

# 資料6 新たな地区での整備計画 の検討について

令和5年10月 第1回王子共創会議資料

# 0 ガイドラインの枠組みについて

- 王子駅周辺まちづくりガイドラインは、約30年後を見据えたまちづくりの方針を示すものです。このうち、優先的に整備すべき「先行実施地区」においては、「王子駅前まちづくり整備計画」を定め、具体の整備内容や重点的な取組みを明らかにしました。

## ▼まちづくり計画体系（抜粋）

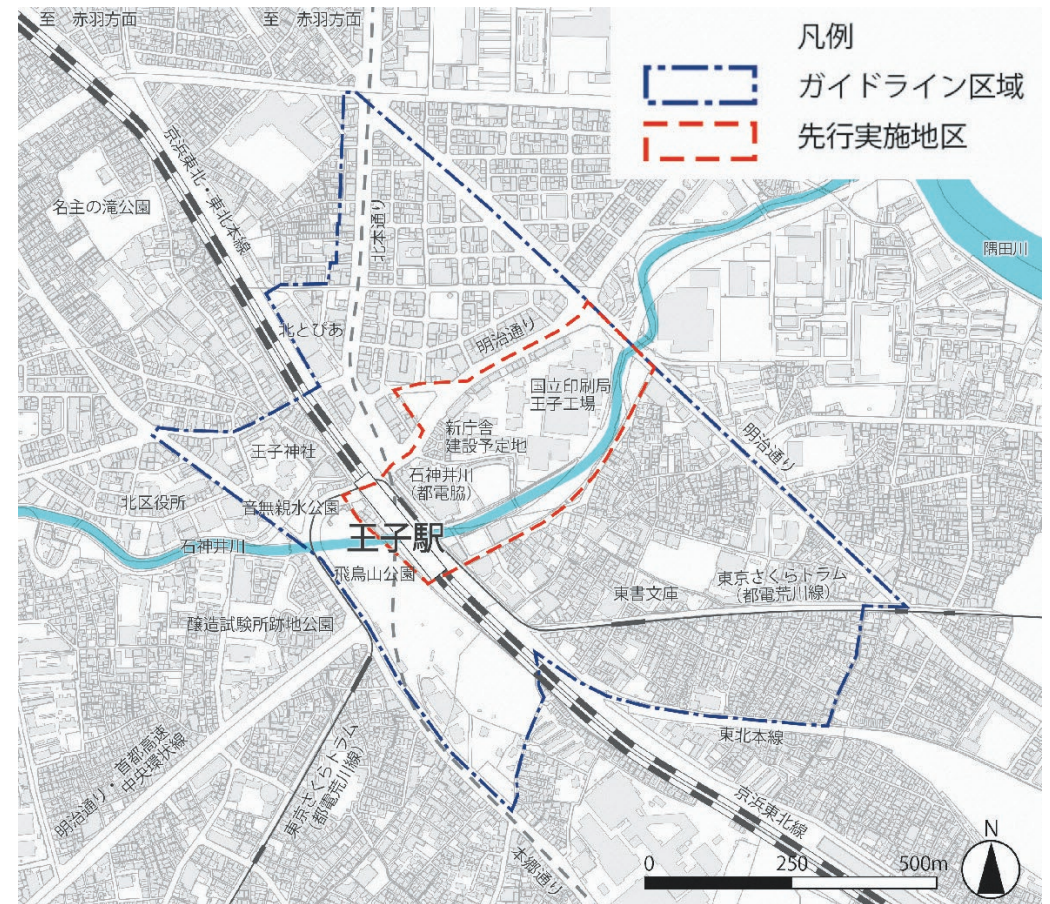
王子駅周辺まちづくりグランドデザイン  
(H29年度)

具体化・詳細化

王子駅周辺まちづくりガイドライン  
(R4年度)

王子駅前まちづくり整備計画  
【先行実施地区】

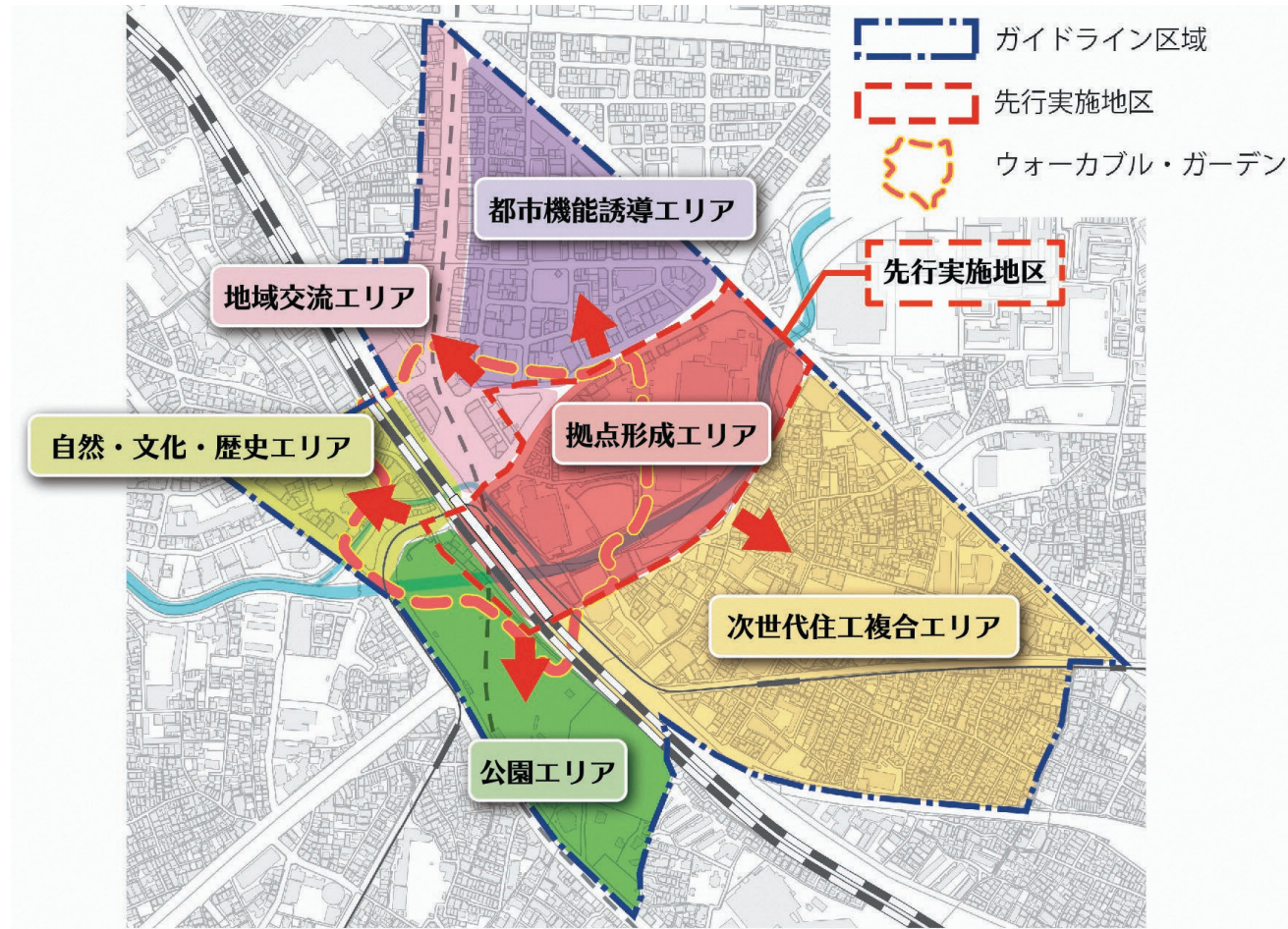
## ▼対象範囲





# 0 ガイドラインの枠組みについて

- ガイドラインでは、先行実施地区のまちづくりの効果を周辺に波及させ、**段階的に追加の整備計画を策定**することとしています。
- 先行実施地区のまちづくりの進捗を踏まえ、**波及効果が及ぶ隣接地区**で具体的な取組み等を示した**整備計画を検討**していくことが必要です。



**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。

# 1 新たな整備計画を検討すべき地区について

- ガイドライン策定時に行ったパブリックコメントでは、**北口⇔中央口・南口の分断、広場やバス等の交通結節機能**に関するご意見が多数寄せられました。

## ご意見要旨の抜粋

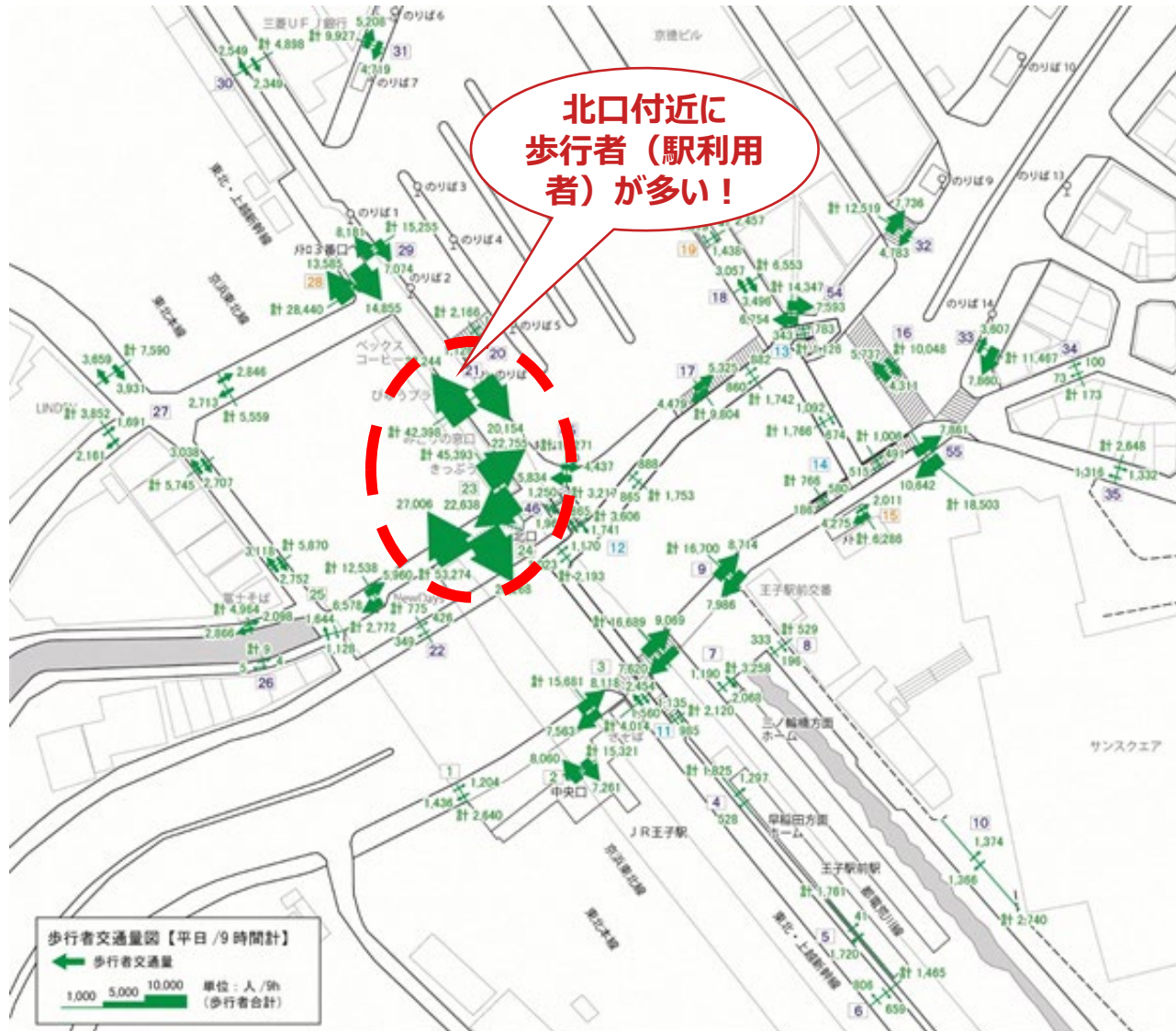
- 「駅前広場が狭小であり、歩行者の空間が狭い」、「多様な交通手段をつなぐ乗換え動線が錯綜している」等の課題の要因は、**明治通り・北口駅前広場による南北の分断**にある。
- 南北の分断の解消**、特に迂回しないバリアフリールート確保を**喫緊の課題として取り組むべき**であり、これにより交通結節に関する問題の大部分は解決すると思う。
- 明治通りの南側は一体的にまとまるのに対し、**王子駅北口と中央口以南の分断**は依然解消されない印象を受けた。
- 重要なのは駅の南北を結ぶ通路機能**である。
- バスターミナルや都電と地下鉄が南北に分断されている現状があり、さらに区庁舎が移転すれば、**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。
- 王子駅は多くのバスが結節**しており、乗換え経路や案内・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
- 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と思います。



# 1 新たな整備計画を検討すべき地区について

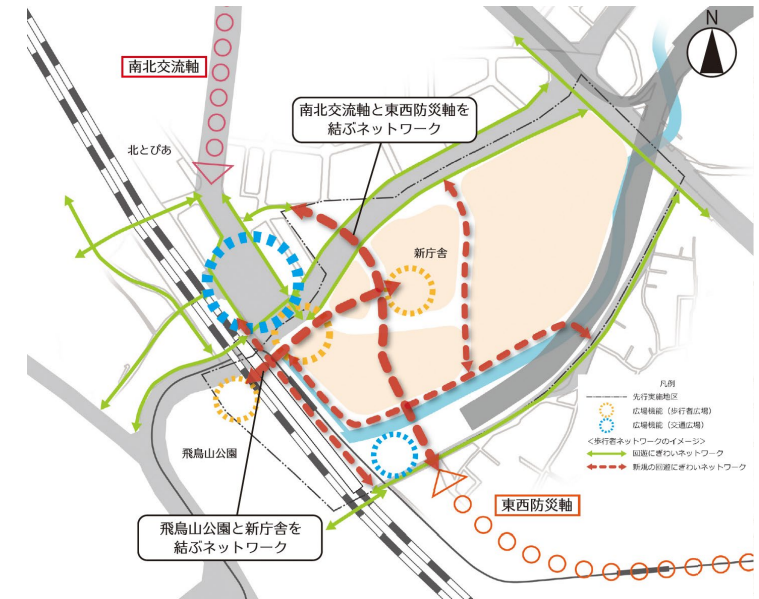
- 北口には鉄道の改札やバス・タクシーのりば等があるため、先行実施地区のまちづくりの進捗が見られたとしても、**北口付近の歩行者（駅利用者）が多い状況は変わらない見込みです。**
- 歩行者ネットワークについて、**先行実施地区（中央口付近）とのつながり検討**が求められます。

▼歩行者交通量【平日/9時間計】



出典：H30交通量調査結果（北区）

▼先行実施地区の歩行者ネットワークイメージ

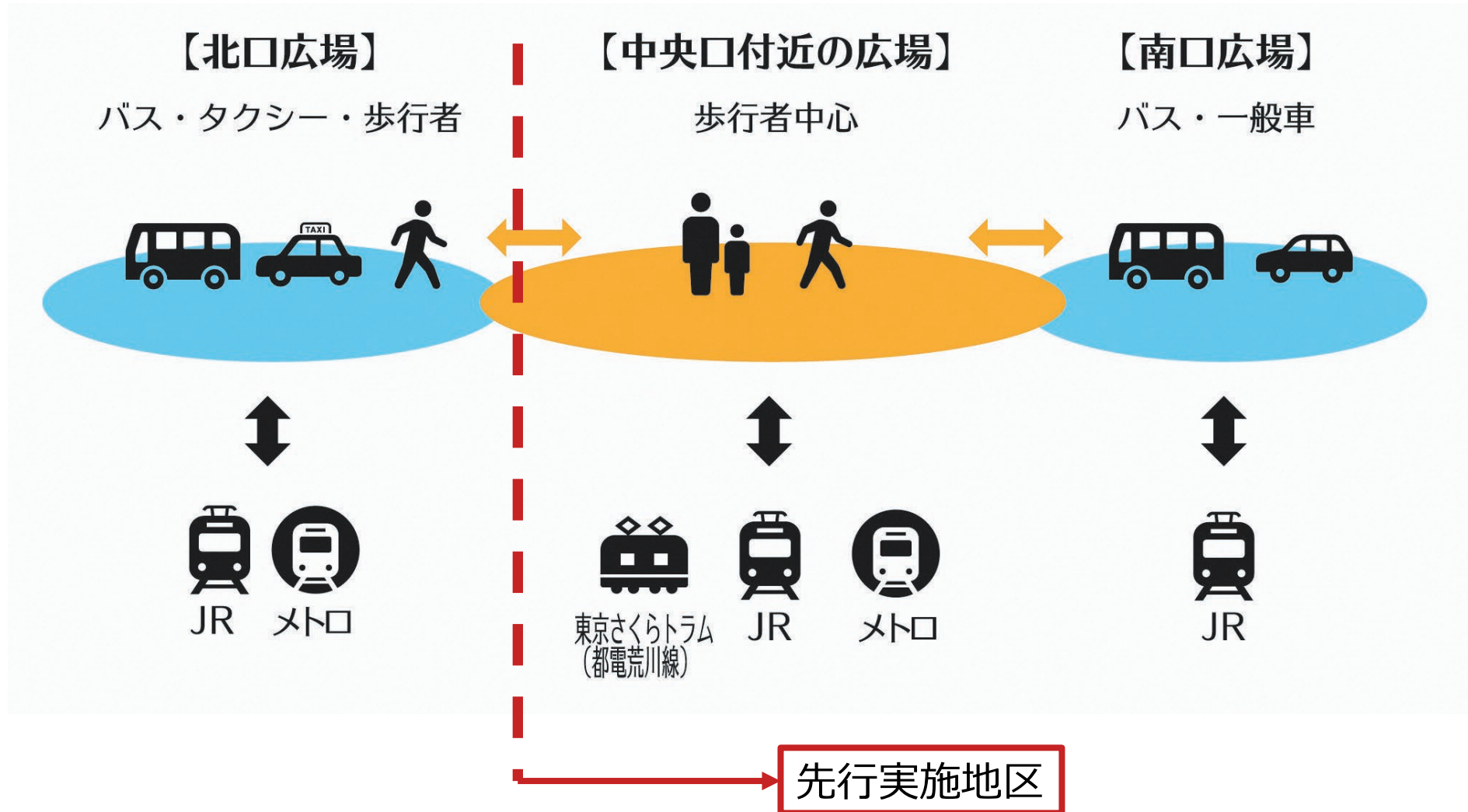


出典：王子駅前まちづくり整備計画

# 1 新たな整備計画を検討すべき地区について

- 交通結節機能向上のためには、先行実施地区内の中央口付近の広場・南口広場の具体的な整備イメージの検討とあわせて**北口広場のあり方の検討**も求められます。

## ▼広場の機能分担イメージ





# 1 新たな整備計画を検討すべき地区について

王子ならでのウォーカブル

## ウォーカブル・ガーデン

### ▼ウォーカブル・ガーデンの範囲イメージ



ガイドラインでは、飛鳥山からふもとに広がる「庭」のイメージとして示しました。

### ウォーカブル・ガーデンの機能イメージ

- ・豊かな生活を支える**にぎわいの中心**
- ・快適さの楽しさを感じることができる**回遊性**
- ・**水とみどり豊か**な居心地の良い空間
- ・**多様な活動や交流**



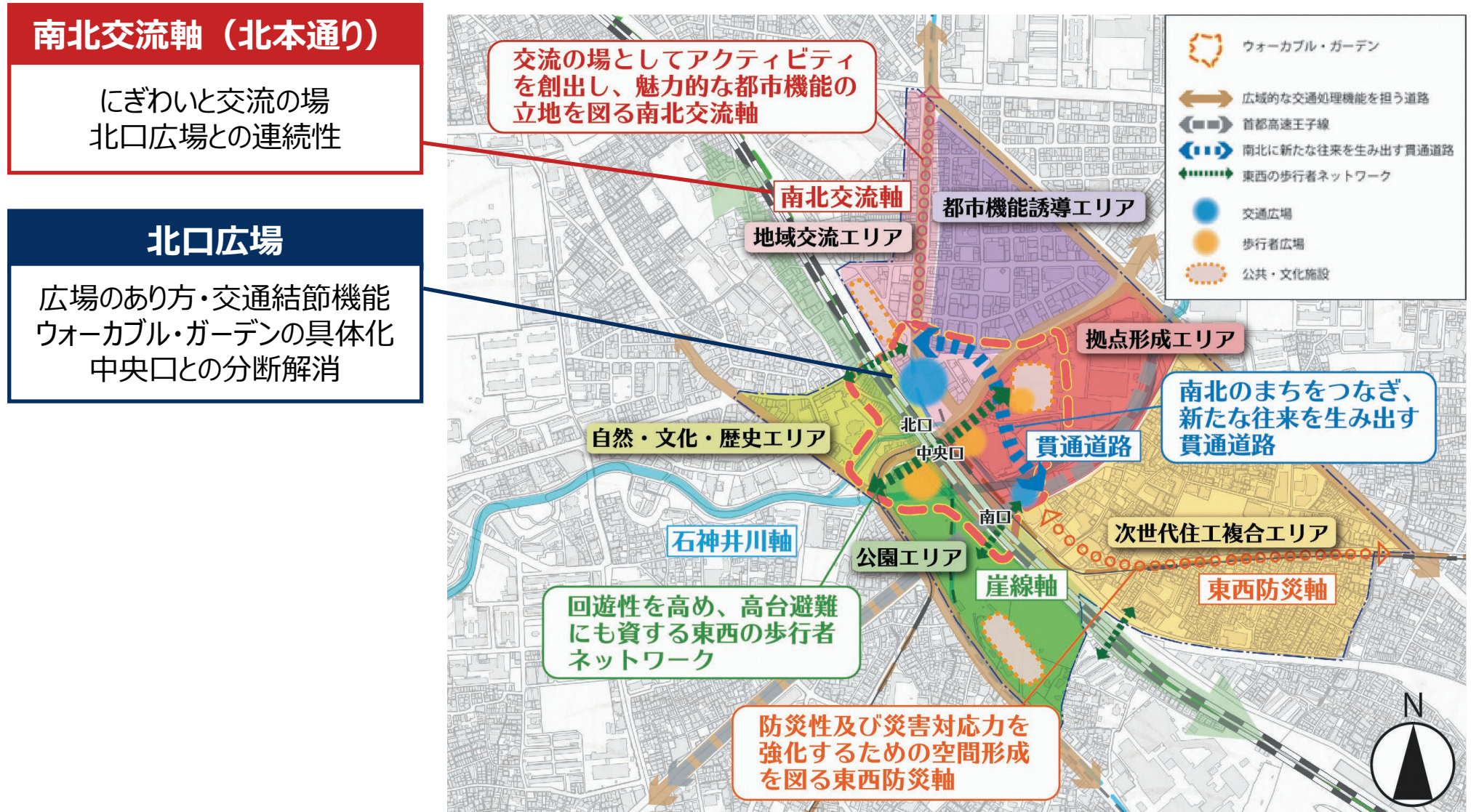
先行実施地区以外の範囲も含め、**イメージを具体化**していくことが必要



## 2 新たな整備計画検討区域の設定

- 北口⇔中央口の分断解消を求める区民意見、歩行者流動、各広場のあり方と交通結節機能、ウォーカブル・ガーデンの具体化等について検討していくために必要な要素を将来都市構造から抜き出しました。

### ▼将来都市構造（王子駅周辺まちづくりガイドラインより）

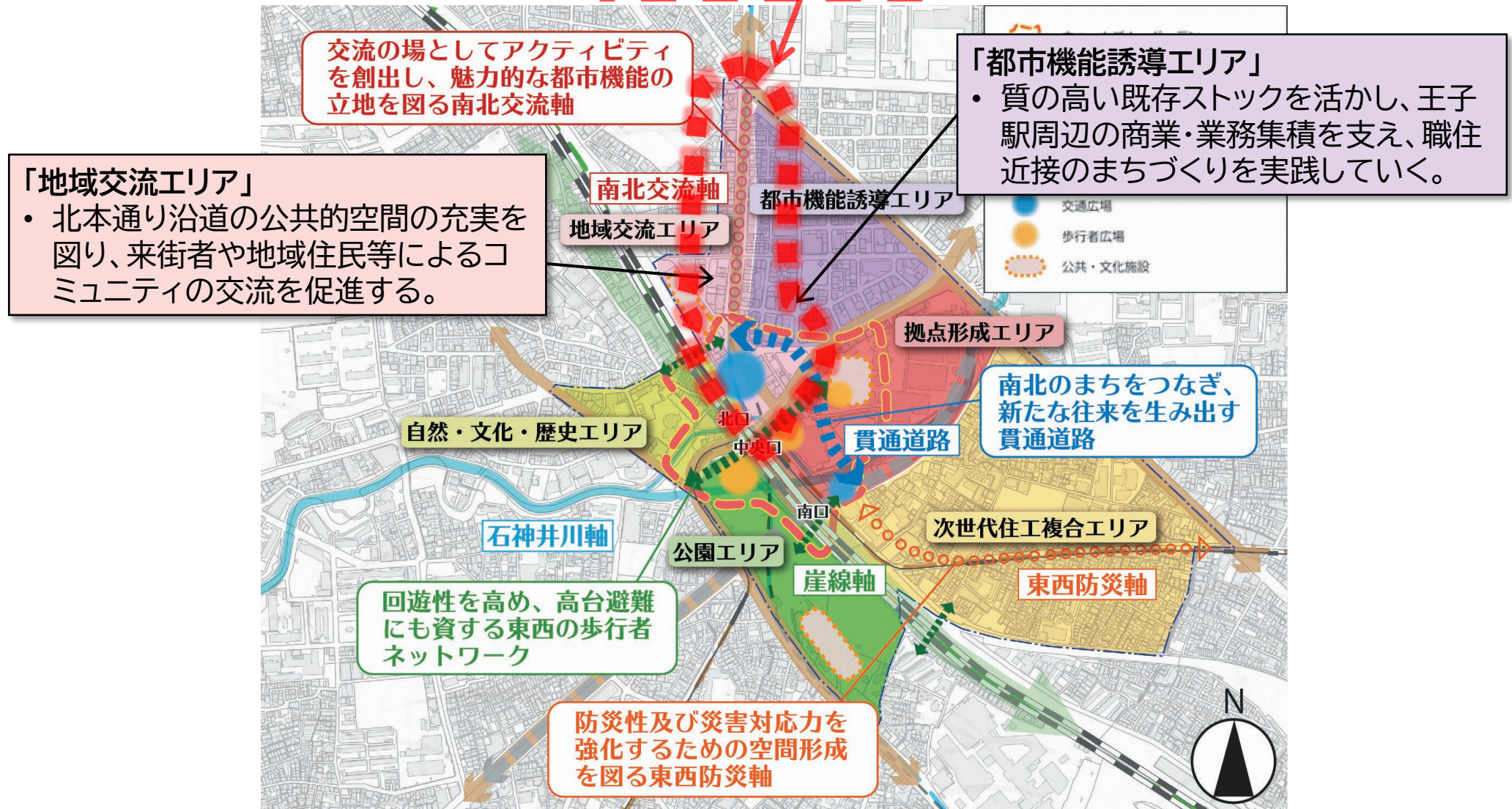




## 2 新たな整備計画検討区域の設定

- 南北交流軸（北本通り）及び北口広場を含む範囲を検討区域（案）としてその範囲イメージを示します。
- 検討区域（案）は2つのエリアにまたがります。取組みメニューに応じて今後必要な範囲の詳細を設定します。

### 検討区域（案）





## 2 新たな整備計画検討区域の設定

- 新たな整備計画の名称は、「（仮称）王子駅北口周辺まちづくり整備計画」とし、今後検討する取り組みメニューに応じて必要な範囲の詳細を設定します。

### ▼まちづくり計画体系（案）

王子駅周辺まちづくりグランドデザイン  
（H29年度）

具体化・詳細化

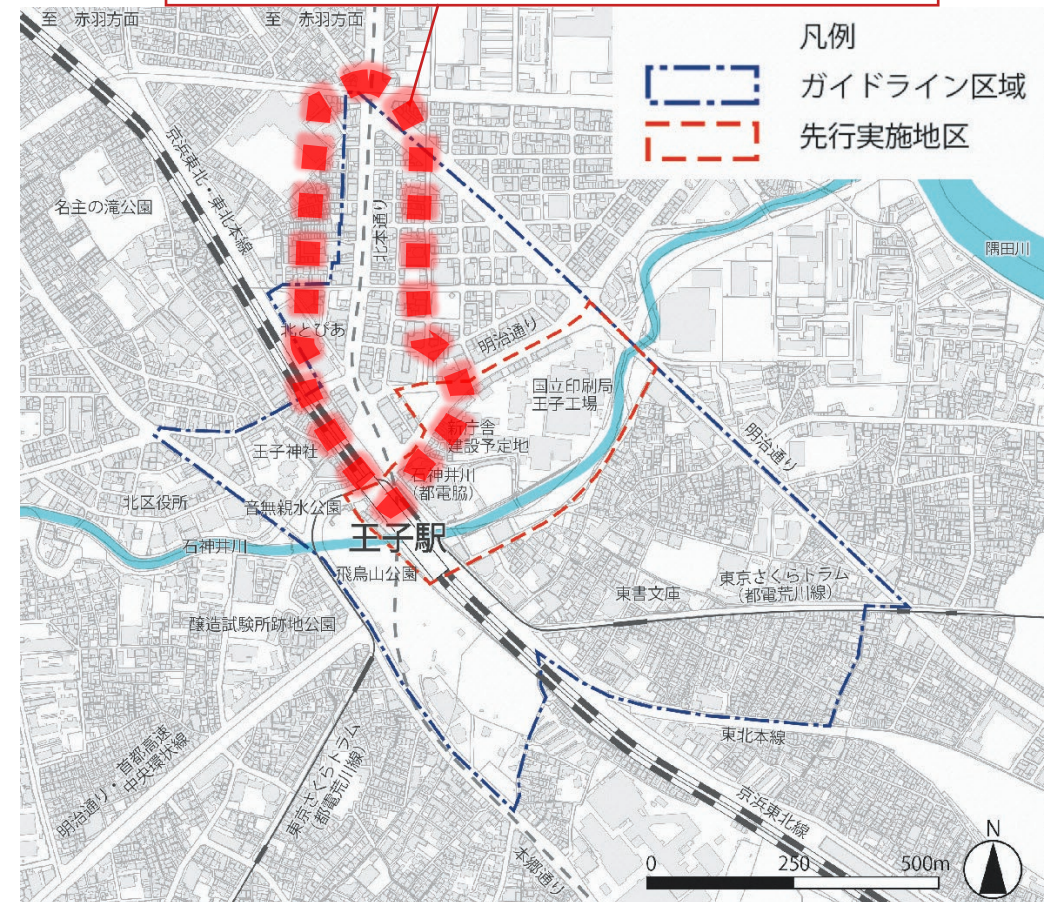
王子駅周辺まちづくりガイドライン  
（R4年度）

王子駅前まちづくり整備計画  
【先行実施地区】

（仮称）王子駅北口周辺まちづくり整備計画

### ▼対象範囲（案）

（仮称）王子駅北口周辺まちづくり整備計画





# 参考資料

## (1) 乗降場

★魅力：鉄道、バス、タクシー等の公共交通手段の充実  
 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  
 及び高速バスが接続している。

### ① 王子駅北口駅前広場

- 路線バス乗降場：7バス
- 路線バス降車専用：1バス
- タクシー乗車場：2バス
- タクシープール：27台

### ② 駅前広場外での乗降場

<明治通り沿い>

- 路線バス乗降場（外回り）：4バス
- 路線バス乗降場（内回り）：2バス

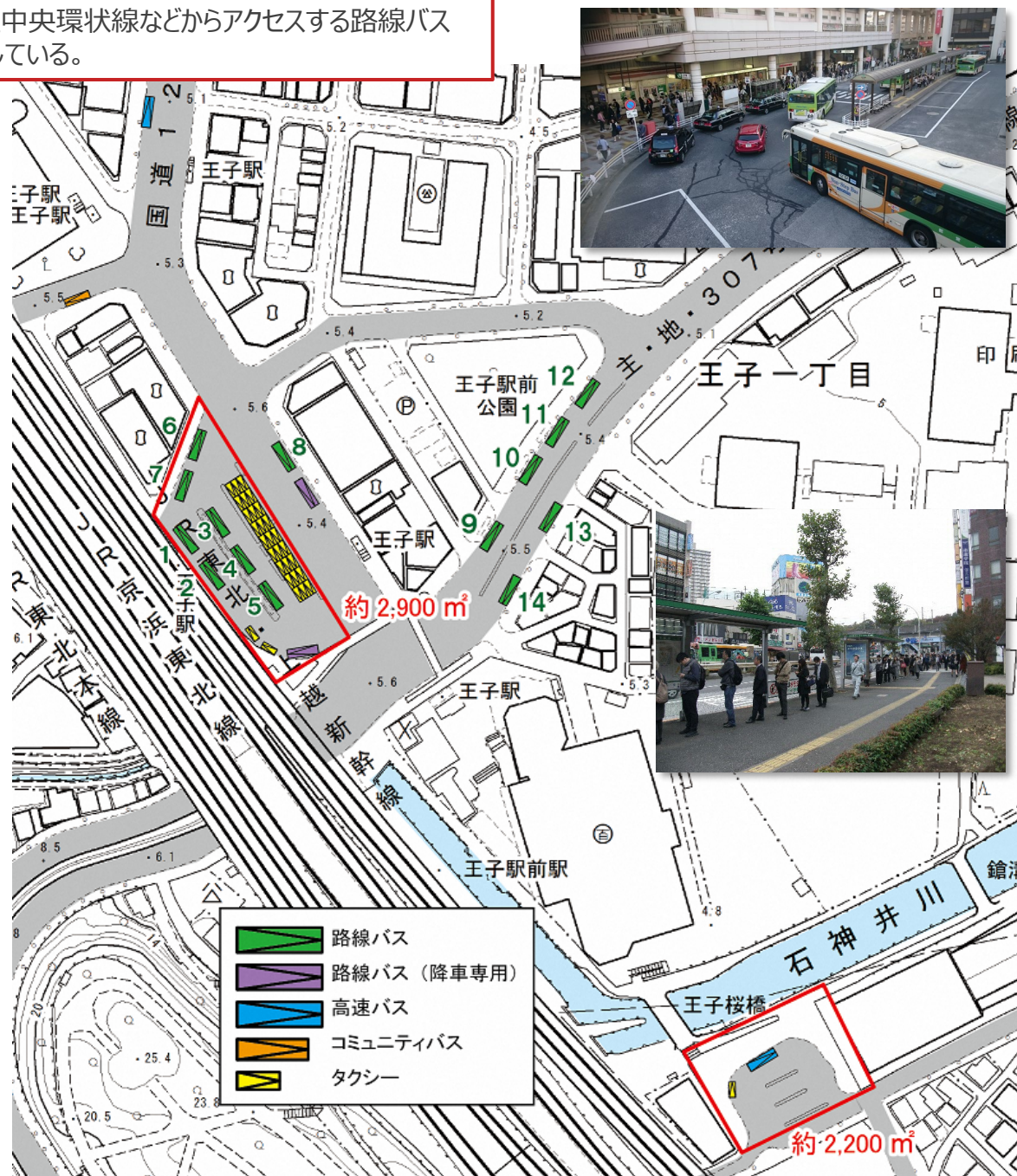
<北本通り沿い>

- 路線バス乗降場（上り）：1バス
- 路線バス降車専用（上り）：1バス  
※高速バスも兼用
- 高速バス乗車場（下り）：1バス

<北とぴあ南側>

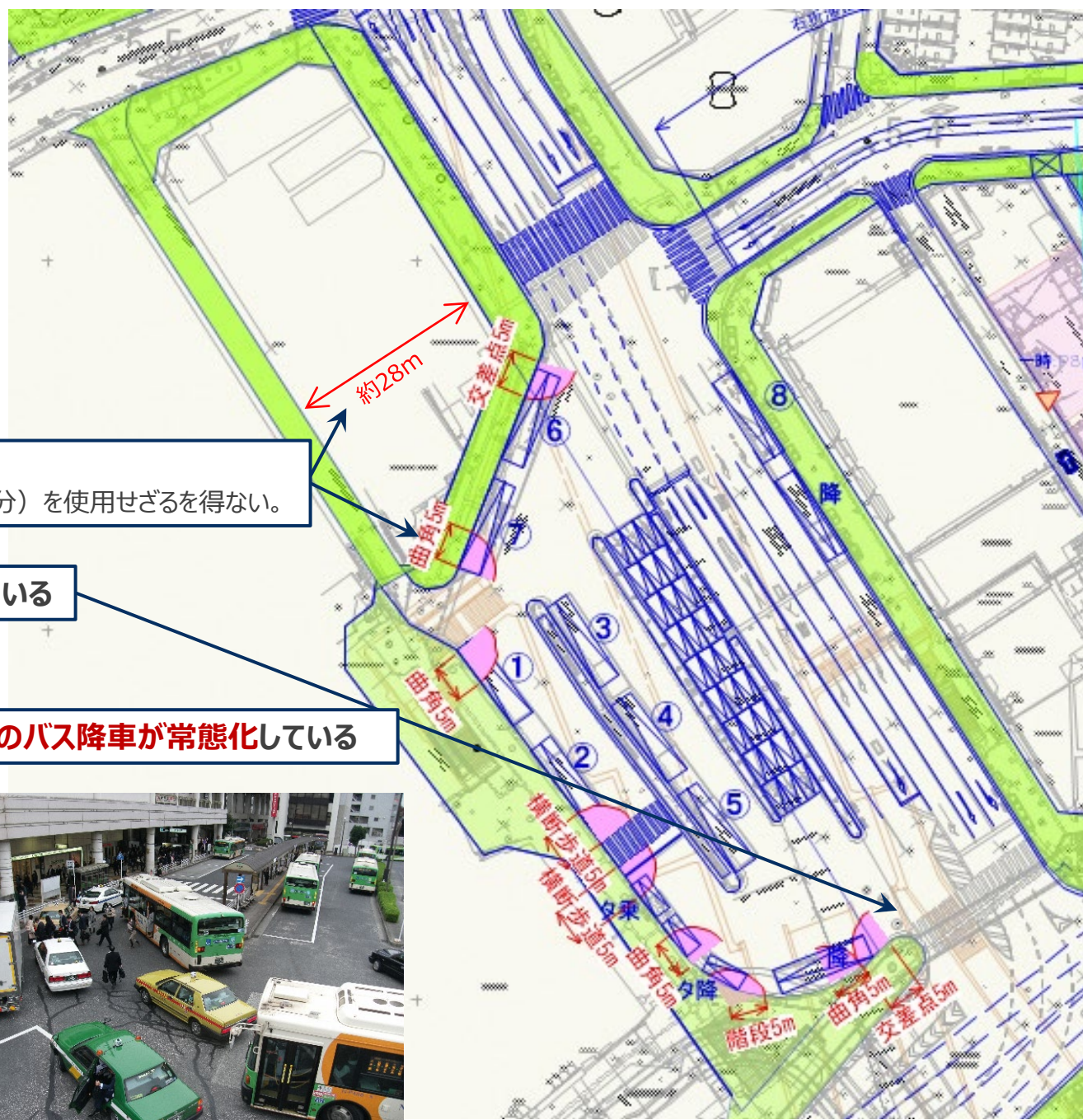
- コミュニティバス・福祉バス乗降場：1バス

		バス		タクシー	自家用車	備考
北口	駅前内	路線バス	7バス	乗車場：2バス	なし	
		路線バス降車専用	1バス	プール：27台		
北口	駅前外	路線バス（明治・北本）	7バス	なし	なし	
		路線バス降車専用（北本）	1バス			
		ゴミ・福祉（北とぴあ）	1バス			
		高速バス乗車（北本）	1バス			
南口	駅前内	高速・リムジン	1バス	乗車場：1バス	なし	実態は自家用車の待機場





## (2) 車両動線



★課題：面積が狭小で奥行きが狭い  
現状では、駐停車禁止区域（図中ピンク色部分）を使用せざるを得ない。

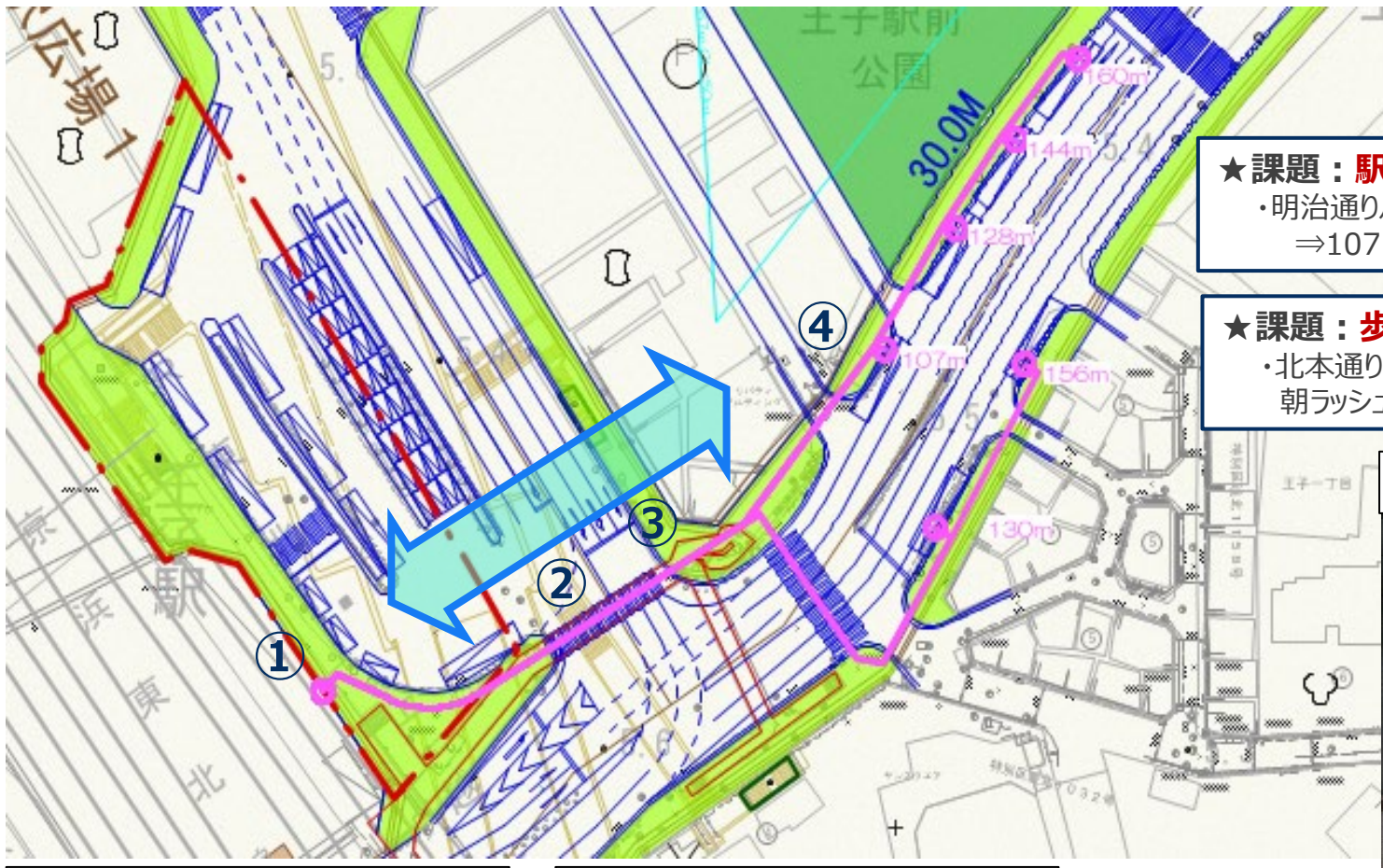
★課題：広場流入部が交差点に近接している

★課題：広場内で交錯する車両と車道でのバス降車が常態化している





### (3) 交通結節性



★課題：駅から遠いバス停  
 ・明治通りバス停～JR改札付近の現況の乗換え距離  
 ⇒107m～160m

★課題：歩行者滞留空間の不足  
 ・北本通りの横断歩行者とバス待ち利用者が交錯し、朝ラッシュ時は歩道がいっぱいになる。

④明治通りのバス待ち利用者



①JR改札からの歩行者



②北本通りの横断歩行者



③北本通りの横断歩行前





### (4) 王子駅前交差点

※王子駅前交差点における信号待ちの車列の長さ、渋滞の発生状況を示した図です。

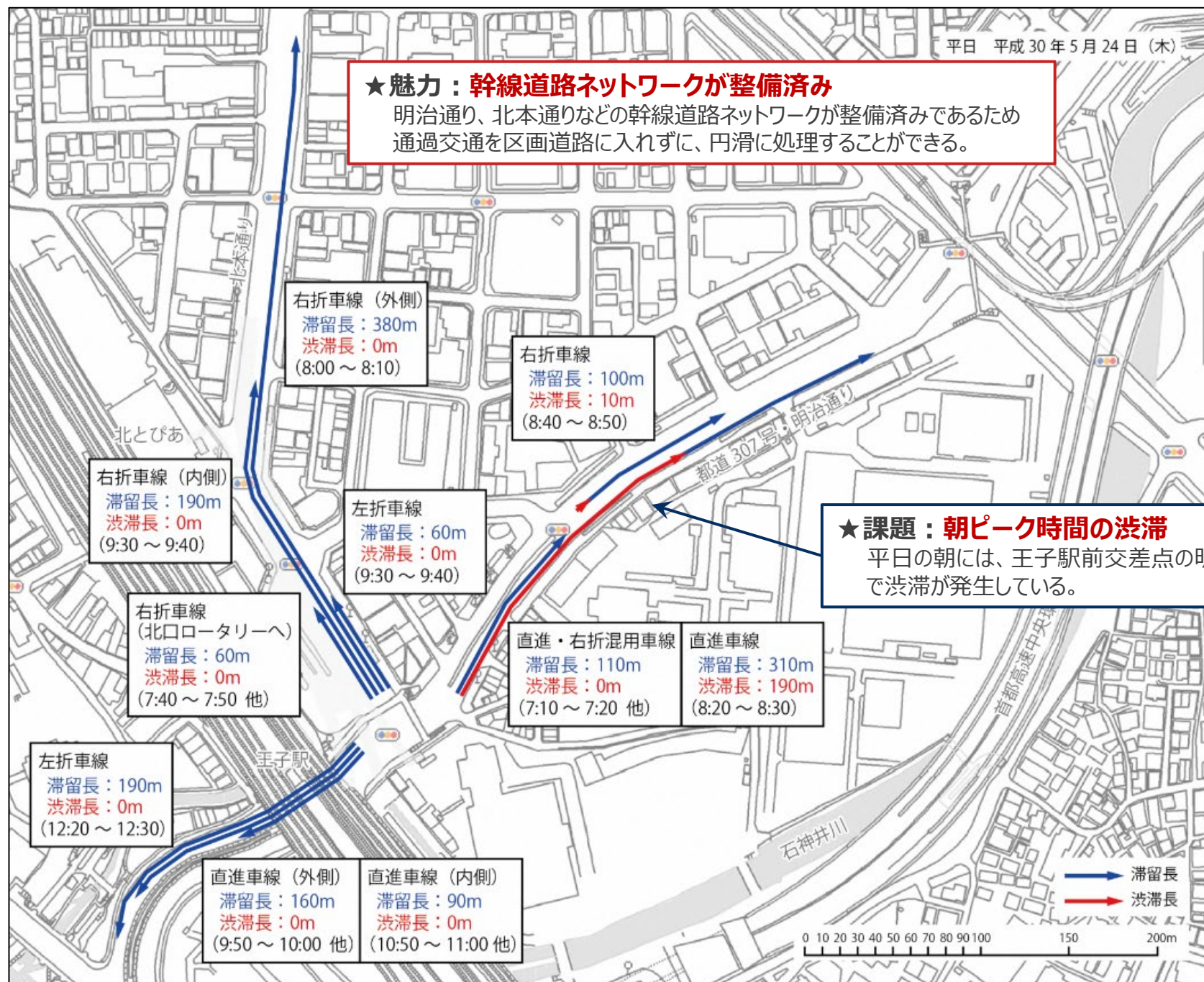
平日 平成 30 年 5 月 24 日 (木)

**★魅力：幹線道路ネットワークが整備済み**

明治通り、北本通りなどの幹線道路ネットワークが整備済みであるため通過交通を区画道路に入れずに、円滑に処理することができる。

**★課題：朝ピーク時間の渋滞**

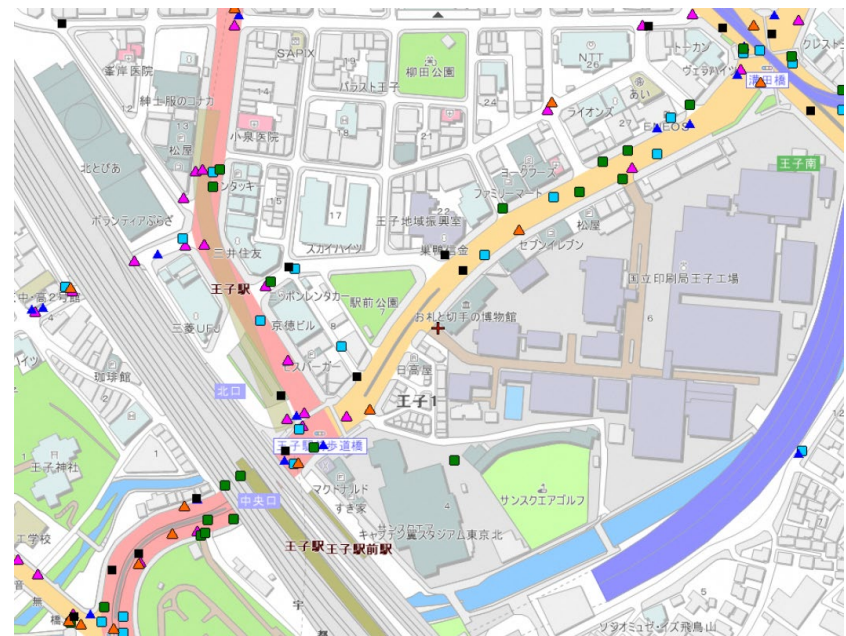
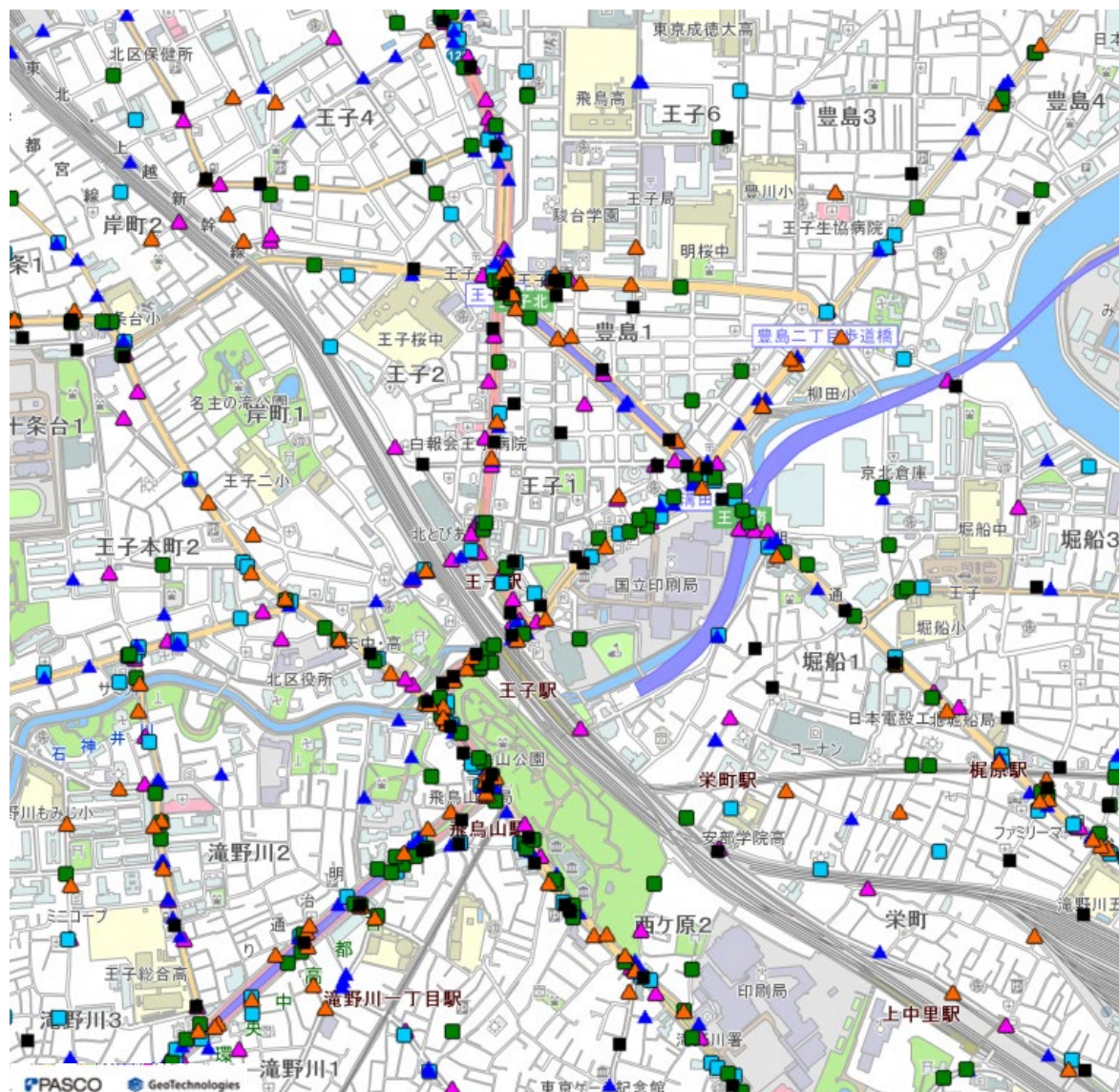
平日の朝には、王子駅前交差点の明治通り都心方向で渋滞が発生している。





## (5) 交通事故の発生

★課題：王子駅周辺では、北本通りおよび明治通りに交通事故が多く発生しており、北口駅前広場周辺の交通事故が目立つ。



■ 負傷事故 (2023年上半期) 
 ▲ 負傷事故 (2022年) 
 ■ 負傷事故 (2021年)  
▲ 負傷事故 (2020年) 
 ■ 負傷事故 (2019年) 
 ▲ 負傷事故 (2018年)

▲ 交通事故発生状況



出典：警視庁交通事故発生マップ（2023年9月時点）



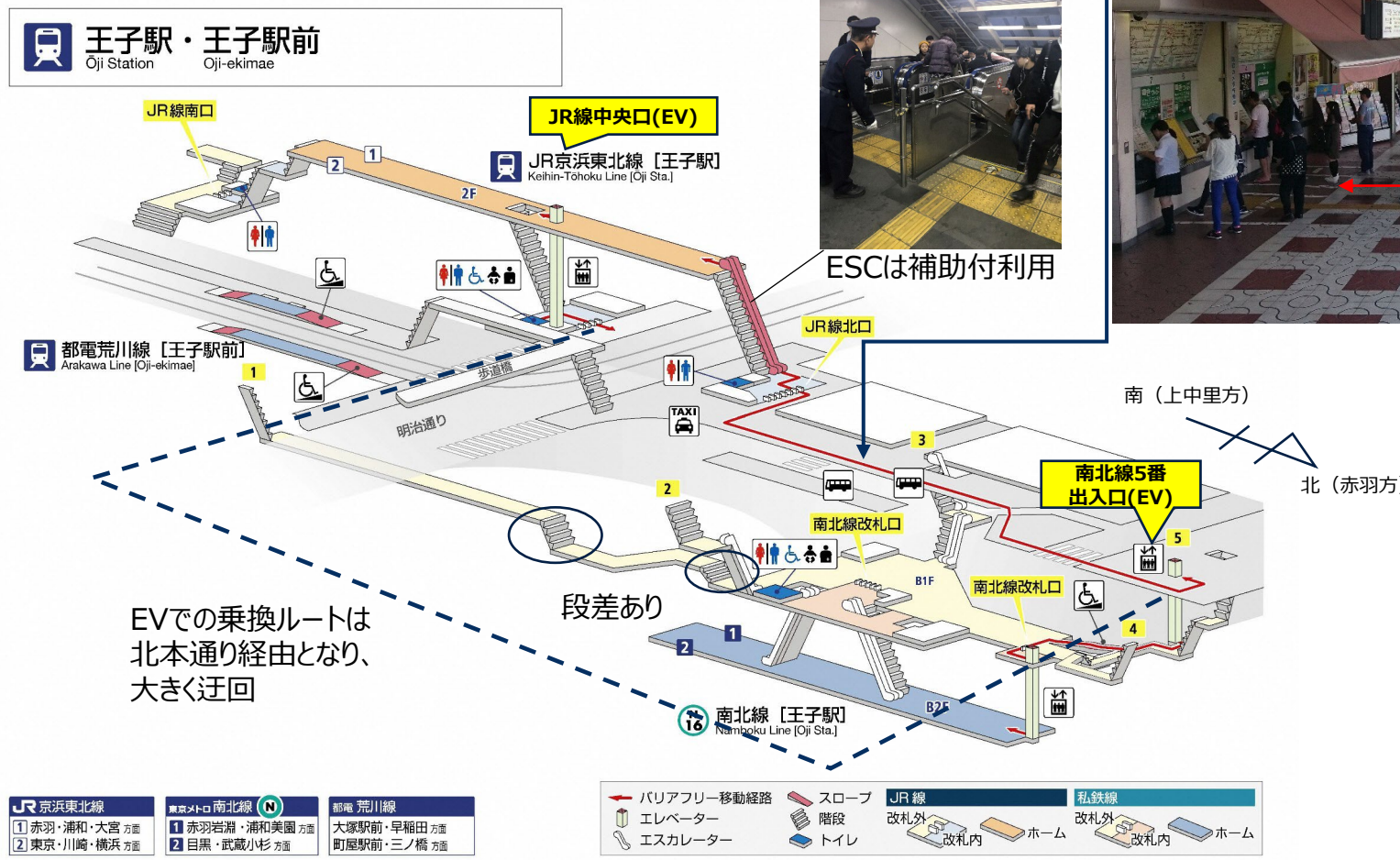
## (6) 駅における乗換え動線・バリアフリー

★課題：JR北口改札とメトロ3番出入口の乗換え動線（広場内歩道）が混雑している。  
歩行者交通量に対して歩道幅員が狭い

★課題：JRとメトロ間のEV利用のバリアフリー乗換え動線は地上を大きく迂回する必要がある。

★魅力：多様な来街者  
乗換えのため多様な人々が集まる場となっている。

★魅力：未利用地（貨物線跡地）の存在  
JR京浜東北線の東側に貨物線跡地がある。



駅正面の広場内歩道の混雑状況  
(H30交通量調査結果より)  
【交通量】4,862人/30分  
【幅員】約4.8m  
⇒34人/m・分  
(歩行にやや制約がある)

(参考) サービス水準		歩行者流量 (人/m・分)
A	自由歩行	~27
B	やや制約	27~51
C	やや困難	51~71
D	困難	71~87
E	ほとんど不可能	87~100

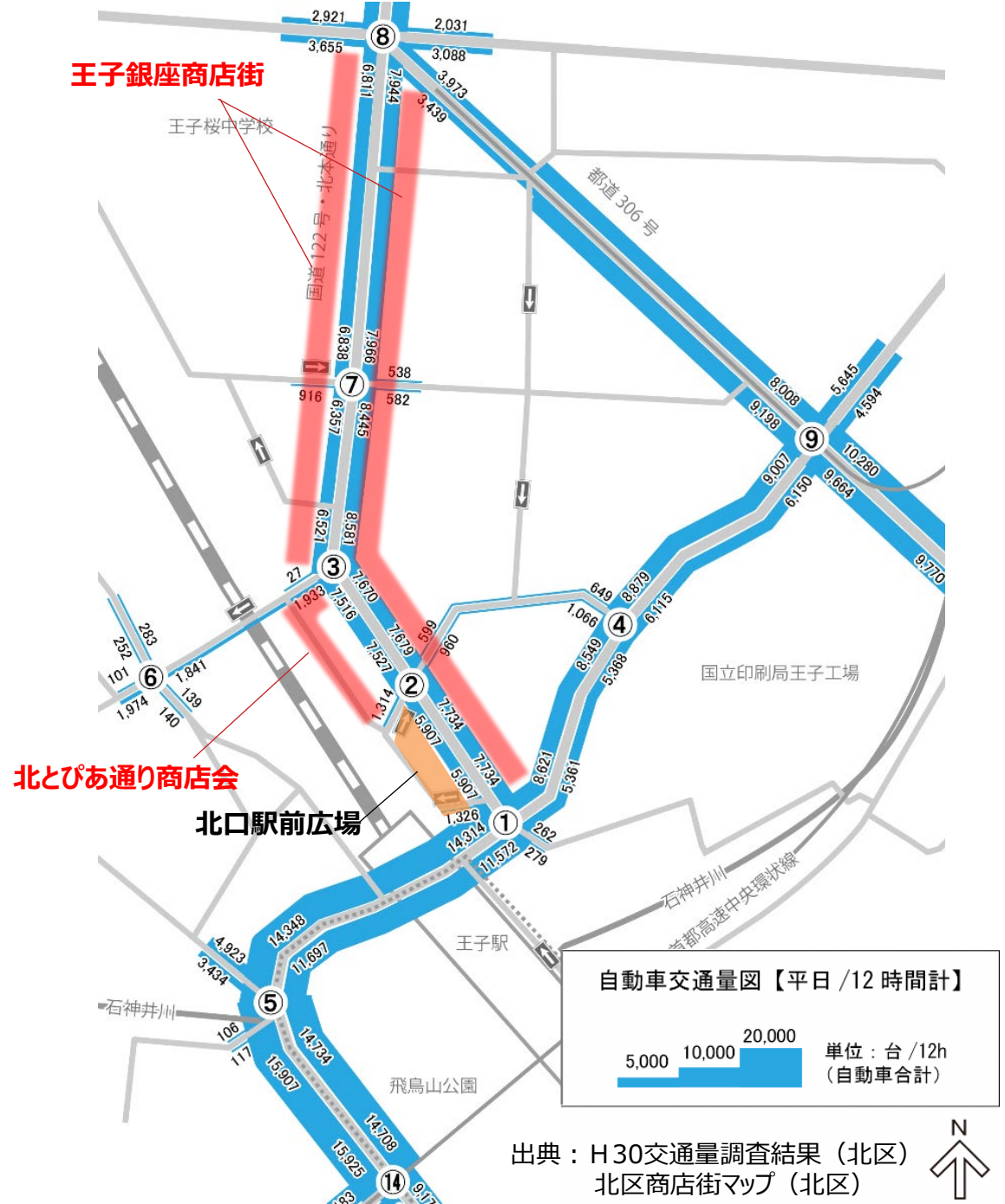
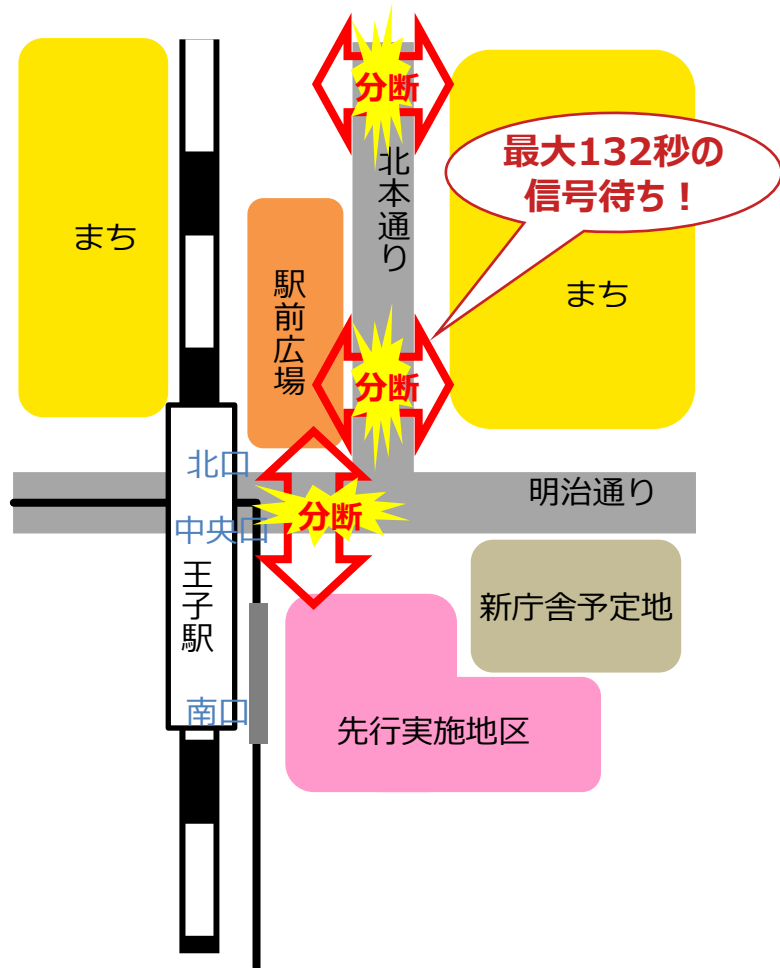
出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル  
(国土交通省)



### (7) 駅とまちの分断

★課題：駅とまちの間に幹線道路が位置し、通過交通が流れ込むことでまちを分断している。

★課題：まちの分断により、歩行者の回遊性が低く、にぎわいが生まれづらい。



## (8) 土地建物利用

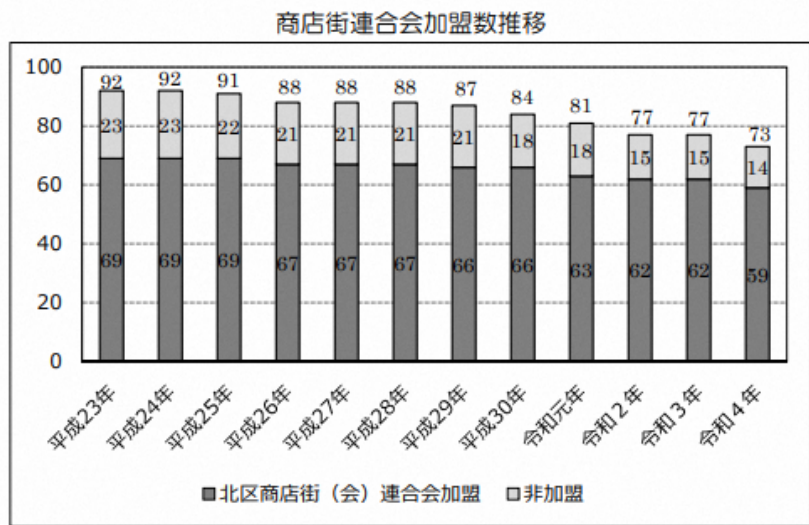
拠点性の低下に歯止めをかける。

★課題：駅前商業地における**商業・業務施設の減少**による拠点性の低下

- ・商業地域に指定されているが、商業施設の撤退→住宅に変遷しつつあり、沿道の賑わい低下が進みつつある。
- ・王子シネマ、ほりぶん（スーパー）など王子の特徴的な商業施設が消失している。
- ・社会の変化に対応し、事業性を担保しながらテナントのリノベーション等を具体的に検討していくことが喫緊の課題。（ガイドライン策定検討会意見より）



昭和30年頃、王子映画街のにぎわい。  
<https://www.city.kita.tokyo.jp/koho/kuse/koho/hodo/photo/201402.html>



現在の北本通り（王子銀座商店街）

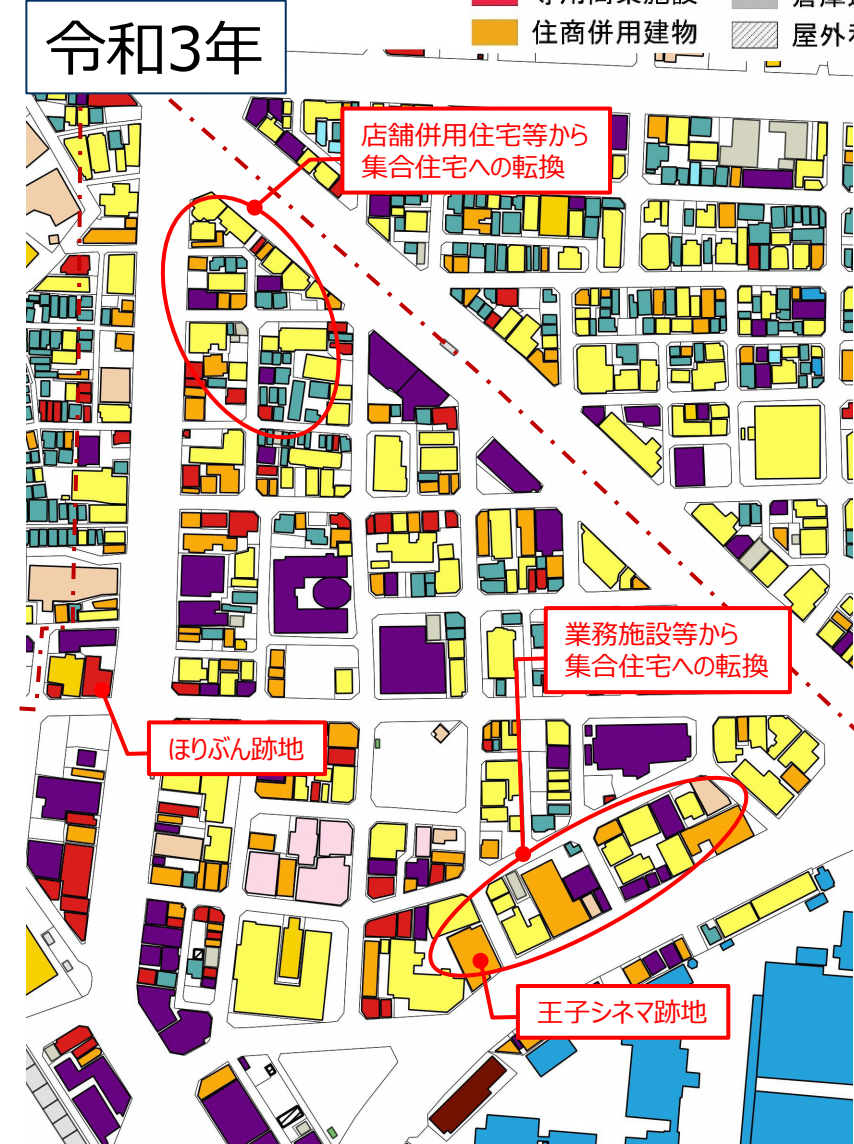


# (8) 土地建物利用

★魅力：業務エリアと居住エリアが近接  
商業地域において集合住宅が増加している。  
業務エリアと居住エリアが近接しており、コンパクトなまちの実現が可能。

★魅力：公共・公益施設等の集積  
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。

- ガイドライン区域
- 官公庁施設
- 教育文化施設
- 厚生医療施設
- 供給処理施設
- 事務所建築物
- 専用商業施設
- 住商併用建物
- 宿泊・遊興施設
- スポーツ・興行施設
- 独立住宅
- 集合住宅
- 専用工場
- 住居併用工場
- 倉庫運輸関係施設
- 屋外利用地・仮設建物

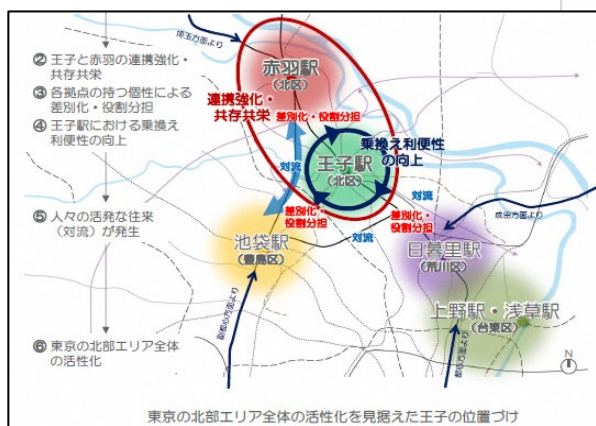


資料：土地利用現況調査（東京都）

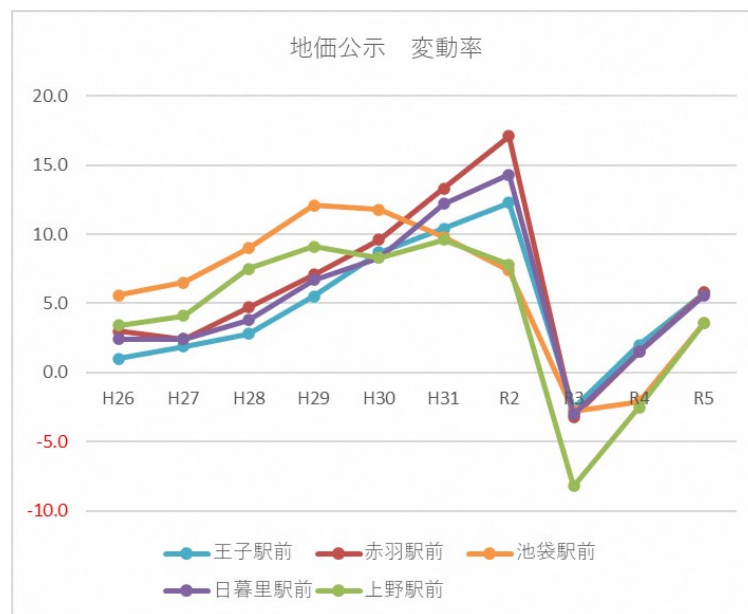
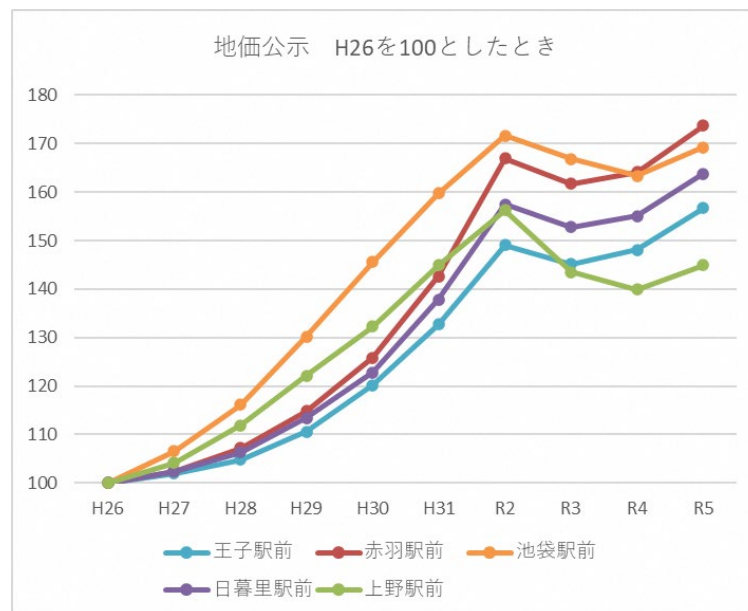
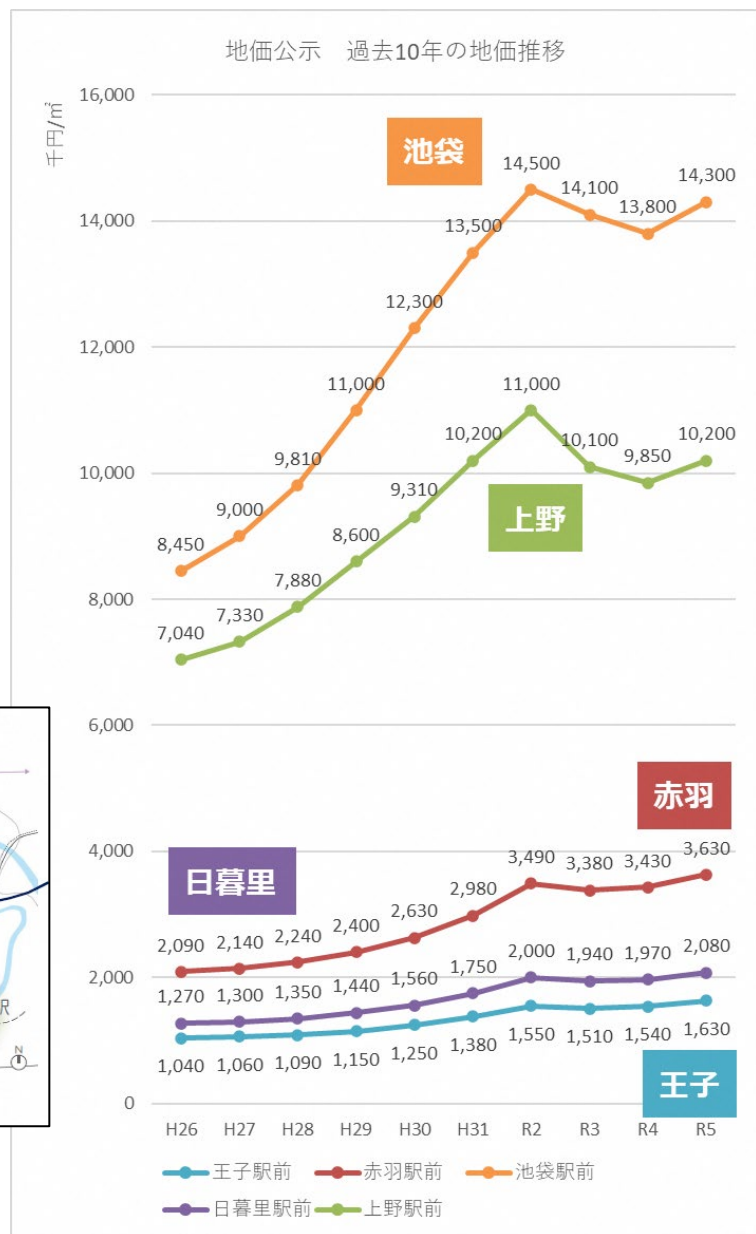
## (8) 土地建物利用

### ★課題：駅前商業地としてのポテンシャル低下

- ・東京の北部拠点エリアにおいて、王子駅周辺の相対的なポテンシャルが低下している。
- ・駅前商業地の地価は上昇しているものの、他地区に比べると地価が低く、変動率も低い。
- ・近隣地区との差が拡大しており、相対的なポテンシャルが低下している。



東京北部エリア全体の活性化を見据えた王子の位置づけ  
(ランドデザインより)





## (9) 人口・産業構造

住民が愛着を持てる地域にする。

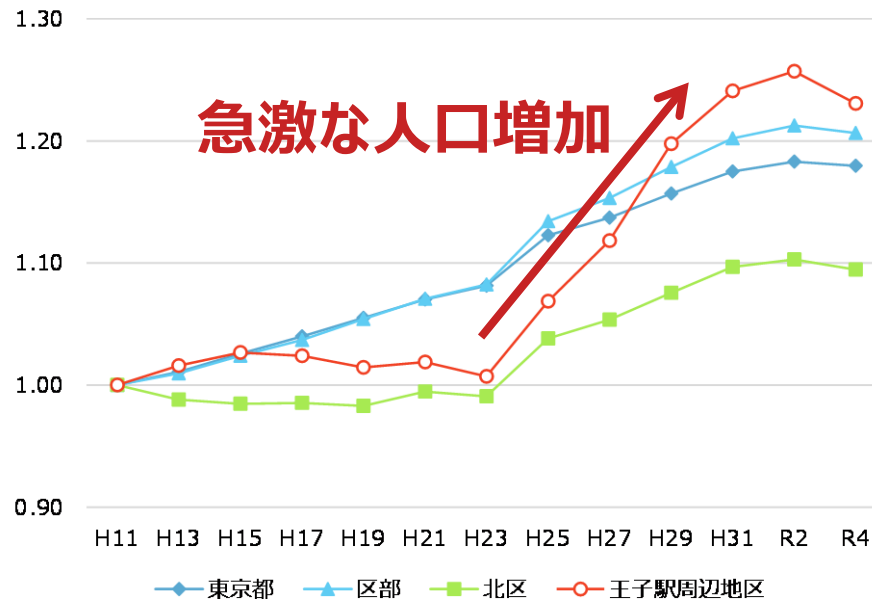
## ★魅力：人口が増加している

- ・王子駅周辺は、急激に人口が増加している。
- ・高齢化率は高いものの、生産年齢人口の内訳をみると、特に、30代・40代の働き盛り、子育て世代の増加が著しい。

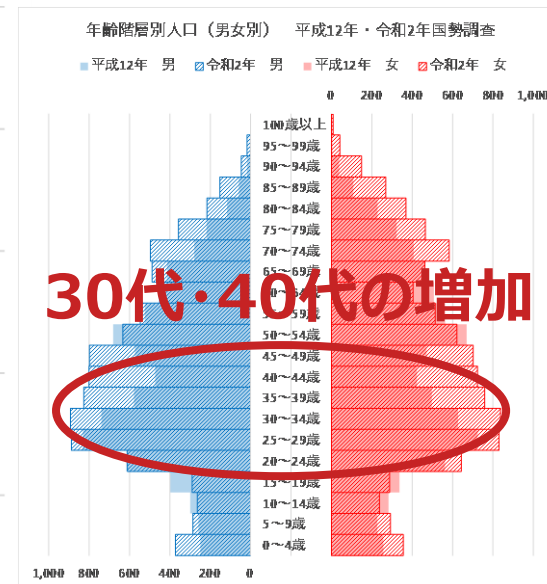
## ★課題：新規住民が主体的にまちへ関わる仕組み

- ・まちの活性化のために、新しく住民となった子育て世帯等が主体的にまちへ関わり、活動しやすい環境づくりが求められる。

## ▼王子駅周辺地区の人口及び人口構成の推移



資料：国勢調査

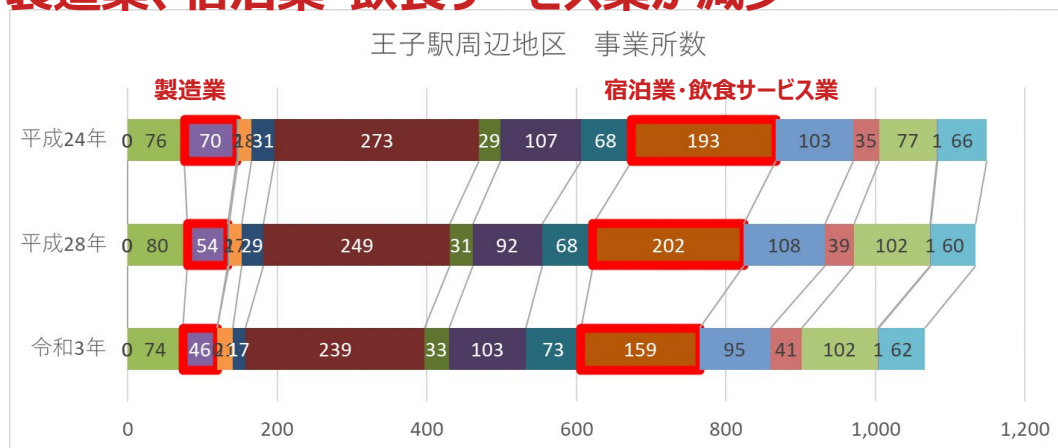


資料：国勢調査

# (9) 人口・産業構造

## ○事業所数の推移

### 製造業、宿泊業・飲食サービス業が減少

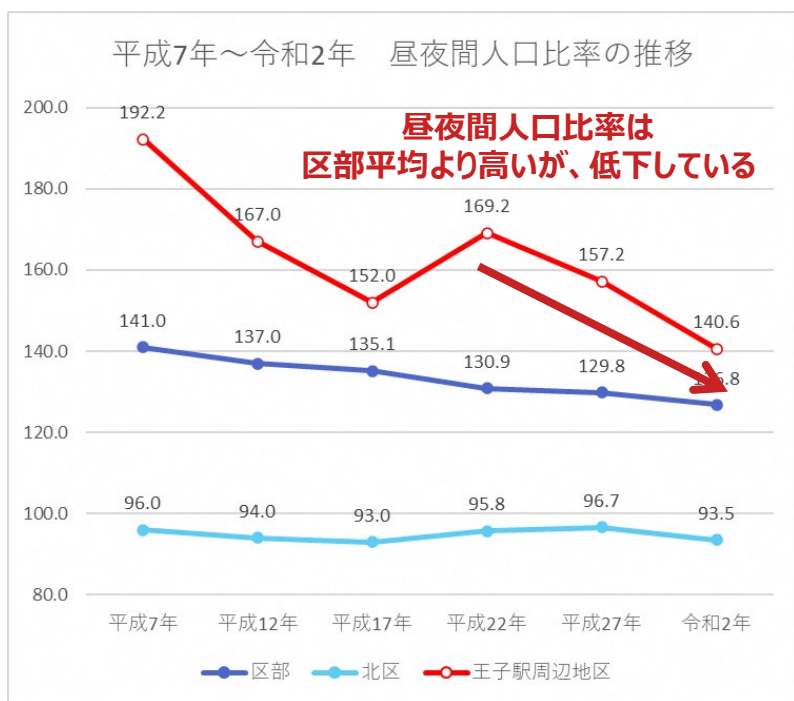


資料：経済センサス

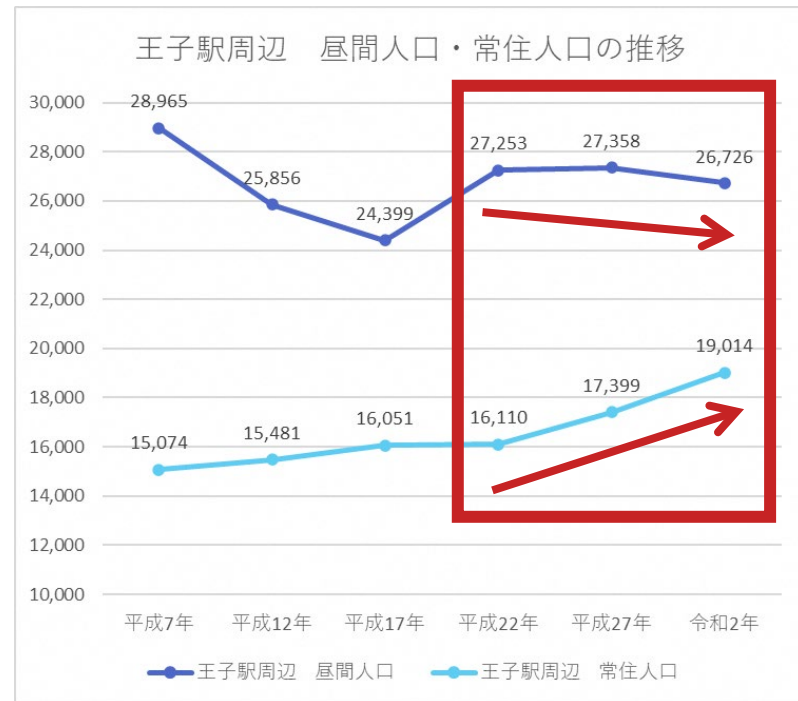
★課題：事業所が減少し、昼間の活力が減退している  
 ・事業所数が減っている。（従業者数はやや増えている）  
 ・昼間人口の減少と常住人口の増加により昼夜間人口比率が低下し、昼間の活力が減退している。

- A~B 農林漁業
- C 鉱業、採石業、砂利採取業
- D 建設業
- E 製造業
- F 電気・ガス・熱供給・水道業
- G 情報通信業
- H 運輸業、郵便業
- I 卸売業、小売業
- J 金融業、保険業
- K 不動産業、物品賃貸業
- L 学術研究、専門・技術サービス業
- M 宿泊業、飲食サービス業
- N 生活関連サービス業、娯楽業
- O 教育、学習支援業
- P 医療、福祉
- Q 複合サービス事業
- R サービス業(他に分類されないもの)

## ○昼夜間人口比率の推移



★魅力：人口が増加している  
 ・王子駅周辺は、急激に人口が増加している。



ここ10年では  
 昼間人口 減  
 常住人口 増

資料：国勢調査

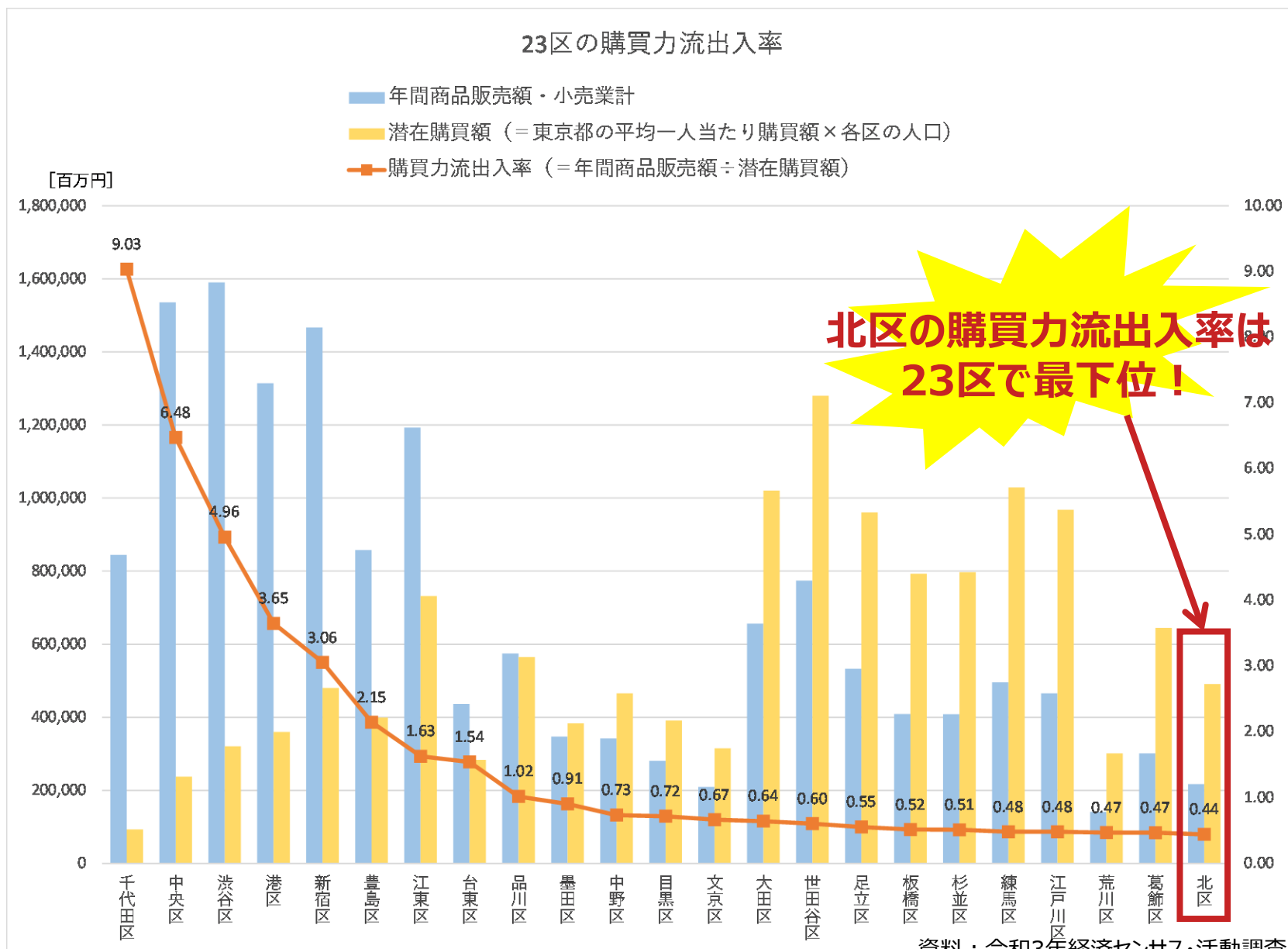


## (9) 人口・産業構造

★課題：人口増加が商業活性化に結び付いていない

- ・北区の購買力流出入率は0.44で、23区で最下位。
- ・区民が地元で買物せず他都市へ流れているため、人口増加が区内の商業活性化に結び付いていない。

★魅力：潜在的な購買力はある



# (10) 市街地環境

## ★魅力：都市基盤が整っている

- ・都市基盤の整備水準としては、副都心地区に引けをとらない高水準にある。

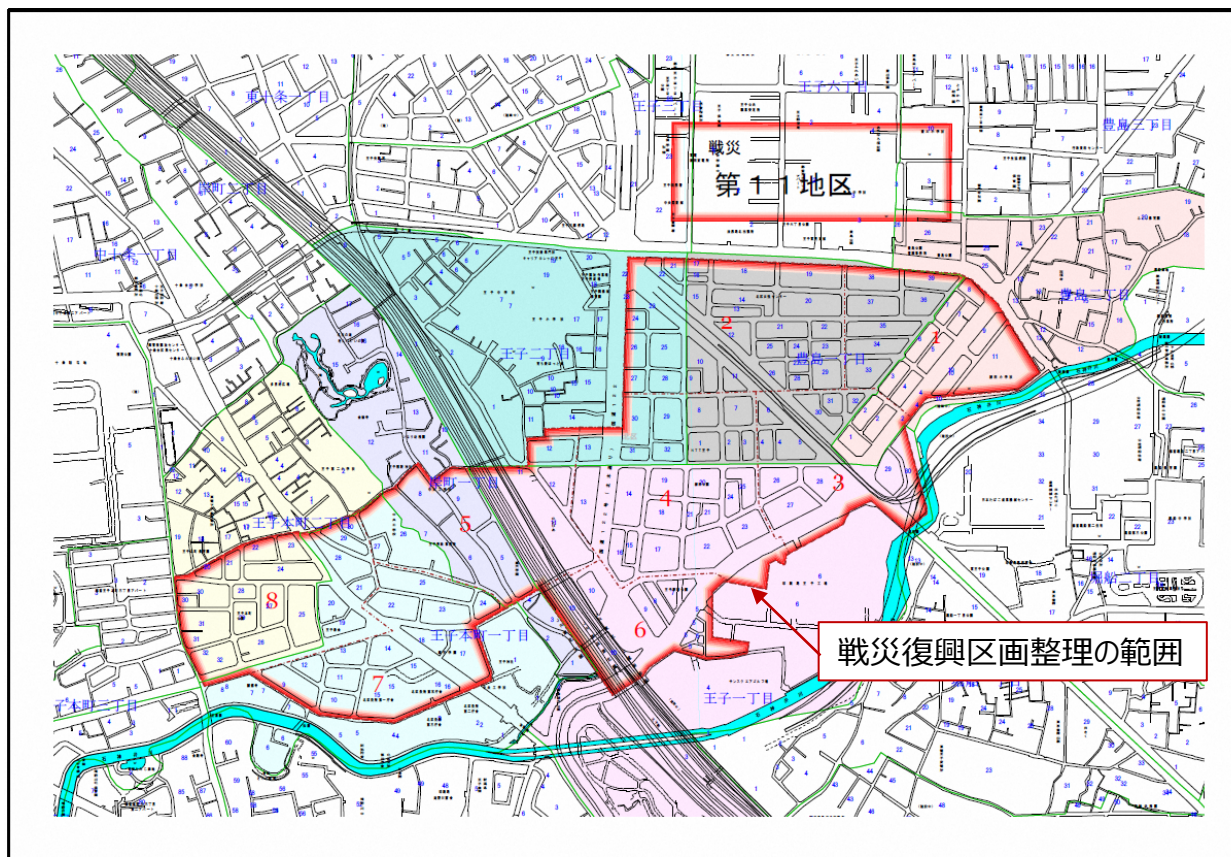
## ★課題：都市ストックの活用・再生が必要

- ・戦災復興区画整理から55年超を経過
- ・道路率は高いが、公園が少なく（⇒次ページ）、容積消化率も低い。

<都内拠点地区における道路等の比率>

- ・都心：37.7%
- ・新宿：33.0%
- ・渋谷：30.8%
- ・池袋：38.2%
- ・大崎：32.4%
- ・上野・浅草：34.9%
- ・錦糸町・亀戸：34.1%
- ・臨海地区：24.5%

H28土地建物現況調査より



【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の地形図を使用して作成したものである。(承認番号)17都市基文案426号】

**高い公共用地率：36.4%**  
**うち公園はわずか：1.4%**

事業種別	戦災復興区画整理	面積	約46.4ha
地区名	第11地区	うち公共用地	約16.9ha (36.4%)
施行位置	北区王子駅付近	道路	約15.8ha (34.1%)
事業計画決定公告日	1948年8月10日	公園	約0.7ha (1.4%)
換地処分公告日	1966年5月31日	その他	約0.4ha (0.9%)



## (10) 市街地環境

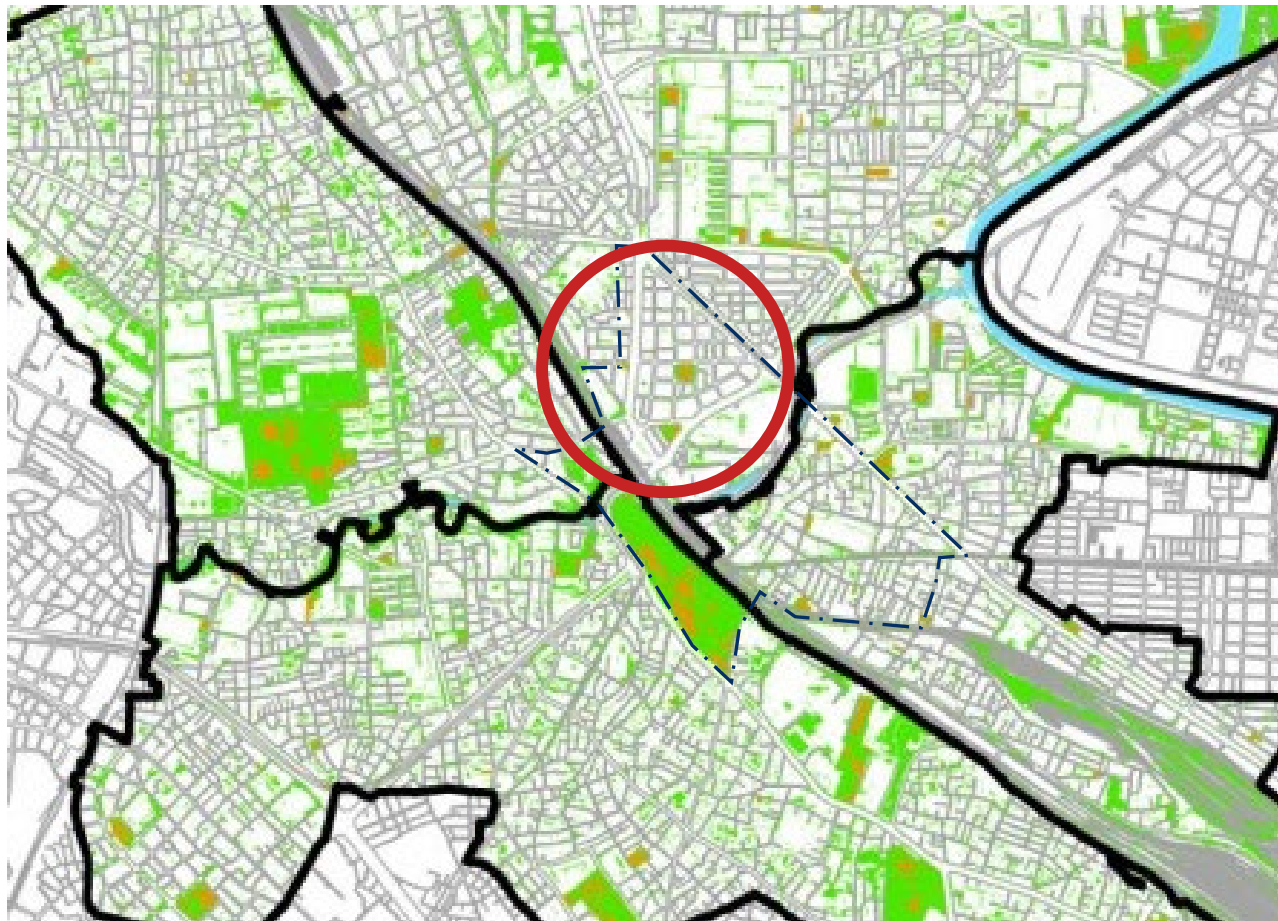
### ★課題：居心地の良い滞在空間が不足

- ・低水準の公園緑地  
(北区平均は3.0㎡/人(行政資料集、令和5年9月)、緑の基本計画における長期目標は5㎡/人)
- ・低い緑被率
- ・水辺空間の活用不足
- ・区民意見として、子供の遊び場や若者向けショッピングモールの不足が挙げられている。

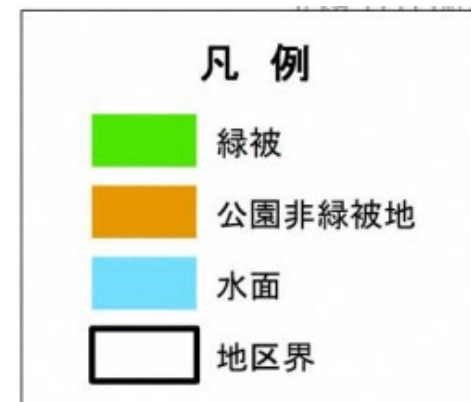
### ★魅力：憩いの場、産業発展の礎となった石神井川

- ・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。

王子駅前公園、柳田公園はあるものの、エリアとして緑被率が低くなっている。



水辺空間の活用不足



出典：H30年度北区緑の実態調査



(10) 市街地環境

★課題：放置自転車による通行障害、商業活動に対する障害  
 ・北口駅周辺の放置駐輪が多くなっている。(特に夜間)

★魅力：自転車利用圏が広い  
 ・平坦な低地側から自転車利用でアクセスできる来街者が多い。

