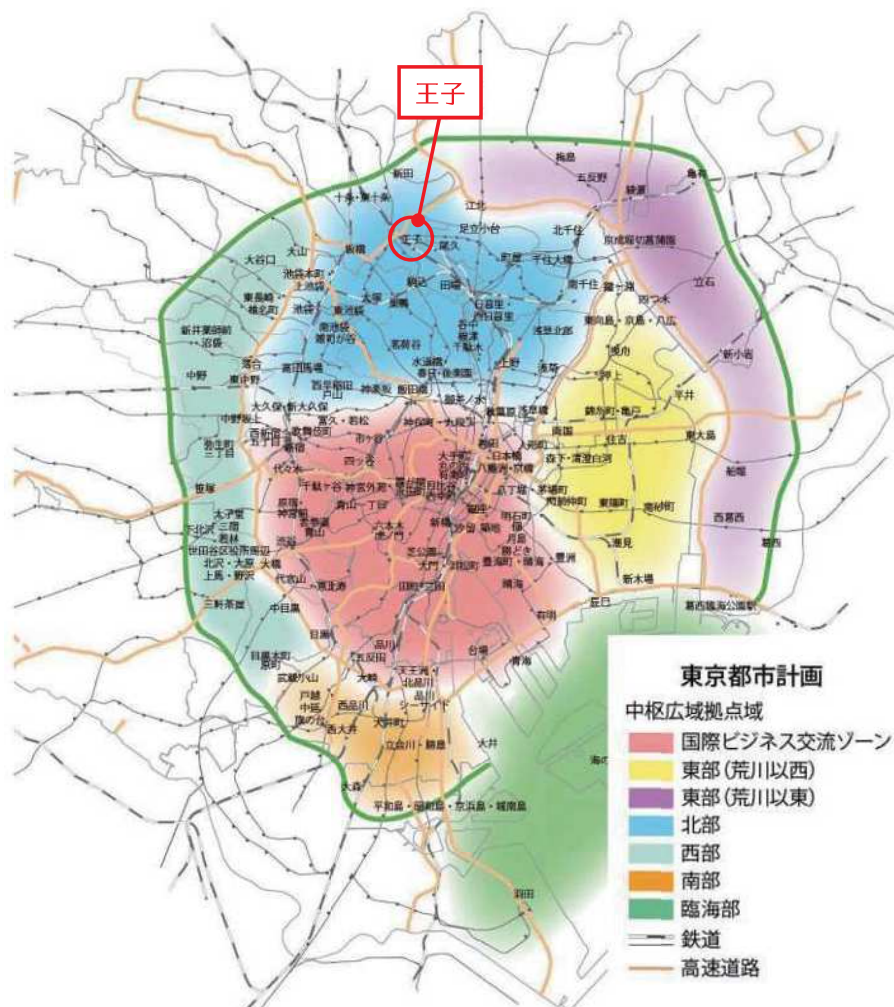
◆拠点の位置づけ

「中枢広域拠点域」に位置づけ

◆特色ある地域の将来像（王子）

- 新庁舎の建設を契機として、駅周辺の土地の高度利用と整備により交通結節機能の充実や、商業・業務や行政等の機能集積が進み、飛鳥山や石神井川の水とみどりが調和した、歴史や文化が感じられるにぎわいのある拠点を形成
- 都市基盤整備と合わせ、商業、業務を中心としつつ、住宅なども含む多様な機能や地域特性を踏まえた機能が集積する、活力とにぎわいの拠点を形成

▼中枢広域拠点域



## 都市再開発の方針 東京都 | 令和3年3月

### ◆地区の位置づけ

「再開発促進地区」および「誘導地区」に位置づけ

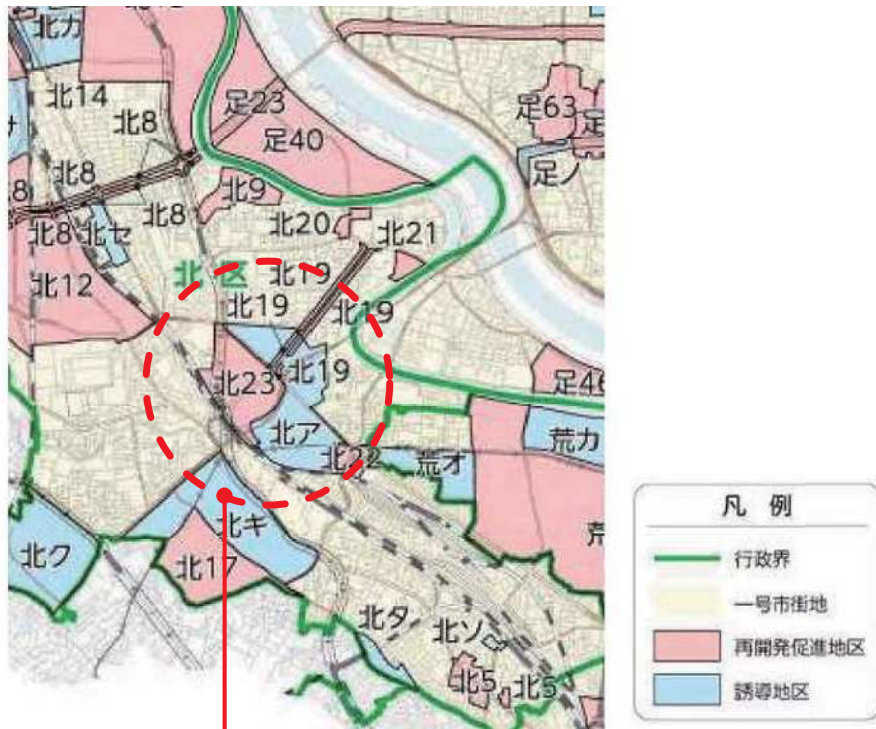
### ◆再開発促進地区

1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区

### ◆誘導地区

1号市街地のうち、再開発促進地区に至らないものの、再開発を行うことが望ましく効果が期待できる地区

▼都市再開発の方針 位置図



北区	
北. 2. 板. 1	
浮間舟渡駅周辺地区	
北. 5 田端地区	
北. 7 北赤羽駅浮間口周辺地区	
北. 8 環状7号線沿道地区	
北. 9 豊島地区	
北. 12 十条地区	
北. 14 赤羽駅東口一番街地区	
北. 15 志茂東地区	
北. 16 桐ヶ丘地区	
北. 17 西ヶ原外大跡地周辺地区	
北. 18 赤羽台周辺地区	
北. 19 補助88号線沿道地区	
北. 20 豊島五・六丁目地区	
北. 21 豊島四丁目地区	
北. 22 上中里地区	
北. 23 王子駅周辺地区(新規地区)	

北区	
北ア 王子	
北オ 浮間北部	
北カ 赤羽駅東口	
北キ 西ヶ原西部	
北ク 滝野川西部	
北サ 赤羽西	
北ス 浮間舟渡駅周辺	
北セ 東十条駅周辺	
北ソ 田端駅周辺	
北タ 駒込駅周辺	

## 防災街区整備方針 東京都 | 令和4年6月

### ◆地区の位置づけ

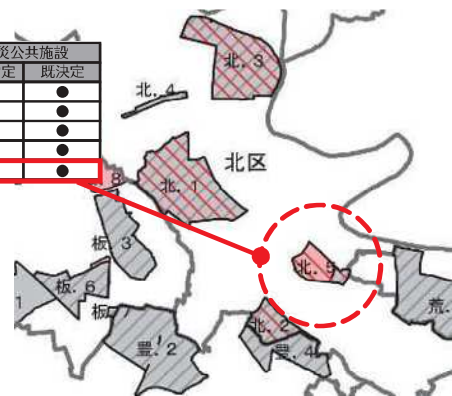
堀船・栄町・上中里地区を「防災再開発促進地区」に指定。

### ◆防災再開発促進地区

特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区。

▼防災再開発促進地区 位置図

区名	番号	地区名	防災再開発促進地区		防災公共施設	
			新規指定	区域変更	新規指定	既決定
北区	北. 1	十条地区	—	—	●	●
	北. 2	西ヶ原外大跡地周辺地区	—	—	●	●
	北. 3	志茂東地区	—	—	●	●
	北. 4	赤羽西地区	—	—	●	●
	北. 5	堀船・栄町・上中里地区	—	●	●	●



## 住宅市街地の開発整備の方針 東京都 | 令和4年10月

### ◆良好な住宅市街地の整備又は開発の方針

中枢広域拠点域では、外周部などにおいて良好な低層及び低中層の住宅地の環境を保全しつつ、質の高い中高層住宅地を計画的に誘導する。

### ◆地区の位置づけ

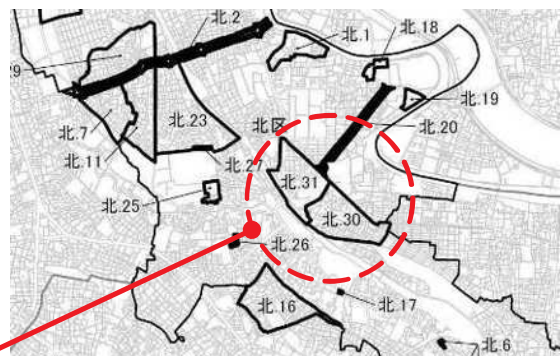
堀船・栄町・上中里地区、王子駅周辺地区を「重点地区」に位置づけ。

### ◆重点地区

●一体的かつ総合的に整備し、又は開発すべき地区。都市計画制度の適用、事業の実施状況等を踏まえ、地区ごとに整備又は開発の目標、整備方針等を定め、計画や事業の積極的な推進を図る。

番号	地区名	備考
北. 30	堀船・栄町・上中里地区	区域変更
北. 31	王子駅周辺地区	新規

▼住宅市街地の開発整備の方針 位置図



### (3) 北区の計画

#### 北区基本構想 北区 | 平成 11 年 6 月

##### ◆北区の将来像

ともにつくり未来につなぐ ときめきのまち 一人と水とみどりの美しいふるさと北区

##### ◆基本目標

- (1) 健やかに安心してくらするまち北区
- (2) 一人ひとりがいきいきと活動するにぎわいのあるまち北区
- (3) 安全で快適なうるおいのあるまち北区

#### 北区都市計画マスタープラン 2020 北区 | 令和 2 年 7 月

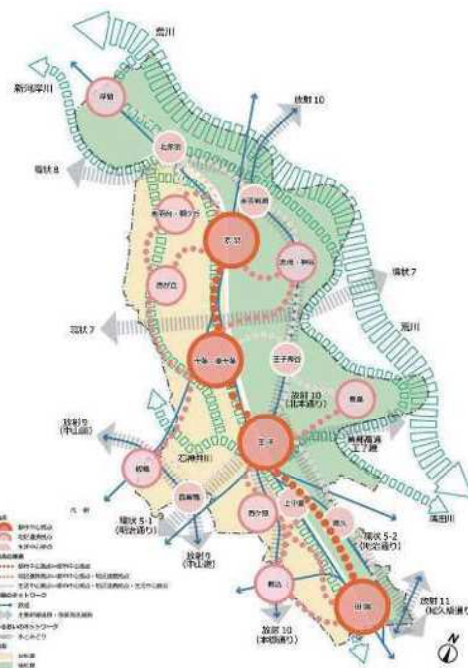
##### ◆地区の位置づけ

「都市中心拠点」(赤羽駅周辺、十条駅・東十条駅周辺、田端駅周辺と同等)に位置づけ

##### ◆都市中心拠点

都市機能が集積し、区内の都市活動を支えるとともに、東側の低地と西側の台地を結ぶ拠点でもある赤羽駅周辺、十条・東十条駅周辺、王子駅周辺、田端駅周辺を、区内の都市機能を分担、連携する「都市中心拠点」とします。

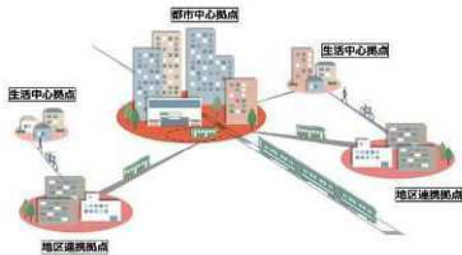
##### ▼将来都市構造図



##### ▼拠点の分類

表：都市機能の集積状況による3段階の拠点  
拠点となる地区

拠点的分類	拠点となる地区
都市中心拠点	赤羽、十条、東十条、王子、田端
地区連携拠点	浮間、赤羽台・野々上、西が丘、志茂・神谷、豊島、飯橋、駒込、西ヶ原
生活中心拠点	北赤羽、赤羽石原、王子神谷、上中里、尾久、西巣鴨



##### ◆施策展開

- ・「王子駅周辺まちづくりランドデザイン」に基づくまちづくりの推進
- ・王子駅周辺のまちづくりにあわせた適切な高度利用の誘導
- ・区役所の移転を契機としたにぎわいづくりの推進
- ・王子駅周辺の交通結節機能の強化や回遊性の向上
- ・王子駅周辺のバリアフリー化の推進
- ・飛鳥山公園などの整備・更新の推進

## ◆土地利用の基本方針

### ○にぎわいや交流を生む「都市中心拠点」の形成

都市中心拠点の形成を図るため、各拠点の地域特性に応じた都市機能の集積を促進します。また、赤羽及び王子は、北区における都市中心拠点であることに加え、広域的な東京都市圏において、北の拠点としての役割を担っています。

### ○王子「水とみどり豊かな東京の北の交流拠点」

行政機能が集積し、複数の鉄道路線や高速バスを含む多くのバス路線が乗り入れ、高い交通結節機能を有しています。王子駅周辺のまちづくりにあわせた行政機能、業務機能を中心とした多様な都市機能の集積や市街地環境の向上に資する適切な高度利用の促進によるにぎわいの形成、駅前広場の整備などによる交通結節機能の強化を図ります。また、飛鳥山公園や音無親水公園などの歴史ある豊かな自然環境を観光資源として活かした回遊性の高い都市づくりを推進し、水とみどりに恵まれた東京の北の交流拠点の形成を図ります。

## ◆地区別まちづくり 取組方針

### ○王子駅周辺まちづくりの推進

「王子駅周辺まちづくりランドデザイン」に基づくまちづくりを推進し、商業・業務を中心としつつ、住宅なども含む複合的な機能が集積する都市中心拠点としてふさわしいにぎわいのある市街地の形成を図ります。

王子駅周辺まちづくりを契機とした、高度利用の促進や民間開発の誘導を進め、都市機能の更新を図ることで、にぎわいを創出します。

### ○新庁舎の整備を契機としたにぎわいづくり

誰もが安全・快適に利用できる北区のシンボルとなる新庁舎の整備を図ります。また、新庁舎の整備を契機とした交流の促進やにぎわいの創出を図ります。

### ○王子駅周辺の交通結節機能の強化や回遊性の向上

周辺街区の機能更新にあわせた駅前広場の整備や鉄道駅の利便性向上を促進し、交通結節機能を強化するとともに、駅周辺の歩行者空間の充実などにより、王子駅を中心とした回遊性を高めることで歩きたくなる環境整備を推進し、快適で利便性の高い交通環境の形成を図ります。

### ○飛鳥山公園の整備・更新の推進

北区を代表し、渋沢栄一翁にゆかりの深い飛鳥山公園の整備・更新を推進し、みどりや歴史・文化を継承する環境の保全・形成を図ります。

### ○防災拠点の整備

新庁舎の整備においては、防災拠点として災害対策機能を有するとともに、発災後の生活に必要な行政機能が継続できる環境づくりを図ります。また、低地に立地することから、水害発生を想定した機能配置を図ります。

### ○木造住宅密集地域の改善

豊島地区や堀船地区などの木造住宅密集地域においては、不燃化・耐震化を促進するとともに避難路や緊急車両の通行路の確保を進め、安全な市街地の形成を図ります。

### ○水害対策の推進

低地部における大規模水害時の対応として、既施設及び新たに建設予定の施設などに対し、水害時垂直避難施設の確保を促進します。

## 北区住宅マスタープラン 2020

北区 | 令和2年3月

### ◆基本理念

誰もが、安心して、いきいきと暮らし続けられる、ゆたかな住生活の実現

### ◆基本目標

- 1 安全・安心で良質な住まいの確保
- 2 子育てファミリー層・若年層が定住できる住環境づくり
- 3 高齢になっても暮らし続けられる住環境づくり
- 4 誰もが安心して居住できる住環境づくり
- 5 北区の活力を高める魅力ある住環境づくり

### ◆王子駅周辺

「交通利便性を生かした駅周辺での重点的な供給の促進」  
地域特性等を踏まえながら、計画的なまちづくりを推進し、市街地再開発事業など土地の高度利用による良質な住宅の重点的な供給を促進していきます。

## 北区緑の基本計画 2020

北区 | 令和2年3月

### ◆基本理念

ひといきいき みどりいきいき 育てる つながる北区

### ◆基本方針

- 1 人と地球にやさしい緑づくり
- 2 生きもののにぎわいのある緑づくり
- 3 魅力ある公園やふれあえる緑づくり
- 4 自然・文化を彩る緑づくり
- 5 安全・安心を高める緑づくり
- 6 参加・協力・学びによる緑づくり

### ◆地区別の緑づくりの方針（抜粋）

- 石神井川沿川における景観づくりなどによる良好な親水空間の形成
- 飛鳥山公園の整備、更新と民間活力の導入の検討
- 身近な緑づくりの支援による緑豊かなまちなみの形成

### ◆基本的なゾーン別取組み

- 低地ゾーン：公園などが不足する地域において、公園・緑地の整備を進め、まとまった緑の確保を図ります。
- 河川ゾーン：水辺を活かした快適な散策のネットワークの形成など、親水空間の活用について検討し、河川と一体となったまちづくりを推進します。

### ▼北区の緑の将来像



# 王子駅周辺まちづくりランドデザイン

## 北区 | 平成 29 年 7 月

### ◆まちの将来像

東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子

### ◆まちづくりの基本方針

#### ○交通拠点機能の強化

- ①だれもが快適・安全に乗換えができる駅前の整備
- ②地区内の歩行者等の回遊性の向上
- ③駅前広場の再編や周辺街区の機能更新にあわせた駅の利便性の向上

#### ○にぎわいと活力の創出

- ④駅前の顔づくり
- ⑤東京の北の拠点としての地域連携
- ⑥滞留・交流・情報発信ができる公共的空間の整備・活用
- ⑦都市機能集積の誘導によるにぎわいの創出
- ⑧地域資源を活用したまちづくりの推進

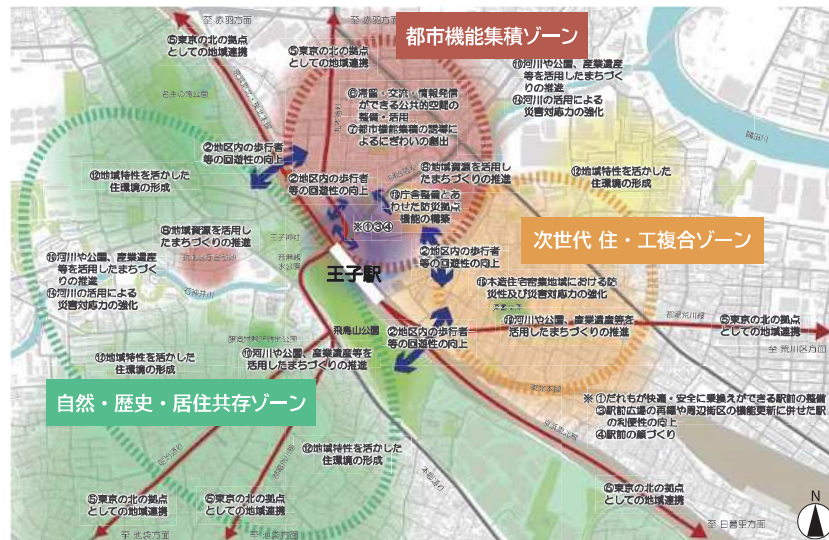
#### ○自然・文化・歴史資源の活用

- ⑨緑化の推進・ネットワーク化などの推進
- ⑩河川や公園、産業遺産等を活用したまちづくりの推進
- ⑪エリアマネジメント等によるシティプロモーションやブランド力の強化
- ⑫地域特性を活かした住環境の形成

#### ○防災性の向上

- ⑬庁舎整備とあわせた防災拠点機能の構築
- ⑭河川の活用による災害対応力の強化
- ⑮木造住宅密集地域における防災性および災害対応力の強化
- ⑯水害対策の強化

### ▼まちづくりの方向性



## 2.3 グランドデザイン策定後の社会的な動向

グランドデザインを策定した平成 29 年以降、当地区を取り巻く社会的な動向も変化してきました。

### (1) ウォーカブルなまちづくり

令和 2 年 9 月、都市再生特別措置法等の改正および、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくり支援制度が整理され、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組みをまちづくり計画に位置づけられるようになりました。

官民一体となって「居心地がよく歩きたくなる」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。

また、国土交通省ではウォーカブルなまちなかを支える街路空間の考え方を「ストリートデザインガイドライン」としてまとめ、交通環境づくり等の技術的助言として発表しました。



出典：国土交通省資料



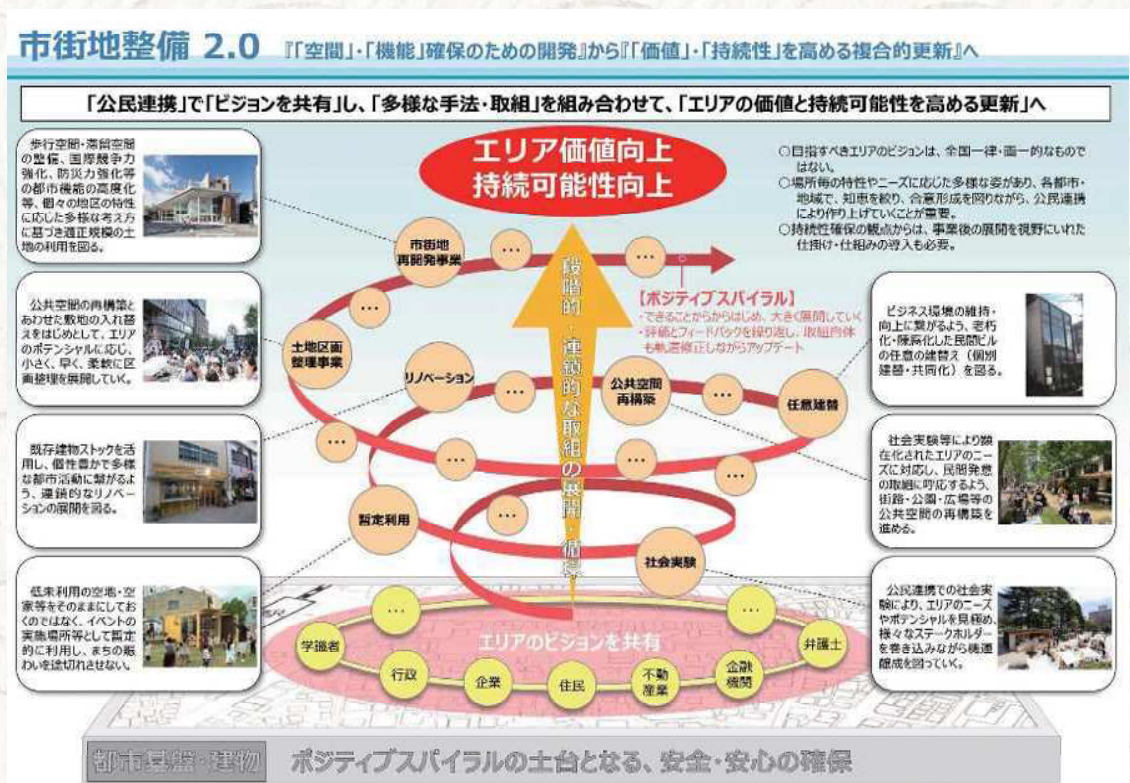
出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」



## (2) 市街地整備2.0

市街地整備をとりまく環境の大きな変化を踏まえ、令和2年3月に「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」の報告がとりまとめられました。

『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。



出典：国土交通省「今後の市街地整備のあり方に関する検討会とりまとめ」



## (4) 脱炭素社会

国の 2050 年カーボンニュートラル宣言を踏まえ、脱炭素社会に向けて、2050 年二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明（ゼロカーボンシティ）した地方公共団体が増えつつあり、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。



花川 與惣太北区長（左）と名取ひであき北区議会議長（右）

**北区ゼロカーボンシティ宣言**  
～2050年二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて～

今私たちは、かつてないスピードで進む地球温暖化の影響により、「気候危機」と呼ぶべき極めて深刻な自然の猛威に直面しています。

北区は、四つの河川や南北に走る岸線といった地理的特徴を有し、水と緑のうるおいあふれるまちです。元気環境共生都市宣言を平成17年に行い、誰もが豊かで健康に暮らし続けることのできるまちを目指して、区民とともに環境問題に積極的に取り組んでいます。しかし、これからはより一層、誰もが気候危機の現状を我が事として受け止め、それぞれが「今、自分たちができること」を意識し、温暖化の進行にブレーキをかける行動を起こしていく必要があります。

そこで北区は、強い危機感・決意のもと、「2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロ（カーボンニュートラル）」を目指し、ここに脱炭素社会への移行に全力で取り組むことを宣言します。

2050年は遠い未来ではありません。今を生きる私たちのみならず、これから生きる、これから生まれてくる子どもたちのために、区民や地域、事業者の皆さまと一体となり、「活力あふれる持続可能なまち北区」を明日へとつないでまいります。

令和 3 年 6 月 2 4 日  
東京都北区

出典：北区ホームページ

## (5) 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」の取り組みや「Maas (Mobility as a Service)」の取り組みが進められています。

まちづくり DX では、インターネットや IoT、AI、デジタルツイン技術等を活用することで、まちづくりに関する従来の空間的、時間的、関係的制約を外し、従来の仕組みを変革していくことで、「豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える「人間中心のまちづくり」」の実現を目指しています。



出典：国土交通省「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン (ver1.0)」

## (6) 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

新型コロナウイルス感染症の拡大による都市への多様な影響を踏まえた、今後の都市再生のあり方について検討するために、令和2年、内閣府に「都市再生有識者懇談会」が設置され、「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」がまとめられ、目指すべき都市再生の方向性として、以下の3点が示されています。

- ・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

## (7) 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。



出典：内閣府ホームページ

## 2.4 まちの特性（魅力）と課題再整理

ランドデザインでは、王子の特徴ごとに強めていく優位性と解決していくべき課題が整理されていますが、ランドデザイン策定後の社会的な動向を踏まえ、まちの特性（魅力）と課題を再整理します

### ◆東京の北の拠点

王子駅は多様な交通モードが接続した交通結節点です。多方面からのアクセス性を活かし、交通拠点としての収容能力を増強しながら、多様な都市機能の集積を高めていくことにより、拠点性を強化していくことが必要です。

#### 魅力

##### ●高い交通結節性

JR・東京メトロ・東京さくらトラム（都電荒川線）に加え、幹線道路や首都高速中央環状線などからアクセスする路線バス及び高速バスなど、**多様な公共交通が王子駅で接続**している。

##### ●公共・公益施設、業務施設の集積

区庁舎をはじめとして、**公共・公益施設や業務施設が多く立地**し、北区の中心地として重要な役割を担っている。特に**区庁舎は、駅の東側に移転**する予定であり、アクセスなど利便性のさらなる向上が見込まれる。

#### 課題

##### ●南部エリアとの格差拡大

近年大規模開発が集中している東京の南部エリアに対し、北部の拠点として、王子駅周辺地区が近隣の**拠点と連携して個性を発揮**していく必要がある。

##### ●交通拠点としての収容能力不足

駅前広場が狭小であり、**歩行者の空間が狭く**、車中心の駅前空間になっている。多様な交通手段をつなぐ乗換え動線が錯綜している。

##### ●低い拠点性

駅乗降客数に対して商業売上が低く、商業施設の集積の面で**拠点性の低い駅前**となっている。

### ◆交流の場

王子駅周辺には居住者や就業者・観光客など、多様な目的を持った人々が集まります。交通便利性を活かし、駅前を中心とした歩行者環境を再構築することによって、まち全体の回遊性を高め、交流の場としての機能や魅力を充実していくことが必要です。

#### 魅力

##### ●多様な来街者によるまちへの関わり

居住者や就業者・学生等、**多様な人々の集まる拠点**となっている。

##### ●「多様なにぎわい・交流の場」「産業・商業の場」としての発展の歴史

にぎわいと交流の場の原点としての飛鳥山や産業を育てた石神井川などの地理的特徴が**王子ならではの発展の歴史**を形づくってきた。

##### ●業務エリアと居住エリアが近接

業務エリアと居住エリアが近接した**コンパクトなまち**の実現が可能。

#### 課題

##### ●高い高齢化率

都心の他区と比較して高齢化率が高く、**都市の活力低下が懸念**される。

##### ●JRや幹線道路、石神井川によるまちの分断

JRや幹線道路、石神井川などの**構造物が回遊性を阻害**している。

##### ●にぎわい創出に寄与する施設・機能や空間の不足

**にぎわいや交流を育む施設や空間**が他地区と比較して少ない。

## ◆自然・文化・歴史資源が豊かなまち

王子駅周辺には多様な自然・文化・歴史資源がある一方、景観面等で課題を有し、資源を生かし切れていない状況です。必要な基盤整備などを講じながら、豊かな水と緑など、特徴ある魅力を活かした空間づくりが求められています。

### 魅力

●自然・文化・歴史資源等が駅直近に点在  
飛鳥山や王子神社等の緑豊かな空間や歴史資源・産業遺構が点在しており、**都市観光の魅力要素が数多く存在**している。

●憩いの場、産業発展の礎となった石神井川  
王子のまちを特徴づける**魅力要素の一つである石神井川**を貴重な資源として十分に活用していく必要がある。

●四季の移ろいとともにある王子の風土  
飛鳥山と石神井川の自然環境は四季を通じて多様な景観を演出し、伝統文化等とあわせて、**王子独自の風土が現在に継承**されている。

### 課題

●水の質と緑の量  
平坦な東側市街地は緑が少なく、石神井川の臭気も問題となっており、**連続した緑と石神井川の水と親しめる空間**が求められる。

●統一性のない駅前景観  
交通広場や交通量の多い道路があり、建物も含めて**統一感のない駅前景観**となっている。

●自然・文化・歴史資源の活用  
点在している自然・文化・歴史資源を効果的に活用し、**にぎわいの創出やまちの魅力発信**につなげていくことが求められる。

## ◆地域を守る防災力

昨今の気候変動や多発する自然災害に備え、地震や水害等の災害への地域の対応力を高めることが求められています。

### 魅力

●水害時の避難先となる高台  
**避難場所である飛鳥山公園**をはじめとして、JRの西側は**高台**となっており、**水害時の避難先**が駅直近にある。

●幹線道路や駅北側の基盤  
駅周辺には、災害時の緊急輸送道路に位置づけられている**幹線道路**があるとともに、**駅北側**は戦災復興の区画整理により**基盤が整備された市街地**となっている。

●防災拠点としての新庁舎  
**防災拠点機能の視点を踏まえた新庁舎整備**が計画されている。

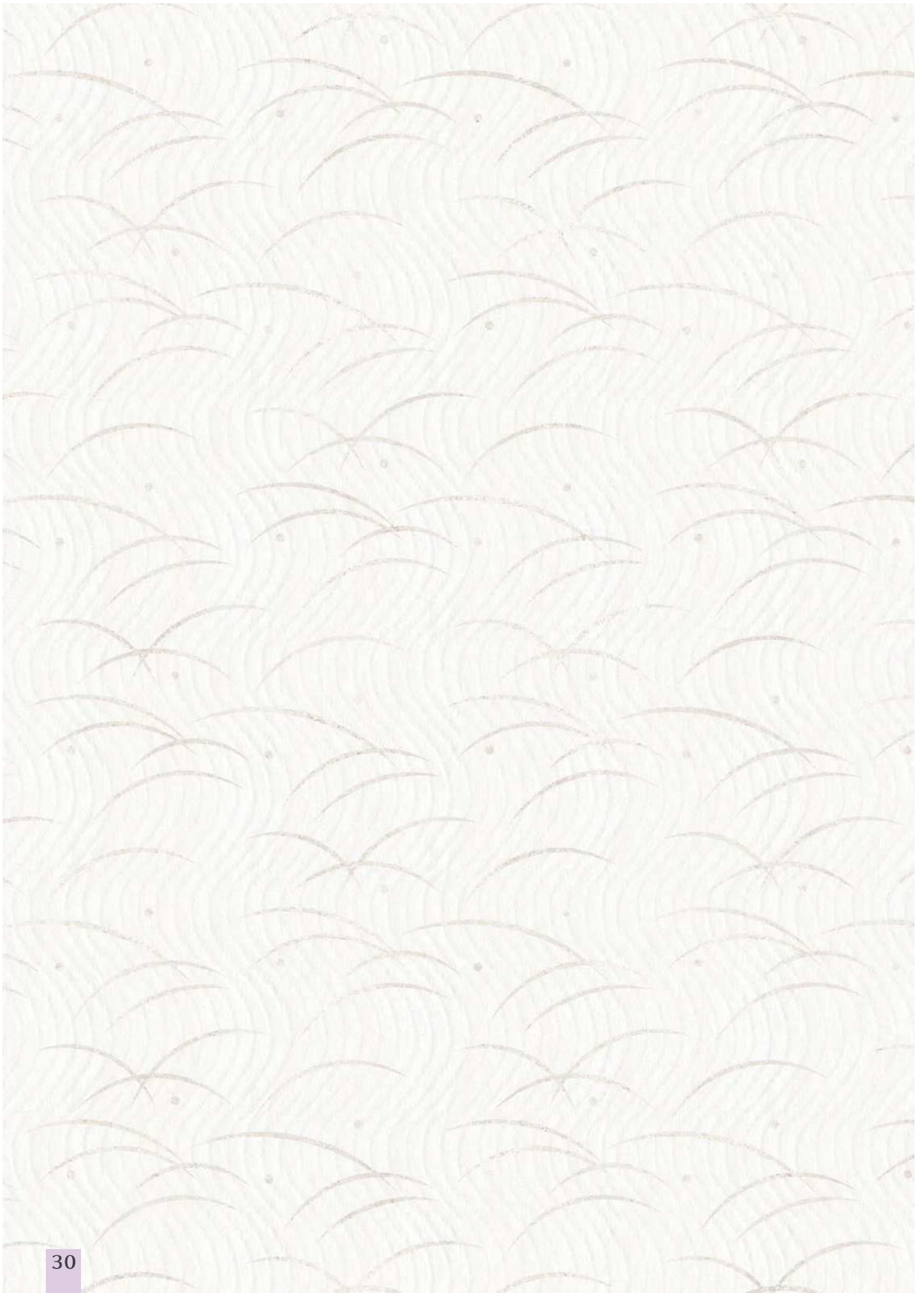
### 課題

●木造住宅密集地域の災害対応力  
**木造住宅密集地域**である堀船・栄町は倒壊・火災危険度共に高いため、その**改善**が求められる。

●水害時の高台への避難経路  
荒川の氾濫が予見される時には高台への円滑な避難を可能にするため、JR線による**まちの分断の解消とあわせて避難経路を確保**することが必要である。

●帰宅困難者対策  
交通や交流の拠点として、災害時の**帰宅困難者対策**のため一時滞在機能の充足が求められる。

●石神井川の治水対策  
石神井川の治水整備や下水道整備、流域対策等により**水害リスクを低減**していく必要がある。







## 03 まちの将来像

# 03 まちの将来像

## 3.1 まちの将来像、基本方針

ランドデザインでは、「東京の北の拠点」「交流の場」「自然・文化・歴史資源が豊かなまち」という特徴を踏まえ、王子のまちが目指す将来像と、この将来像を実現していくため、目標とするまちを設定しました。また、まちの将来像及び目標とするまちを基本として各種施策を展開していくため、まちづくりの基本方針と方向性を決めました。

ガイドラインにおいても、ランドデザインにおけるまちの将来像及びまちづくりの基本方針を踏襲して、王子駅周辺のまちづくりを推進していきます。

### 【まちの将来像】

東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子

### 【目標とするまち】

国内外から人が集まるまち  
新しい働き方と豊かなライフスタイルが実現できるまち  
飛鳥山と石神井川のある水と緑のまち  
みんなで守り・創るまち



### まちづくりの基本方針

交通拠点  
機能の強化

にぎわいと  
活力の創出

自然・文化  
・歴史資源  
の活用

防災性  
の向上

出典：王子駅周辺まちづくりランドデザイン（平成 29 年 7 月）

### 3.2 まちづくりのコンセプト

ガイドラインのまちづくりのコンセプトを「王子共創～みんなで創る王子の未来～」とします。このコンセプトに基づき、これまでの先人たちの努力の基に築かれてきた王子のまちを、現在、王子に関わる多様な方たちと手を携え一緒に創り、未来へ託していきます。



みんなで創る  
王子の未来

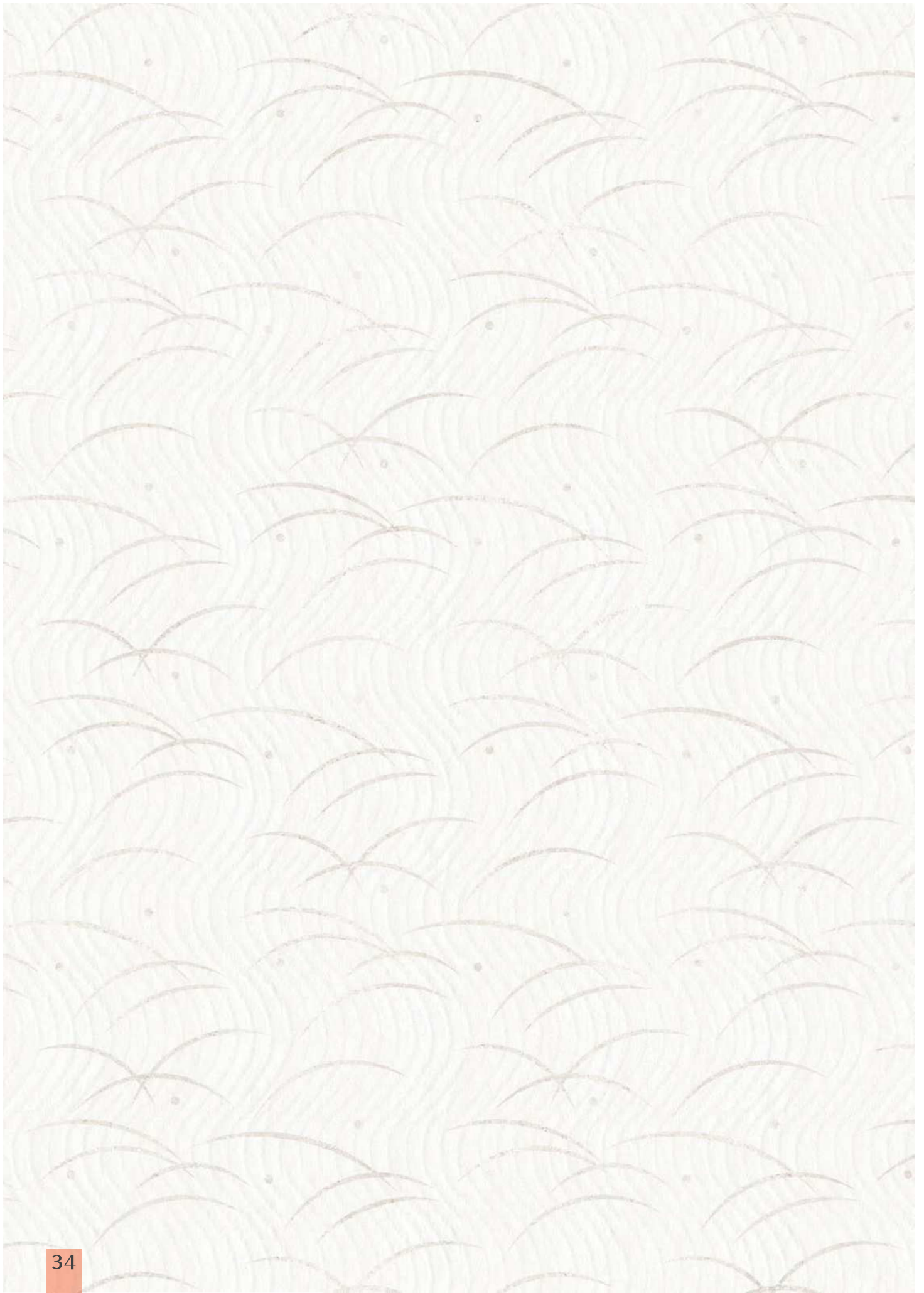
ランドデザインを策定した後も、新たに多様なニーズが生じてきました。これからのまちづくりにおいては、まちのビジョンを掲げながらも、社会経済動向の変化や技術の進展等に伴うニーズの変化・多様化に応じて柔軟に対応していくことが望まれます。

本地区では、区と区民・民間事業者等がともに創りあげていくためのコンセプトを掲げ、時代に応じて柔軟に対応するまちづくりを目指して行きます。

### 3.3 まちづくりにおいて達成すべきミッション

ランドデザインで示された4つのまちづくりの基本方針を受け、約30年後を見据え、まちづくりにおいて達成すべきミッションをそれぞれ以下のように設定します。







## 04 まちづくりの戦略

# 04 まちづくりの戦略

## 4.1 まちづくりの戦略

各ミッションを達成するためには、各種施策を戦略的に実施していく必要があります。ガイドラインでは、それぞれのミッションに対し 10 の戦略を設定し、王子らしいまちづくりの取組みを進めていきます。

### (1) 交通拠点機能の強化

#### ミッション：駅前を歩行者へ開放

- 戦略1 駅前の歩行者空間の拡充
- 戦略2 駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの拡充
- 戦略3 だれもが安全に利用できる駅前空間の形成
- 戦略4 分かりやすく利用しやすいバス等の乗り場形成

### (2) にぎわいと活力の創出

#### ミッション：まちににぎわいを波及

- 戦略5 都市機能が集積した新たな拠点の形成
- 戦略6 にぎわいをつなげるネットワークの形成

### (3) 自然・文化・歴史資源の活用

#### ミッション：まちの資源を活用

- 戦略7 王子の顔、飛鳥山公園の魅力の強化
- 戦略8 自然・文化・歴史に触れる機会の創出

### (4) 防災性の向上

#### ミッション：安全安心を確保

- 戦略9 災害に強い住環境の形成
- 戦略10 発災時に備えたまちの災害対応力の強化

## (1) 交通拠点機能の強化

### ミッション：駅前を歩行者へ開放

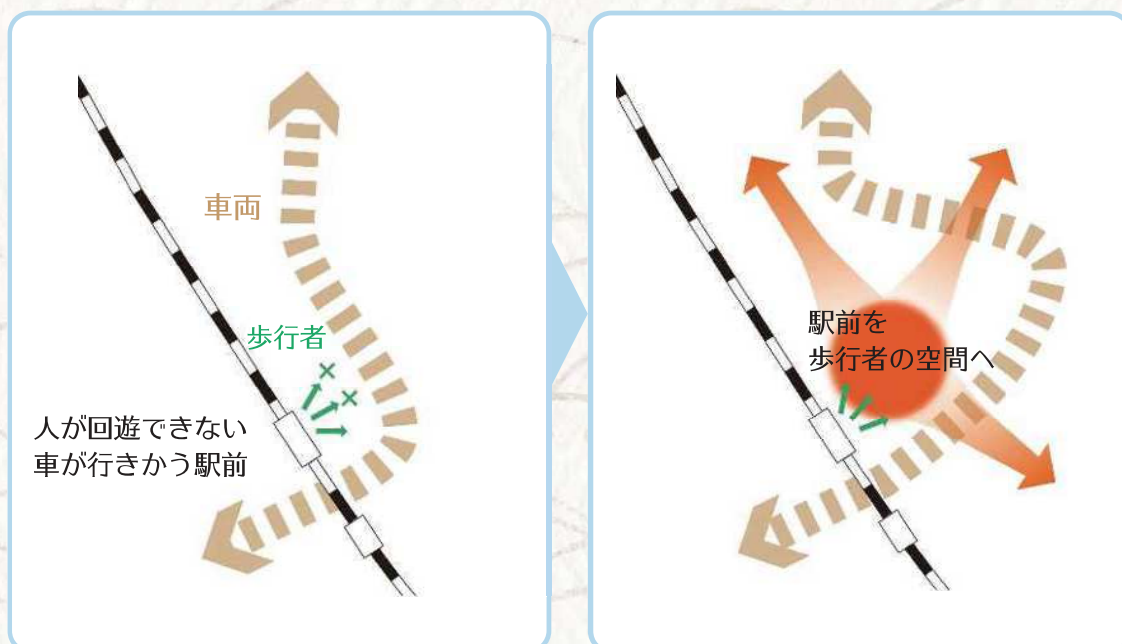
- 王子駅の駅周辺部は、歩行者空間の創出や道路空間の再配分、地上レベルを中心としたネットワークの強化により歩行者中心のエリアに変貌します。
- 北口・中央口・南口の3つの駅前広場で機能を分担し、利便性と快適性を備えた交通結節機能を確認します。
- 堀船・栄町から駅や新庁舎等へのアクセスを支える道路を確保し、石神井川などによる分断を解消し、駅前の歩行者空間の創出をアシストします。

### 戦略1 駅前の歩行者空間の拡充

王子駅前には明治通りや北本通りといった広幅員の幹線道路に囲まれているため、歩行者空間が逼迫しており、歩行者の自由な流れが制約され、活動が制限されています。

新庁舎整備や民間開発等により歩行者空間を創出・拡充し、駅からまちへ繰り出すために待合せをしたり、ちょっとしたイベントを行ったりできる、人の居場所となるよう、より快適で魅力的な王子駅前を目指します。

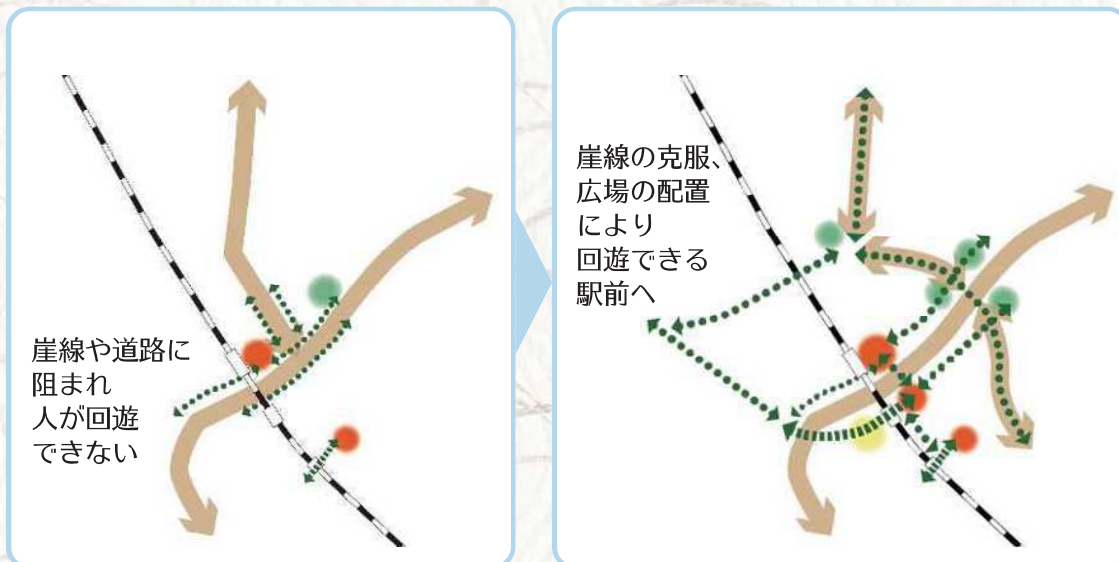
#### ▼駅前の歩行者空間拡充イメージ



## 戦略2 駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの拡充

王子駅周辺は、歩行者が自由に移動し、地上レベルを中心としたまちを回遊するためのネットワークを拡充します。歩行者ネットワーク沿道は、にぎわいや緑を感じることができる、歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりを目指します。

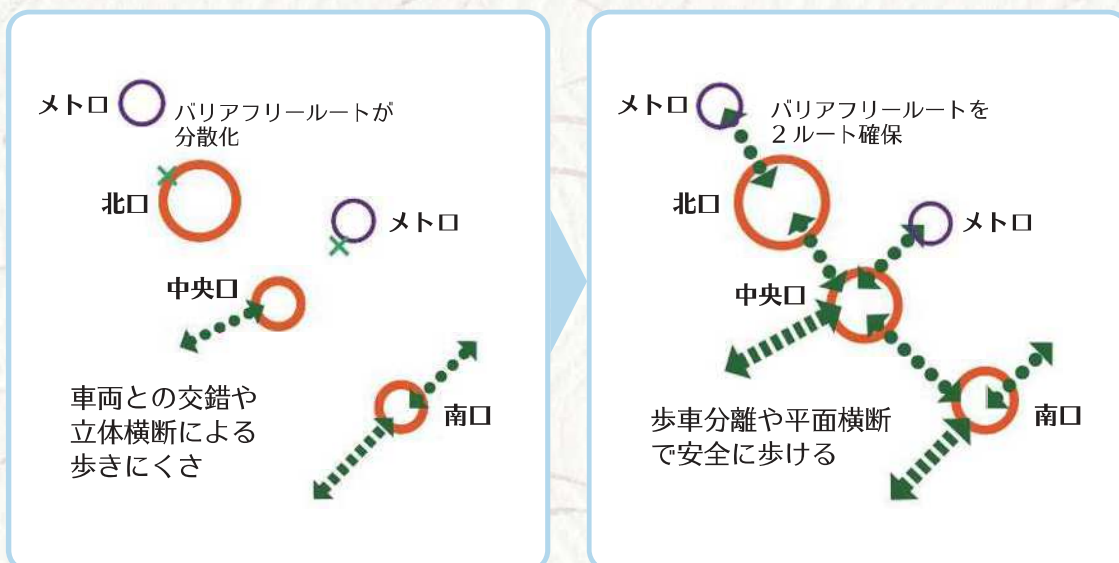
▼歩行者ネットワークの拡充イメージ



## 戦略3 だれもが安全に利用できる駅前空間の形成

高齢者、障害者をはじめとした様々な人の公共交通の利用に配慮し、バリアフリー乗換えルート拡充とあわせて分かりやすい案内表示を整備し利用しやすい駅前空間を形成していきます。

▼バリアフリールートの拡充イメージ



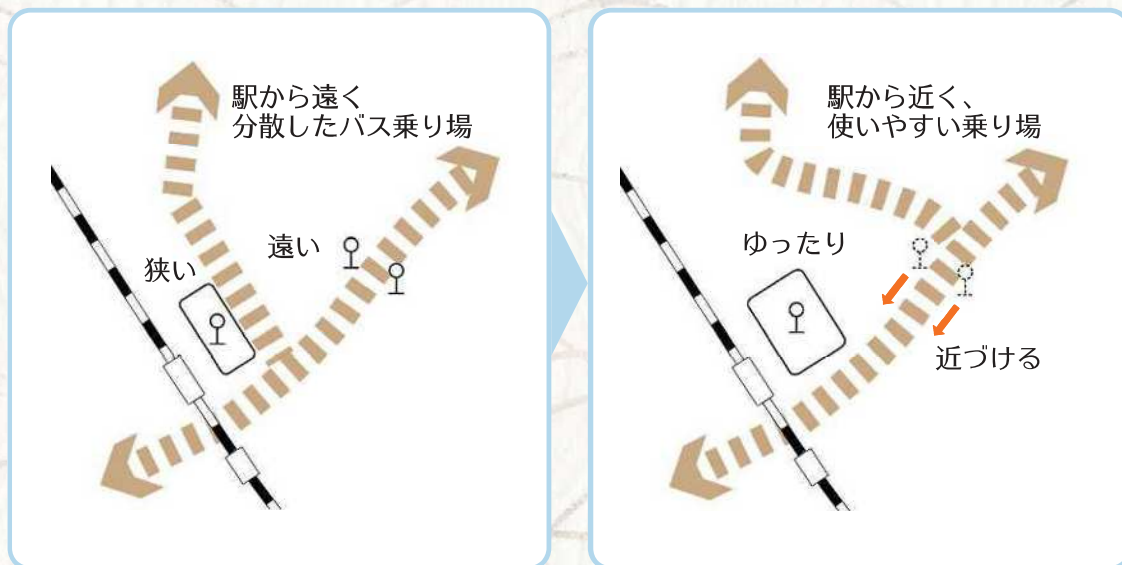


## 戦略4 分かりやすく利用しやすいバス等の乗り場形成

王子駅周辺には多くの路線バス・高速バスが乗り入れています。駅から離れていたり、分かりにくかったりといった課題があります。

分散したバス乗り場を再編成し、南口広場との機能の棲み分けを行いながら、様々な交通モードが分かりやすく利用しやすい乗り場の形成を目指します。

### ▼分かりやすく利用しやすい乗り場形成イメージ



## (2) にぎわいと活力の創出

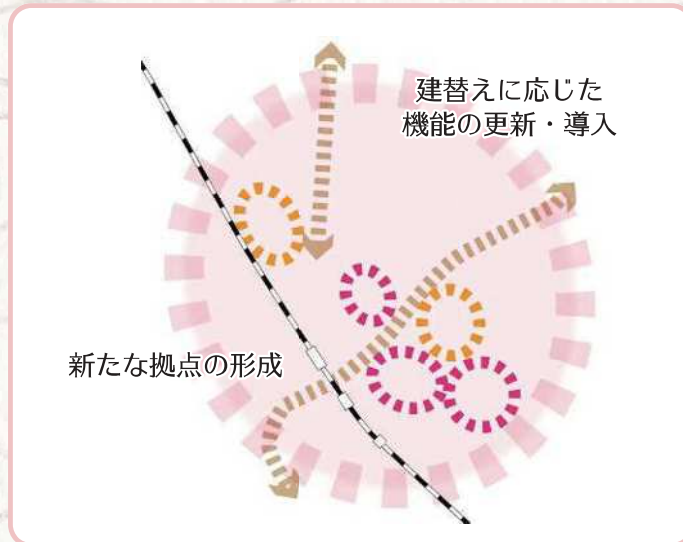
### ミッション：まちににぎわいを波及

- 駅周辺の土地の高度利用の促進等により、商業・業務・文化等の多様な都市機能が集積する「にぎわいと交流の拠点」の形成を図ります。
- 駅を中心にまちなかを回遊する歩行者ネットワークを形成し、駅前の活気とにぎわいが周辺へと波及するまちづくりを推進します。

### 戦略5 都市機能が集積した新たな拠点の形成

様々な交通が集まる王子駅の利便性を活かし、駅周辺の施設や建物の建替えなどに応じて様々な機能を確保することで、多様な人々が集い、出会い、交流する新たな拠点を形成します。

▼拠点形成イメージ

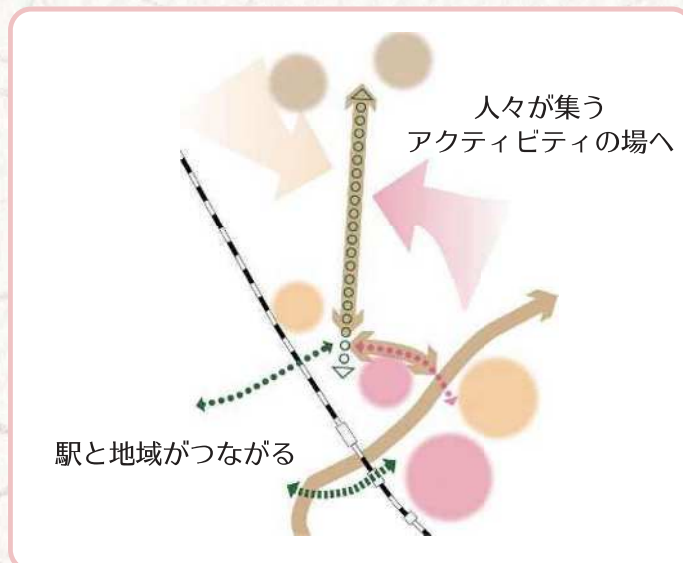


### 戦略6 アクティビティを生み出す交流軸の形成

駅と地域をつなぎ、様々なアクティビティが生まれるような交流の場を形成します。

住民や学生が連携するなどまちに活気生まれる仕組みづくりを推進します。

▼交流軸の形成イメージ



### (3) 自然・文化・歴史資源の活用

#### ミッション：まちの資源を活用

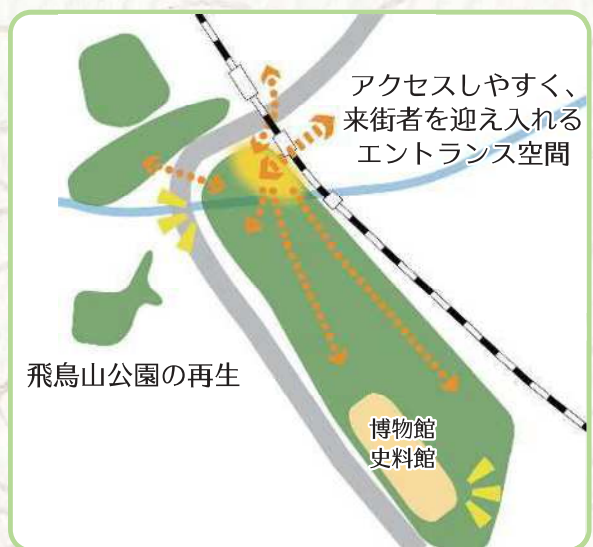
○飛鳥山公園等が持つ自然・文化・歴史といったまちの資源を活かすとともに、景観まちづくりなどにより、まちのポテンシャルをさらに高め、王子の顔として地域イメージの強化を図ります。

#### 戦略7 王子の顔、飛鳥山公園の魅力の強化

王子駅の西側には都内でも有数の桜の名所である飛鳥山公園が広がっています。その歴史は長く、約300年前から続く行楽地として時代を超えて親しまれてきました。園内には渋沢栄一の旧邸が残っており、国の重要文化財にも指定されています。

王子の顔として鎮座する飛鳥山公園の自然・文化・歴史を活かし、より親しみやすく再生し、飛鳥山からの眺望を考慮した駅前景観を創出することにより、王子駅周辺の魅力を高めていきます。

▼飛鳥山公園の魅力強化イメージ



#### 戦略8 自然・文化・歴史に触れる機会の創出

王子駅周辺には、飛鳥山公園をはじめ、石神井川や音無親水公園、王子神社などの潤いある自然資源が集積しています。また、東京さくらトラム（都電荒川線）の併用軌道がつくる王子駅前の象徴的な景観や、狐の行列や渋沢栄一などといった歴史・文化にも恵まれています。

利便性の高い交通結節点でありながら自然・文化・歴史を感じられる駅前空間は、王子ならではの魅力です。

これらの地域資源を巡るネットワークの形成やみどり空間の充実を図っていきます。

▼地域資源ネットワークイメージ



## (4) 防災性の向上

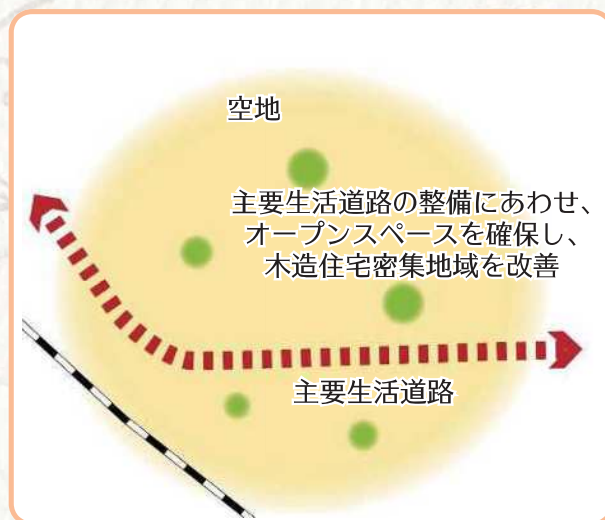
### ミッション：安全安心を確保

○地域の防災性や災害対応力を高めるとともに、脱炭素を目指すまちづくりなどによって、気候変動への適応により災害発生を抑制するなど、安全安心の確保を図ります。

### 戦略9 災害に強い住環境の形成

堀船・栄町エリア等の、工場等の施設が点在する木造住宅密集地域では、災害時における緊急車両の通行を確保する主要生活道路の整備やオープンスペースの確保等により、防災性および災害対応力の強化を図っていきます。

#### ▼災害に強い住環境の形成イメージ



### 戦略10 発災時に備えたまちの災害対応力の強化

脱炭素まちづくりの推進に加え、万が一の水害時に備えた高台避難ルートの確保や、地震時の帰宅困難者対策の推進、的確な避難誘導の仕組みを整えるなど、まちとしての災害への備えを高めていきます。

#### ▼高台避難による災害対応力の強化イメージ



## 4.2 まちづくりプロジェクト

各ミッションを達成するために必要な事業メニューや目的について、「まちづくりプロジェクト」として整理を行います。当該プロジェクトのうち、より短期的な実現を目指すものは、先行実施地区の整備計画に反映します。

### ミッション：駅前を歩行者へ開放

#### 戦略1

- 01** 駅前の歩行者のたまり空間の確保  
新庁舎と駅を結ぶ動線上に歩行者のたまり空間を確保するため、駅前の開発にあわせて、新たな広場機能の整備を誘導します。
- 02** 北口駅前の車両の通過交通を抑制  
北口広場の歩行空間の拡充に向けて、王子駅前～北本通りの通過交通の抑制を図るため、迂回ルートとなる道路の整備・改良を検討します。
- 03** 来街者を迎え入れるエントランス空間の魅力化  
駅から新庁舎や飛鳥山公園へのアクセスルート上に、来街者が交流し、まちへのエントランス空間となる広場等を整備します。

#### 戦略2

- 04** 歩行者ネットワークの強化  
鉄道や崖線による分断を解消し、明治通り・石神井川を横断する歩行者ネットワークを整備します。
- 05** 北口・中央口での歩行者・自転車の交錯解消  
歩行者と自転車の交錯を解消するため、ウォークブル・ガーデン（5章参照）の縁辺部に駐輪場の再配置を推進します。

#### 戦略3

- 06** バリアフリー乗換えルートの拡充  
高齢者や障害者をはじめとした様々な人の公共交通の利用にも配慮した、JRとメトロの乗換えバリアフリールートの拡充と案内表示の整備を検討します。

#### 戦略4

- 07** バス乗り場の効率性、利便性向上  
北口広場と周辺の道路上に分散している路線バス・高速バス乗り場の集約化を検討します。
- 08** 広場の機能再生  
北口・南口の既存の広場と新たな広場空間の役割を明確にした上で、広場を整備します。

#### ◆イメージ



駅前の歩行者空間（姫路駅）



立体的な歩行者空間（新御茶ノ水駅）



再整備された駅前広場（上野駅）

## ミッション：まちににぎわいを波及

### 戦略5

09

#### 駅前の利便性を活かした「にぎわい拠点」の形成

駅前の各街区においては、「にぎわい拠点」の形成に向けて、土地の有効・高度利用と商業・業務・文化等の都市機能の充実を図るため、区と権利者との協働により再開発を促進します。

10

#### 既存ストックを活用した機能更新

基盤の整った北本通り沿道や明治通りの北側は、既存ストックを活用して、コワーキング等新たな業務機能を誘導し、職住近接のまちづくりを推進します。

### 戦略6

11

#### 駅とまちをつなぐ交流軸の形成

駅前のにぎわいを周辺市街地へと波及させ、地区全体の活性化を図るため、「にぎわい拠点」と周辺市街地を結ぶ道路整備を推進し、沿道の街並み形成を誘導します。

#### ◆イメージ



駅前のにぎわい空間（日本橋）



歩道上のにぎわい空間（池袋）



既存ストックを活用した店舗（日本橋富沢町）

## ミッション：まちの資源を活用

### 戦略7

12

#### 民間活力の導入による飛鳥山公園の再生

駅前に活気とにぎわいを生み出すために、地区の顔である飛鳥山公園を民間活力により再整備します。

13

#### 飛鳥山公園へのネットワークの強化

飛鳥山公園を中心とする観光周遊動線を形成するため、遊歩道や立体横断施設等を整備します。

### 戦略8

14

#### 水と緑のゆとりを感じる新たな空間の創出

水と緑豊かな空間を創出するため、石神井川遊歩道、石神井川（都電脇）周辺及び北本通り等の公共空間や民有地を含め潤いのある空間形成を推進します。

15

#### 王子ならではの歴史や文化の魅力発信

交流人口の増加を図るため、王子ならではの魅力的なイベントや情報発信のツール、分かりやすい案内表示の整備を検討します。

#### ◆イメージ



公園内の民間施設（南池袋公園）



水と緑を感じる空間（立川）



王子の歴史・文化

## ミッション：安全安心を確保

### 戦略 9

16

#### 木造住宅密集地域の改善

堀船・栄町地区において、木造住宅密集地域の改善を図るため、避難経路となる道路の整備やオープンスペースの確保、建物の不燃化を促進します。

17

#### 水害時の高台避難ルートの確保

石神井川の治水整備や下水道整備等により水害リスクの低減を図るとともに、万が一の水害に備えたリスク回避のまちづくりとして、東側の低地から JR 線等を越えて高台へ避難できる歩行者動線を整備します。

### 戦略 10

18

#### 災害対応拠点の形成

防災拠点としての新庁舎を中心にその周辺と連携することで、災害対応拠点の形成を図ります。

19

#### 脱炭素まちづくりの促進

公共交通の利用促進や自転車利用環境の整備、省エネ・創エネに対応した建築計画など、脱炭素まちづくりを促進し、気候変動に対応したスマートコミュニティを目指します。

#### ▼木造住宅密集地域の改善イメージ

##### ●主要生活道路の拡幅整備



##### ●細街路の整備



##### ●公園・広場の整備



##### (防火水槽)



##### ●老朽住宅の共同建替えなどの支援



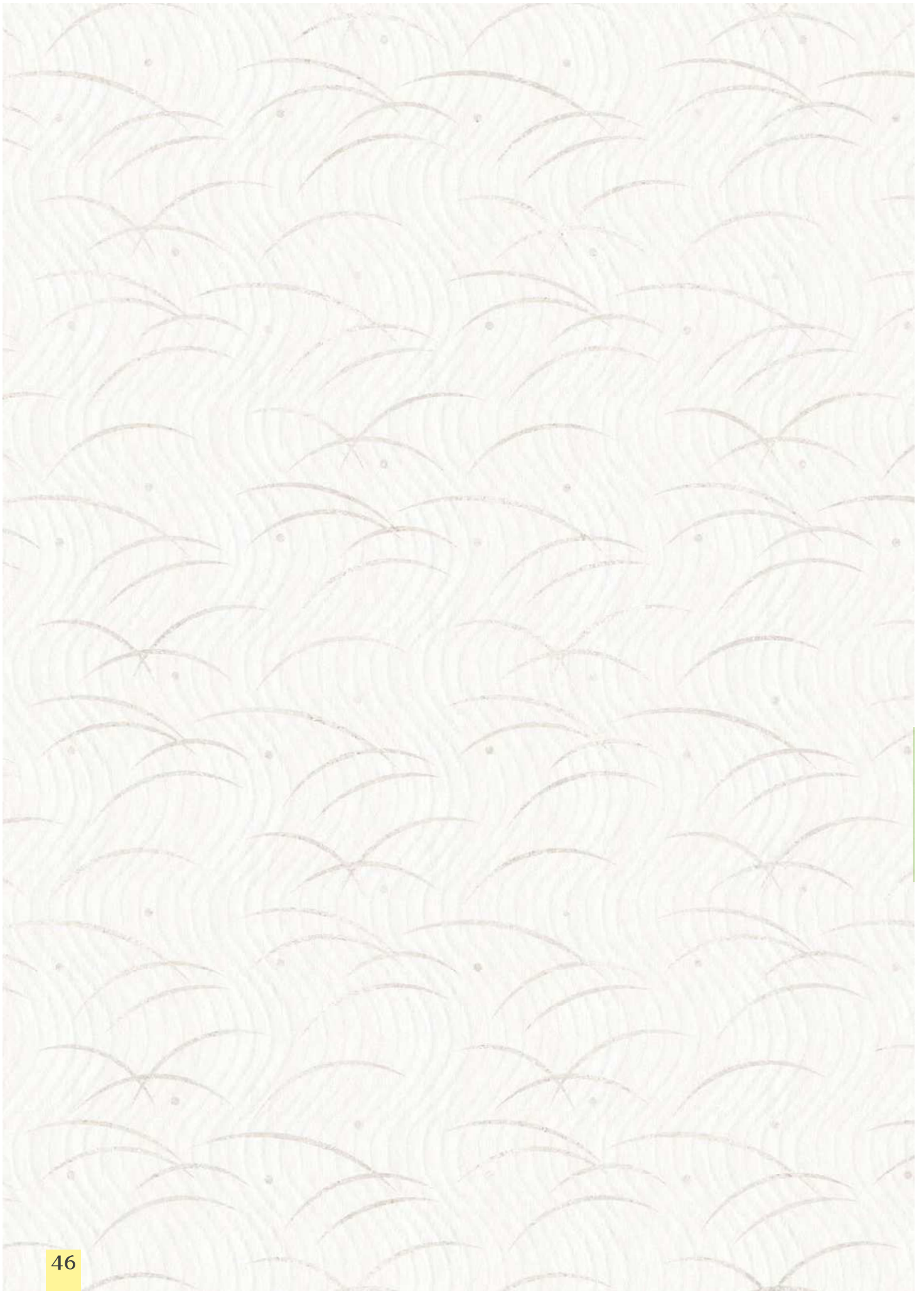
#### ▼高台まちづくりのイメージ

##### 高台・建物群のイメージ (建物群を通路で連結)



足立区北千住

出典：災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議（第1回）資料







## 05 将来都市構造

# 05 将来都市構造

王子駅周辺のまちの将来像を具現化し、形成すべき都市構造の方向性を示します。

ガイドラインにおける将来都市構造は、まちの中心として特色ある役割を担う「ウォークブル・ガーデン」、土地利用の特性に応じたまちづくりの方向性を示す「6つのエリア」、区域内・外をつなぐネットワーク形成を図る「まちの骨格軸と都市基盤」の3要素で構成します。

## 5.1 ウォークブル・ガーデン

### (1) ウォークブル・ガーデン

王子駅前歩道橋付近を起点とした、駅前広場や新庁舎建設予定地、飛鳥山、音無親水公園を含む半径約200mの範囲は、王子の中心地でありながら幹線道路や鉄道、崖線、河川等が交錯しています。それらは地域の魅力要素であると同時に歩行者の回遊性を阻害しており、まちとしての一体性に欠ける要因ともなっています。

そこで、このエリアを「ウォークブル・ガーデン」と位置づけ、王子ならではのウォークブルなまちの実現により、王子に住み、訪れる人々の豊かな生活を支えるにぎわいの中心となることを目指し、まちづくりを進めていきます。

ウォークブル・ガーデンは、飛鳥山からふもとへと広がる「庭」として、まちの地形的、構造的な特性を捉えつつ、歩行者が快適さと楽しさを感じることのできる回遊性を備えます。また、水とみどり豊かな居心地の良い空間を創出し、人々が自分の居場所を見つけながら多様な活動や交流が行われることを促します。

▼ウォークブル・ガーデンの範囲イメージ

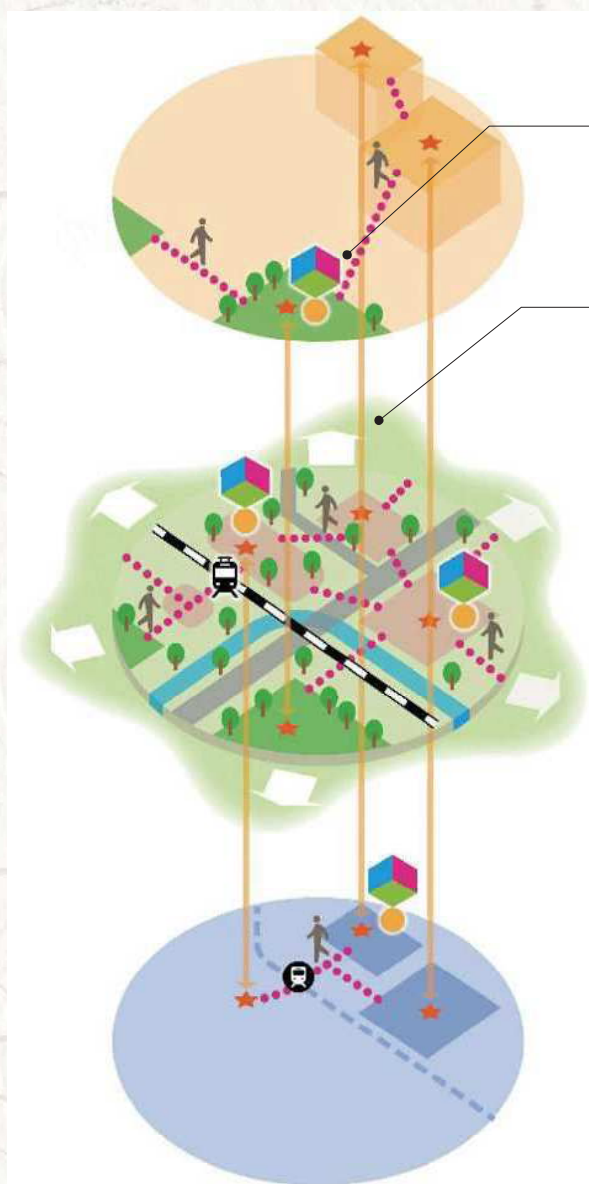


## (2) コネクティング・コア

ウォーカブル・ガーデンが内包する道路、公園、鉄道駅、広場、歩行者通路等、人の移動の中心となる施設や機能を「コネクティング・コア」と位置づけます。分断要素を解消する機能の集積であるコネクティング・コアの形成により、高齢者や障害者を含むすべての歩行者にとっての交通利便性と回遊性を高めながら駅とまちと飛鳥山を一体的につなげウォーカブル・ガーデンを実現します。

また、コネクティング・コアを整備し、バス乗り場の集約を図ることで、路線バス・高速バス・都電・タクシー・自転車・徒歩などの多様な交通モードと鉄道駅を結ぶ交通結節機能の強化を図ります。

### ◆分断を解消するコネクティング・コアのイメージ



**王子共創** 広場や公園にヒト・コト・モノが集まり新たな価値を創造

コネクティング・コアの形成により、ウォーカブル・ガーデンを実現

### 「ウォーカブル・ガーデン」

#### Walkable

居心地が良く、歩きたくなるまちなか

#### Garden

生活に身近な、心地の良い居場所  
庭園のような歩く楽しさ、水とみどりの豊かさ

### 「コネクティング・コア」

#### Connecting

駅を中心に6つのエリアがつながる  
ヒト・コト・モノが集まる

#### Core

人の移動を支えるまちの中核  
重点プロジェクトが詰まったまちづくりの核

コネクティング・コアの一部である広場について、駅前には北口・南口それぞれに広場機能を配置し、中央口付近には駅直近のほか、新庁舎や飛鳥山公園の入り口にも人々が滞在できる広場空間を配置し、それぞれで機能分担を行います。

### 北口広場

バスとタクシー等を中心とした利用形態としていきます。また、歩行者空間の充実を図っていきます。

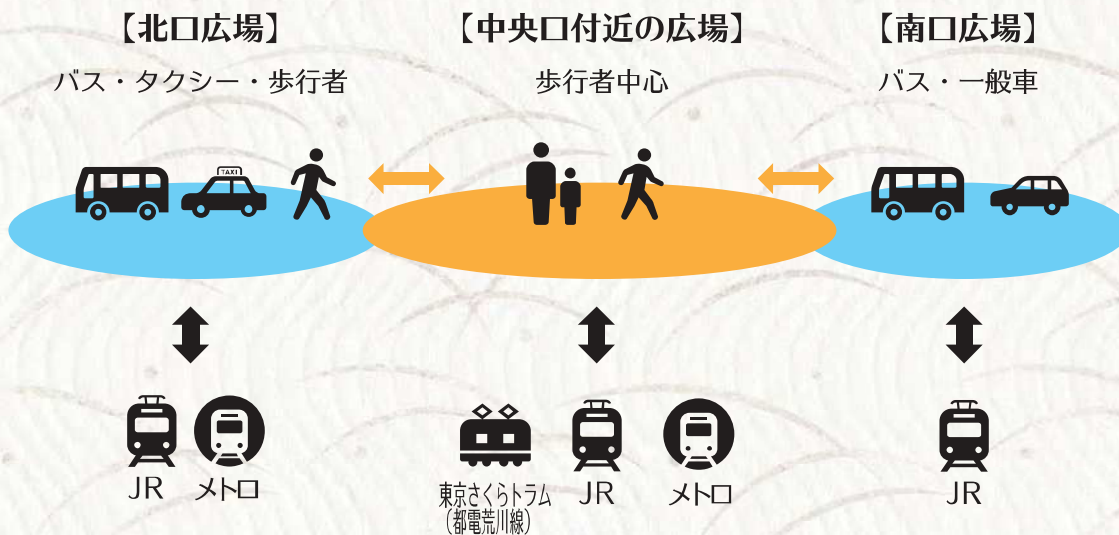
### 南口広場

バスと一般車を中心とした利用形態としていきます。

### 中央口付近の各広場

歩行者を中心とした利用形態としていきます。それぞれの広場をつなぐ歩行者ネットワークを形成していきます。

#### ▼広場の機能分担イメージ



## 5.2 6つのエリア

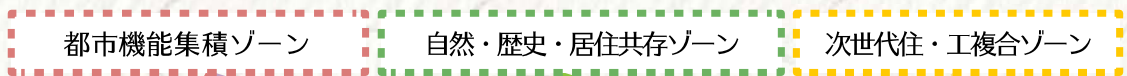
### (1) エリア区分について

地区の魅力と課題、現状の用途や地形、周辺における開発動向などを総合的に考慮し、ガイドラインの地区を6つのエリアで整理します。

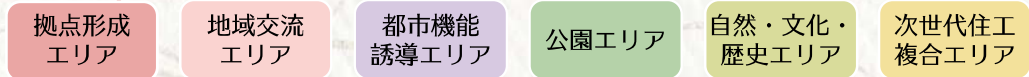
グランドデザインでは3つのゾーニングレベル（都市機能集積ゾーン、次世代住・工複合ゾーン、自然・歴史・居住共存ゾーン）で整理していましたが、ガイドラインでは6つのエリア別のまちづくりの方向性を示すことで、きめ細かく地区の特性を活かしたまちづくりを進めます。

#### ▼エリア区分イメージ

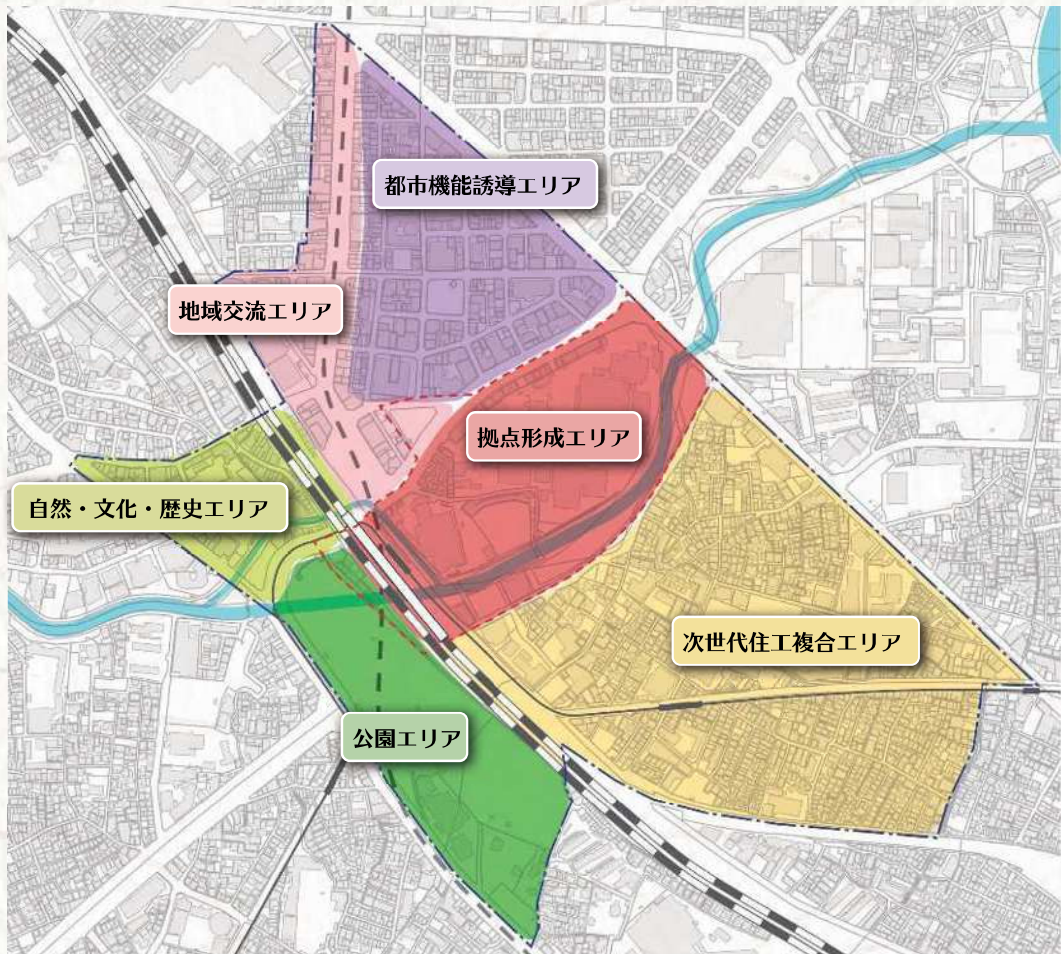
<グランドデザイン>



<ガイドライン>



#### ▼エリア区分図



## (2) エリア別のまちづくりの方向性

### 1. 拠点形成エリア

#### ◆エリアの特性

過去には製紙工場が立地し、王子のまちをけん引してきたエリアです。現在は印刷局の工場や商業施設が位置します。

#### ◆まちづくりの方向性

商業・業務・住宅等の複合的な土地利用により高度利用を促進し、王子の顔にふさわしい、魅力ある拠点形成を図るエリアです。

▼拠点形成エリアの位置図



### 2. 地域交流エリア

#### ◆エリアの特性

広幅員の北本通りに面するエリアです。学校などにつながる北本通り沿道には商店が、駅近くには北とぴあがあります。

#### ◆まちづくりの方向性

北本通り沿道の公共的空間の充実を図り、来街者や地域住民等によるコミュニティの交流を促進するエリアです。

▼地域交流エリアの位置図



### 3. 都市機能誘導エリア

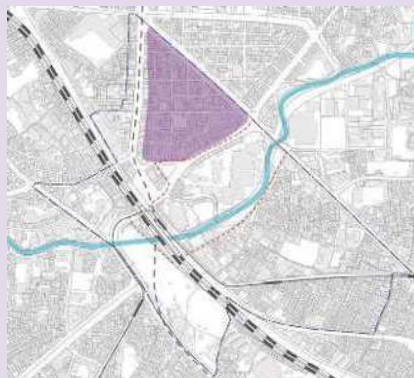
#### ◆エリアの特性

道路や公園などの基盤整備が完了しており、比較的新しい建物が建ち、商業・業務・住宅が混在するエリアです。

#### ◆まちづくりの方向性

質の高い既存ストックを活かし、王子駅周辺の商業・業務集積を支え、職住近接のまちづくりを実現していくエリアです。

▼都市機能誘導エリアの位置図



## 4. 公園エリア

### ◆エリアの特性

王子の最大の観光資源である唯一無二の存在＝飛鳥山公園が位置します。

### ◆まちづくりの方向性

王子駅周辺の顔として、飛鳥山公園のさらなる魅力向上と、周辺の回遊性向上に資する再整備を図ります。

▼公園エリアの位置図



## 5. 自然・文化・歴史エリア

### ◆エリアの特性

東京十社である王子神社が位置します。王子神社は当初、王子権現という名称で、現在の『王子』の地名の由来ともなっています。自然と文化と歴史が一体となったエリアです。

### ◆まちづくりの方向性

駅前から連なる商店街と王子神社及び参道の趣のあるまち並みの調和を図ります。

王子神社の歴史を守りつつ、周辺地域では歴史的環境の保全により付加価値を向上します。

▼自然・文化・歴史エリアの位置図



## 6. 次世代住工複合エリア

### ◆エリアの特性

狭い道路が多く建物が密集しており、防災面で不安を抱えるエリアです。住宅と工場が混在しています。

### ◆まちづくりの方向性

コミュニティに根ざした次世代の居住・産業の場として、住工の調和のとれた複合市街地の再生を図るエリアです。

▼次世代住工複合エリアの位置図



## 5.3 まちの骨格軸と都市基盤

ランドデザインでは、まちの骨格軸として、水辺空間の利活用を図っていく「石神井川軸」、緑のネットワーク化を図っていく「崖線軸」、公共交通を活用し周辺地区との連携強化を図っていく「周辺地区との連携軸」を位置づけました。ガイドラインでは新たに、ウォークブル・ガーデンと周辺エリアをつなぎ、地区全体の魅力向上を図る新たなまちの骨格軸を位置づけます。

また、地形的な分断要素となっている石神井川軸・崖線軸を横断し、エリア間をつなぐ新たな都市基盤を位置づけます。

### ◆南北交流軸

北本通りのゆとりある道路空間を活かし、後背地の住民・従業者・学生等の交流の場としてアクティビティを創出し、魅力的な都市機能の立地を図っていきます。

### ◆東西防災軸

王子駅南側に広がる住工複合エリアで、防災性及び災害対応力の強化をするための空間形成を図っていきます。

### ◆南北に新たな往来を生み出す貫通道路

南北交流軸と東西防災軸を結び石神井川軸による分断を解消し、南北のエリア間をつなぐことで、にぎわいの相乗効果を発揮させ、まちの活性化を図っていきます。

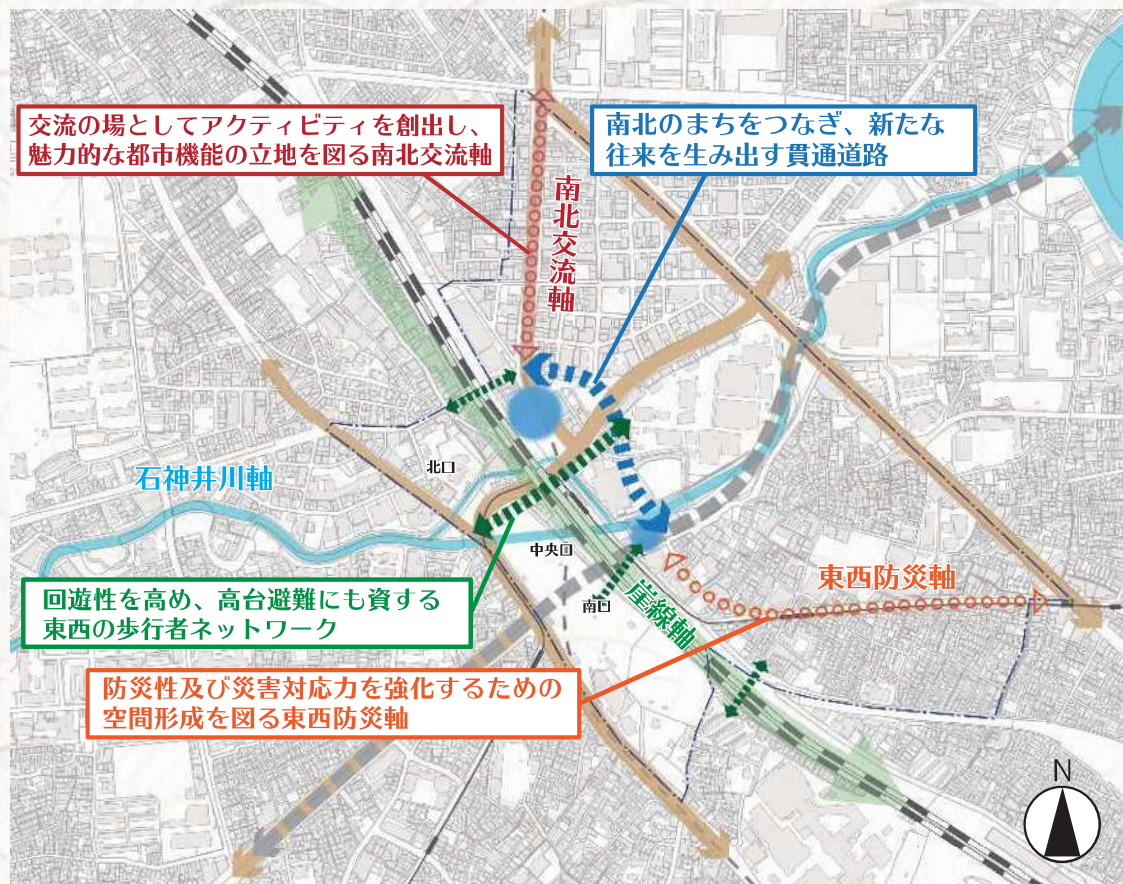
ウォークブル・ガーデン内で、幹線道路と生活道路をつなぎ、通過交通を抑制しながら歩行者・自転車をはじめ車両も通行できる地区内交通の主要動線とするとともに、北区の防災拠点である新庁舎から周辺地区の円滑な防災対応に資するよう整備を推進していきます。

### ◆東西の歩行者ネットワーク

崖線軸による分断を解消し、東西の歩行者の回遊性を高め、万が一の水害時に備えた、低地から高台への避難ルートを確保するため、東西を結ぶ通路機能の拡充を図っていきます。



▼骨格軸と都市基盤図



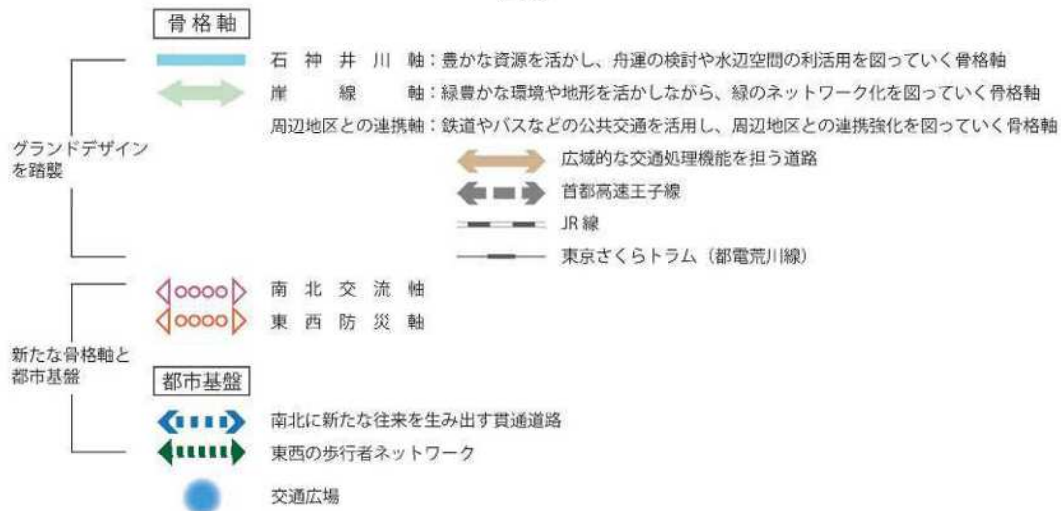
交流の場としてアクティビティを創出し、魅力的な都市機能の立地を図る南北交流軸

南北のまちをつなぎ、新たな往来を生み出す貫通道路

回遊性を高め、高台避難にも資する東西の歩行者ネットワーク

防災性及び災害対応力を強化するための空間形成を図る東西防災軸

凡例








## 5.4 将来都市構造図

「ウォークابل・ガーデン」、「6つのエリア」、「まちの骨格軸と都市基盤」から形成する、ガイドライン区域の将来都市構造図を示します。

▼将来都市構造図



### 凡例

- |  |   |
|--|---|
|  ウォークابل・ガーデン |  広域的な交通処理機能を担う道路   |
|  拠点形成エリア      |  首都高速王子線           |
|  地域交流エリア      |  南北に新たな往來を生み出す貫通道路 |
|  都市機能誘導エリア    |  東西の歩行者ネットワーク      |
|  公園エリア        |  交通広場              |
|  自然・文化・歴史エリア  |  歩行者広場             |
|  次世代住居複合エリア   |  公共・文化施設           |



## 06 「王子共創」による まちづくりの実現に向けて

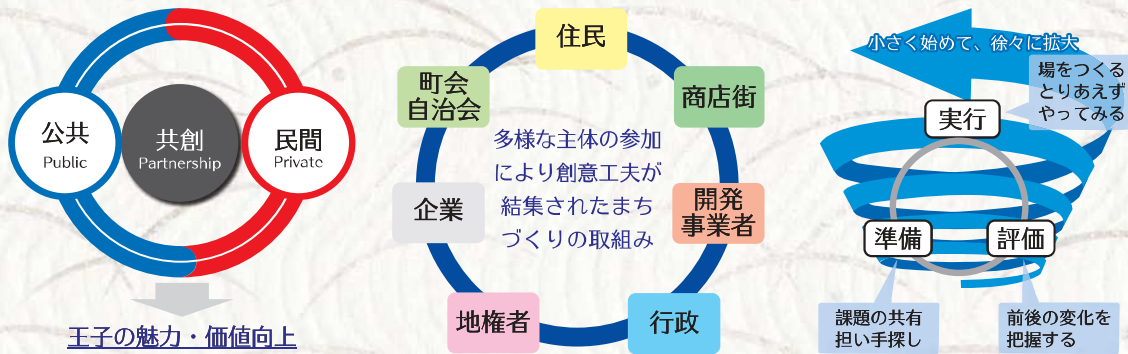
# 06 「王子共創」によるまちづくり

## 6.1 まちづくりを進めるための共創体制の充実

### (1) 公民連携によるまちづくりの推進

ガイドラインに示すまちづくりを実現するためには、「王子共創」のコンセプトのもと区をはじめとする行政と、区民、民間事業者等がそれぞれの役割を担い、互いに連携・協働して取り組むことが不可欠です。王子の魅力や価値の向上につながる民間の取組みを支えるため、区をはじめとした行政は公共施設の整備・活用やしきみづくりなどで下支えしていきます。

▼公民連携のイメージ



■連携がまちの価値向上につながる

■多様な主体が連携する

■実践しながら進める

### (2) エリアマネジメントによる魅力・価値の持続的な向上

公民連携によるまちづくりを実現するため、エリアマネジメントの導入を検討します。具体的なエリアマネジメントの取り組みとしては、まち並み景観の誘導、地域美化やイベントの開催・シティプロモーションの展開、公共施設の自主管理等が考えられます。

エリアマネジメントの導入に向けて、まずはまちづくりに関わる多様な主体が連携し協議・調整する場をつくります。新しい連携の場を通じてまちづくりの機運を高めながら、将来的にはエリアマネジメント組織の設立や安定した自主財源の確保等により、持続可能な運営体制を目指します。

# の実現に向けて

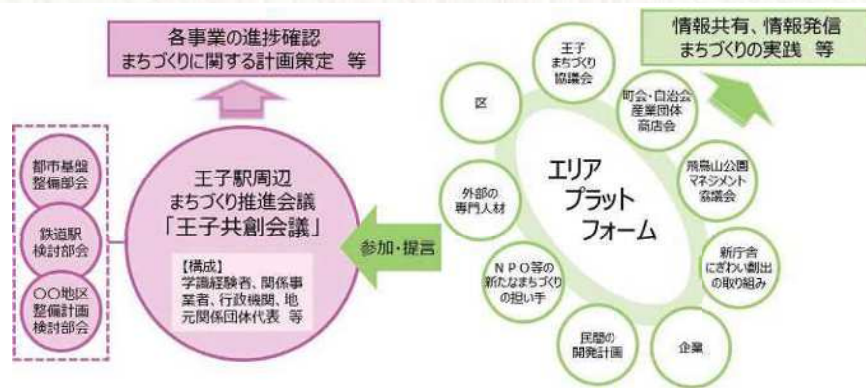
## (3) ガイドライン策定以降の共創体制

ガイドラインに掲げるまちづくりを着実に推進するため、「王子共創」を具体化する体制を構築します。そのためには、関係者による実効性の高い協議が行われるとともに、関連するプロジェクトとも連携が可能となるよう、柔軟かつ戦略的な体制とする必要があります。

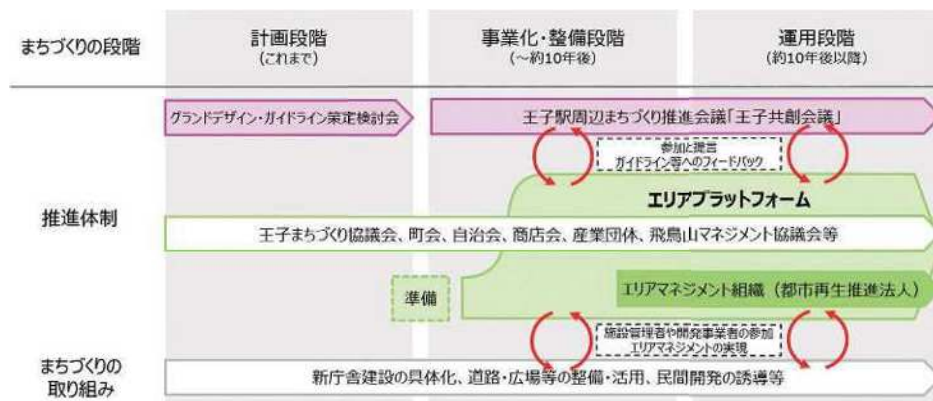
まずは、推進体制の中心として「(仮称)王子共創会議」を設置します。まちづくりの専門家(学識経験者)、関係事業者、行政機関のほか、王子駅周辺のまちづくりに関わる地元関係団体代表等が参画し、各事業の進捗を確認しながら、ガイドラインの改定やまちづくりに関する計画の策定等について協議します。

また、新しい公民連携の場として、地域の課題解決や魅力向上を目的とした連携・協議のためのエリアプラットフォームを構築します。エリアプラットフォームでは、王子まちづくり協議会をはじめ、地域コミュニティを支える町会・自治会や商店会、産業団体等に加え、まちづくりに関わる企業や開発事業者、NPO、外部の専門人材等がゆるやかに連携し情報共有を行うことで、まちづくりの機運醸成を図り、ガイドライン等へのフィードバックや情報発信、多様な主体が連携したまちづくりの実践、エリアマネジメントの実現へとつなげていきます。

▼ガイドライン策定後の推進体制のイメージ



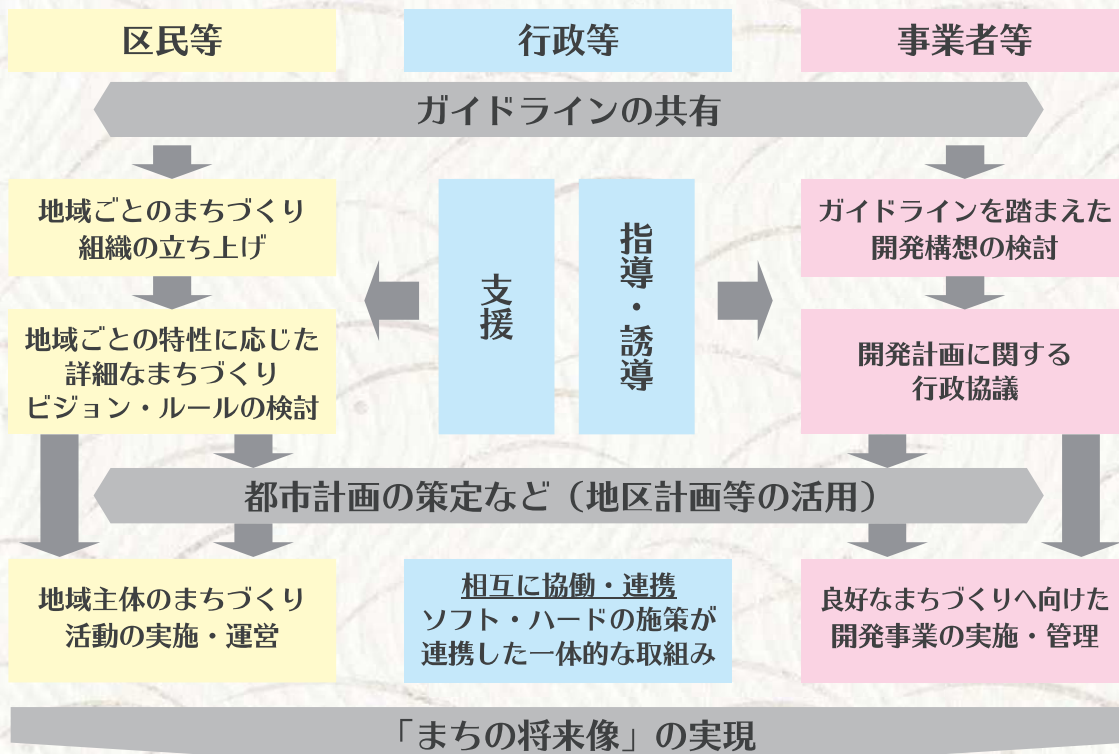
▼まちづくりの段階に応じた体制づくり



## 6.2 ガイドラインの運用

### (1) 多様な主体の役割と連携

まちづくりの実現に向けて、区民、事業者、行政等の多様な主体がガイドラインをまちづくりの手引きとして共有し、それぞれの役割を果たしながら連携・協働して「王子共創」によるまちづくりが進められるよう活用していきます。



#### ◆区民等の役割

区民はまちに関心を持ち、様々な機会を通じてまちづくりに参加するとともに、それぞれがまちの価値を高め魅力を発信していく主体となります。また各団体はそれぞれの取り組みを実行しながら、まちの将来像実現に向けて連携を図ります。

#### ◆事業者等の役割

各事業者はガイドラインに基づき、それぞれの事業性と公共性を考慮した、持続可能な開発や土地の活用、事業展開を進めるとともに、良好なまちづくりに向けて連携を図ります。

#### ◆行政等の役割

北区は、関係者が共創するための場や制度を整え、区民参加や公民連携の機会を積極的につくとともに、公共施設、公共空間の整備、活用を戦略的に進めることでまちづくりをけん引します。また、関係する行政機関は王子共創の理念とまちづくりの方向性を尊重し、区民や事業者と北区が共に進めるまちづくりが円滑に進むよう必要な支援を行います。

## (2) ガイドラインの運用の考え方

ガイドラインは、現時点の王子駅周辺地区のまちづくりとして実現すべき指針等を示したものです。まちづくりの進捗や社会経済情勢の変化等にあわせて、策定や改定から5年を目安にガイドライン改定の必要性を検証したうえで、柔軟に見直しを行います。

## 6.3 まちの将来像実現に向けたロードマップ

ガイドラインは約30年後を見据えた方針としていますが、着手できる取組みから順次実施していきます。まちづくりプロジェクトの取組み期間を短期(約10年)、中期(約20年)、長期(約30年)として、段階的に事業展開を図りまちの将来像を実現していきます。特に新庁舎の完成にあわせて必要な取組みは、短期での一定の整備を図ります。なお、先行実施地区での概ね15年間の取組みは、王子駅前まちづくり整備計画(7章)のなかで示します。

まちづくりの基本方針	ミッション	まちづくりの戦略
交通拠点機能の強化	駅前を歩行者へ開放	戦略1 駅前の歩行者空間の拡充
		戦略2 駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの拡充
		戦略3 だれもが安全に利用できる駅前空間の形成
		戦略4 分かりやすく利用しやすいバス等の乗り場形成
にぎわいと活力の創出	まちににぎわいを波及	戦略5 都市機能が集積した新たな拠点の形成
		戦略6 アクティビティを生み出す交流軸の形成
自然・文化・歴史資源の活用	まちの資源を活用	戦略7 王子の顔、飛鳥山公園の魅力の強化
		戦略8 自然・文化・歴史に触れる機会の創出
防災性の向上	安全安心を確保	戦略9 災害に強い住環境の形成
		戦略10 発災時に備えたまちの災害対応力の強化



新庁舎の整備完了

先行実施地区での整備期間

まちづくりプロジェクト	<短期> ～約10年	<中期> ～約20年	<長期> ～約30年
01 駅前の歩行者のたまり空間の確保	■	■	
02 北口駅前の車両の通過交通を抑制		■	■
03 来街者を迎え入れるエントランス空間の魅力化	■	■	
04 歩行者ネットワークの強化	■	■	
05 北口・中央口での歩行者・自転車の交錯解消	■	■	
06 バリアフリー乗換えルートの拡充	■	■	
07 バス乗り場の効率性、利便性向上		■	■
08 広場の機能再生	■	■	■
09 駅前の利便性を活かした「にぎわい拠点」の形成	■	■	■
10 既存ストックを活用した機能更新	■	■	■
11 駅とまちをつなぐ交流軸の形成	■	■	■
12 民間活力の導入による飛鳥山公園の再生	■	■	
13 飛鳥山公園へのネットワークの強化	■	■	
14 水と緑のゆとりを感じる新たな空間の創出	■	■	
15 王子ならではの歴史や文化の魅力発信	■	■	■
16 木造住宅密集地域の改善	■	■	■
17 水害時の高台避難ルートの確保	■	■	
18 災害対応拠点の形成	■	■	
19 脱炭素まちづくりの促進	■	■	■

## 6.4 まちの将来像実現のためのまちづくり手法

ガイドラインで示したまちづくりを実現するためには、地域特性に合わせ、様々な手法を組み合わせて実施するとともに、適切な事業主体を定め各主体が連携していく必要があります。ここでは、ガイドライン区域内で考えられるまちづくり手法を例示しますが、これに限るものではなく状況に応じて、追加・検討し、適切に実施していきます。

### (1) 規制・誘導手法

建築物等を規制し望ましいまちへ誘導する代表的な手法として、都市計画法に基づく「地区計画」があります。道路や公園等の地区施設の配置等や建築物のルールを定めることができ、以下のような類型があります。

- 一般型地区計画…地区のまちづくりの方針や建築物の用途・形態等のまちづくりのルールを定め、望ましいまちへ誘導していくものです。地区計画の基本形となります。
- 街並み誘導型地区計画…建築物の壁面や高さ等を一定の範囲内に規制することで、土地の有効利用を推進し、良好な街並みを形成するものです。
- 再開発等促進区を定める地区計画…まとまった規模の低未利用地の土地利用転換を図り、建築物と公共施設の整備を一体的かつ総合的に計画することにより、土地の有効利用や地域の活性化の拠点づくり等を誘導するものです。北区では工場跡地であった豊島四丁目地区や豊島五・六丁目地区に導入しています。
- 防災街区整備地区計画…地区の防災性の向上を目的とし、特定防災機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図るものです。北区では上十条三・四丁目地区や志茂地区など木造住宅密集地域に導入しています。
- 新たな防火規制…都市計画法以外にも東京都建築安全条例に基づき、建築物の不燃化を促進するための制度もあります。

### (2) 市街地整備手法

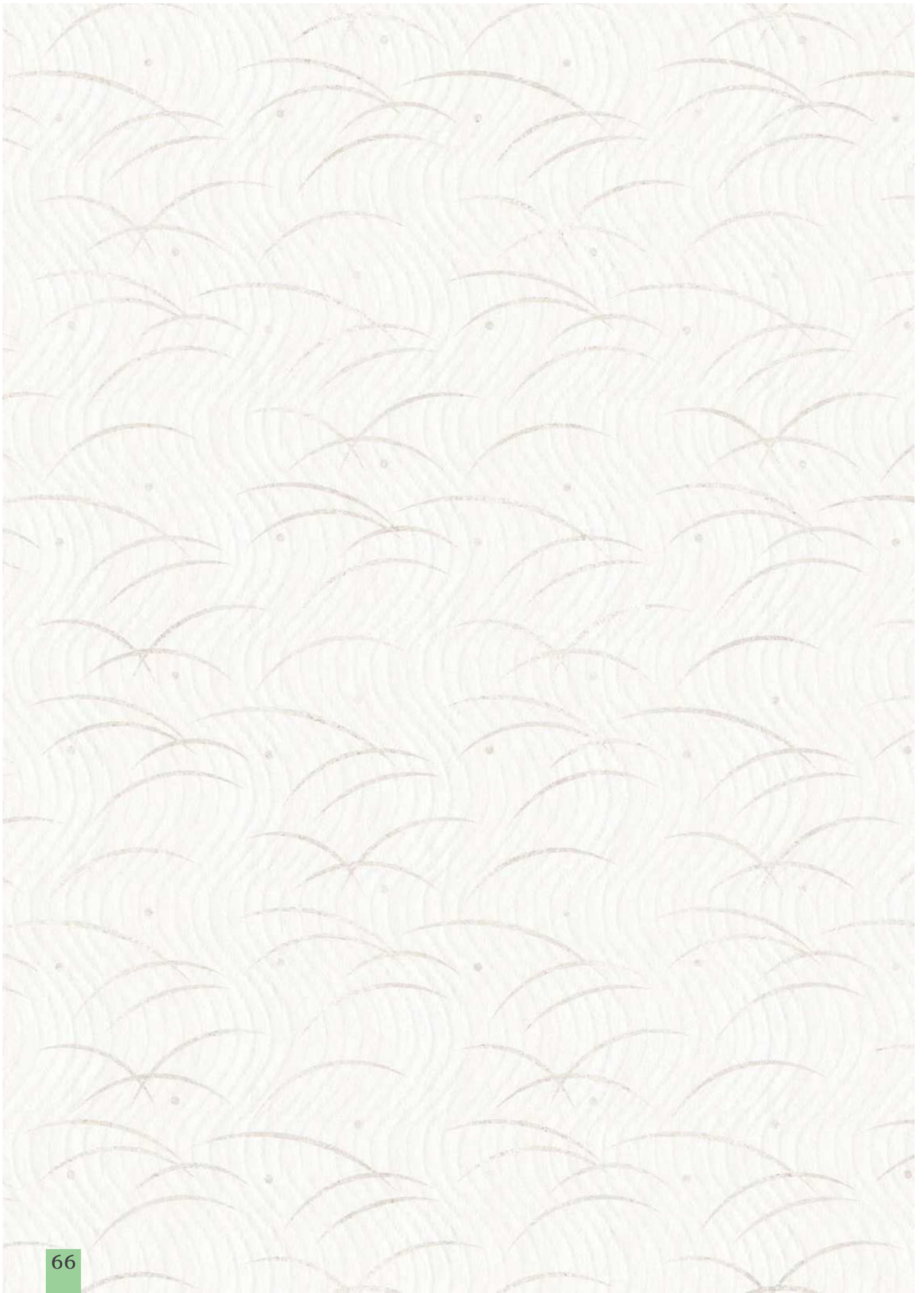
一定の面的な範囲に対して、老朽化した建築物の更新や街区の再編、都市基盤などを一体的に整備する手法で、以下のような事業があります。

- 市街地再開発事業…都市再開発法に基づき、老朽建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、広場等の公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業です。従前の権利は原則、再開発ビルの床に置き換えられます。
- 防災街区整備事業…市街地再開発事業と同様に、土地・建物から建築物への権利変換による共同化を基本としつつ、土地から土地への権利変換も可能とする柔軟な手法が認められています。
- 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）…老朽住宅等の建替えと身近な公園・道路の整備等を促進することにより、住環境の改善と、防災性の向上などを図る事業です。

### (3) 都市基盤整備手法

道路や公園・広場、交通施設等の都市基盤を整備するにあたり、国の支援事業として以下のような事業があります。

- 都市再生整備計画事業…都市再生整備計画に基づくまちづくりの目標を達成するために必要な幅広い施設整備（歩行者デッキ・広場等）に対して支援される事業です。
- 都市・地域交通戦略推進事業…交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る事業です。
- まちなかウォークラブル推進事業…車中心から人中心へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組みにより「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業です。
- 街路事業（道路事業）…車や歩行者の通路となる道路を整備する事業です。交通結節点を改善するために行われるものもあります。
- 都市公園事業…都市公園法に基づく公園を整備する事業です。





## 07 王子駅前まちづくり整備計画

# 07 王子駅前まちづくり整備計画

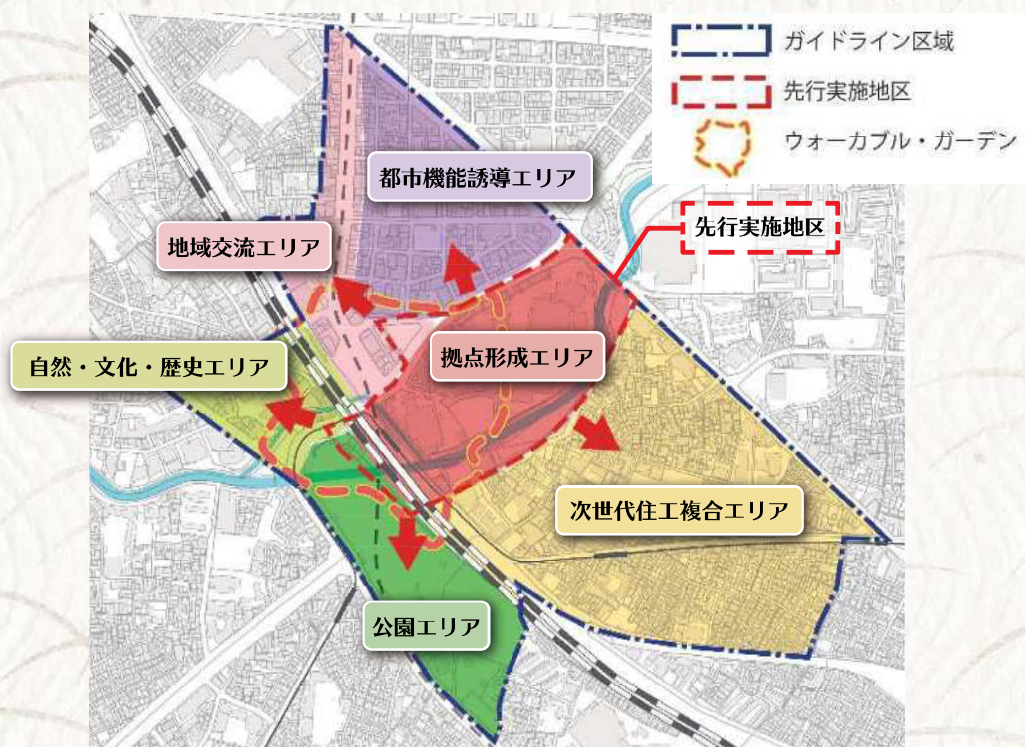
## 7.1 まちづくりの方向性

### (1) 先行実施地区の位置づけ

拠点形成エリアは、印刷局工場用地の一部を北区新庁舎建設予定地として決定しており、現在、土地譲渡に向けた印刷局王子工場の建替えなど、大規模な土地利用転換が予定され、開発ポテンシャルの高い区域です。また、新庁舎建設に合わせて、飛鳥山公園の Park-PFI 事業や JR 王子駅の改良検討など、隣接する箇所でも様々なまちづくりが進みつつあります。

これらの動きを踏まえ、王子駅前に活力とにぎわいの拠点形成を図るため、拠点形成エリア及び隣接する箇所を「先行実施地区」として位置づけます。先行実施地区の整備計画を策定し、新庁舎建設を重要な核となる事業の一つとして位置づけるとともに、エリア間をつなぐ新たな基盤整備とあわせて多様な機能集積を誘導し、まちづくりの効果を周辺に波及させるよう、優先的に事業化を図ります。

今後、先行実施地区において整備計画に基づく重点的なまちづくりを推進するにあたっては、関連事業の進捗や社会経済情勢等の変化に応じて、適宜、整備計画の改定を行います。また、先行実施地区以外の地区においても、ガイドラインに示したまちづくりの一層の具体化を推進するため、まちづくりの機運の高まりや合意形成の進展に応じて、段階的に追加の整備計画を策定します。



**まちづくり波及効果**  
先行実施地区から優先的に事業化を図り、  
その効果を周辺に波及させるよう、段階的にまちづくりを行います。

## (2) 土地利用の方針

先行実施地区では、鉄道駅を中心とした交通結節機能の強化と道路等の都市基盤整備や広場空間の整備を進めるとともに、地域の活力やにぎわいを生み出す機能集積を誘導し、大規模な土地利用転換とあわせた適切な高度利用の促進を図ります。自然・文化・歴史資源に恵まれた地域の個性を活かし、質の高い豊かな生活と就業の場として、商業・業務を中心としつつ、住宅なども含む複合的な機能が集積する都市中心拠点としてふさわしいにぎわいのある市街地の形成を図ります。また、風水害や地震災害に備えるために地域の防災性向上に資する市街地整備を誘導します。

- 都市中心拠点の交流を促進しにぎわいを創出する機能として、周辺の豊かなくらしを支える生活利便施設や余暇・飲食等の商業施設、文化施設等の立地を誘導します。
- 防災拠点であり区民サービス向上にも資する行政機能のほか、一層の拠点性向上を支える業務機能等を誘導し、区の中心拠点にふさわしい高次の都市機能の集積を図ります。
- 駅直近の地の利を活かした居住機能として、子育て世帯を中心に定住促進を図り、多世代交流によるコミュニティの活性化にも資する質の高い住宅の供給を誘導します。

## (3) 都市基盤の整備方針

### ◆道路の整備方針

南北のまちをつなぎウォークアブル・ガーデンを支える道路ネットワークの形成を図るため、南北交流軸と東西交流軸を結ぶ「貫通道路」を整備します。

また、各街区へのアクセスを確保しつつ、地区内の回遊性向上を図るため、新庁舎の周囲に「補完道路」を整備します。

なお、貫通道路の整備後には、JR 線と都電軌道間の既設道路（特別区道北 65 号）の交通を貫通道路へ転換し、歩行者・自転車専用化します。

### ◆公園・広場等の整備方針

ウォークアブル・ガーデンを中心に、飛鳥山公園、音無親水公園や石神井川等の自然環境と調和させながら、水とみどり豊かな居心地の良い空間として、公園・広場等を整備、誘導します。

中央口付近や新庁舎周辺等には歩行者が快適に滞在でき、憩いの空間にもなる広場機能の整備を誘導し、駅前の顔づくりを行います。

石神井川(都電脇)周辺は、これらの広場空間と調和した歩行者の空間として利活用します。また、地域の回遊性向上やにぎわいの創出に資する水辺沿い空地の誘導を図ります。

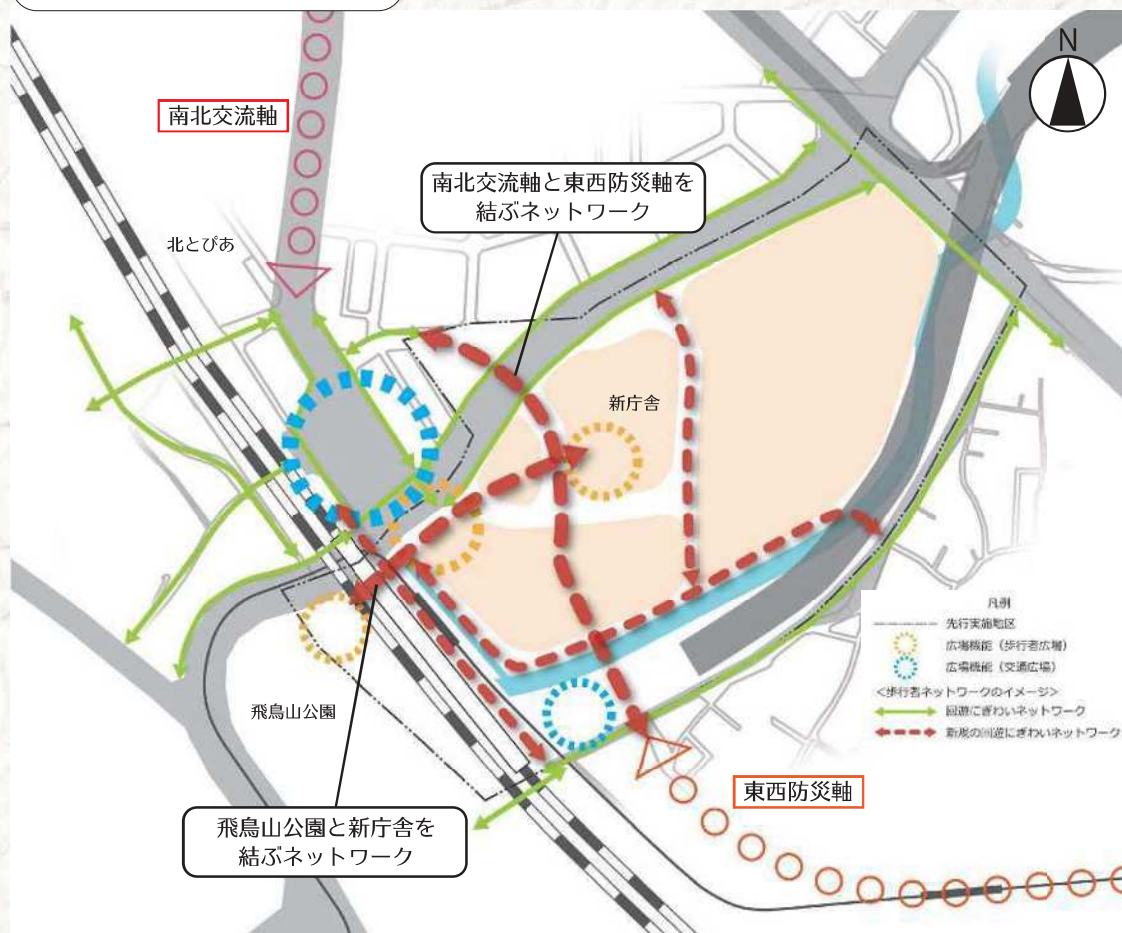
既存の王子駅前公園の機能は、現状を適切に評価分析し、新たに先行実施地区等で創出する公園・広場等へ転換します。

## (4) 歩行者ネットワークの形成

先行実施地区では、駅前を中心に歩行者の回遊性を高めるネットワーク形成を図ります。

まちの骨格軸や駅前の各広場空間を結ぶよう「回遊にぎわいネットワーク」を形成し、効果的に緑を配置することにより、にぎわいと潤いをまち全体に波及するようなネットワーク形成を図ります。

### 歩行者ネットワークイメージ



※本図は歩行者ネットワーク等の互いの位置関係をイメージとして示したもので、特定の位置を示すものではありません。



有事の際の防災拠点となる新庁舎から高台にある飛鳥山公園までの間を防災・バリアフリーネットワークで結ぶことを検討します。

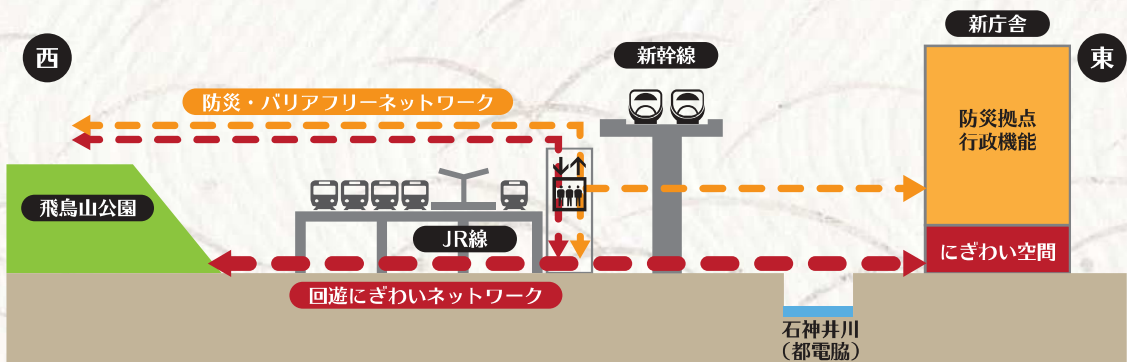
防災・バリアフリーネットワークが実現すれば、水害時の高台避難を円滑にするとともに、新庁舎の防災拠点機能維持にもつながります。

周辺の開発にあわせて、この防災・バリアフリーネットワークと接続することで、歩行者の回遊性向上にもつながることが期待できます。

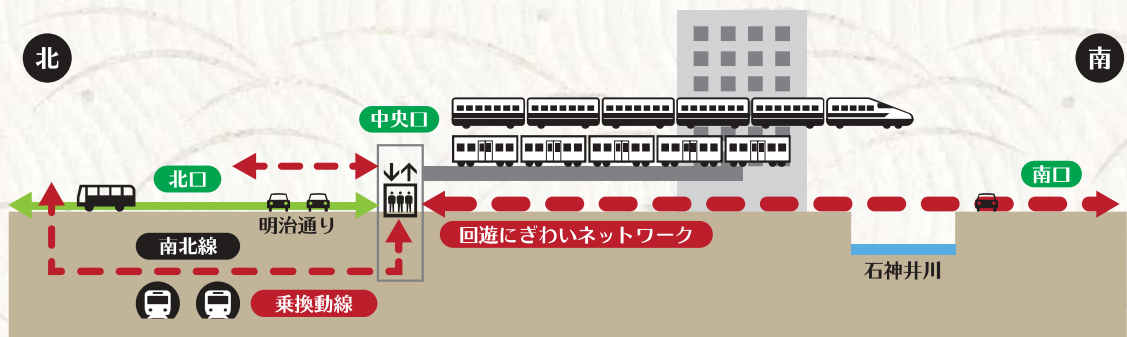
防災・バリアフリーネットワークの実現にあたっては、JR線、新幹線、東京メトロ南北線、都電、石神井川など駅周辺構造物との位置関係、整備手法や施工方法等いくつかの課題検証が必要になります。今後、このイメージを基に関係機関等と協議をすすめ、実現に向けて検討していきます。

### 歩行者ネットワーク断面イメージ

【東西断面イメージ】



【南北断面イメージ】



※本図は歩行者ネットワーク等の互いの位置関係をイメージとして示したもので、特定の位置を示すものではありません。

## 7.2 重点的な取組み

### (1) 取組みの内容



※まちづくりにおける空間形成のイメージです。特定の場所を示すものではありません。

#### 1 貫通道路の整備

関連する  
プロジェクト 04

新庁舎の整備にあわせて、南北のまちをつなぎウォーカブル・ガーデンを支える道路ネットワークの形成を図るため、先行実施地区を貫通する道路を整備します。

貫通道路は、適切な官民連携のもと、安全・快適な歩行者空間を確保し、王子駅前のシンボルとなるような道路として整備します。

#### 2 石神井川横断橋整備

関連する  
プロジェクト 04

河川による市街地分断の改善を図るため、拠点形成エリア（新庁舎付近）と次世代住工複合エリア（堀船・栄町）をつなぐアクセス路として、歩行者・自転車をはじめ車両も通行できる石神井川横断橋を整備します。

#### 3 南口広場の再整備

関連する  
プロジェクト 08

南口広場は、キスアンドライドの自家用車利用等に対応する交通広場として、将来的なグリーンスローモビリティ／パーソナルモビリティの利用も考慮して再整備を行います。

## 4 中央口付近の広場機能確保

関連する  
プロジェクト 01 03

王子駅前における中央口付近の新たな顔として、JR 王子駅と新庁舎との間に、区民や来街者等が滞留し交流できる歩行者系の広場機能を確保し、滞在快適性の向上を図ります。

## 5 バリアフリー乗換えルートの整備

関連する  
プロジェクト 06

新たな都市機能が集積し多様な人が集まることとなる拠点形成エリアにおいて、公共交通の利便性を高めるため、周辺のまちづくりとあわせて、メトロ出入口の段差解消をはじめとするバリアフリー乗換えルートを整備します。

## 6 区道 65 号の歩行者専用化

関連する  
プロジェクト 04

歩行者と自動車の交錯を解消し、歩行者の安全性向上と公共交通と歩行者のための快適な空間の拡充を図るため、貫通道路等の整備にあわせて JR 線と都電軌道間の道路（特別区道北 65 号）を歩行者・自転車専用化します。

堀船・栄町方面の歩行者ネットワークを維持しつつ、中央口付近の広場機能、都電の電停等と連続した、潤いのある歩行者中心の空間を整備します。

## 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。

## 8 補完道路の整備

関連する  
プロジェクト 04

新庁舎の整備にあわせて、駅周辺の各街区にアクセスするための補完道路を整備します。補完道路沿いには、石神井川沿いの遊歩道と明治通りの間を通り抜けられる歩行者ネットワークを確保します。

## 9 駐輪場の確保

関連する  
プロジェクト 05

新庁舎及びその周辺において、施設利用者以外の一般利用が可能な駐輪場を確保していきます。また、ウォークアブル・ガーデンの縁辺部に駐輪場の整備を検討します。

## 10 国立印刷局の囲障整備による見通しの改善

関連する  
プロジェクト 04

溝田橋交差点付近の工場囲障に沿った歩道において、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう、工場再編にあわせ囲障を整備し、見通しの改善を図ります。



※まちづくりにおける空間形成のイメージです。特定の場所を示すものではありません。

## 11 新庁舎低層部にぎわい空間の整備

関連する  
プロジェクト 09

新庁舎の低層部に区の情報や魅力の発信と人々の交流促進につなげる展示・飲食・販売等の機能を導入したにぎわい空間を整備します。

## 12 駅前にぎわい拠点施設の誘導

関連する  
プロジェクト 09

都市基盤整備とあわせ高度利用を図ることで、商業・業務・住宅なども含む複合的な機能を集積し、駅前の活力とにぎわいの創出を図ります。

## 13 多様な交流・にぎわい活動の展開

関連する  
プロジェクト 09

広場等の公共的空間における区民や来街者等の交流を促進し、まちのにぎわいを創出するため、多様な交流・にぎわい活動の展開を推進します。

## 14 工場機能の再編に伴う博物館の再整備

関連する  
プロジェクト 09

国立印刷局による工場機能の再編にあわせて、現在は明治通り沿いにある「お札と切手の博物館」（文化施設）は、補完道路沿いへ移転・再整備します。



※まちづくりにおける空間形成のイメージです。特定の場所を示すものではありません。

### 15 飛鳥山公園の広場・エントランス空間整備

関連する  
プロジェクト 01 03 08

王子駅周辺のシンボルである飛鳥山公園の魅力向上、区民・来街者等の利用促進、駅周辺や周辺施設からの回遊性や、滞在快適性の向上等を図るため、JR 王子駅中央口に隣接する飛鳥山公園の未開設区域において、公園の山頂へといざなう広場・エントランス空間を整備します。

### 16 石神井川（都電脇）周辺を歩行者の空間として利活用

関連する  
プロジェクト 04 14

リバーサイドスクエア事業による河川と公園との一体的な整備の経緯や、現在の河川としての位置づけを踏まえ、王子駅前における中央口付近の新たな顔として、広場空間と調和した身近に水辺を感じられる、みどり豊かな歩行者の空間として利活用します。

### 17 石神井川遊歩道の再整備

関連する  
プロジェクト 14

潤いを感じられる歩行者ネットワークを形成するため、沿川のまちづくりと連携して石神井川遊歩道を再整備します。



※まちづくりにおける空間形成のイメージです。特定の場所を示すものではありません。

## 18 王子駅前公園の機能再編

関連する  
プロジェクト 08

貫通道路整備に伴う交差点改良にあわせて、既存の王子駅前公園の機能は、現状を適切に評価分析し、中央口付近の広場機能、飛鳥山公園の拡張整備、新庁舎により整備されるオープンスペース等との間で適正配置を図り、機能を再編します。

## 19 まちなかの緑化

関連する  
プロジェクト 14

街路・河川等の公共空間をはじめ、新庁舎・国立印刷局・民間開発街区の敷地も含め地区内の緑化をすすめます。特に、ウォークアブル・ガーデン内においてはみどり豊かな居心地の良い空間形成に寄与する広場や沿道などの積極的な緑化を誘導し、飛鳥山等の地域資源をつなぐ緑のネットワークを形成します。

## 20 飛鳥山を中心とした景観形成

関連する  
プロジェクト 15

駅前の高度利用と景観形成の両立を図り、飛鳥山上空への広がりや公園内からの眺望景観の保全を行うなど、飛鳥山が引き立ち広がりのある景観づくりを行います。



※まちづくりにおける空間形成のイメージです。特定の場所を示すものではありません。

## 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。

## 22 防災拠点としての新庁舎の整備 関連するプロジェクト 18

新庁舎の建設にあたり、災害対策本部機能を強化し、関係機関や団体と連携、協働を行います。

## 23 新庁舎と連携した災害対応拠点の形成 関連するプロジェクト 18

新庁舎の周辺で地域の防災性の向上を図るため、地域防災活動の支援や帰宅困難者対策の充実等、新庁舎の防災拠点機能と連携した災害対応拠点の形成を誘導します。

## 24 石神井川の水質改善 関連するプロジェクト 14

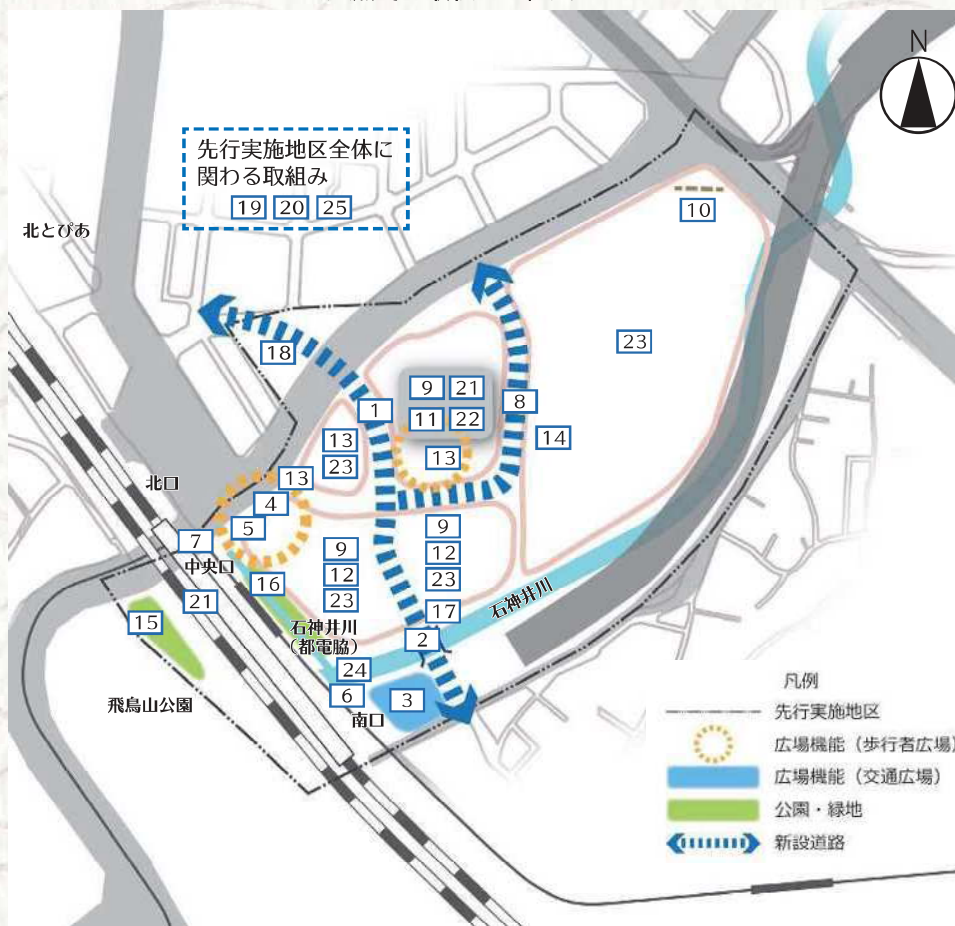
石神井川の水環境を改善するため、下水道の合流改善、しゅんせつ工事、水流発生装置の稼働などこれまで実施してきた対策を継続するとともに、効果的な対策を検討・実施します。

## 25 脱炭素まちづくりの促進 関連するプロジェクト 05 07 14 19

公共交通の利用促進や自転車利用環境の整備、大規模な土地利用転換や再開発等に伴う省エネ・創エネに対応した建築計画など、地区全体で脱炭素まちづくりを促進します。

## (2) 取組みの位置

▼重点的な取組みの位置イメージ



※取組の位置等、今後、関係者間で調整を行いながら検討を進めます。

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 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活用 |
| 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 バリアフリー乗換えルートの整備           | 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        |                             |



### (3) 取組みのスケジュール

概ね 15 年間で重点的な取組み内容を、着実に進めていく取組施策、開発等に応じて誘導していく誘導施策、必要な検証を行ったうえで実現を目指していく検討事項の3つに分け、段階的な事業展開を図っていきます。



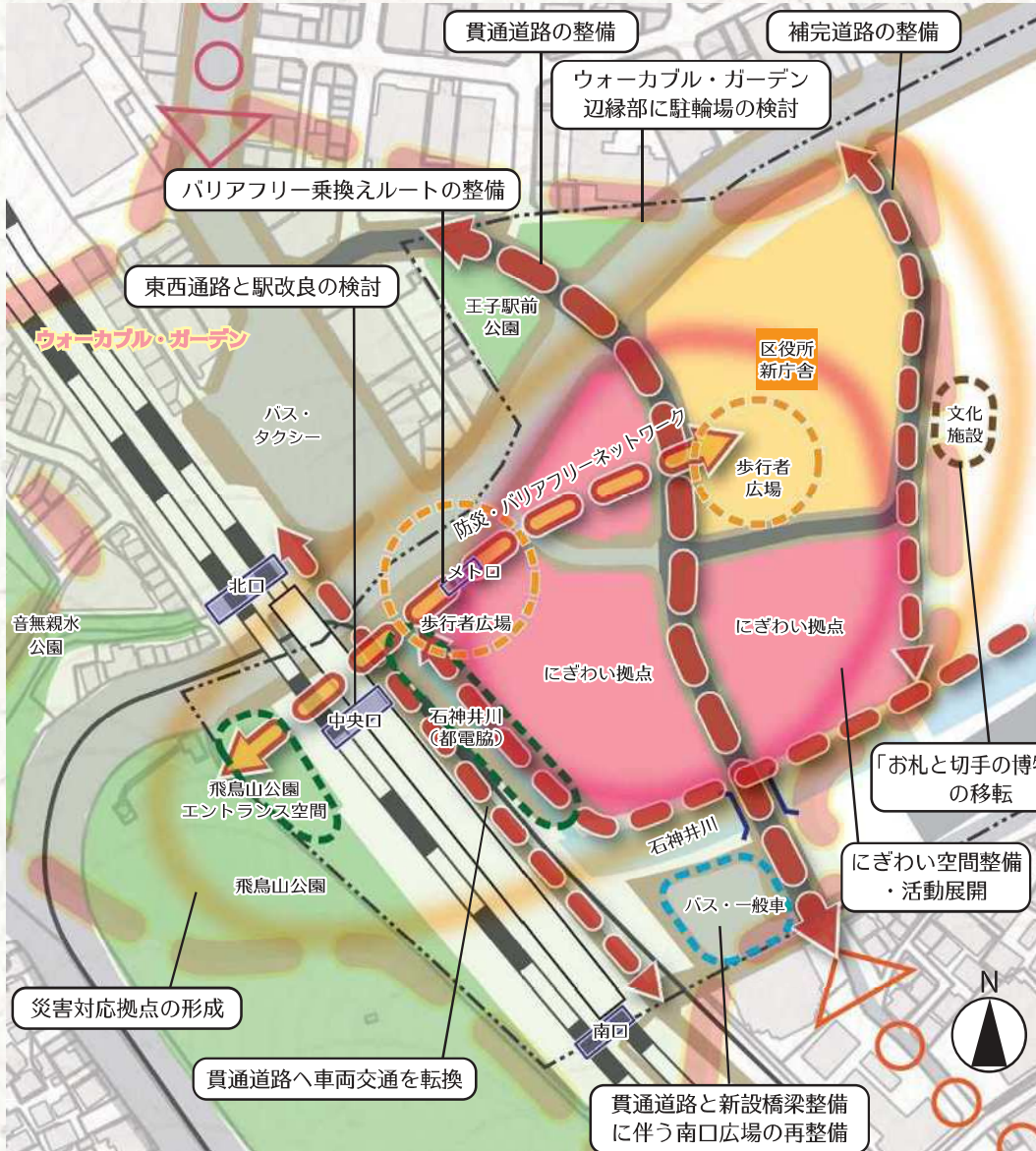
新庁舎の整備完了

重点的な取組み		< 短期 >	< 中期 >
1	貫通道路の整備	04	
2	石神井川横断橋整備	04	
3	南口広場の再整備	08	
4	中央口付近の広場機能確保	01 03	
5	バリアフリー乗換えルートの整備	06	
6	区道 65 号の歩行者専用化	04	
7	駅周辺まちづくりに伴う JR 中央口の駅改良の検討	04 06 13	
8	補完道路の整備	04	
9	駐輪場の確保	05	
10	国立印刷局の囲障整備による見通しの改善	04	
11	新庁舎低層部にぎわい空間の整備	09	
12	駅前にぎわい拠点施設の誘導	09	
13	多様な交流・にぎわい活動の展開	09	
14	工場機能の再編に伴う博物館の再整備	09	
15	飛鳥山公園の広場・エントランス空間整備	01 03 08	
16	石神井川（都電脇）周辺を歩行者の空間として利活用	04 14	
17	石神井川遊歩道の再整備	14	
18	王子駅前公園の機能再編	08	
19	まちなかの緑化	14	
20	飛鳥山を中心とした景観形成	15	
21	回遊と高台避難に資する東西通路整備の検討	04 13 17	
22	防災拠点としての新庁舎の整備	18	
23	新庁舎と連携した災害対応拠点の形成	18	
24	石神井川の水質改善	14	
25	脱炭素まちづくりの促進	05 07 14 19	

## (4) 整備イメージ図

先行実施地区（駅前部分）におけるまちづくりの方針と主な取組みをイメージで示します。

▼整備イメージ図



凡例	
--- 先行実施地区	商業・業務・住宅 複合機能
■ 駅出入口	行政機能
○ 広場機能 (歩行者広場)	新規の回遊にぎわいネットワーク
○ 広場機能 (交通広場)	防災・バリアフリーネットワーク
○ 公園・緑地	

※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。



## 参考資料

## 用語集

あ行	ウォークابل	英語の walkable で「歩きやすい」の意味。まちづくりにおいては、「歩きやすい」だけでなく、「居心地が良く歩きたくなる」まちを目指すことをいう。世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
	エリアマネジメント (エリマネ)	特定のエリアを単位に、地域の関係者が主体となって、官民が連携し、まちづくりや地域経営 (マネジメント) を積極的に行おうという取組み。具体的には、エリアマネジメント団体が主体となって、公共的空間の管理・活用やイベント等の賑わい創出、地域の情報発信、地域ビジョン・ルールの作成などを行っている。
か行	既存ストック	今までに整備されてきた道路、公園、下水道や公共施設、建築物等の都市施設・空間のこと。
	キスアンドライド	自宅等の出発地から駅まで家族等に自動車で送迎してもらい、そこから電車等の公共交通機関を利用すること。
	交通モード	鉄道やバス、徒歩等の交通の方法や手段。
	(土地の) 高度利用	「都市計画による制度」又は「建築基準法による建築物の容積率及び高さの緩和に関する制度」を活用し、道路、公園、広場等の適正な整備のもとに中高層建築物又は容積率 (建築敷地面積に対する建築延べ面積の割合) の高い建築物を建築することにより、土地を高度に利用すること。
	交通結節点	異なる交通手段 (場合によっては同じ交通手段) を乗り換え・乗り継ぎにより相互に連絡する機能のこと。具体的な施設としては鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがあげられる。
さ行	主要生活道路	幹線道路に囲まれた地区内の日常的な交通を処理する道路で、災害時における消防活動や救命活動を行う緊急車両が通行できる道路。
	しゅんせつ工事	川底の土砂をすくい取る工事のこと。
	スマートコミュニティ	ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント (計画、整備、管理・運営等) の高度化により、基礎インフラと生活インフラ・サービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら、人々の生活の質を高め、継続的な経済発展を目的とした新しいコミュニティのこと。
た行	脱炭素まちづくり	温室効果ガスの排出の実質的なゼロに向けて、まちづくりにおいても、都市部において、公共交通の利用促進や、再生可能エネルギーの活用、街区等でのエネルギーの効率的な面的利用、二酸化炭素の吸収源である緑化の推進等の取組みを進めること。
は行	Park-PFI事業	都市公園において、飲食店や売店等の公園施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定し、事業者が設置する施設から得られる収益を公園の整備・管理に還元する仕組み。北区初となる Park-PFI 事業が飛鳥山公園に導入され、民間事業者によるカフェレストランやコミュニティスペースの設置など、魅力ある公園づくりが進められている。
ら行	リバーサイドスクエア事業	周辺市街地と調和した河川空間を公園、街路等と一体的に整備し、良好な都市景観の形成に資する河川環境整備を目的とした王子駅前の石神井川の改修事業。本事業により、現在の音無親水公園や、都電脇の河川空間が整備された。

## 策定までの経緯

### 王子駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会による検討経緯

令和3年10月より、「王子駅周辺まちづくりガイドライン策定検討会」を4回開催し、ガイドラインの内容について検討しました。

#### 【検討会の経緯】

	開催日時／議題
第1回 王子駅周辺まちづくり ガイドライン策定検討会	令和3年10月20日（水）15：00～ ○王子駅周辺まちづくりガイドライン策定について ・はじめに ・グランドデザイン後の動き ・魅力と課題再整理 ・まちの将来像 ・まちづくりのミッション・戦略 ・まちづくりプロジェクト ・各エリアのまちづくり方針 ・まちの骨格軸の方針 ・ガイドライン策定スケジュール（案）
第2回 王子駅周辺まちづくり ガイドライン策定検討会	令和4年1月19日（水）15：00～ ○王子駅周辺まちづくりガイドライン策定について ・検討課題について（第1回検討会の振返り） ・第1回検討会の振返り・再整理 ・（仮称）ウォークアブルエリア内の新たなネットワーク形成の 必要性 ・王子駅周辺の将来都市構造図（案） ・先行実施地区の位置づけ ・先行実施地区の歩行者ネットワークイメージ ・先行実施地区のまちづくり整備計画（案） ・王子まちづくりオープンハウスの実施要領 ・第3回検討会に向けて（ガイドライン素案の目次案）

## 策定までの経緯

### 【検討会の経緯】

	開催日時／議題
第3回 王子駅周辺まちづくり ガイドライン策定検討会	令和4年7月20日（水）15：00～  ○オープンハウス型説明会の実施報告について ・実施概要 ・アンケート結果  ○王子駅周辺まちづくりガイドライン（素案）について ・第2回検討会までの振り返り ・ガイドラインの構成 ・将来都市構造 ・まちづくりの実現に向けて（公民連携） ・ガイドラインの運用 ・ガイドラインのスケジュール ・まちづくりの手法 ・王子駅前まちづくり整備計画（素案）の概要 ・第4回検討会に向けて
第4回 王子駅周辺まちづくり ガイドライン策定検討会	令和4年10月19日（水）10：00～  ○王子駅周辺まちづくりガイドライン（案）について ・第3回検討会からの変更点について  ○今後の予定について

【委員構成】

区分	氏名	役職	所属団体
学識経験者	久保田 尚	会長	埼玉大学大学院 理工学研究科環境科学・社会基盤部門教授
	出口 敦	副会長	東京大学大学院 新領域創成科学研究科教授
	三浦 隆	副会長	北区都市計画審議会委員
関係事業者	千葉 要 (辻 淳一)	委員	独立行政法人国立印刷局 総務部総務課総務企画官 (令和4年3月まで)
	山本 康裕	委員	東京都交通局 総務部技術調整担当課長
	浅川 靖之	委員	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部企画総務部戦略ユニットチーフマネージャー (東京支社総務部企画室企画調整課長 令和4年9月まで)
	藤沼 愛	委員	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
	長島 俊太郎	委員	日本製紙株式会社 総務・人事本部総務部長代理
地元関係諸団体代表	大貫 新一	委員	北区町会自治会連合会会長
	石倉 健一	委員	王子まちづくり協議会副会長
	越野 充博	委員	東京商工会議所北支部会長
	齊藤 正美	委員	一般財団法人北産業連合会会長
	佐藤 行雄	委員	北区商店街連合会副会長
	田村 純郎	委員	公益社団法人王子法人会会長
東京都の職員	小川 直記	委員	都市整備局都市づくり政策部土地利用計画課まちづくり専門課長
	大野 誠	委員	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
	高橋 栄二	委員	都市整備局都市基盤部街路計画課長
	河重 貴之	委員	建設局河川部中小河川計画担当課長
北区の職員	倉林 巧	委員	政策経営部企画課長
	越部 伸一 (佐々木 暁)	委員	総務部副参事(新庁舎担当) (令和4年3月まで)
	栃尾 俊介 (丸本 秀昭)	委員	まちづくり部都市計画課長 (令和4年3月まで)
	杉戸 代作	委員	土木部土木政策課長

## 区民意見の把握

### 【オープンハウス型説明会およびホームページでの意見把握】

#### ■実施方法

ガイドラインについて、説明パネルの展示等と合わせ、意見を直接伺う機会を設けるため、北とぴあ地下展示ホールにてオープンハウス形式の説明会を開催しました。

また、幅広く区民から意見を募集するため、区のホームページに説明動画および説明資料を掲載し、アンケート調査を実施しました。

#### ■実施日時

##### 【オープンハウス型説明会】

- ・令和4年5月27日（金）14:00～19:00
- ・令和4年5月28日（土）10:00～19:00
- ・令和4年5月29日（日）10:00～16:00

##### 【ホームページでの意見募集】

- ・令和4年5月27日（金）～6月21日（火）



#### ■回答数

- ・232名（うち区民：188名）

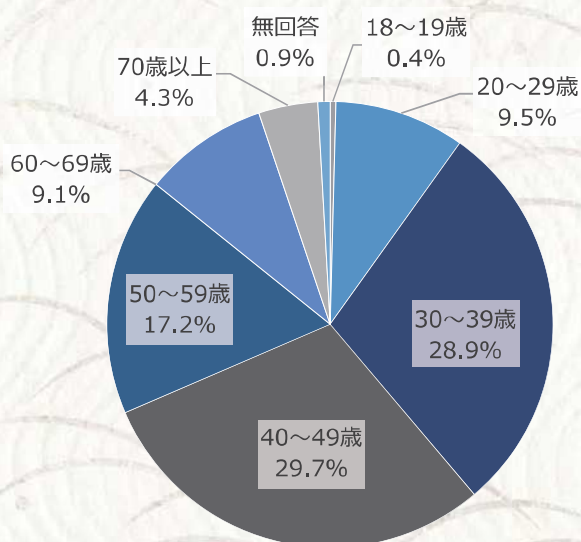
※内訳

オープンハウス型説明会：78名（うち区民：50名）

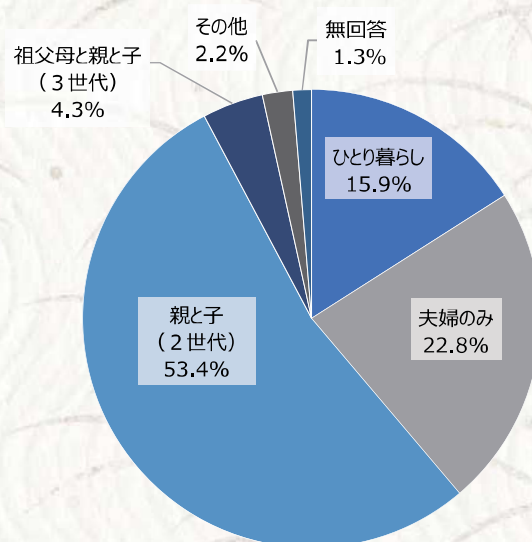
ホームページでの意見募集：154名（うち区民：138名）

#### ■回答者の属性

##### 【年齢】



##### 【世帯構成】

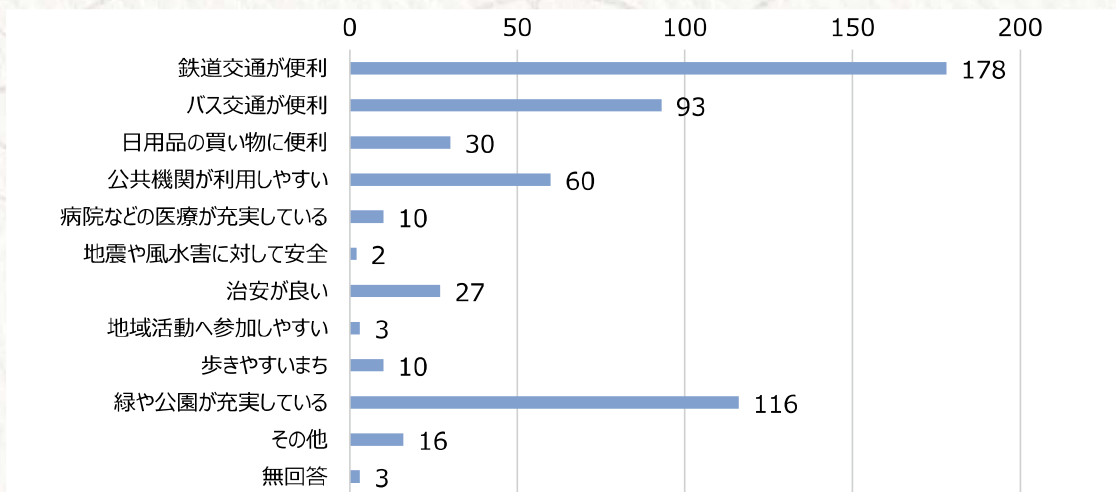




## ■結果概要

### ①現在の王子駅周辺のまちの魅力について

「鉄道交通が便利」「バス交通が便利」といった公共交通の充実や、「緑や公園が充実している」が魅力として多く回答されました。

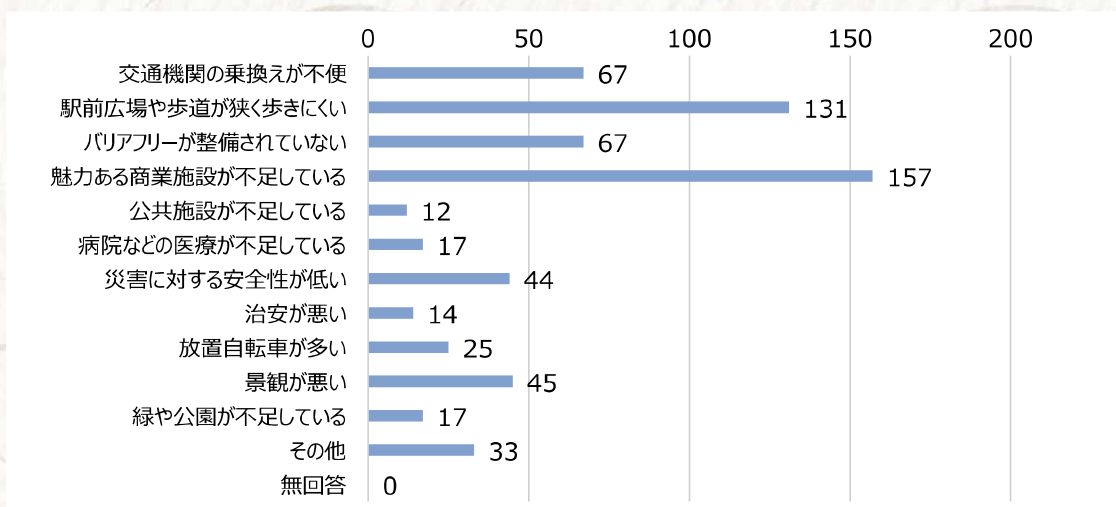


#### 【その他の回答】

王子の発展の歴史を感じる施設やスポットがある／歴史的・文化的遺産がある／教育施設が多い／メガバンクが多い／飛鳥山公園がある／ゴルフ練習場やボウリング場がある／飲食店が充実している／情緒ある公園があり、桜の季節はとてきれいな など

### ②現在の王子駅周辺のまちの問題・課題について

「魅力ある商業施設が不足している」が課題として最も多い回答を集めたほか、「駅前広場や歩道が狭く歩きにくい」「交通機関の乗換えが不便」と答えた方も多く、駅前の快適性が課題であると伺えます。



#### 【その他の回答】

わざわざ行きたい目的地が無い／回遊性が悪い／駅近くに座る場所が無い／地域資源を活かしきれていない／バスターミナルの分散／喫煙所周辺の臭い など

## 区民意見の把握

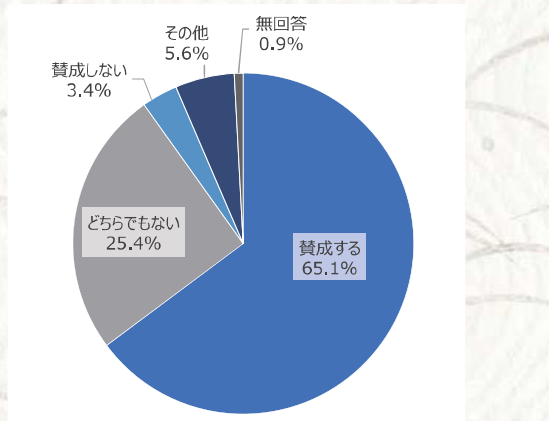
### ■結果概要

#### ③ガイドラインの考え方について

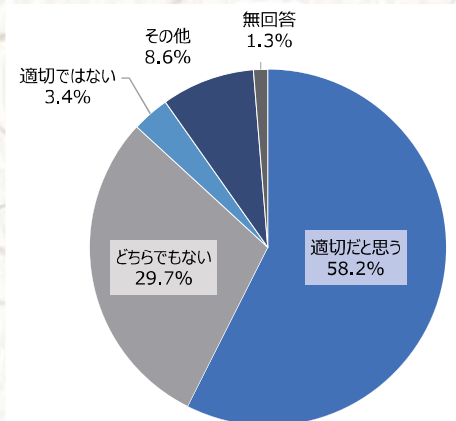
ガイドラインのまちづくりの考え方と、歩行者ネットワークのイメージについて伺いました。  
(令和4年5月時点の検討内容)

まちづくりの考え方については約65%が賛成、歩行者ネットワークのイメージについては約60%が賛成と回答しました。

【まちづくりの考え方について】



【歩行者ネットワークのイメージについて】



【その他の回答】

中央図書館への動線も含めて欲しい／スピード感を持って進めてほしい／民間の力を借りて早急に再開発して欲しい／達成目標がよくわからない／南口の安全対策が触れられていない など

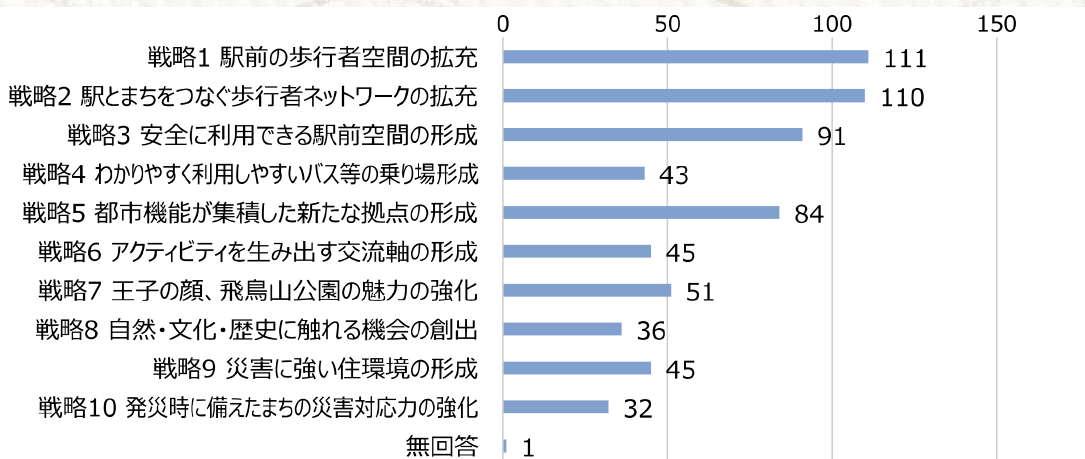
【その他の回答】

南北の動線を地上レベルで結んでほしい／南口も結んでほしい／ペDESTリアンデッキを導入してほしい／駅のエレベーターを拡充してほしい／景観を損なわないでほしい など

#### ④優先的に取り組んでほしい戦略について

ガイドラインで掲げる10の戦略のうち、優先的に取り組んでほしいものを調査しました。

戦略1、戦略2、戦略3の順で回答が多く、駅周辺の歩行者空間の充実や、安全性・快適性の向上が期待されています。



## パブリックコメントでの意見把握

### ■意見提出期間

- ・令和4年12月12日(月)～1月20日(金)

### ■周知方法

- ・北区ニュース(12月10日号)
- ・北区公式ホームページ
- ・北区公式SNS(Facebook、Twitter、LINE)

### ■閲覧場所

- ・都市拠点デザイン担当部都市拠点デザイン担当課窓口
- ・区政資料室
- ・地域振興室
- ・区立図書館

### ■意見提出者数

- ・8名  
(内訳) ホームページ:7名、郵送:1名

### ■意見件数

- ・24件  
(内訳)
  - ミッション「駅前を歩行者へ開放」について:10件
  - ミッション「まちににぎわいを波及」について:1件
  - ミッション「まちの資源を活用」について:3件
  - ミッション「安全安心を確保」について:5件
  - まちづくりの進め方について:4件
  - その他:1件

## 結果概要

- ・ご紹介するご意見は、プライバシーの関係上、いただいた住所、氏名は掲載いたしません。
- ・ご意見は、一人の方から複数のご意見をいただいたものもありますので、項目別に要旨としてまとめさせていただきました。

1. ミッション「駅前を歩行者へ開放」について (10件)		
番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	<p>課題として「駅前広場が狭小であり、歩行者の空間が狭く」「多様な交通手段をつなぐ乗換え動線が錯綜している」と記載されているが、この大きな要因は明治通り・北口駅前広場による南北の分断にある。南北の分断の解消、特に迂回しないバリアフリールート確保の確保を喫緊の課題として取り組むべきであり、これにより交通結節に関する問題の大部分は解決すると思う。</p>	<p>本ガイドライン(案)では、人の移動の中心となる施設や機能である「コネクティング・コア」の形成により分断要素の解消を図っていく方針を示すとともに、戦略3ではバリアフリー乗換えルートの拡充の方針を示しております。また、「先行実施地区」では、王子駅中央口から新庁舎付近の具体的な整備内容等を「王子駅前まちづくり整備計画」としてお示ししました。</p>
2	<p>戦略1について、交通拠点機能の強化は、王子の弱点の克服と優位性の強化を同時に図る最優先課題である。中でも、北口駅前の通過交通を南北貫通道路に流し、駅前広場の歩行者空間を拡充するこの2つのプロジェクトは、歩行者動線を大きく改善する効果が期待できるため、推進して頂きたい。</p>	<p>いただいたご意見のうち北口付近に関する内容につきましては、今後の整備計画改定等の参考にさせていただきます。</p>
3	<p>戦略3について、重要なのは駅の南北を結ぶ通路機能である。バスターミナルや都電と地下鉄が南北に分断されている現状があり、さらに区庁舎が明治通りの南側に移転すれば王子駅北口や北とびあとも南北分断されるため、南北を抵抗なく移動できる分断解消のニーズは一層高まる。</p> <p>従って、王子駅北口と中央口を直結するバリアフリールートは最優先で確保すべきであり、以下の方策を検討すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明治通りに北口と中央口を直結する横断歩道・信号を設置する。</li> <li>・地下鉄通路を利用し、サンスクエア側にもエレベーターを設置して南北をつなぐ自由通路とする。</li> </ul>	

番号	ご意見の要旨	区の考え方
4	<p>明治通りの南側は一体的にまとまるのに対し、王子駅北口と中央口以南の分断は依然解消されない印象を受けた。バスターミナルや、都電と地下鉄が南北に分断されている現状があり、さらに区庁舎が明治通りの南側に移転すれば王子駅北口や北とびあとも南北分断されるため、南北を抵抗なく移動できる分断解消のニーズは一層高まる。</p> <p>従って、王子駅北口と中央口を直結するバリアフリールートを最優先で確保し、分断を解消すべきである。南北の動線は可能な限り地上レベルで結ぶことを優先し、明治通りに北口と中央口を直結する横断歩道・信号の設置が最適である。</p>	同上
5	<p>戦略4について、王子駅は多くのバスが結節しており、乗換経路や案内・誘導サインの設置に関しては、高齢者・障害者等を含む公共交通利用者や、交通事業者の参画も得ながら取り組むべきである。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、王子共創のコンセプトのもと、王子に関わる多様な方たちとの連携によるまちづくりを進めていくこととしております。また、北区では高齢者・障害者団体や交通事業者等の参画のもと北区バリアフリー基本構想を策定し、事業推進を図っております。いただいたご意見につきましては、今後の事業推進の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>東西の歩行者ネットワークについて、骨格軸と都市基盤図の図を見ると、王子駅中央口付近に対してのこののみを指しているように読み取れます。以降の章においても、王子駅南口付近の東西ネットワークについては、明確には謳われていません。</p> <p>王子駅南口についても、飛鳥山公園～王子駅南口～南口ロータリーまでの歩行者回遊性を高め、南口経由での高台避難も可能になるよう拡充して頂きたいです。王子駅中央口→飛鳥山公園南口→新庁舎→王子駅中央口を環状的に回遊できるようにすることでより賑わいの創出に繋がると考えます。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、人の移動の中心となる施設や機能である「コネクティング・コア」の形成により分断要素の解消を図っていく方針を示しました。</p> <p>南口付近の歩行者ネットワークにつきましては、既存の回遊にぎわいネットワークを生かしつつ、中央口との新たな回遊にぎわいネットワークとつなげていくことで駅周辺の回遊性の向上を図ることとしています。</p> <p>現時点では、南口付近に新たな東西の歩行者ネットワークを構築する考えはありませんが、いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>
7	<p>駅前開放とあるが、駅前には多くの車両が利用しているため、開放するとその車両が別の道などに迂回する可能性がある。滝野川などの方向から堀船や栄町などの方向に車で移動する場合には駅前を経由する機会がほとんどで、その分別の道が混んでしまい生活がしづらくなってしまうのではないかと不安がある。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、新庁舎整備や民間開発等により歩行者空間を創出・拡充し、駅前を歩行者中心のエリアに変貌させる方針をお示ししています。</p> <p>具体的取組みについては、周辺交通への影響等を考慮し、実現性の検証を十分にしながら進めて参ります。</p>

## 結果概要

番号	ご意見の要旨	区の考え方
8	<p>王子駅から飛鳥山公園へ向かうことは多いと思うが、駅から向かうには近い道だとアスカルゴを利用するか階段を利用する必要がある。アスカルゴが点検などで停止していたり、花見のシーズンで混んでいたりと足が不自由な高齢者や小さな子供は乗りづらくなる。階段は少し急であり、階段を上ることはかなり大変だと思うので、現在ある飛鳥山警察署側だけでなく王子駅側にもスロープを設置し、より多くの人に飛鳥山公園を楽しんでもらいたい。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、新庁舎と飛鳥山公園を結ぶ「防災・バリアフリーネットワーク」を検討していくこととしております。</p> <p>バリアフリーに配慮しながら、歩行者の回遊性向上にもつなげる歩行者ネットワークの実現に向けて、関係機関等と協議を進めて参ります。</p>
9	<p>王子駅周辺まちづくりにおける先行実施地区（拠点形成エリア）につきまして、ミッションとなっている「駅前を歩行者へ開放」「まちににぎわいを波及」に一段と近づけるため、都電荒川線について王子駅前駅～飛鳥山駅を飛鳥山公園の地下トンネルを通るルートに変更することを提案します。</p> <p>■詳細</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>王子駅前駅は JR 王子駅南口改札前の JR の線路下に交差する位置に移設。</li> <li>都電荒川線王子駅前駅と JR 王子駅間の道路は歩行者天国に変更。</li> <li>都電とメトロの乗り換えの距離が延びることに配慮し、地下空間を延長し、南口近くに地下への入り口を設ける。</li> </ul> <p>■提案の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 王子駅と今回の先行実施地区を分断する最大の障壁は見るからに都電荒川線。この線路、駅がある限り、JR 王子駅から今回の先行実施地区のつながりと賑わいの形成は困難。</li> </ul> <p>■直接的な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中央口～南口の間が広い開発可能エリアとなり、新庁舎建設を待たずして、ミッションに近づけられる。</li> <li>都電のためと思われる明治通りの JR の高架下の信号を撤去し、その分の時間を歩行者の移動にあて、「駅前を歩行者へ開放」に近づける。</li> <li>都電荒川線の時間短縮となり、利便性が向上する。</li> </ul>	<p>本ガイドライン(案)では、東京さくらトラム(都電荒川線)の併用軌道がつくる王子駅前の象徴的な景観を地域資源のひとつとして位置づけ、王子の顔として地域イメージの強化を図ることなどを「まちの資源を活用」するミッションとしております。一方、「駅前を歩行者へ開放」「まちににぎわいを波及」のミッションを達成するためのプロジェクトとして、「駅前の歩行者の溜まり空間の確保」や「歩行者ネットワークの強化」を位置づけ、具体的な整備内容としては、「中央口付近の広場機能確保」や「区道 65 号の歩行者専用化」、「石神井川(都電脇)周辺を歩行者の空間として利活用」などに重点的に取り組んで参ります。</p> <p>いただいたご意見については、今後の整備検討の参考とさせていただきます。</p>

番号	ご意見の要旨	区の考え方
10	<p>王子駅前には北本通りと明治通りで駅前広場が分断され、街の発展を阻害してきたように思います。ミッションとして『駅前の歩行者空間の拡充』『駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの拡充』など掲げられていますが、幹線道路の再整備が重要だと思います。</p> <p>新庁舎ができることで王子駅前の人の流れが現状以上に多くなると思います。王子駅北口から東武ストア、計画新庁舎への歩行者動線は北本通り、明治通りの両通りを横断していく必要があり、かつ横断歩道の交点部分は歩道も狭く自転車も通り、歩行者にとっては歩きづらいのが現状です。また、中央口からの動線も北本通りのコーナー部にあり、飛鳥山方向へスピードを出しすぎたトラックが横転した例もあり、スピードを出す車両が歩道に向かってくるので歩いていて恐怖感を感じます。</p> <p>まちづくりの戦略のように駅前の歩行者空間の拡充をはかり、(北本通りを現状より北東側に移設)、駅前歩行者空間から東武ストア・計画新庁舎への動線が幹線道路1本のみを横断になれば、上記の懸念も解消できると思います。民間の土地も含め事業化には難しい課題もあると思いますが、将来の王子のまちづくりを考えると大胆な計画も必要だと思います。</p> <p>庁舎の完成に向け駅前たまり空間の早期の整備を望みます。</p>	<p>本ガイドライン(案)では、人の移動の中心となる施設や機能である「コネクティング・コア」の形成により分断要素の解消を図っていく方針を示しています。また、「先行実施地区」では、王子駅中央口から新庁舎付近の具体的な整備内容等を「王子駅前まちづくり整備計画」としてお示しました。</p> <p>今後のまちづくり推進に向けて、関係機関と協議等を進めるとともに、いただいたご意見のうち、北口付近に関する内容につきましては、今後の整備計画改定等の参考にさせていただきます。</p>
2. ミッション「まちににぎわいを波及」について (1件)		
番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	<p>服や化粧品が買えたりする若者向けショッピングモールがほしい。今の駅前には全体的に年配の方向けの商品や場所が多い。友達と遊ぶ際にも王子駅が候補に挙がらず、池袋までバスで行く。駅周辺で時間潰せる場所として、ぶらぶら見て回れるようなところがほしい。王子は土地も高く遊べる場所がないため、引越し先としても別のところが選ばれる。</p> <p>年配の方が多い町で土地も高いなら、遊べる場所がないと将来王子に住む人が少なくなってしまうと思う。若者向けのショッピングモールや遊べる大きい場所をつくってほしい。</p>	<p>本ガイドライン(案)では、ミッション「まちににぎわいを波及」を掲げ、駅周辺の土地の高度利用の促進等により、商業・業務・文化等の多様な都市機能が集積する「にぎわいと交流の拠点」の形成を図ることとし、戦略5では都市機能が集積した新たな拠点の形成を図ることとしています。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後のまちづくり推進の参考にさせていただきます。</p>

## 結果概要

3. ミッション「まちの資源を活用」について (3件)		
番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	<p>戦略8について、重点的な取組み「24石神井川の水質改善」は周辺住民にとっては最優先で解決したい課題である。「関連するプロジェクト：14」との記載があるが、プロジェクト14には空間形成の記載しかない。石神井川の水質、特に臭気の改善は、独立したプロジェクトとして項目建てるか、プロジェクト14の中にわかるように記載したい。</p>	<p>まちづくりプロジェクト⑭「水と緑のゆとりを感じる新たな空間の創出」に記載している「うるおいのある空間」は石神井川が水質改善され、居心地のよい空間になることを含むものです。</p>
2	<p>重点的な取組み「石神井川の水質改善」について、石神井川の水質、特に臭気の改善は、周辺住民にとっては最優先で解決したい課題である。短期（新庁舎の整備完了まで）で解決できるよう、優先順位を上げるべきである。</p>	<p>水質改善にかかる取組みのなかには、下水道の合流改善対策である初期雨水の貯留施設整備など長期間を要する対策も含まれるため、新庁舎の整備完了以降も取組みを継続する表現としております。短期で実施可能な対策については、関係機関等との協議を踏まえ実施してまいります。</p>
3	<p>飛鳥山公園・都電・音無親水公園・JR王子駅周辺の地区は、策定済みの「北区景観づくり計画」で4つの「景観形成方針地区」がすべてだぶる場所であり、飛鳥山のアスカルゴの隣を都電が走り、その下には音無親水公園が広がり、新幹線とJR王子駅が交差する、まさに北区のシンボルといえる場所である。ここを同計画の「景観形成重点地区」に格上げし、同計画に位置づけて頂きたい。</p>	<p>関連計画である「北区景観づくり計画」では、今後指定する景観形成重点地区について、景観形成方針地区の地域の皆様との話し合いを進めながら、景観意識の醸成を図りつつ、具体的な地区を選定することとしております。</p> <p>王子駅周辺地区につきましては、本ガイドラインに基づくまちづくりの進展や必要性に応じて「北区景観づくり計画」での位置づけを検討いたします。</p>
4. ミッション「安全安心を確保」について (5件)		
番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	<p>戦略9について、王子駅南口～梶原電停の都電沿いに主要生活道路の整備が計画されているが、栄町電停の北側にはホームセンターを中心としたショッピングモールができ、この外周に緊急車両も通常できる幅広の道路が整備されたため、この主要生活道路の防災上の必要性は薄くなった。</p> <p>逆に平時にはショッピングモールからの自動車が入り込むばかりでなく、南北貫通道路からの車も流入し、生活環境の悪化が予想されるため、主要生活道路の整備は不要である。</p>	<p>戦略9の災害に強い住環境の形成イメージには災害時における緊急車両の通行を確保する主要生活道路の整備を位置づけてはおりますが、具体的な整備箇所については未定です。</p> <p>いただいたご意見を参考に、今後、消防活動困難区域の範囲や市街地状況を勘案して、具体的な防災まちづくりの取組みを検討いたします。</p>



番号	ご意見の要旨	区の考え方
2	<p>戦略 10 について、災害対応拠点となる新庁舎の建設予定地は、荒川が氾濫した時には 1 階相当が水没するのみならず、昔から石神井川の氾濫に度々見舞われた場所でもある。水害は宿命と考えるべきで、水没しても災害対策本部として機能するよう、防災計画（風水害編）の見直しと訓練の積み重ねが必要である。</p>	<p>関連計画である「東京都北区新庁舎建設基本計画（案）」では、いかなる自然災害が発生しても業務継続できることを防災拠点機能の方針の一つとして掲げています。</p> <p>北区地域防災計画への反映や訓練等につきましては、新庁舎建設の進捗に応じて検討いたします。</p>
3	<p>新庁舎は現在ある庁舎と違い水害が起こった場合、浸水するリスクがかなり高くなるが、水害が起こった場合対策の拠点はどのように示してほしい。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、高台と新庁舎を結び、新庁舎の防災拠点機能維持にも資する防災・バリアフリーネットワークの検討を位置づけております。</p> <p>また、関連計画である「東京都北区新庁舎建設基本計画（案）」では、いかなる自然災害が発生しても業務継続できることを防災拠点機能の方針の一つとして掲げ、そのために必要な建築、設備等の性能を確保するとともに、災害の種類や規模に応じて柔軟に役割を変えられるよう、万が一の事態に備え、高台にある防災センター等の代替施設の想定を行っております。</p>
4	<p>将来都市構造について、王子駅南口～梶原電停の都電沿いが「東西防災軸」に位置づけられているが、ここには主要生活道路を整備するのではなく、都電沿線の緑化を進める等、道路以外の手段で延焼遮断帯としての機能を確保することを求める</p>	<p>「東西防災軸」は、防災性及び災害対応力の強化をするための空間形成を図っていくまちの骨格軸として位置づけておりますが、その事業手法等については未定です。</p> <p>いただいたご意見を参考に、防災性向上に資する取組みを検討してまいります。</p>
5	<p>重点的な取組み「25 脱炭素まちづくりの推進」について、ガイドライン（案）に賛同します。</p> <p>脱炭素社会の実現に向けて、地域社会を構成する様々なステークホルダーと「カーボンニュートラル」「レジリエンス」「地域共創」等の観点から王子駅周辺地域の課題解決に貢献したいと考えます。</p>	<p>本ガイドライン（案）では、王子共創のコンセプトのもと、多様な方たちとの連携によるまちづくりを進めていくこととしております。</p> <p>今後とも、王子駅周辺まちづくりへのご協力をお願いいたします。</p>

## 結果概要

5. まちづくりの進め方について (4件)		
番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	<p>「(仮称)王子共創会議」やエリアプラットフォームには、対象地域在住・在勤の区民が広く参加できるようにして頂きたい。新庁舎の建設と王子駅周辺まちづくりは、すべての区民生活に影響する北区最大のビッグプロジェクトであるとの認識を区職員が持ち、対象地域の居住者は当然のこと、区内在住・在勤者の誰もが参加できるまちづくりの意見交換・ワークショップ等の場を設け、丁寧な議論を重ねていくべきである。</p>	<p>本ガイドライン(案)では、「(仮称)王子共創会議」の設置やエリアプラットフォームの構築を位置づけましたが、具体的な参加者は未定です。</p> <p>いただいたご意見を参考に、それぞれの会議体の構成等について検討を進めて参ります。</p>
2	<p>都市計画、建築関連を中心とした各種制度が例示されているが、交通に関して「地域公共交通計画・地域公共交通利便増進事業(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)」を活用して頂きたい。</p> <p>交通拠点機能の強化は、駅前広場のレイアウトと乗換動線だけで解決することは困難であり、王子駅に乗り入れる複数の交通事業者間のダイヤや運賃の調整、バス路線網の再編、自転車・歩行者ネットワークの構築など、周辺の交通網を一体的に整理再編し、公共交通網を再構築する視点で実行する必要がある。同法の基本的な考え方は「事業者が努力し、地域住民・自治体が一丸となって支え、地域ぐるみで公共交通を活性化する取組を国が支援する」という考え方であり、2020年の法改正で全自治体の地域公共交通計画の策定が努力義務化された。同法に基づく地域公共交通計画の策定時に、王子駅の公共交通網の再編を位置づけて頂きたい。</p>	<p>公共交通網の再編については、本ガイドライン(案)の対象範囲よりもより広域の課題であること等からまちづくりプロジェクト等には位置づけていませんが、北区では、地域公共交通に関する考え方や取り組みの方向性を示すマスタープランとして、令和3年3月に「北区地域公共交通計画」を策定しております。</p> <p>本計画では「誰もが安心して快適に移動できるまちをめざし、地域公共交通の充実を図る」ことを基本的な方針とし、コミュニティバスを中心とした「公共交通機能の向上が必要な地域への新たな公共交通の導入」に取り組んでいくこととしております。</p> <p>本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいたものではありませんが、法定計画の策定の際には、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
3	<p>開発のためなら都市計画(地区計画)ですら行政自ら平気で破り、区議会ですらそれを追認する自治体である北区において、地区計画より強制力のないガイドラインをつくっても誰も守らない。せめて地区計画にすべき。</p>	<p>本ガイドライン(案)で提示した整備方針をもとに、今後具体の都市計画や個別事業を推進していく予定です。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>
4	<p>飛鳥山からの眺望景観を保全すべき。絶対高さ制限を導入すべき。</p>	<p>整備計画の重点的な取組みの中で、「飛鳥山を中心とした景観形成」として、飛鳥山からの眺望景観の保全等、駅前の高度利用と景観形成の両立を図ることを示しています。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>

6. その他 (1件)

番号	ご意見の要旨	区の考え方
1	戦略とプロジェクトの対応関係が「6.3 まちの将来像実現に向けたロードマップ」を見るまでわからないため、「4.2 まちづくりプロジェクト」は4.1の戦略と対応させて記述願いたい。	ご指摘を踏まえ、分かりやすい表現に修正いたします。

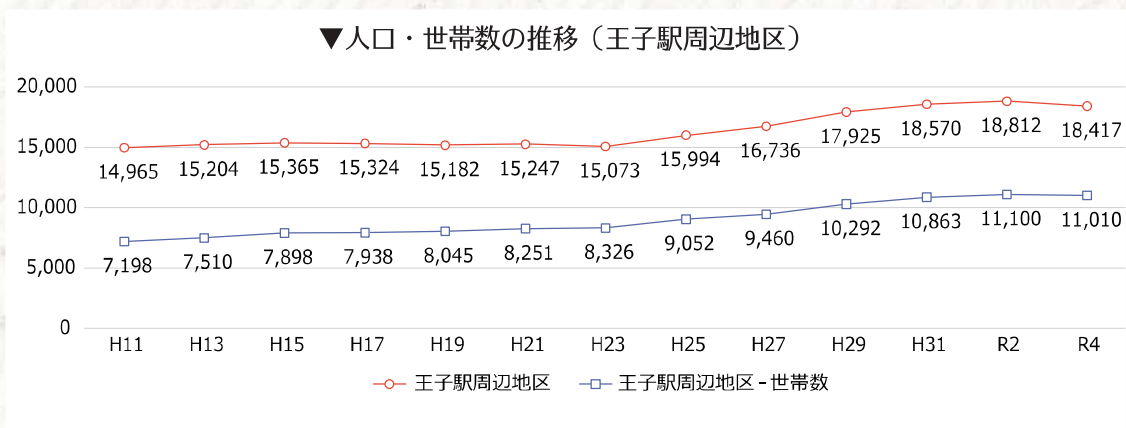
番号

## 王子駅周辺の現況

### (1) 人口・世帯数の状況

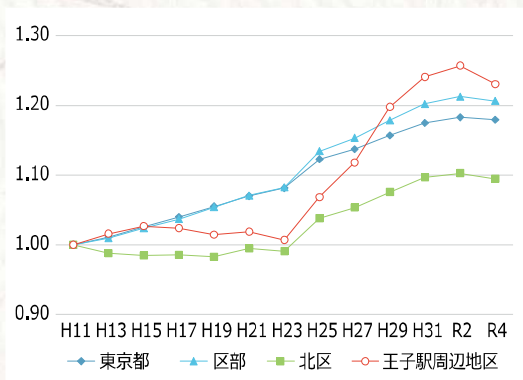
王子駅周辺の人口、世帯数はコロナ禍前までは、増加傾向にあり、東京都全体や区部、北区全体と比較しても近年高い増加率になっている。

※王子駅周辺地区：王子一丁目、王子二丁目、豊島一丁目、堀船一丁目、栄町、王子本町一丁目、岸町一丁目

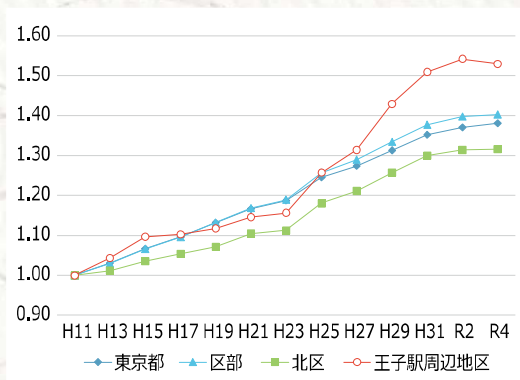


出典：北区住民基本台帳

### ▼人口の推移（H11からの増減）



### ▼世帯数の推移（H11からの増減）



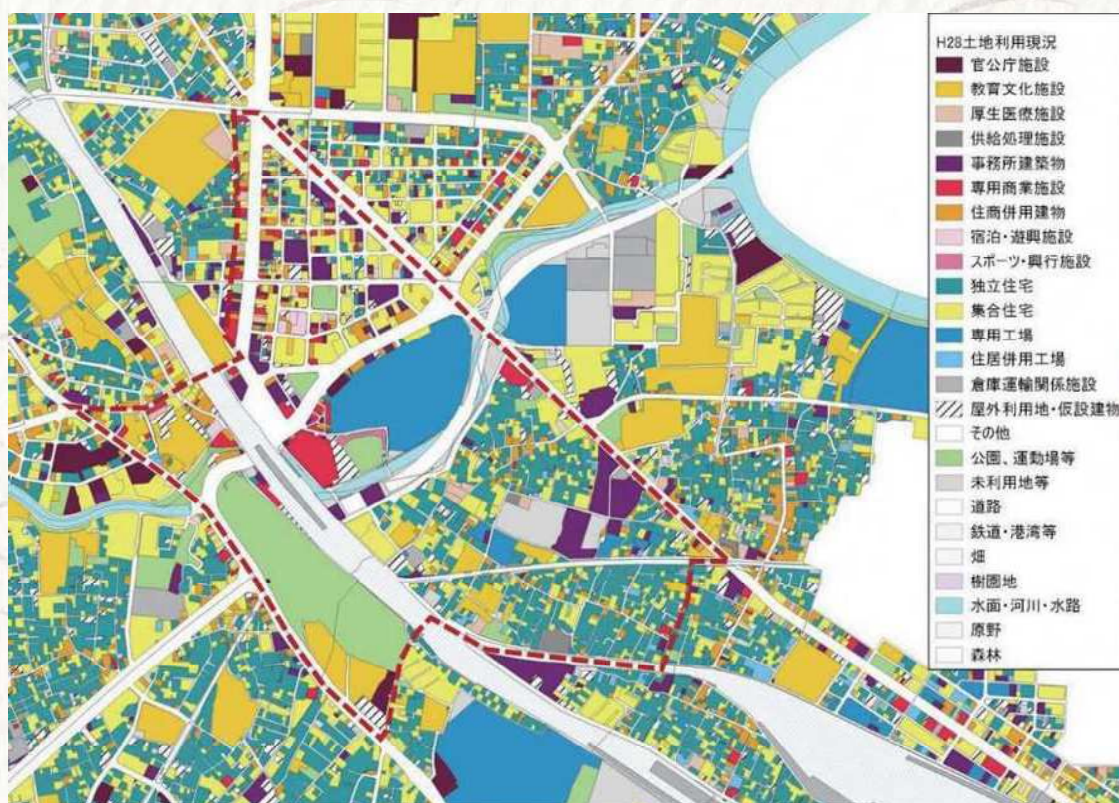
出典：北区住民基本台帳・東京都の統計

## (2) 土地建物利用の現況

王子駅西側には飛鳥山公園（公園、運動場等）、東側にはサンスクエア（専用商業施設）と印刷局（専用工場）が立地している。

駅北側の王子一丁目・二丁目周辺は事務所建築物、住商併用建物、集合住宅等が多くなっている。駅南側の堀船一丁目・栄町付近は集合住宅と独立住宅が主な土地利用となっている。

### ▼土地利用現況



出典：H28年度東京都土地利用現況調査

## 王子駅周辺の現況

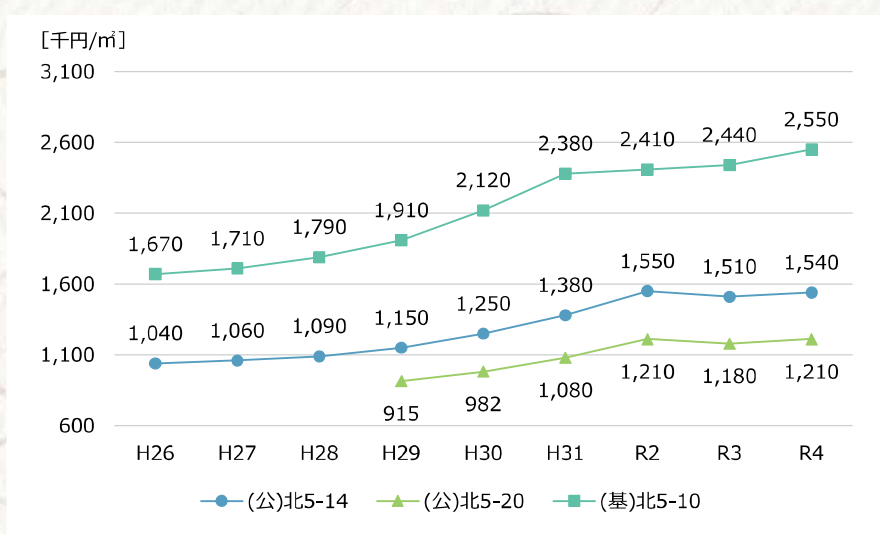
### (3) 地価の状況

駅北側の商業地の地価は令和2年までは上昇傾向。

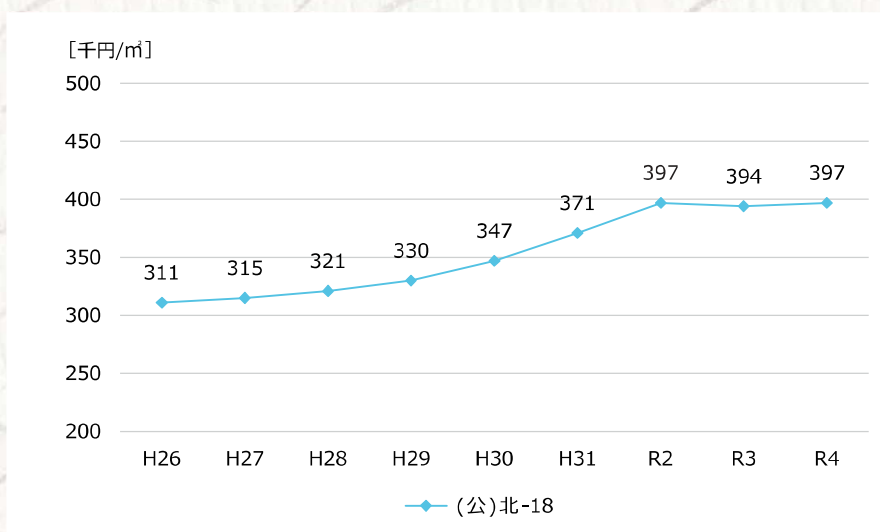
駅南側の工業地が住宅地に変わってきているエリアの地価は、商業地よりは低いものの、令和2年まで大幅に上昇していた。

令和3年は若干減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で飲食等の需要が大きく減退したことが要因であると考えられる。

▼商業地の地価推移



▼工業地・住宅地の地価推移



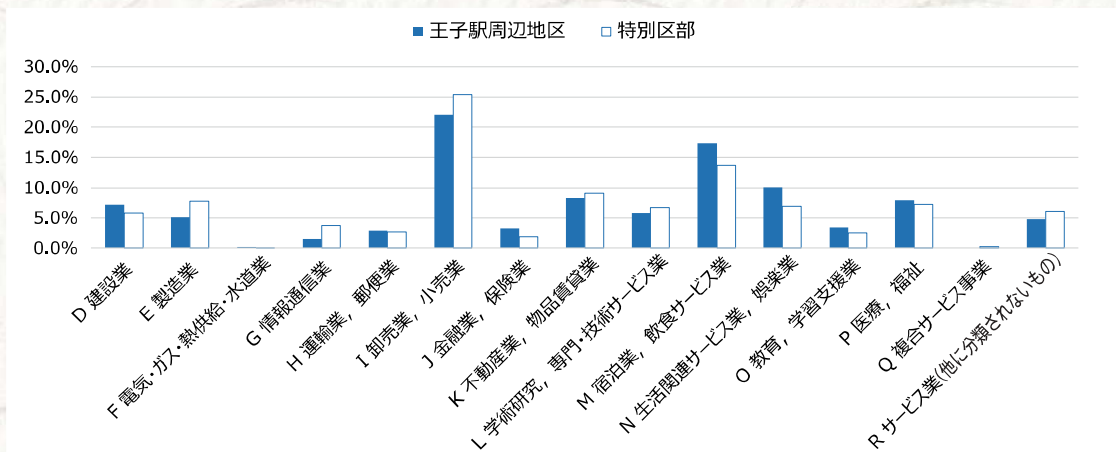
出典：北区公示価格・基準地価格

#### (4) 経済・産業・商業の状況

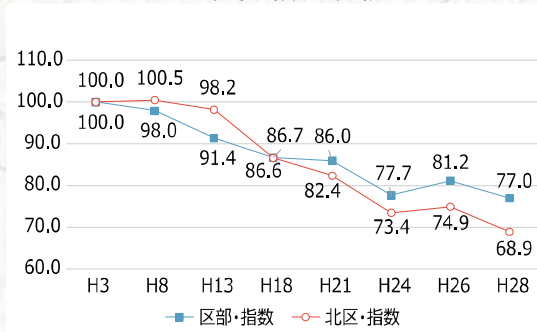
王子駅周辺の事業所数及び従業者数は減少傾向にあり、特別区部全体と比較しても大幅に減少している。

王子駅周辺の年間商品販売額は北区の他のエリアが減少と比較して減少率が小さく、概ね横ばいで推移している。

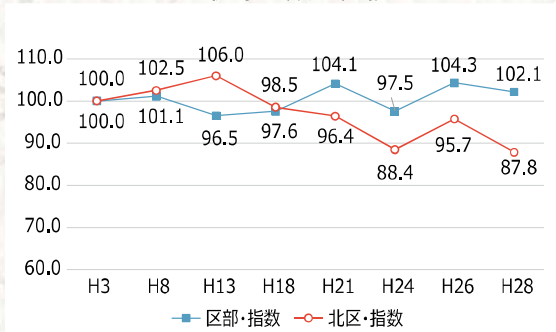
▼事業所の構成



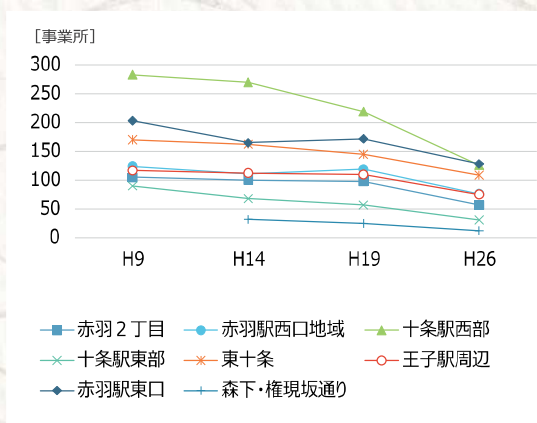
▼事業所数の推移



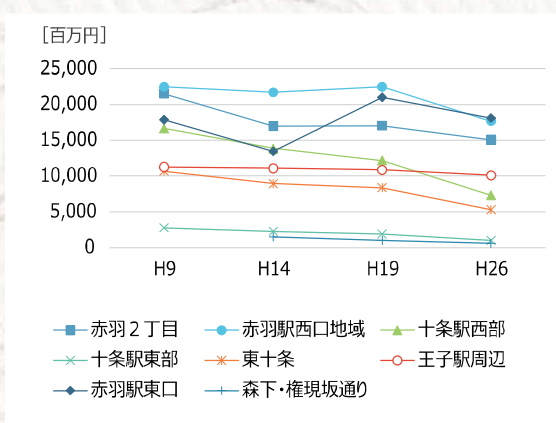
▼従業者数の推移



▼小売事業所数の推移



▼年間商品販売額の推移



出典：総務省経済センサス・総務省商業統計

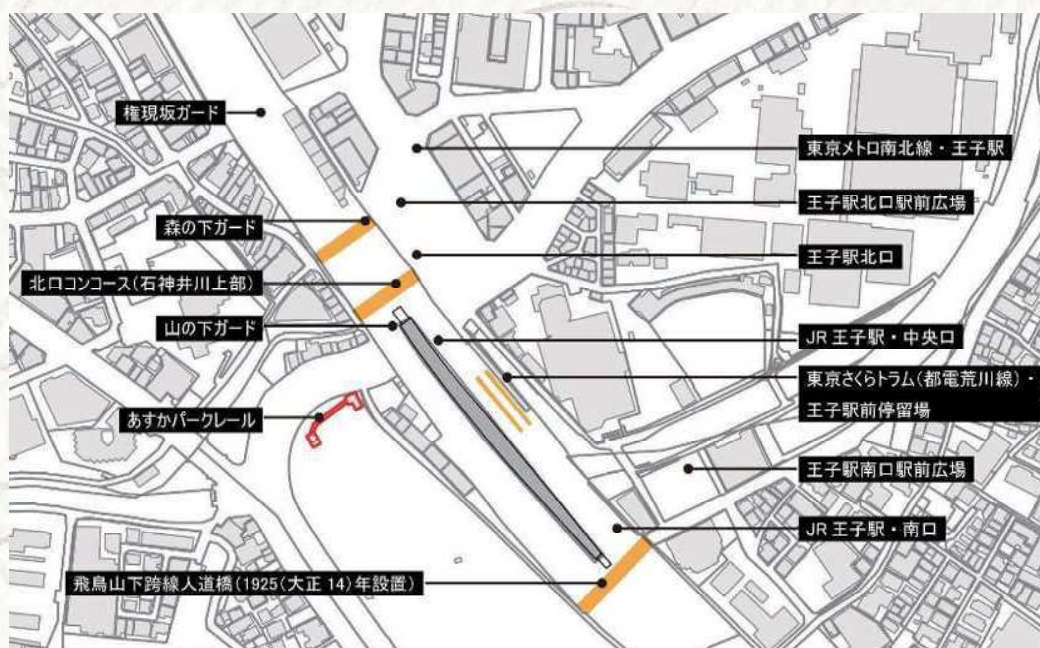
## 王子駅周辺の現況

### (5) 駅等施設配置の状況

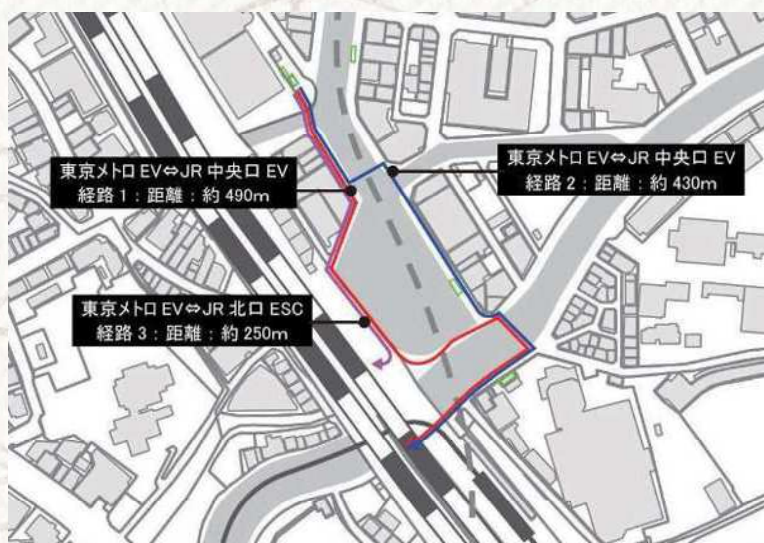
JR 王子駅を中心に、東京メトロ王子駅、東京さくらトラム（都電荒川線）王子駅前停留場および北口・南口駅前広場が整備されている。

王子駅のバリアフリー対応状況は、JR は中央口の EV のみ、メトロは北とびあ前の EV のみとなっている。乗換えのバリアフリールートは約 400 ～ 500m の距離があり、北口の駅員支援型のルートにおいても約 250m と大きな迂回が発生している。

▼駅周辺施設の配置状況



▼バリアフリールートの状況





## (6) 鉄道利用状況

王子駅にはJR京浜東北線王子駅、東京メトロ南北線王子駅の2駅があり1日約19万人が利用している。

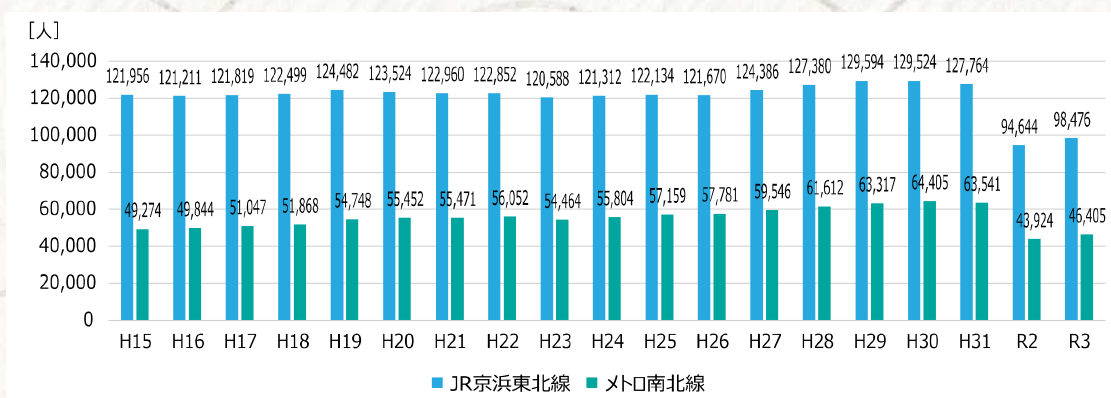
鉄道利用者数は近年まで増加傾向であるが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、R2年度の利用者数は落ち込んでいる状況である。また、JR王子駅に沿って東京さくらトラム（都電荒川線）の王子駅前停留場も設置され、地域の足として利用されている。

JR王子駅	
事業者	東日本旅客鉄道（JR 東日本）
路線	京浜東北線（東北本線）
駅構造	高架駅（盛土上）
ホーム	1面2線

東京メトロ王子駅	
事業者	東京地下鉄（東京メトロ）
路線	南北線
駅構造	地下駅
ホーム	1面2線

東京都交通局 王子駅前停留場	
事業者	東京都交通局
路線	東京さくらトラム（都電荒川線）
駅構造	地上駅
ホーム	2面2線

### ▼1日当たり乗降客数



出典：H21 迄駅別乗降者数総覧、以降各社 HP

# 王子駅周辺の現況

## (7) 駅前広場の現況

※令和4年12月時点

### ○王子駅北口駅前広場

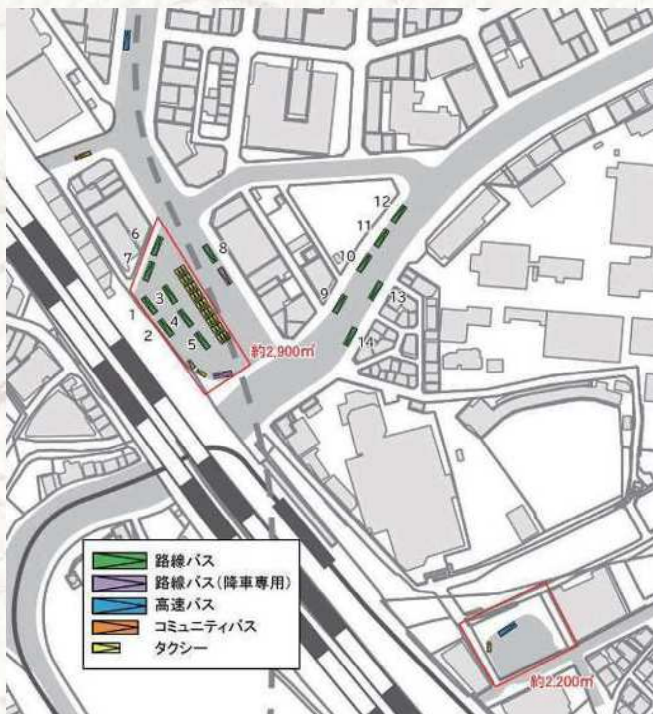
- ・北口の駅前広場は、昭和39年に面積約2,900㎡で都市計画決定された駅前広場であり、現在の供用面積も決定面積と同様となっている。
- ・交通機能としては路線バスの乗降場として7バース、降車専用が1バース、タクシーの乗車場2バース、タクシープールが27台確保されている。

### ○王子駅南口駅前広場

- ・首都高速道路王子線のトンネル覆蓋部を活用して、平成19年に約2,200㎡で整備された駅前広場であり、都市計画決定はされていない。
- ・交通機能としては、高速・リムジンバスの乗降場が1バース、タクシーの乗車場が1バース確保されている。

### ○駅前広場外での乗降場

- ・明治通り沿いに、路線バスの乗降場が、外回りに4バース、内回りに2バースある。
- ・北本通りの上り車線沿いには、路線バスの乗降場1バースと降車専用（高速バスも兼用）が1バースあり、下り車線沿いには高速バスの乗車バースが1バースある。
- ・北とびあの南側に、コミュニティバスと福祉バスの乗降場が1バースある。



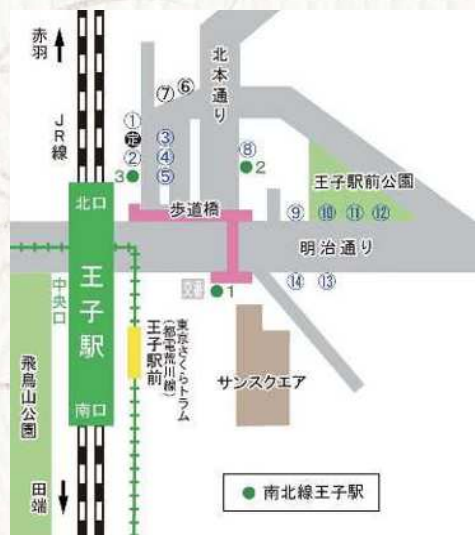
		バス		タクシー	自家用車	備考
北口	駅構内	路線バス	7バース	乗車場：2バース	なし	
		路線バス降車専用	1バース	プール：27台		
	駅構外	路線バス(明治・北本)	7バース			
		路線バス降車専用(北本)	1バース			
		コミ・福祉(北とびあ)	1バース			
		高速バス乗車(北本)	1バース			
南口	駅構内	高速・リムジン	1バース	乗車場：1バース	なし	実態は自家用車の待機場

## (8) 路線バス・高速バスの現況

※令和4年12月時点

### ○路線バスの現況

路線バスの乗降場は合計 14 バースあり、北口駅前広場内に 7 バース、北本通り沿道に 1 バース、明治通り沿道に 6 バース配置されている。



▼バス路線表

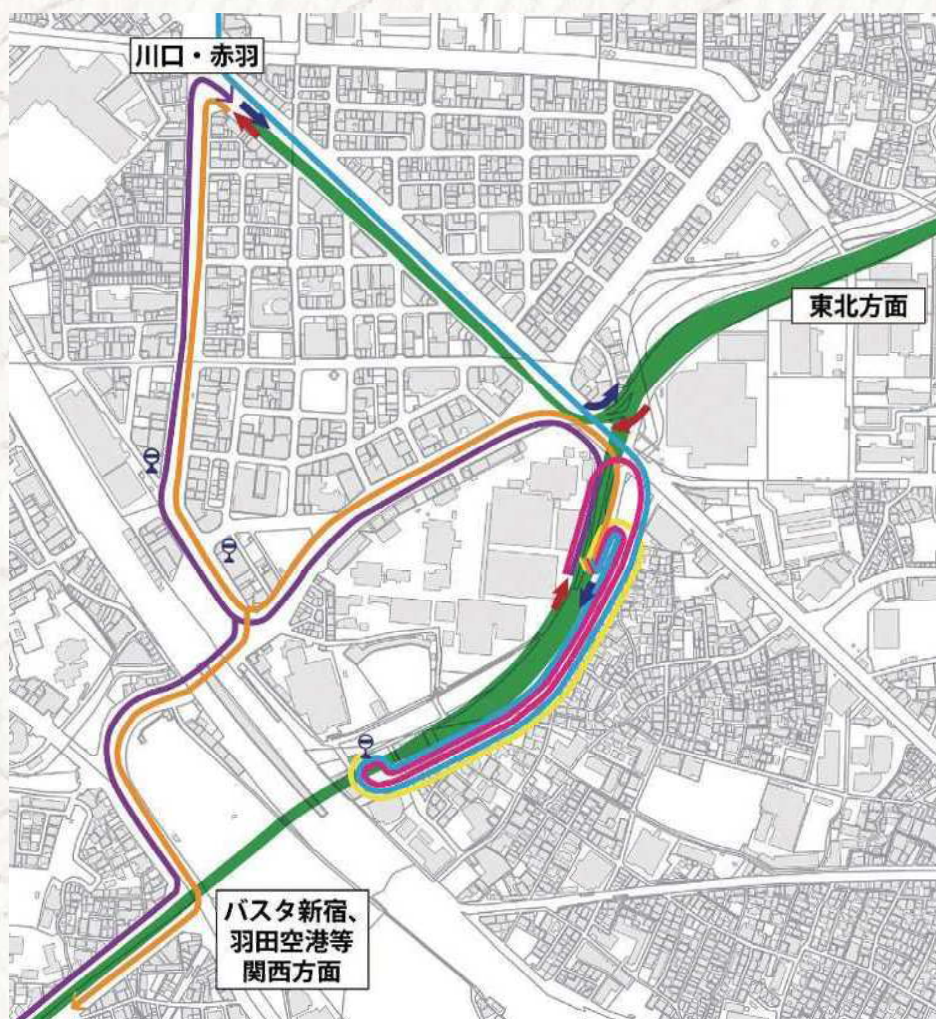
のりば	会社	系統番号	始発	行き先	出発地
①	都営	王41	始	新田一丁目(新田橋経由)	王子駅前
		王45	始	北千住駅前	王子駅前
②	都営	王55	通	新田一丁目(ハートアイランド東経由)	池袋駅東口
		王55折返	始	ハートアイランド東(循環)	王子駅前
③	都営	王78	始	新宿駅西口	王子駅前
		深夜02	通	豊島五丁目団地	池袋駅東口
④	都営	王49	始	千住車庫(北区神谷町経由)	王子駅前
		王49折返	始	足立区役所(北区神谷町経由)	王子駅前
		王49折返	始	足立区役所(ハートアイランド廻り)平日 日中のみ運行	王子駅前
		深夜11	始	新田二丁目	王子駅前
⑤	都営	王40	始、通	北車庫前	王子駅前、池袋駅東口
	東武	王30	始	亀有駅北口	王子駅前
⑥	国際興業	王22	始	板橋駅	王子駅前
		王54/54-2	始	上板橋駅/上板橋駅前	王子駅前
⑦	国際興業	王23	始	赤羽車庫	王子駅前
		赤50	始	赤羽駅西口	王子駅前
⑧	都営	王55	通	池袋駅東口	新田一丁目
⑨	都営	草64	通	浅草雷門南	池袋駅東口・とげぬき地蔵
⑩	都営	王57	通	豊島五丁目団地	赤羽駅東口
⑪	都営	王40	始	宮城循環	王子駅前
⑫	都営	王40	通	西新井駅前	池袋駅東口
⑬	都営	王57	通	赤羽駅東口	豊島五丁目団地
		王40	通	北車庫前	西新井駅前
⑭	都営	王40	通	池袋駅東口	西新井駅前、北車庫前
		草64	通	池袋駅東口・とげぬき地蔵	浅草雷門南

## 王子駅周辺の現況

### ○高速バスの現況

下り方面は、バスタ新宿等の都心から、王子駅を経由して東北方面に行く路線と、大宮等から王子駅・バスタ新宿等を経由して関西方面に行く路線（関西方面の路線は王子駅始発もあり）が乗り入れている。

上り方面は、上記の上り路線（王子駅では降車のみ）と、川口・赤羽からの羽田空港へのリムジンバスが乗り入れている。



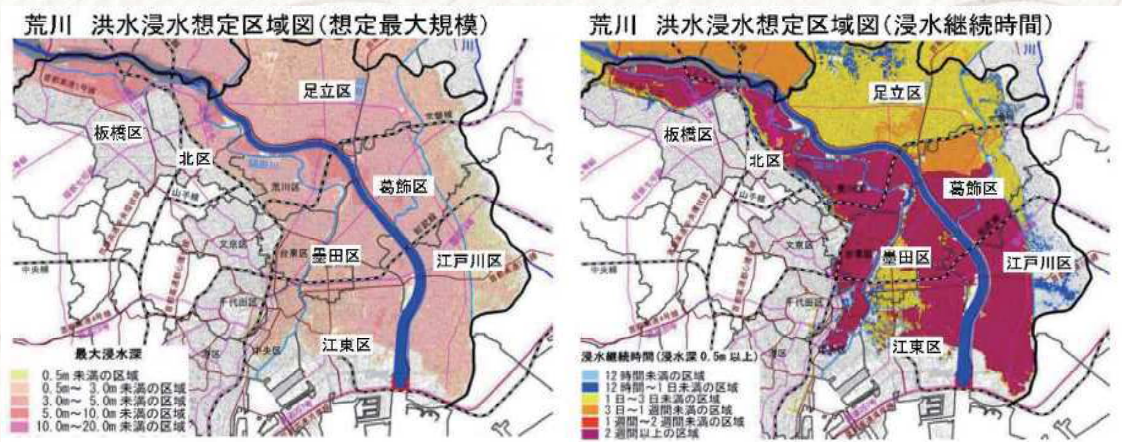
## (9) 防災・災害対応

### ○水災害の対応

荒川氾濫時には京浜東北線より東側の低地で、最大 5.0m 程度（2階軒下までつかる程度）の浸水が想定されている。浸水継続時間では、2週間以上と想定されている。

王子駅の南側に位置する堀船栄町地域においては、過去の集中豪雨により、平成 17 年、平成 22 年に石神井川が溢し浸水被害を受けている。

### ▼荒川氾濫時の浸水想定区域



出典：北区洪水ハザードマップ～荒川が氾濫した場合～

### ▼石神井川氾濫時の浸水想定区域

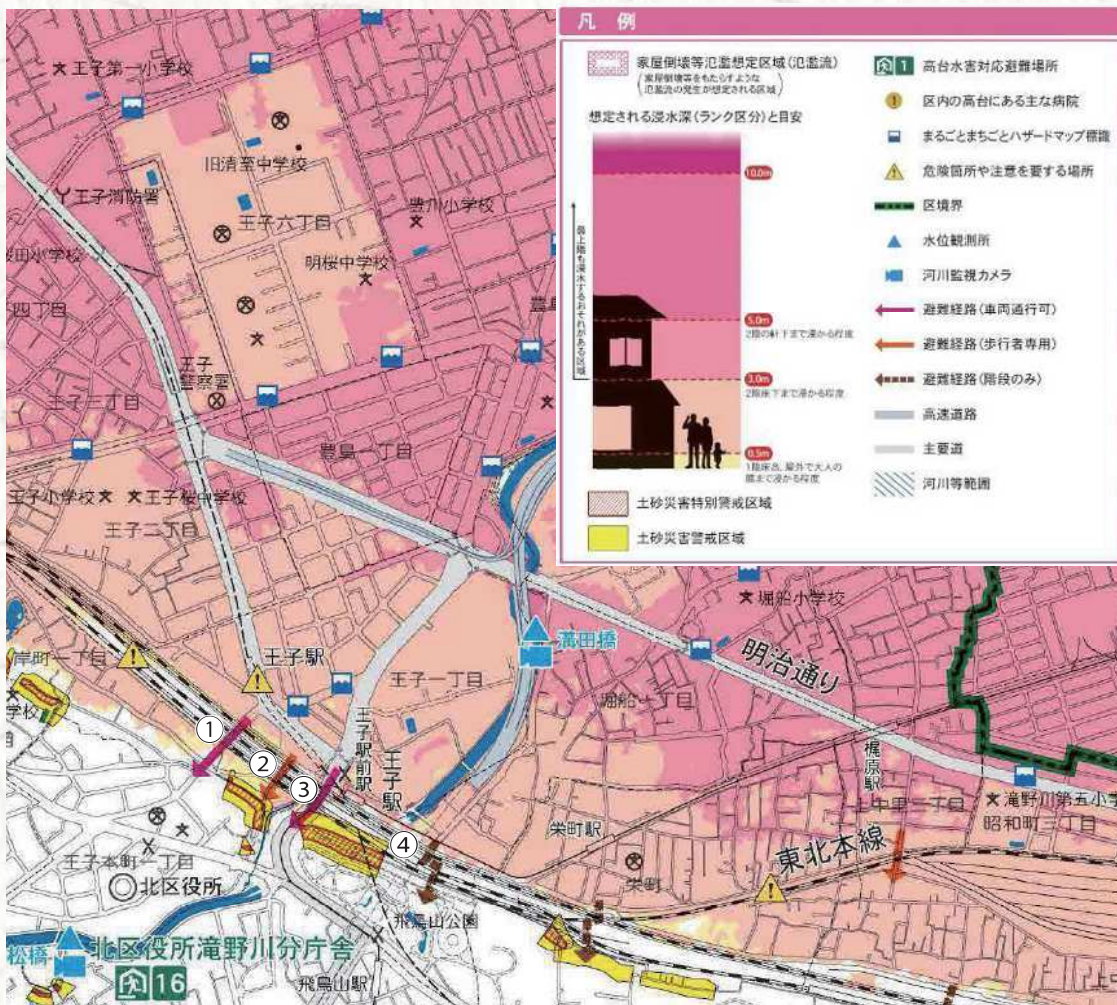


出典：北区洪水ハザードマップ～石神井川が氾濫した場合～

## 王子駅周辺の現況

北区の洪水ハザードマップでは、JR 線東側の低地から西側の高台等へ避難することとなっている。王子駅周辺では4箇所、JR 線を横断することが可能だが、バリアフリー動線の確保など、更なる避難経路の確保・拡充が求められる。

### ▼水害ハザードマップ（荒川が氾濫した場合）



出典：北区水害ハザードマップ

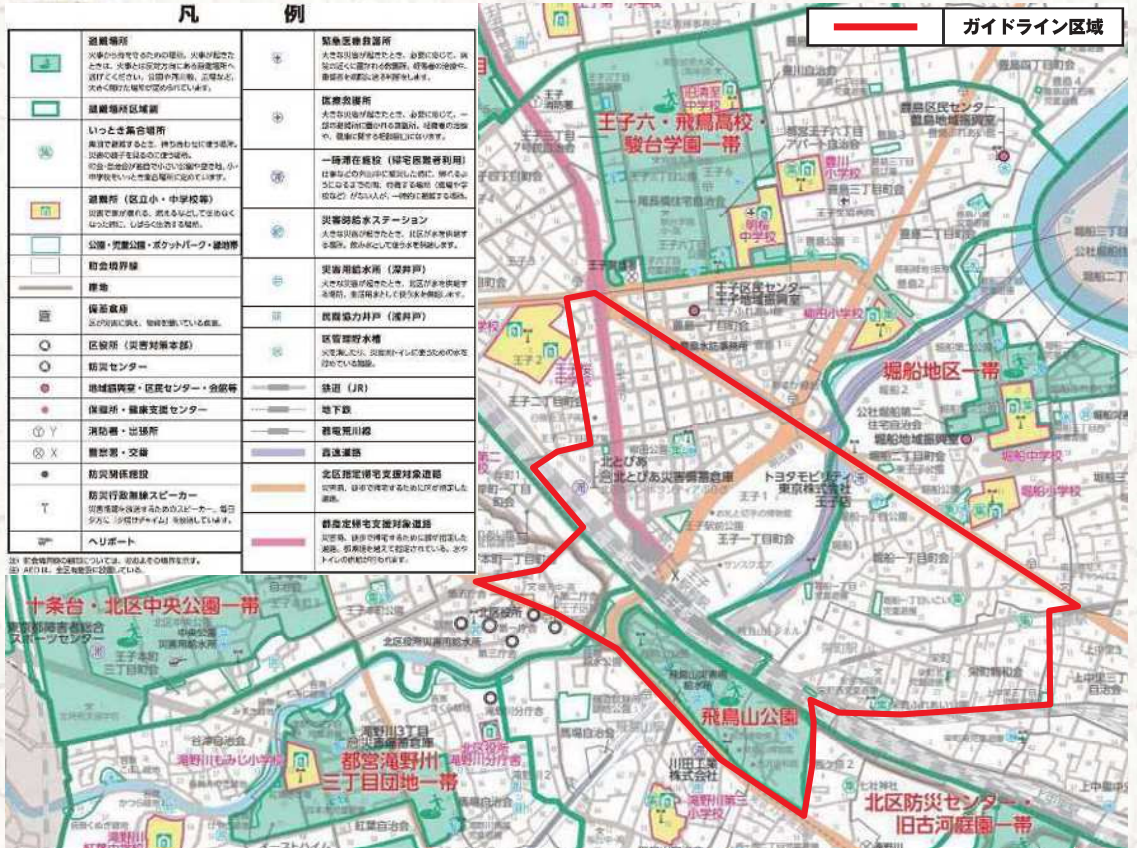


○地震火災の対応

大震災時の避難場所は原則町丁目毎に指定されている。ガイドライン区域内に割り当てられている避難所は、「王子六・飛鳥高校・駿台学園一帯」、「十条台・北区中央公園一帯」「飛鳥山公園」「堀船地区一帯」となっている。また柳田公園や栄町ふれあい公園等がいつとき集合場所、北とびあやトヨタモビリティ東京株式会社王子店が一時滞在施設に指定されている。

地震に関する地域危険度では栄町と堀船一丁目の火災危険度及び総合危険度が4と高くなっている。

▼北区防災地図



出典：北区防災地図

▼大震災時の避難場所（令和4年7月指定）抜粋

(91) 王子六・飛鳥高校・駿台学園一帯	王子1丁目の一部、王子2～4、6丁目、豊島1～3丁目、7丁目の一部
(95) 十条台・北区中央公園一帯	王子本町1～3丁目、岸町1～2丁目、十条台1丁目、上十条1丁目、中十条1～3丁目
(144) 飛鳥山公園	王子1丁目の一部、西ヶ原2～3丁目の各一部、滝野川1～2丁目の各一部
(231) 堀船地区一帯	上中里2・3丁目、栄町、昭和町1～3丁目、堀船1～4丁目

▼地震に関する地域危険度測定調査（第9回）（令和4年9月公表）抜粋

町丁目名	建物倒壊危険度	火災危険度	総合危険度
	ランク	ランク	ランク
王子1丁目	1	1	1
王子2丁目	3	3	3
王子本町1丁目	2	1	1
岸町1丁目	3	2	2
栄町	3	4	4
豊島1丁目	3	2	2
堀船1丁目	3	4	4



# 王子駅周辺まちづくりガイドライン

刊行物登録番号  
4-1-155

令和5年3月発行

発行 東京都北区まちづくり部

都市拠点デザイン担当部

都市拠点デザイン担当課

〒114-8508

東京都北区王子本町一丁目15番22号

電話 03-3908-7186（ダイヤルイン）

本ガイドラインで使用されている地図は、特段の記載の無い限り、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：29都市基交著第310号）