

## 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

# 資料編

---

1. 上位・関連計画	1
2. 基礎資料（人口等）	39
3. 東十条駅周辺の動向に関する資料	50
4. 社会的動向に関する資料	57
5. 交通の現況に関する資料	62
6. 歩行者交通量調査結果	79

# 1. 上位・関連計画

---

## 東京都の計画

- 都市づくりのグランドデザイン 2
- 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の指針 3
- 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 5
- 防災都市づくり推進計画 6

## 北区の計画

- 北区基本構想 9
- 北区基本計画 10
- 北区まち・ひと・しごと創生総合戦略 11
- 北区都市計画マスタープラン2020 12
- 北区環境基本計画2015 14
- 地域公共交通計画 15
- 北区地域保健福祉計画 17
- 地域防災計画 18
- 緑の基本計画 20
- 北区バリアフリー基本構想 22
- 北区産業活性化ビジョン2018 25
- 北区住宅マスタープラン2020 26
- 北区景観づくり計画 27
- 北区自転車ネットワーク計画 28
- 北区無電柱化推進計画 29
- 地区計画
  - 十条駅周辺東地区 30
  - 岸町二丁目地区 32
  - 環状七号線沿道地区 33
  - 補助83号線周辺北地区 35
  - 補助83号線周辺南地区 36
  - 十条地区まちづくり基本構想 37

- ▶ 目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画
- ▶ 将来の社会経済情勢の大きな変化に適応でき、持続可能な成長を促すため、おおむね四半世紀先の未来である2040年代を目標時期として設定する。

## ● 都市づくりの目標

活力とゆとりある高度成熟都市  
～東京の未来を創ろう～

## ● 都市づくりの戦略と具体的取組

- 戦略01**  持続的な成長を生み、  
活力にあふれる拠点を形成
- 戦略02**  人・モノ・情報の  
自由自在な交流を実現
- 戦略03**  災害リスクと環境問題に  
立ち向かう都市の構築
- 戦略04**  あらゆる人々の  
暮らしの場の提供
- 戦略05**  利便性の高い生活の実現と  
多様なコミュニティの創出
- 戦略06**  四季折々の美しい緑と水を  
編み込んだ都市の構築
- 戦略07**  芸術・文化・スポーツによる  
新たな魅力を創出

## ● 戦略02 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現

### 取組2 地区内道路をゆとりや賑わいの場として活用する

- 無電柱化や歩行者用のデッキの整備などを促進し、快適な歩行者空間を創出します。
- エリアマネジメントの促進により、道路空間をオープンカフェやイベント開催などの場として活用し、にぎわいを創出します。
- 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。

## ● 個別の拠点や地域の将来像

### 十条・東十条（中枢広域拠点域）

- 商店街を中心とした地域の活性化が進み、居住や福祉などの生活に必要な機能が集積し、にぎわいや交流の生まれる拠点が形成されています。
- 道路整備や駅周辺のまちづくり、木造住宅密集地域の解消、十条駅付近の鉄道の立体化などが進み、利便性の高い安全な市街地が形成されています。

- 都市計画法第6条の2に基づく都市計画の基本的な方針（都市計画区域マスタープラン）
- 「未来の東京」戦略ビジョンで示した方向性や都市づくりのグランドデザインを踏まえ、2040年代を目標年次とする

## ● 都市施設の都市計画の決定の方針

### ① 骨格的交通基盤の整備

- 骨格幹線道路を補完し地域レベルの交通を担う補助幹線道路を整備し、骨格幹線道路や鉄道駅を結ぶ道路ネットワークを形成する。
- 駅及び交通広場を含めた駅周辺の一体的な整備により、駅における**交通結節点の機能強化やバリアフリー化**を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る。
- 鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの**多様な交通モードと先端技術、MaaS等の交通サービス**を組み合わせ、駅等を中心とした**誰もが移動しやすい交通環境の充実**を図る。
- 区部中心部では、利便性の高い交通結節点の整備を図り、既存の高密な鉄道ネットワークと、**短距離移動に適した小型モビリティ**等の新たな交通モードを組み合わせることで、移動の利便性向上を図る。
- 区部周辺部などでは、駅前広場の整備の促進等により**鉄道駅間や駅と主要施設間のアクセスを強化**する。
- 交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への**自転車シェアリングのサイクルポート設置**を促進する。
- 自転車通行空間の整備により更なるネットワーク化を進めるとともに、駐輪場の整備などにより、自転車の利用環境を充実し、環境負荷低減や健康増進に寄与する自転車活用を推進する。等

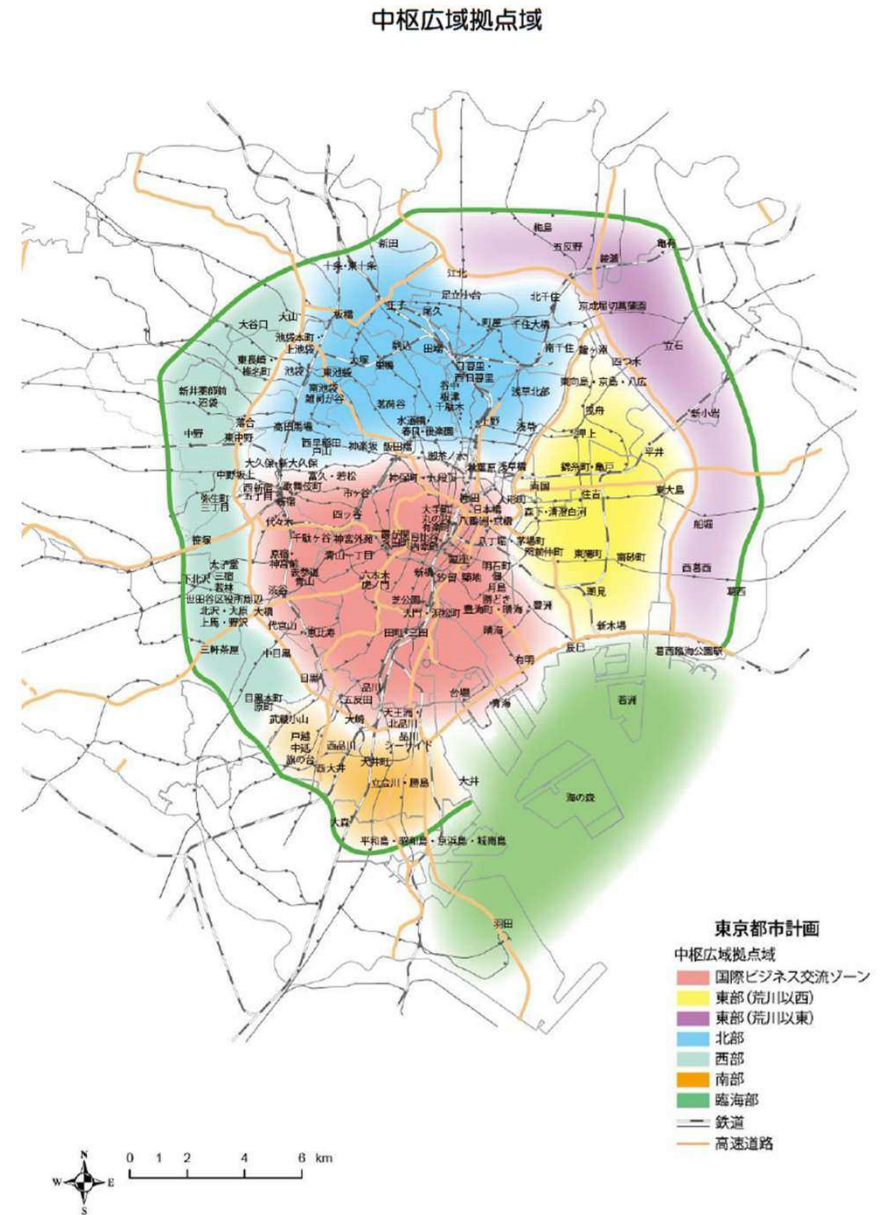
### ② 拠点機能を支える交通サービスの実現

- 都市開発諸制度など都市再生や開発に関する様々な制度を活用し、**利用者が使いやすい鉄道施設の充実**を図るとともに、**駅と一体となった創造的なデザインの広場やサンクンガーデン、歩行者用のデッキ**などの整備を誘導する。
- 道路管理者や鉄道事業者、開発事業者など、関係者間での連携を強化し、駅やまちと一体となった段差のない地下道路等の整備を促進する。
- 利用者数が多く複数の出口を有する駅等において、エレベーターの**複数ルート・乗換ルートの導入**を促進する。
- 高齢者や障害者をはじめとするあらゆる人の快適性を高める多機能トイレやエレベーター、ホームドアなどの設備については、全駅への導入を促進する。
- 中心市街地の活性化、環境負荷の低減、高齢化への対応などを図るため、地域交通として、既存公共交通との連携を図りながら、コミュニティバスの運行、バスレーンの設置、バス案内システムの充実などによりバス利用の利便性を高める。等

## ● 特色ある地域の将来像

### 十条・東十条（活力とにぎわいの拠点）

- 十条駅付近の道路と鉄道の立体交差化に併せ、道路整備や駅周辺のまちづくり、木造住宅密集地域の改善が進み、安全で利便性の高い市街地を形成
- 地域に根差した**商店街のさらなる活性化**やまちづくりを契機とした居住機能、公共・公益機能など高齢社会にも対応した機能を集積し、魅力ある活力とにぎわいの拠点を形成
- 木造住宅密集地域において、**特定整備路線や防災生活道路等の整備**、建築物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成



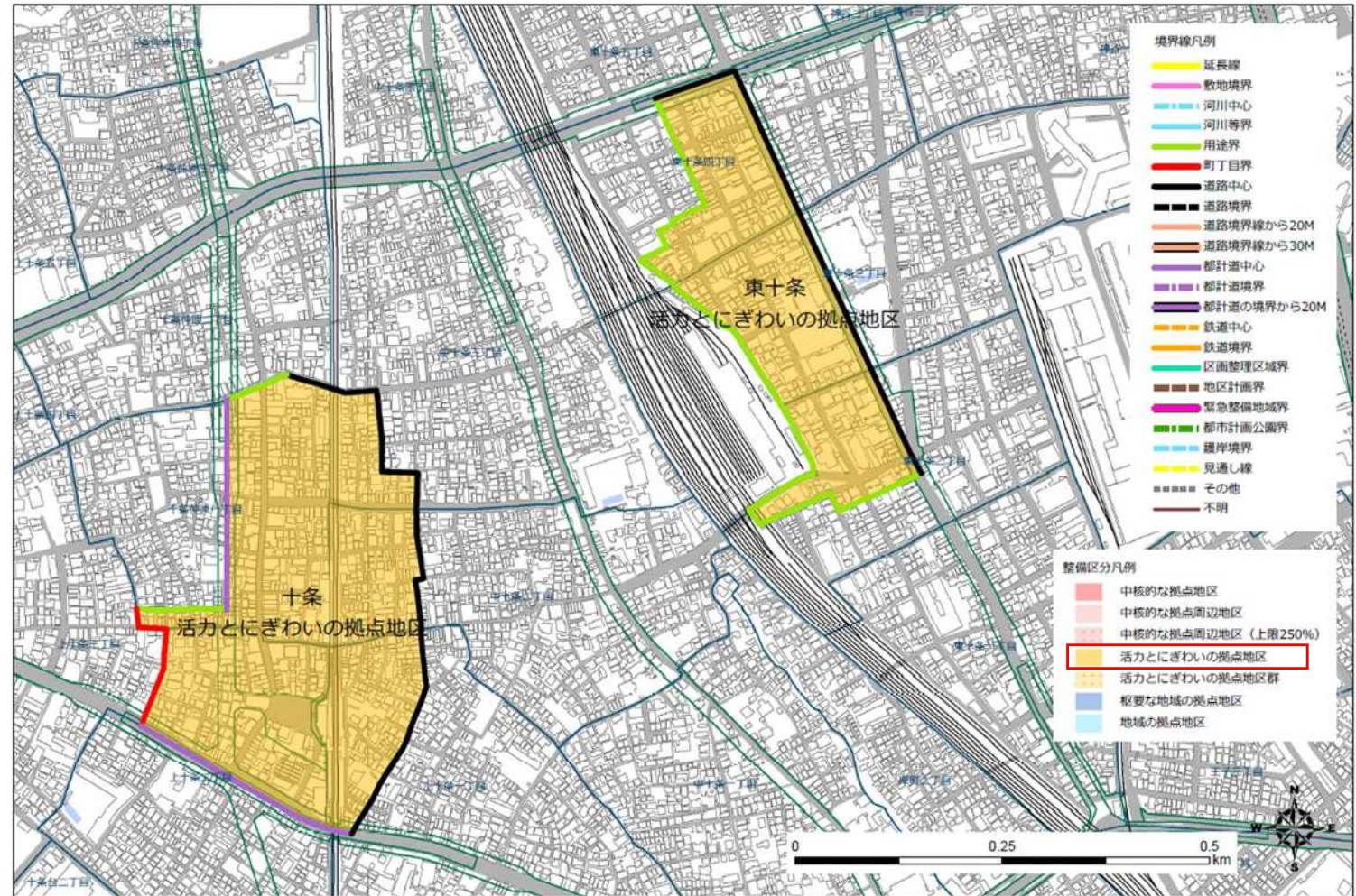
- ▶ グランドデザインの都市像を実現していくため、「都市開発諸制度」の戦略的活用をための基本的な考え方や運用方針を示している。
- ▶ 「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）－個性とみどりで魅力・活力向上－（平成31年2月）」を踏まえ策定された。

## ● 整備の方向性

- ・ 魅力と活力のある都市の形成
- ・ メリハリのある都市空間の形成
- ・ 質の高い都市空間の形成

## ● 活力とにぎわいの拠点地区群、活力とにぎわいの拠点地区

- ・ 活力とにぎわいの拠点地区群、活力とにぎわいの拠点地区は、中枢広域拠点域内において、業務商業施設等の集積が中核的な拠点地区より小さく、業務、商業を始めとする様々な都市活動が展開される鉄道乗車人員の多い駅周辺等とする。



十条・東十条 活力とにぎわいの拠点地区範囲図

- ▶ 東京都震災対策条例に基づき、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画
- ▶ 施策の指針や目標を定める「基本方針」と、具体的な整備計画を定める「プログラム」で構成される。

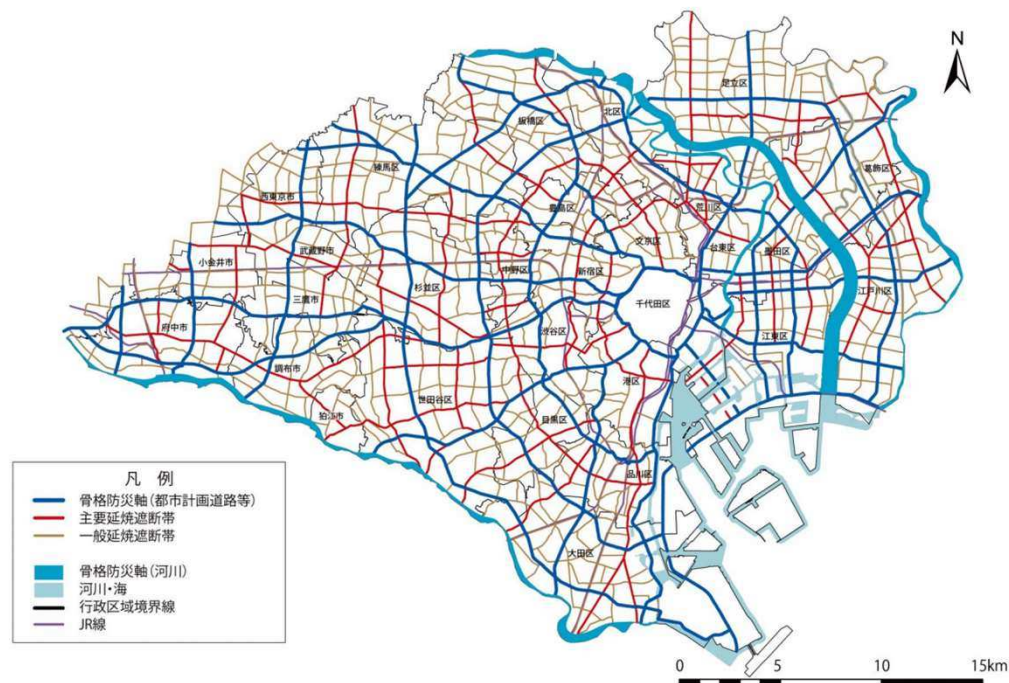
## ● 防災都市づくりの目標像

1. 延焼遮断帯が形成され、**燃え広がらないまち**が形成されている。
2. 緊急輸送道路の機能が確保され、防災上の広域道路ネットワークの形成とともに、**倒れないまち**が実現している。
3. 整備地域では、住宅の不燃化・耐震化、防災生活道路の整備、空地の確保等が進み、安全で安心して暮らせる市街地が形成されている。
4. 整備地域以外の地域においては、防災性の維持・向上や良好な住環境の形成が図られ、**安全で安心して暮らせる市街地**が維持・形成されている。
5. 安全に避難できるまちの形成が進み、**震災時にも落ち着いて行動できる市街地**が実現されている。
6. 木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、**地域の特性を生かした魅力的な街並みの住宅市街地**の形成が進んでいる。

## ● 防災都市づくりに関する地域等の指定

### 延焼遮断帯

- 東十条駅周辺では、環状七号線が骨格防災軸に指定され、補助83～補助89付近の580mについて、R7年度までに事業着手を予定している。



延焼遮断帯

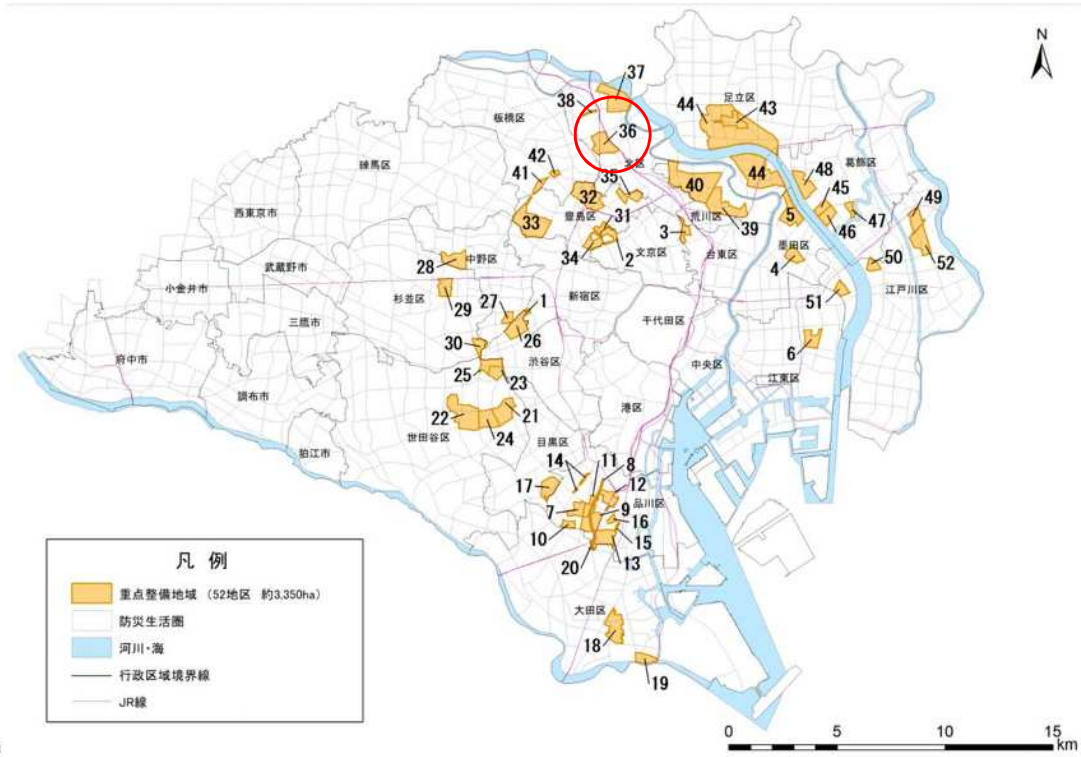
## ● 防災都市づくりに関する地域等の指定

### 整備地域・重点整備地域

- 地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に甚大な被害が想定される区域を整備地域として指定し、東十条駅周辺では「十条・赤羽西地域」が指定されている。
- 防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、早期に防災性の向上を図るべき市街地を重点整備地域として指定し、東十条駅周辺では「東十条駅周辺地区」が指定されている。



整備地域



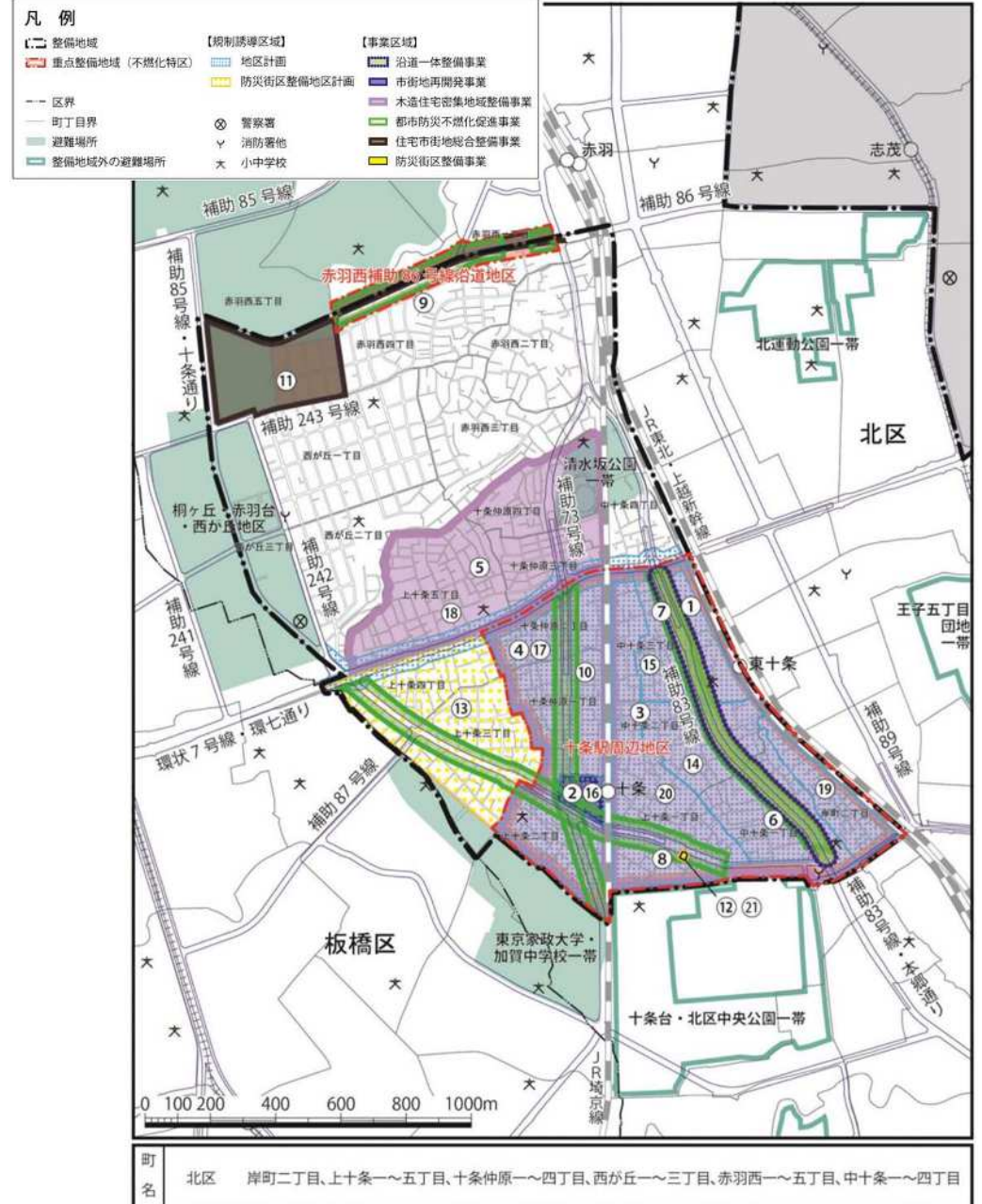
重点整備地域



# ● 十条・赤羽西地域



整備計画図（道路網）



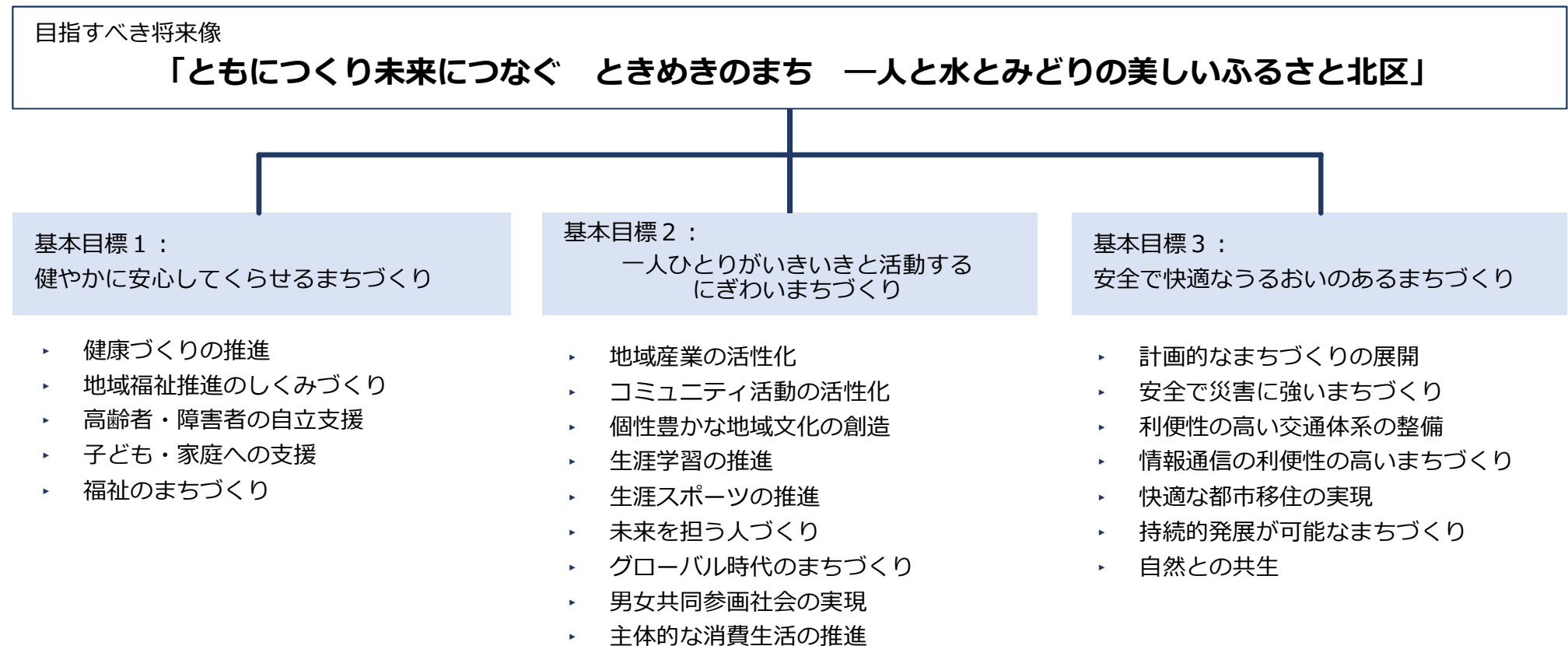
整備計画図（市街地の不燃化）

- ▶ 区民と区がともに達成すべき北区の将来の目標を明らかにするとともに、目標を達成する方法について基本的な考え方を示している。

## ● 基本構想の理念

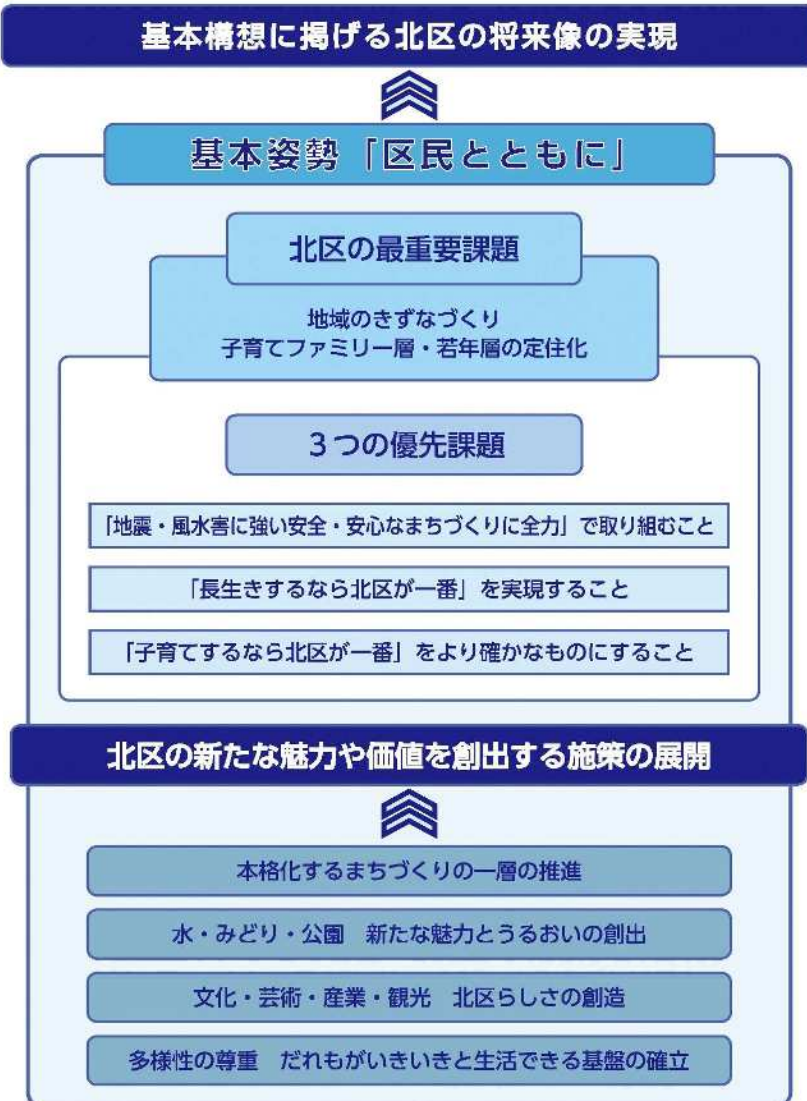
1. 平和と人権の尊重
2. 区民自治の実現
3. 環境共生都市の実現

## ● 計画体系図



- ・ 北区の将来像を実現するための長期総合計画
- ・ 策定後5年が経過しライフスタイルが大きく変化したことを踏まえ、令和2年度から11年度の10か年を計画期間とした新たな基本計画として策定。

## ● 計画体系図



## ● 駅周辺まちづくりの整備促進

赤羽、王子、十条・東十条、田端駅等周辺について、各拠点の地域特性に応じた機能集積を促進するとともに、区内、各地域内での拠点機能の相互連携を促進し、「地域の拠点」「生活の中心地」として整備する。

十  
条  
・  
東  
十  
条  
駅  
周  
辺

- ・ 十条駅周辺のまちづくりの促進
- ・ 東十条駅周辺のまちづくりの促進
- ・ 都市防災不燃化促進事業
- ・ 防災まちづくり事業の推進
- ・ 都市計画道路新設・拡幅整備（鉄道附属街路1～6号線）
- ・ 橋梁整備（十条跨線橋）
- ・ 鉄道駅ホームドア等整備事業（エレベーター・ホームドア）
- ・ 駅周辺へのエレベーター等の設置 など

## ● 東十条駅周辺のまちづくりの促進

東十条駅周辺について、老朽化した十条跨線橋の架け替えに合わせて、地蔵坂の改修工事及び駅周辺のバリアフリー化を実施し、「都市中心拠点」の形成と駅周辺のまちづくりを促進する。

## ● 区内公共交通手段の確保

高齢者や障害者をはじめ、だれもが安心して移動できるまちづくりを進めるため、「北区地域公共交通計画」を策定し、土地の高低差によって移動が困難な地域や、公共交通機能の向上を要する地域等を中心に、コミュニティバスの新規路線導入を主体とした、地域公共交通による移動手段の確保に向けた取り組みを推進する。

- ・ 区の人口の現状と将来の展望を提示した「北区人口ビジョン」を基礎とし、重点的・効果的な施策をまとめた計画
- ・ 人口ビジョンの目指すべき将来の方向「生まれ・育ち・住んで良かったと思える「ふるさと北区」を実現し、首都東京の自治体として「30万都市・北区」を未来につなぐ。」の実現に向けた目標を設定

## ● 基本目標と施策

### 基本目標1：

「子育てするなら北区が一番」をより実感できるようにする

- ・ 妊娠・出産・子育ての支援
- ・ 子育てしながら働く世代の支援
- ・ 住環境の整備 等

### 基本目標2：

「女性」・「若者」・「高齢者」の活躍を応援する

- ・ 女性が活躍する環境づくり
- ・ 若者の就労支援・定着化
- ・ 高齢者の健康づくり・いきがいづくり
- ・ 地域で支えあうしくみづくり 等

### 基本目標3：

「創造へのチャレンジ」によって、地域産業の活性化を図る

- ・ 新たな産業の展開
- ・ 創業・起業支援
- ・ 生活サービス産業の育成（商店街防災力向上事業による支援等）

### 基本目標4：

まちづくりの一層の推進を図り、北区の個性や魅力を発信する

- ・ 「にぎわい」・「地域生活」の拠点整備  
⇒赤羽、王子、**十条・東十条**、田端駅周辺を、商業、業務、文化機能などが集約した「**にぎわいの拠点**」として整備するとともに、区内の鉄道駅周辺を、生活利便施設の集積・集約の誘導などにより、地域の利便に資する「**地域の生活拠点**」として整備します。  
**④東十条駅周辺のまちづくりの促進**  
東十条駅周辺について、老朽化した跨線橋の架替えにあわせて駅前広場等の整備やバリアフリー化を実施し、「にぎわいの拠点」の形成と駅周辺のまちづくりを促進します。  
**⑩安全で快適な自転車ネットワークの形成**
- ・ 防災まちづくりの推進  
⇒木造住宅密集地域では、建築物の耐震化・不燃化・主要生活道路の整備・オープンスペースの確保
- ・ 地域資源を活かした文化・観光施策の推進
- ・ 北区の個性や魅力の発信

### 基本目標5：

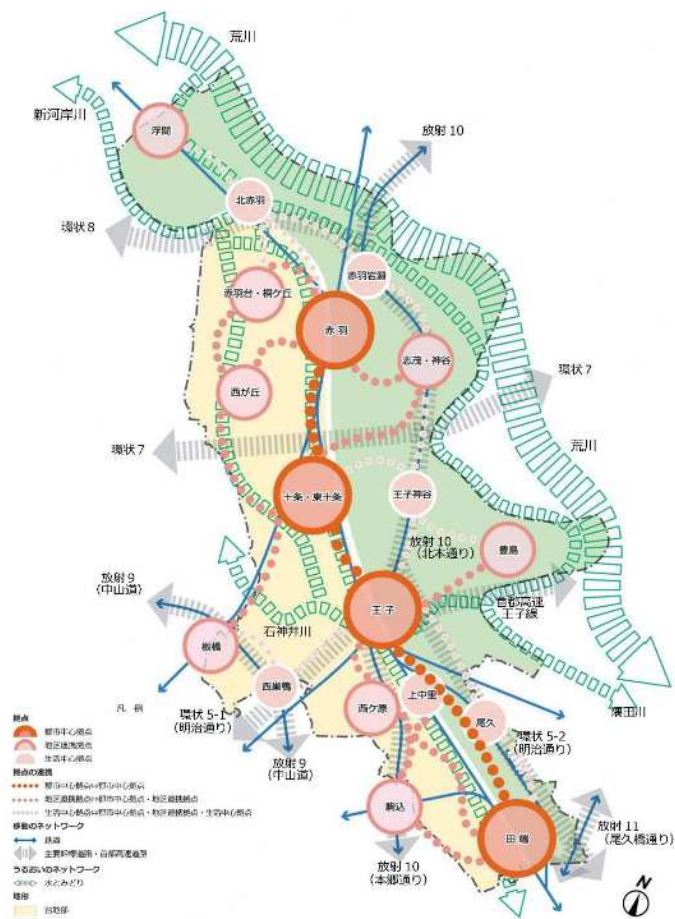
他自治体と共に発展できる取り組みを進める

- ・ 他自治体の連携・協力・交流

- ▶ 都市づくり・まちづくりに関する将来の構想や展望を明確にし、都市計画に関する基本的・総合的・長期的方針を示す。
- ▶ 東十条駅は王子西地区と王子東地区の境界に位置し、それぞれでまちづくりの方針が示されている。

## ● 将来都市像

東十条は十条とともに、地域特性に応じた都市機能集積を促進する都市中心拠点と位置付けられている。



## ● 王子西地区まちづくり方針

### 『地域に根付いた文化と、にぎわいのあるまち「王子西」』

木造住宅密集地域の改善を進めるとともに、地域に密着した商店街や、地域で育まれてきた歴史・文化資源を活かした安全でにぎわいのある市街地の形成を目指す。

豊かなみどりやスポーツが楽しめる環境を活かした、新たな交流とにぎわいが生まれる市街地の形成を目指す。

## ● 王子東地区まちづくり方針

### 『多様な機能が集積する、交流のあるまち「王子東」』

王子駅などの交通結節機能をより強化することで、鉄道駅を中心とした多様な機能が集積する市街地の形成を目指す。

業務目的だけでなく、地域の自然環境や歴史・文化を活かした交流による新たな価値が創出される市街地の形成を目指す。

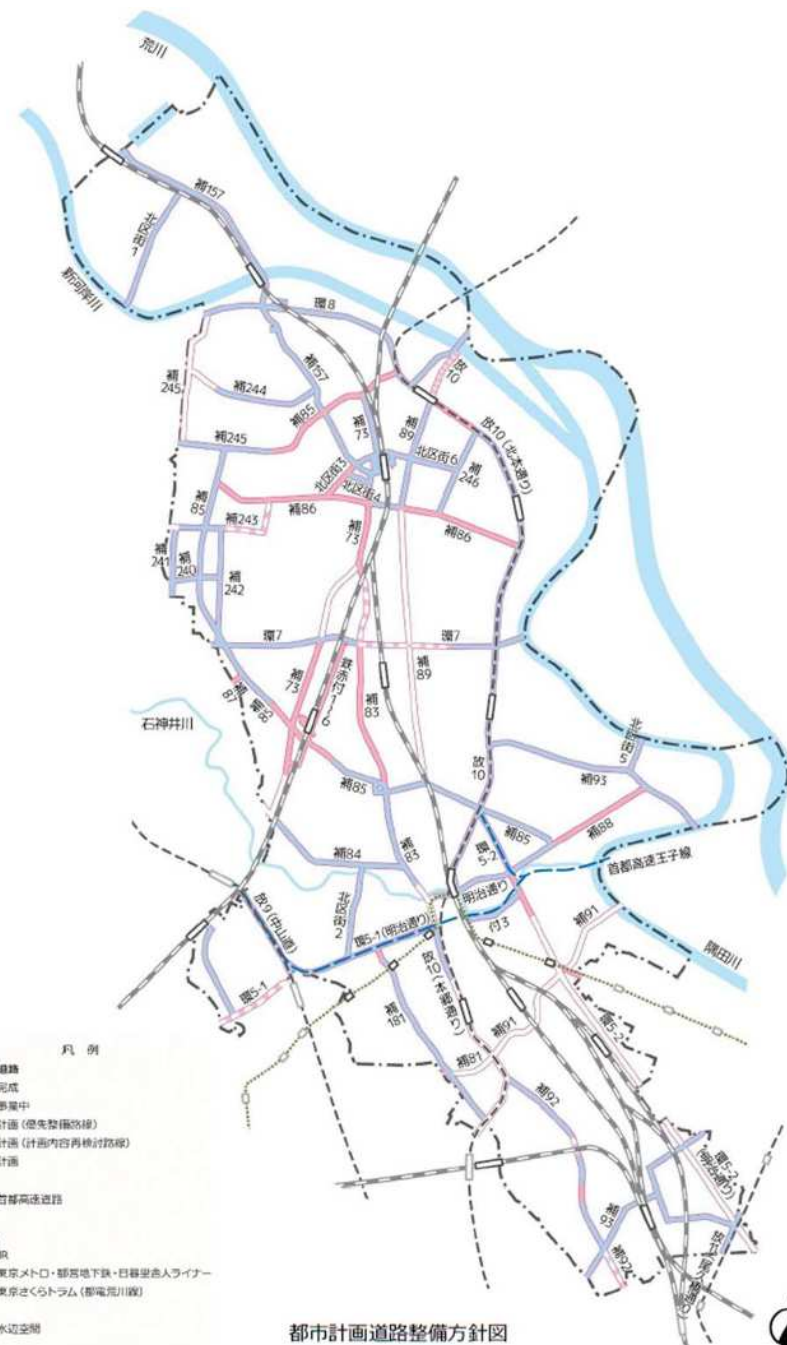


## ● お出かけ環境「移動・外出⇔みちづくり」

- ▶ シェアリングの交通サービスへの導入やICT による各交通サービスの連動など、シームレスな移動を実現することで、**行きたいところに安全・快適に行ける利便性の高いまちの形成**
- ▶ 地域資源を活用した回遊性を高める散策のネットワークの形成を進め、**ウォーキングやサイクリングなどを通じて誰もが移動を楽しめるまちの形成**
- ▶ 都市中心拠点をはじめとした各拠点における交通結節機能を強化するとともに、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進することで、**区内外に行きたい場所に誰もが安全・快適に行ける公共交通網の形成**
- ▶ 西側の台地と東側の低地を結ぶ移動軸となる都市計画道路や駅前広場、鉄道の連続立体交差化、橋梁の整備などを進めるとともに、計画的な道路の更新を進め**階層的に道路網が整備された利便性の高いまちの形成**

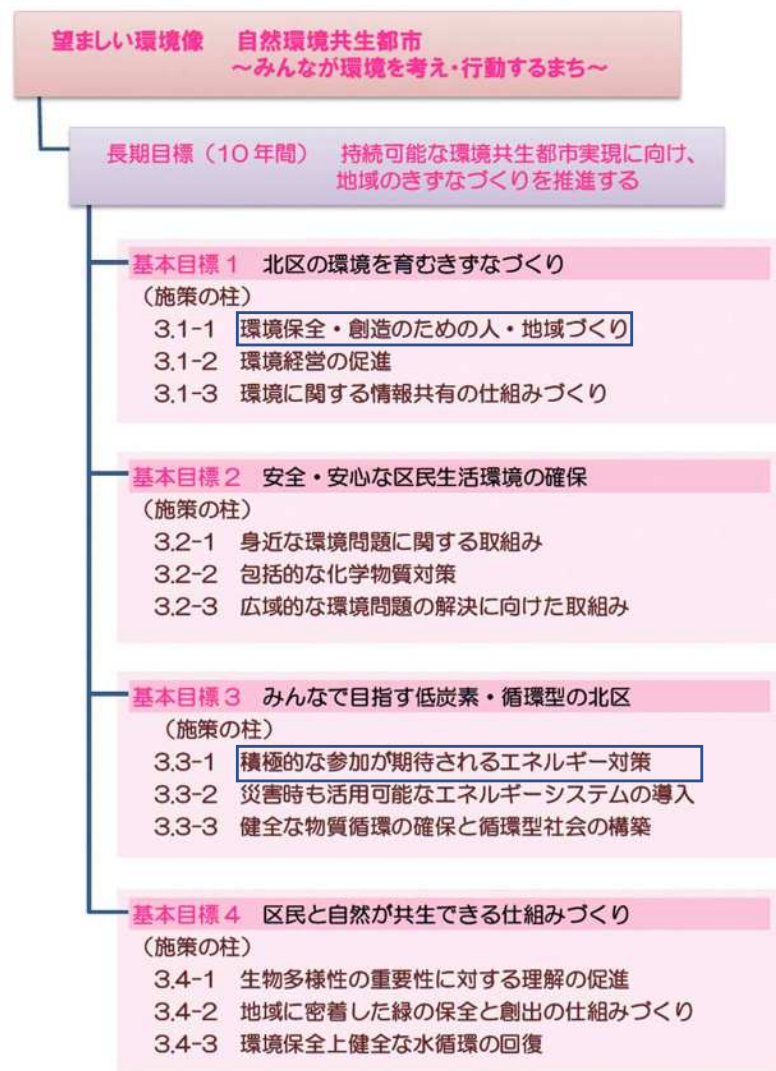
## ● 環境共生「環境負荷低減⇔スマートコミュニティ」

- ▶ 水やみどりなど自然の力を取り込むことで、ヒートアイランド現象による気温上昇などの影響を最小限に抑え、快適にくらせる都市環境の形成
- ▶ 地球温暖化の緩和に向けて、**公共施設や交通環境における低炭素化を進めるとともに、新エネルギー・省エネルギーの導入や、まちづくりと連動した地域エネルギーマネジメントシステムの導入を図ることで、環境負荷の低いまちの形成**
- ▶ ICT などの活用や、**遊休資産を活用したシェアリングエコノミーの展開など、新たな価値を創出する、かしこいまちづくり**を促進することで、人と人のつながりとにぎわいを生むまちの形成



- ▶ 環境共生都市の実現に寄与するため、環境の保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的とした計画
- ▶ 「北区環境基本計画2023」を現在策定検討中

## ● 計画体系図



## ● 環境保全・創造のための人・地域づくり

### <施策例：環境活動のための拠点づくり>

- 各種環境活動の機会醸成のため、みどりと環境の情報館（愛称「エコベルデ」）、自然ふれあい情報館、赤羽自然観察公園等の環境学習拠点の活用策と、区民や事業者との協働による運営の仕組みを検討する。
- 環境活動の場として、学校施設跡地等を活用することで、地域での取組みを後押しするとともに、コミュニティの醸成を図る。

## ● 積極的な参加が期待されるエネルギー対策

### <施策例：環境負荷の少ない移動手段選択>

- エコドライブ講習会の開催、公有車更新時における電気自動車などの低公害車の率先導入等の環境負荷の少ない移動手段の選択に積極的に取り組む。
- 「33万人健康づくり大作戦（フェスティバル・ウォーキング会）」と連携して、ウォーキングを促進する。
- 自動車から自転車へ代替した場合の健康効果とあわせて省エネをアピールする等の利用促進取組みを行う。

- ▶ 北区基本計画2020を踏まえ、今後の北区の地域公共交通の考え方や取り組みの方向性を示すマスタープラン

## ● 公共交通に関わる今後に向けた課題

## ● 北区の地域公共交通の考え方

### 北区のまちづくり（北区基本計画 2020 等）における方向性

安全で快適な移動の確保、まちの回遊性の向上

### 公共交通の現状

基本的な公共交通として、鉄道・路線バスが充実し、多くの人に利用されている

それらを補完するコミュニティバス（Kバス）も、高齢者等の日々の暮らしに寄与している

### 現状の問題

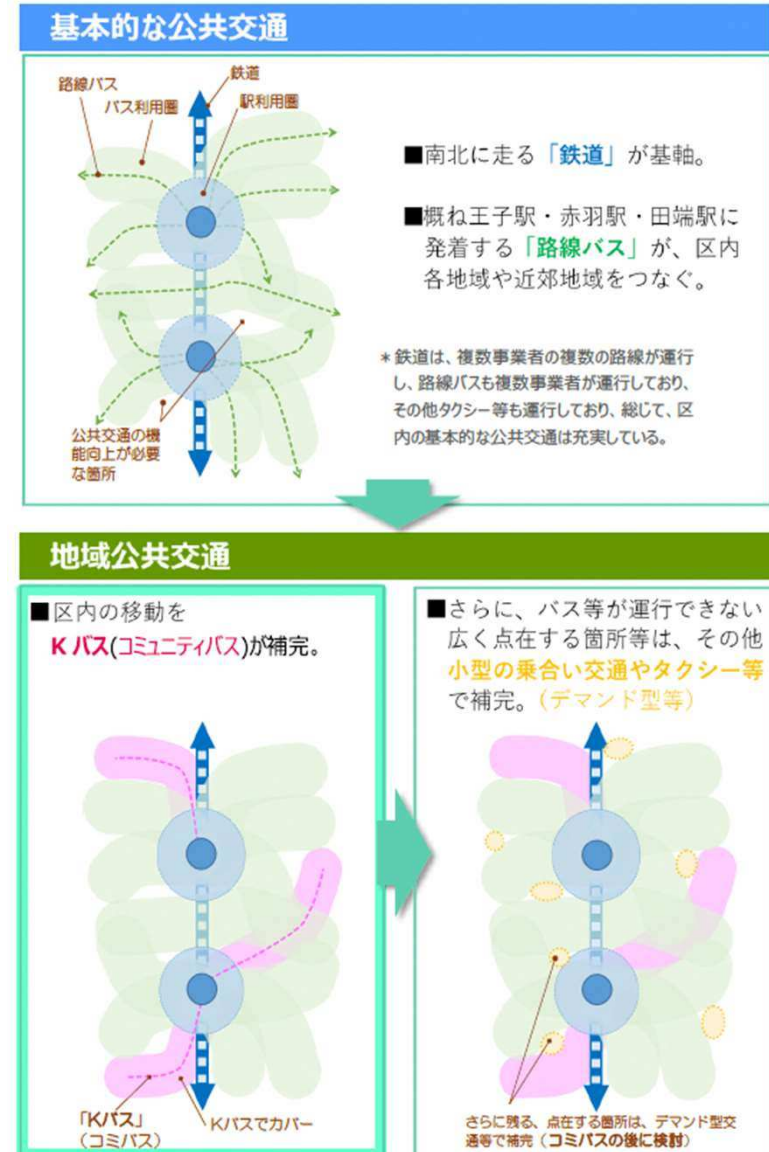
公共交通機能の向上が必要な箇所がある

#### 地域の現状

人口減少、高齢化の進展  
世帯の構成等の変化  
駅周辺等への多様な外出ニーズ  
高低差による移動の負担

### 北区の公共交通の課題

- 地域公共交通等の充実による移手段の確保 ●







- ▶ 社会福祉法第107条に基づき制定される市区町村地域福祉計画
- ▶ 健康づくりに施策の重きを置く北区では、「保健」を含め施策を展開する上での柱立てや推進の基本事項を定める。

## ● 計画の体系



## ● 区民の主体的な活動の促進

- 外出を伴う移動や意思疎通・コミュニケーションにおいて支援が必要な人たちの活動機会を保障することにより、社会参加がしやすい地域社会を目指します。その上で、地域保健福祉を担う各種団体の活動を支援し、区民一人ひとりの仲間づくり、社会貢献、生きがいづくりを通じた主体的な健康づくりにつながる活動を促進します。  
(移動支援事業の実施・充実、ハンディキャブ貸出事業等)

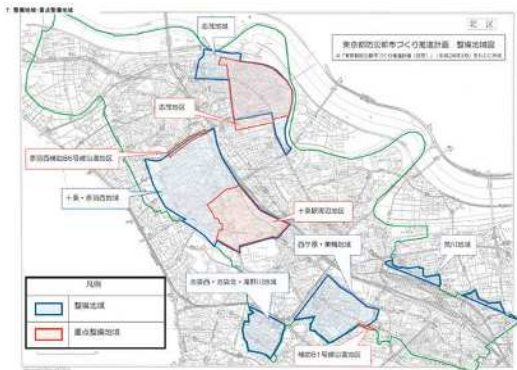
## ● 安全で健康的な生活環境の確保

- 身体能力や障害のあるなしに関わらず、誰もが安心して権利を侵害されず尊厳を持って暮らせるまちを目指します。専門職の配置等により、制度の狭間にある人、**既存のサービスでは対応できない人にも支援が行き渡る取組み**を進めます。また、より実践的な地域防災体制の構築や防犯対策、健康危機管理対策に取り組み、健康で安全な生活の確保に努めます。  
(建築物のバリアフリー化の促進及びユニバーサルデザインの促進、鉄道駅エレベーター等整備事業、鉄道駅バリアフリー化整備事業等)

- ▶ 防災対策基本法第42条に基づき北区防災会議が作成する防災計画
- ▶ 震災対策編・風水害編から構成され、平常時に行う予防対策、事前対策及び発災直後からの応急対策、復旧・復興を対象とする。

## ● 安全なまちづくりの実現

- ・ 東京都の定める「防災都市づくり推進計画」に基づき震災時に特に甚大な被害が想定される「整備地域」「重点支援地域」を指定し、防災都市づくりに資する事業を実施
- ・ 延焼遮断帯に指定されている道路以外で、避難上必要な道路を避難路と指定



整備地域・重点支援地域



避難路

- ・ 補助83号線（十条台小学校付近～環状7号線間）整備に合わせて、民間活力を誘導した沿道建物の不燃化、都と区の連携した共同化を実施し、避難路を確保
- ・ 団地建替事業と合わせた公園・緑地の整備、高規格堤防化の推進、壁面後退による歩道空間の拡大を通して**有効なオープンスペースの確保**を推進

## ● 安全な交通ネットワークおよびライフライン等の確保

### 【緊急輸送ネットワークの整備】

- ・ 震災時に果たすべき輸送路に応じて、第一次～第三次緊急輸送ネットワークを整備する。
  - 第一次緊急輸送ネットワーク：
    - 都本庁舎・立川地域防災センター・区市町村庁舎・重要港湾等
  - 第二次緊急輸送ネットワーク：
    - 放送機関・自衛隊等初動対応機関・ライフライン機関等
  - 第三次緊急輸送ネットワーク：
    - トラックターミナルや駅等の広域輸送拠点、備蓄倉庫と区市町村の地域内輸送拠点
- ・ 幹線道路・ヘリコプターの離発着可能場所近辺に、他自治体・民間機関等からの支援物資及び調達物資の集積・輸送拠点となる「地域内輸送拠点」を確保する。

## ● 医療救護等対策

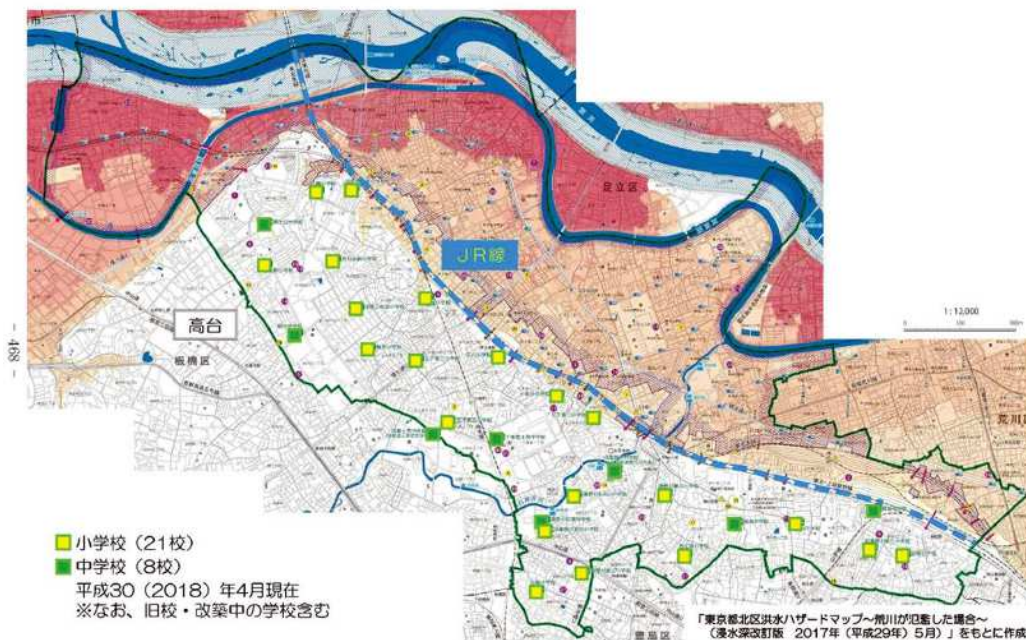
### 【負傷者の搬送体制の整備】

- ・ 都及び区は、車両や船舶等を保有する防災関係機関との新たな協定締結に向けて取り組み、更に**搬送手段の拡充**を図る。

- ▶ 防災対策基本法第42条に基づき北区防災会議が作成する防災計画
- ▶ 震災対策編・風水害編から構成され、平常時に行う予防対策、事前対策及び発災直後からの応急対策、復旧・復興を対象とする。

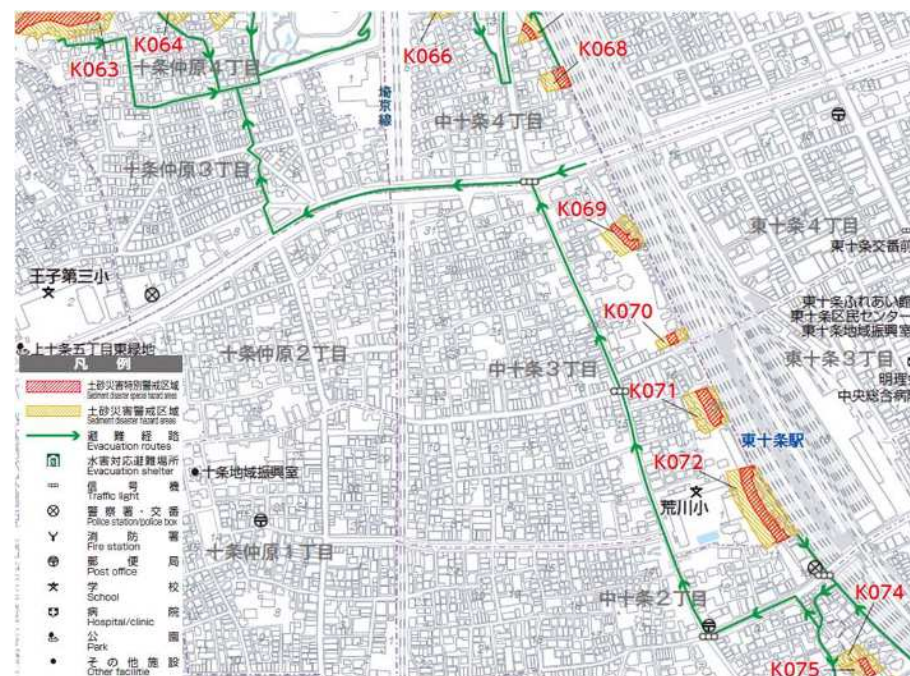
## ● 風水害時の避難所の特定

【避難所指定の北区立小学校・中学校】



## ● 急傾斜地等「がけ・擁壁」防災対策

- 豪雨等による急傾斜地等の崩壊による災害を未然に防ぐため、建物、道路等の周辺における「がけ等」の実態について整理し、改善指導、助言、勧告、命令等を行い、改善策の指導を推進する。



東十条駅周辺の土砂災害警戒区域

(北区土砂災害ハザードマップ 令和4年2月)

- 都市緑地法に基づき、区市町村が策定する計画で、都市公園の整備・管理の方針や樹林地などの緑地の保全、緑化の推進に関するマスタープランとなる
- 昭和59年策定の「北区緑の基本構想」、昭和60年策定の「東京都北区みどりの条例」に基づき策定され、前回改定から10年経ったことを踏まえ策定

## 緑づくりの基本理念

### 『ひといきいき みどりいきいき 育てる つながる北区』

#### ● 地区別計画における緑づくりの方針

##### 王子西地区

■ 石神井川沿川の水辺環境を保全するとともに、名主の滝公園の再生整備を推進することで、歴史・文化を継承する緑の保全・形成を図ります。

■ 中央公園周辺や石神井川沿川では、大規模な公共施設などによるゆとりある緑づくりと、沿川の緑化や緑道の整備の推進により、良好なまちなみの保全や快適な散策ネットワークの形成を促進します。

■ 緑の少ない地域では、緑化推進モデル地区やみどりの協定など、**身近な緑づくりを支援することで、緑豊かなまちなみの形成**を図ります。

■ 自然環境について指導できる人材育成に対するニーズが高いことから、環境学習講座などの積極的な周知活動を推進します。



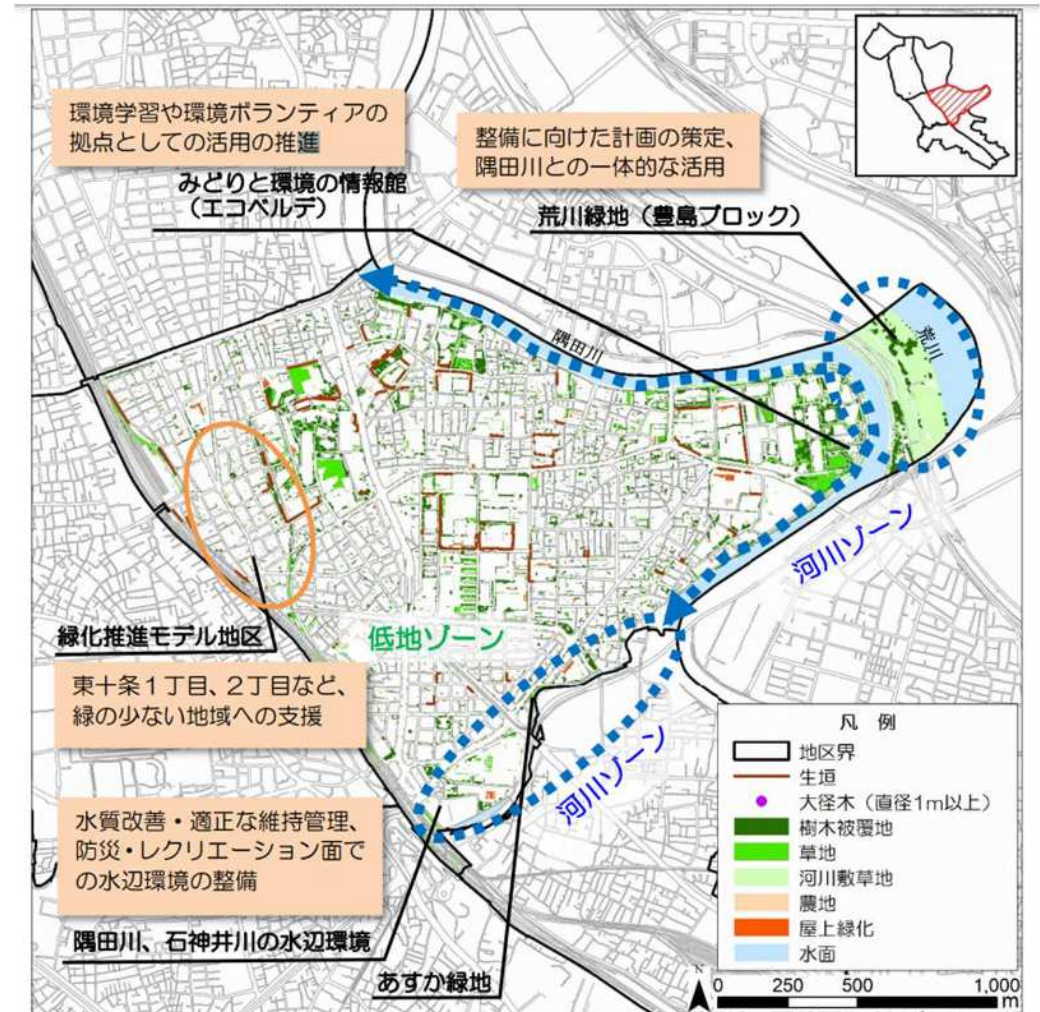
王子西地区の緑づくりの方針図

## 王子東地区

■ 荒川緑地（豊島ブロック）の、自然保全およびレクリエーション空間などとしての整備や、隅田川沿川や石神井川沿川における景観づくりなどにより、水辺との一体的な活用や生物多様性に配慮した良好な親水空間の形成を図ります。

■ 「みどりと環境の情報館（エコベルデ）」における環境学習講座の実施、地域の緑化啓発などに貢献する人材育成を進めるとともに、ボランティア団体の活動拠点としての活用も推進していきます。

■ 緑の少ない地域では、緑化推進モデル地区やみどりの協定など、身近な緑づくりを支援することで、緑豊かなまちなみの形成を図ります。



王子東地区の緑づくりの方針図

- 旧バリアフリー全体構想、旧駅周辺バリアフリー基本構想に対し、社会情勢の変化やバリアフリー法の改正等を踏まえ策定

## 基本理念

「気づき」を共有し、カタチにするまち 北区  
 ～だれもが健やかに安心して生活・移動できるユニバーサル社会を目指して～

### ● 区全域におけるバリアフリー化の推進に関する事項

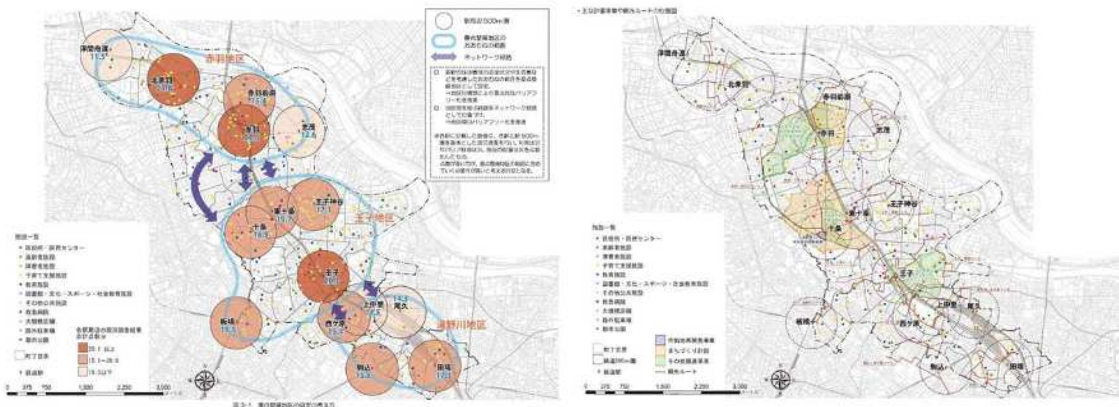
- まちづくり事業と連携した重点整備地区の設定
- 社会資本整備と合わせたバリアフリー化の推進
- 公共建築物の整備に伴うバリアフリー化の推進
- ネットワーク経路における整備の推進

赤羽駅と味の素ナショナルトレーニングセンター十条駅を結ぶROUTE2020トレセン通りを始めとした**観光ルート**について、重点整備地区の事業推進と合わせてバリアフリー化を推進

### ● 地区別構想に関する基本的な事項

- 上位計画における位置づけ、各駅と駅500m圏を対象とした調査より、下表のように重点整備地区を定め、地区別構想を策定

重点整備地区	含まれる駅	基本構想策定に関する考え方
赤羽地区	浮間舟渡・北赤羽・赤羽・赤羽岩淵・志茂	<ul style="list-style-type: none"> <li>「にぎわい拠点」である赤羽駅周辺を中心に駅相互の利用を想定した地区設定</li> <li>2ルート目の確保も見据えた、駅バリアフリーの充実</li> </ul>
王子地区	東十条・土条・王子神谷・王子・板橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧基本構想の成果と課題を踏まえたスパイラルアップ</li> <li>障害者や乳幼児同伴者の利用の多さを考慮した事業設定</li> </ul>
滝乃川地区	上中里・西ヶ原・田端・駒込・尾久	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧基本構想の成果と課題を踏まえたスパイラルアップ</li> <li>「にぎわい拠点」である田端駅周辺を中心に駅相互の利用を想定した地区設定</li> <li>高低差解消の更なる推進</li> </ul>



※重点的な検討が必要な駅

- ▶ 北区バリアフリー基本構想(全体構想)を踏まえ、重点整備地区における具体的なバリアフリー化施策を定めて事業を推進する。
- ▶ 地区を①十条・東十条周辺、②王子神谷駅・豊島周辺、③王子・堀船周辺に分割し、生活関連施設、生活関連経路を設定

## ● 王子地区における特定事業別の課題

### 公共交通特定事業

- 鉄道駅の、バリアフリー化された改札口へアクセスする2ルート目の整備
- バス停留所への上屋の設置や案内の充実、歩道が狭い区間の停留所の安全な待合空間の確保
- 人的対応・こころのバリアフリーの推進

### 道路特定事業

- 連続的でわかりやすい視覚障害者誘導用ブロックの設置や更新
- J R王子駅西側やJ R東十条駅西側の高低差が大きい箇所のうち、高齢者等には負担の大きい箇所や、自走式車いすでは登坂が困難な箇所における平坦部の確保や手すりの設置などの安全対策、ベンチの設置
- 歩道が狭い道路における、車両乗り入れ部や横断歩道接続部での平坦部の確保
- 商店街やコミュニティ道路での不法占用物(看板・駐輪)の除去、店舗出入口のバリアフリー化等、まちづくりの一環として利用しやすい通りの形成

### 都市公園特定事業

- 小規模な公園における、出入口や園路の段差の解消、車いすやベビーカー使用者の利便性の向上
- 車いす使用者用トイレについては、維持管理や扉の開閉のしやすさ、利用可能時間の設定に課題

### 建築物特定事業

- 特別支援学校や障害者施設がJ R十条駅の南側に集中
- 公共施設における、段差の解消、エレベーターや車いす使用者用トイレの設置及び機能分散、和式トイレの洋式化、案内設備の更新
- 区内でも障害者向けの施設が多い地域であることを踏まえた、こころのバリアフリーの浸透

### 交通安全特定事業

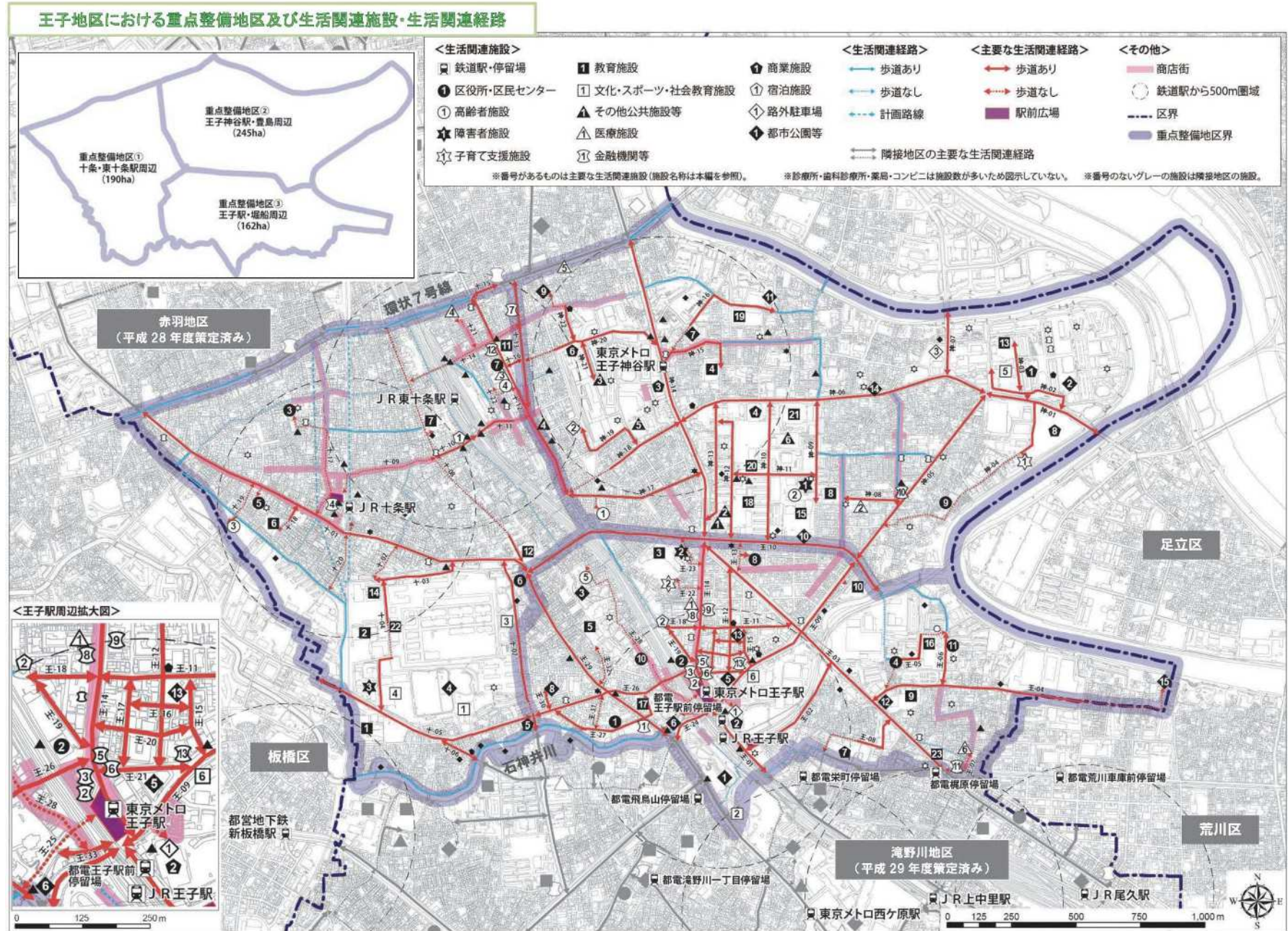
- 旧交通バリアフリー基本構想の特定経路以外における、主要な交差点におけるバリアフリー対応信号機及びエスコートゾーンの設置
- 青延長用押ボタン付き信号機の整備

### その他の事業

- J R十条駅西口駅前広場の視覚障害者誘導用ブロック設置、放置自転車対策、安全な歩行空間確保

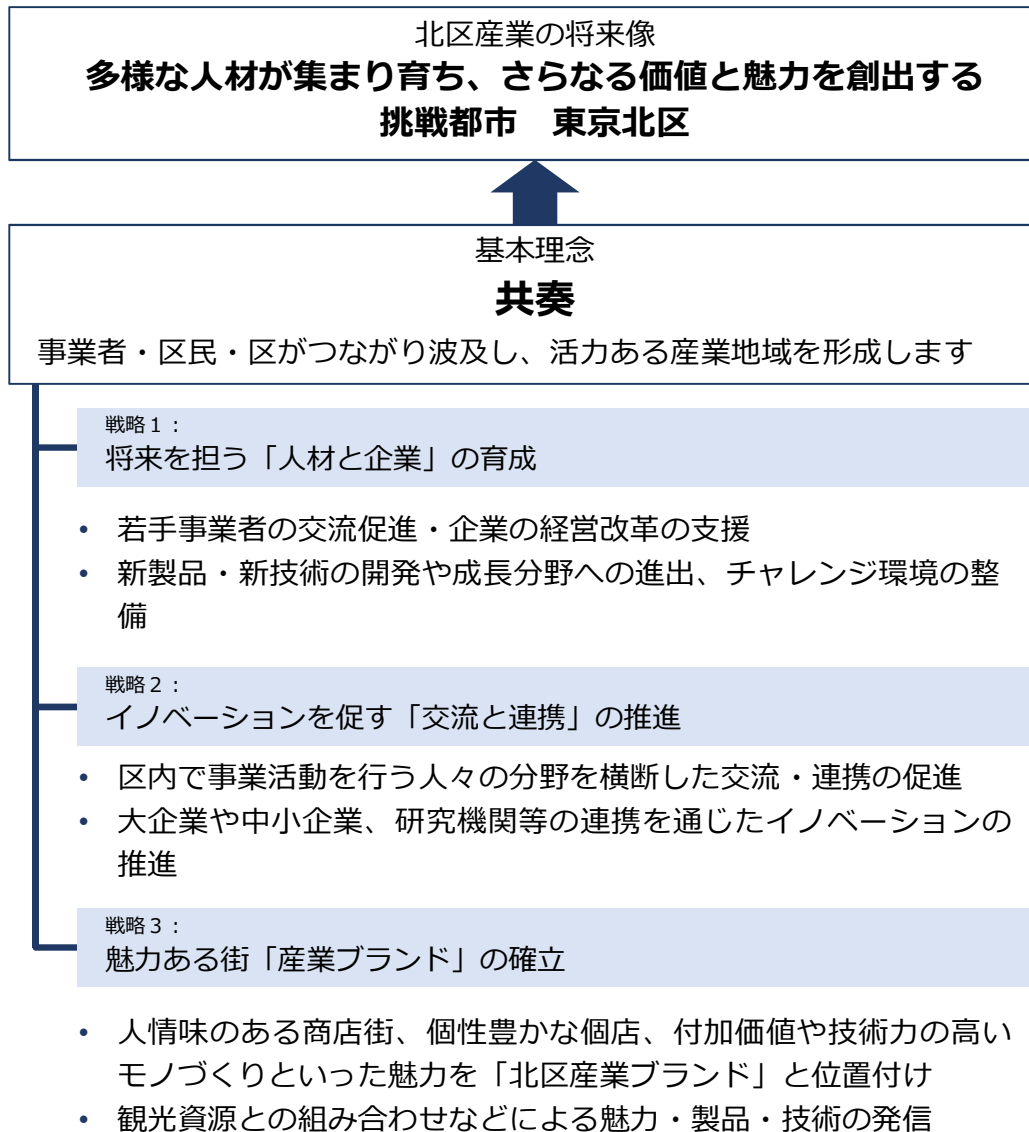


● 王子地区における重点整備地区・生活関連道路



- 区内産業を取り巻く社会情勢の急激な変化に対応し、地域経済のさらなる活性化に向け新たな戦略として策定するビジョン

## ● 施策の体系



## ● 分野別重点施策方針

### 商業・サービス業

目指すべき姿：個店の魅力づくりから地域に不可欠な商店街へ

- 魅力ある個店づくりの支援
- 商店街の新たな魅力づくりの推進
- 区民生活を支える産業の振興

### 工業・ものづくり

目指すべき姿：人と人 企業と企業がつながり新たな展開に  
挑戦するものづくりへ

- ものづくりイノベーションの推進
- ものづくり人材・企業の育成
- ものづくりのPR・ブランド力の強化

### 創業

目指すべき姿：東京北区を創業であふれるまちに

- 創業へのチャレンジ環境の整備
- コミュニティビジネスの振興
- インキュベーション機能の拡充
- 創業支援機関との連携強化

- ・ 住環境を取り巻く状況の変化、国・東京都等における住宅政策の動向などに対応するため、住宅施策を総合的かつ計画的に推進するマスタープラン

## ● 施策の体系

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

- ・ 老朽家屋の除却支援、空き家の利活用・適正管理の促進、団地再生、まちなかの緑化 等

基本目標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

- ・ シティプロモーション・イメージ戦略の推進、子供・家庭への支援と連携 等

基本目標3：

高齢になっても暮らし続けられる住環境づくり

- ・ 福祉施設の整備誘導、地域包括ケアシステムの構築 等

基本目標4：

誰もが安心して居住できる住環境づくり

- ・ 障害者世帯の住環境整備、外国人の地域社会への参加の促進 等

基本目標5：

北区の活力を高める魅力ある住環境づくり

- ・ 利便性の高い総合的な交通体系の整備、商店街の魅力づくり、地域のきずなづくりの推進 等

## ● 王子東地区の重点的な取り組み

- ・ 共同住宅の維持管理の支援
- ・ 快適かつ安全・安心で自然豊かな住環境を形成するための自主的な取り組みに対して支援・誘導
- ・ 高齢者への適切な住宅の供給や住み替えに関する支援の検討、地区全体での見守りを支援
- ・ 都市再生機構の賃貸住宅の、地区の見守り拠点の整備などを通じた安心居住の実現
- ・ 商店街での地区との連携、協働による魅力あふれる商店街づくり

## ● 王子西地区の重点的な取り組み

- ・ 十条地区などの木造住宅密集市街地の改善を進め、防災まちづくりを推進
- ・ 快適かつ安全・安心で自然豊かな住環境を形成するための自主的な取り組みに対して支援・誘導
- ・ 単身世帯が多い一方、生産年齢人口が減少していることから、ファミリー世帯などがより住みたいと思えるような支援策の検討
- ・ 十条駅周辺の商店街での地域・学生等との連携や、協働による魅力あふれる商店街づくりと併せた学生等の若年層居住を進め、地区の活性化を推進

- ・ 景観法第8条に基づく景観計画として、北区の景観まちづくりの基本目標と方針を定め、具体的な景観まちづくりのルールを示す。
- ・ 北区全域を景観計画区域とし、7つの地域に区分した「一般地区」と「特定地区」において景観づくりに関する方針や景観形成基準を定める。

## 基本目標

### 区民とともに まもり つくり そだてる 北区らしい景観をめざして

#### ● 王子西地域の景観づくり

##### 十条富士かいわい

- ・ 木造住宅が密集する中に、**地藏坂**や**荒澤不動の湧水**、**十条富士神社**などの景観資源が見られます。補助83号線の拡幅などとあわせ、これらの景観資源を活かし、まちなみと調和する景観づくりを進めます。

#### ● 王子東地域の景観づくり

##### 東十条銀座かいわい

- ・ 商店と戸建住宅や中高層の集合住宅が共存しています。これらの多様な用途が調和する景観づくりを進めます。**庶民的な雰囲気がある商店街**の特徴を活かした、にぎわいのある景観づくりを進めます。

##### 王子五丁目団地かいわい

- ・ 大規模集合住宅が立地しており、王子五丁目旧引込線付近の**桜並木**や、**団地内の公園緑地**などが景観資源となっています。みどりとゆとりのある景観づくりを進めます。

#### ● 崖線沿線地区（景観形成方針地区）の良好な景観づくりに関する方針

##### 崖線沿いのみどりを保全、創出し、連続性に配慮した景観づくり

- ・ 崖線沿いにある名主の滝公園などの緑地や、寺社など、まとまりのある緑地を保全し、それらのみどりに配慮した景観づくり
- ・ 地域を特徴づける崖線のみどりの連続性を確保するため、緑化の推進やゆとりのある住宅地の形成

##### 良好な眺望が得られる崖線沿いの眺望点を保全、創出

- ・ 起伏のある地形や坂道を活用し、崖線沿いの良好な景観が眺望できる眺望点の確保
- ・ 崖線の眺望に配慮した景観づくりを進め、ゆとりの感じられる良好な眺望景観の保全

##### 崖線の景観に配慮した、みどりあるまちなみとなるよう努める

- ・ 崖線周辺の住宅地においては、建築物などの立地にあたり、崖線の眺望景観へ配慮
- ・ 斜面林や寺社などのみどりと一体的な景観を形成し、自然と調和した景観づくり



- ▶ 平成30年に閣議決定された自転車活用推進計画を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境創出に向け策定
- ▶ 2028年までの10年間を計画の期間とし、後期計画5年間では全路線の整備の完了を目指す

## ● 北区の自転車利用環境における課題

### 自転車関連事故への対応

- ・ 区部平均に比べ低い自転車関連事故件数の減少率
- ・ 平成27年から平成29年にかけて事故件数の増加

### 高齢化への対応

- ・ 2028年以降人口減少が見込まれる
- ・ 高齢者（歩行者）の安全確保

### 高い自転車分担率への対応

- ・ 区部平均（14%）に比べ自転車利用分担率が高い（18%）
- ・ 区部ニーズとして、安全な自転車通行空間の整備や、ルール・マナーの啓発活動の要望がある

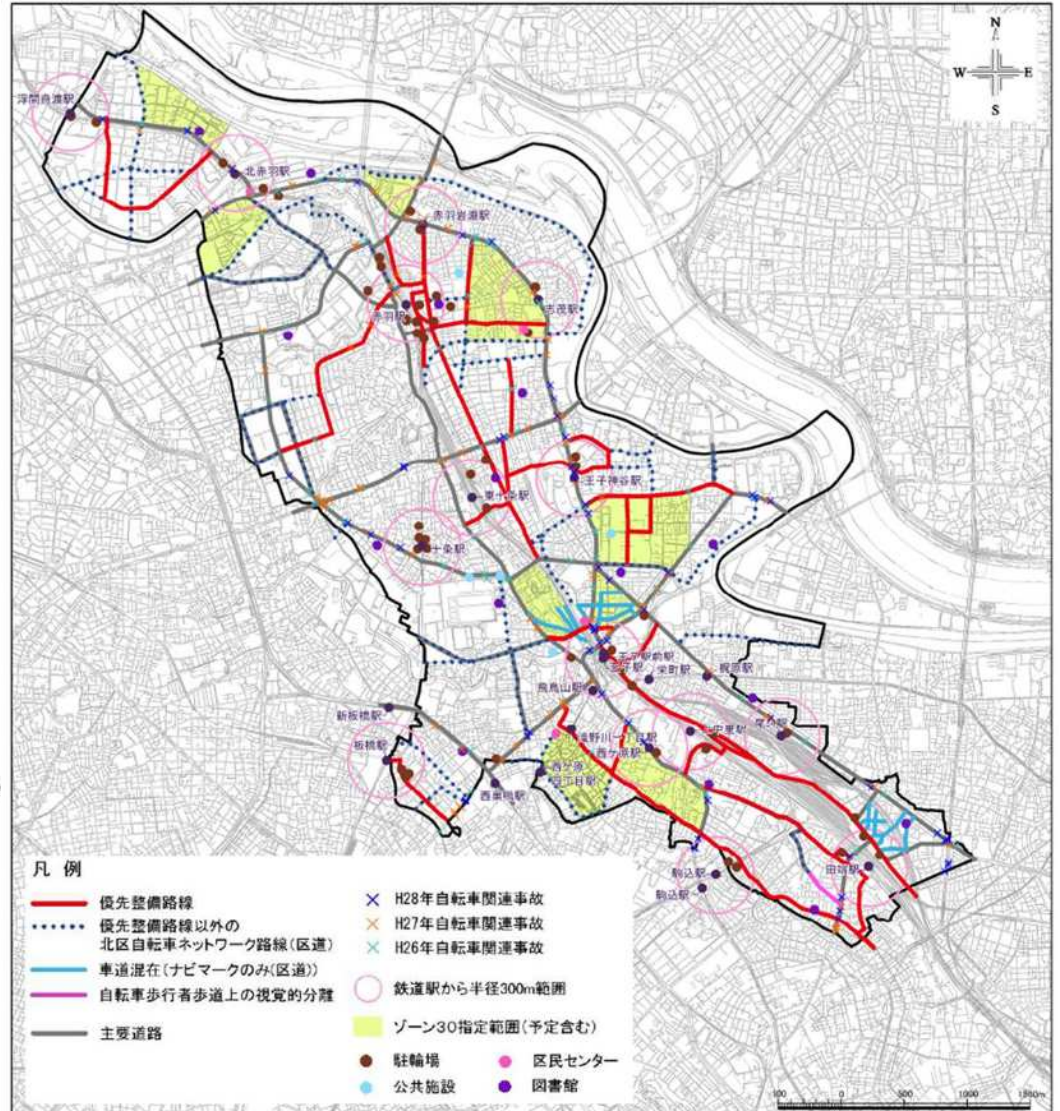
### 高低差の多い地形への対応

- ・ JR京浜東北線東西の連携・移動性強化
- ・ 大きい高低差への対応



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

## ● 北区自転車ネットワーク（区道）における優先整備路線



## ● 計画の基本方針

基本方針1：  
自転車交通関連事故削減のための通行空間整備

基本方針2：  
交通安全に関するルール・マナーの啓発活動

- ▶ 平成28年施行「無電柱化の推進に関する法律」平成29年制定「無電柱化推進条例」（東京都）といった動きを踏まえ、区道における計画的な無電柱化の推進を目指し策定。
- ▶ 2028年までの10カ年を計画期間とする。

## ● 北区における無電柱化推進の基本方針

基本方針1：  
都市計画道路などの新設・拡幅整備時の無電柱化

### 計画路線

- 補助181号線、補助87号線、北区画街路3号線、東日本旅客鉄道赤羽線附属街路、補助243号線、北1259号（中央図書館前通り）

基本方針2：  
まちづくりの実施に合わせた無電柱化

### 計画路線

- 北区画街路7号線

基本方針3：  
東京都無電柱化チャレンジ支援事業の活用

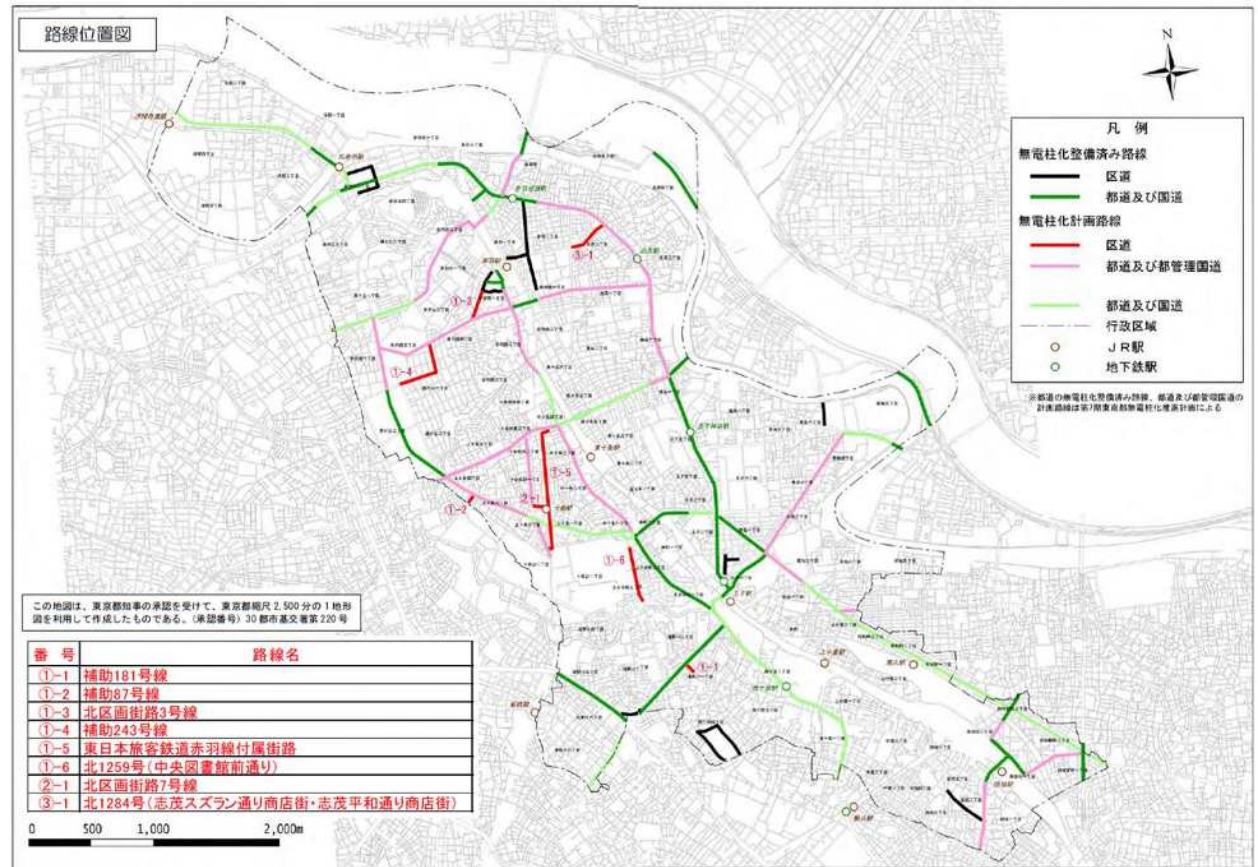
### 計画路線

- 北1284号（志茂スズラン通り商店街・志茂平和通り商店街）

基本方針4：  
その他、既存道路の再整備等に合わせた無電柱化

### 計画路線

- 補助85号線（王子消防署・豊島公園）他



路線位置図

- ▶ J R 埼京線の十条駅付近鉄道立体交差事業や関連都市計画道路事業に併せ、決定された地区計画
- ▶ 十条駅に近接する利便性をいかした良好な居住環境を形成するとともに、地区の防災性の向上を目指す。

## ● 土地利用の方針

### 環7沿道地区

- 都市計画道路環状第7号線の延焼遮断帯及び避難路としての機能確保とともに、既定の北区環状七号線沿道地区計画の整備方針に基づき、後背市街地への道路交通騒音に配慮し、中高層住宅や商業・業務系施設を中心とした主要幹線道路沿道にふさわしい適切かつ合理的な土地利用を図る。

### 85号線沿道地区

- 十条駅周辺のにぎわいの拠点及び補助第85号線の沿道形成を担う地区として、十条駅に近接する幹線道路の沿道にふさわしい商業・業務・住宅の立地を誘導する。建築物の不燃化と一定の高度利用を促進し、延焼遮断帯の形成を図る。

### 近隣商業地区

- 駅前の整備等に合わせた、地区の顔となる駅前空間としてより一層の活性化を進めるとともに、十条駅周辺と東十条駅周辺を連絡する、利便性の高い近隣商業地として維持を図る。

### 住居地区A

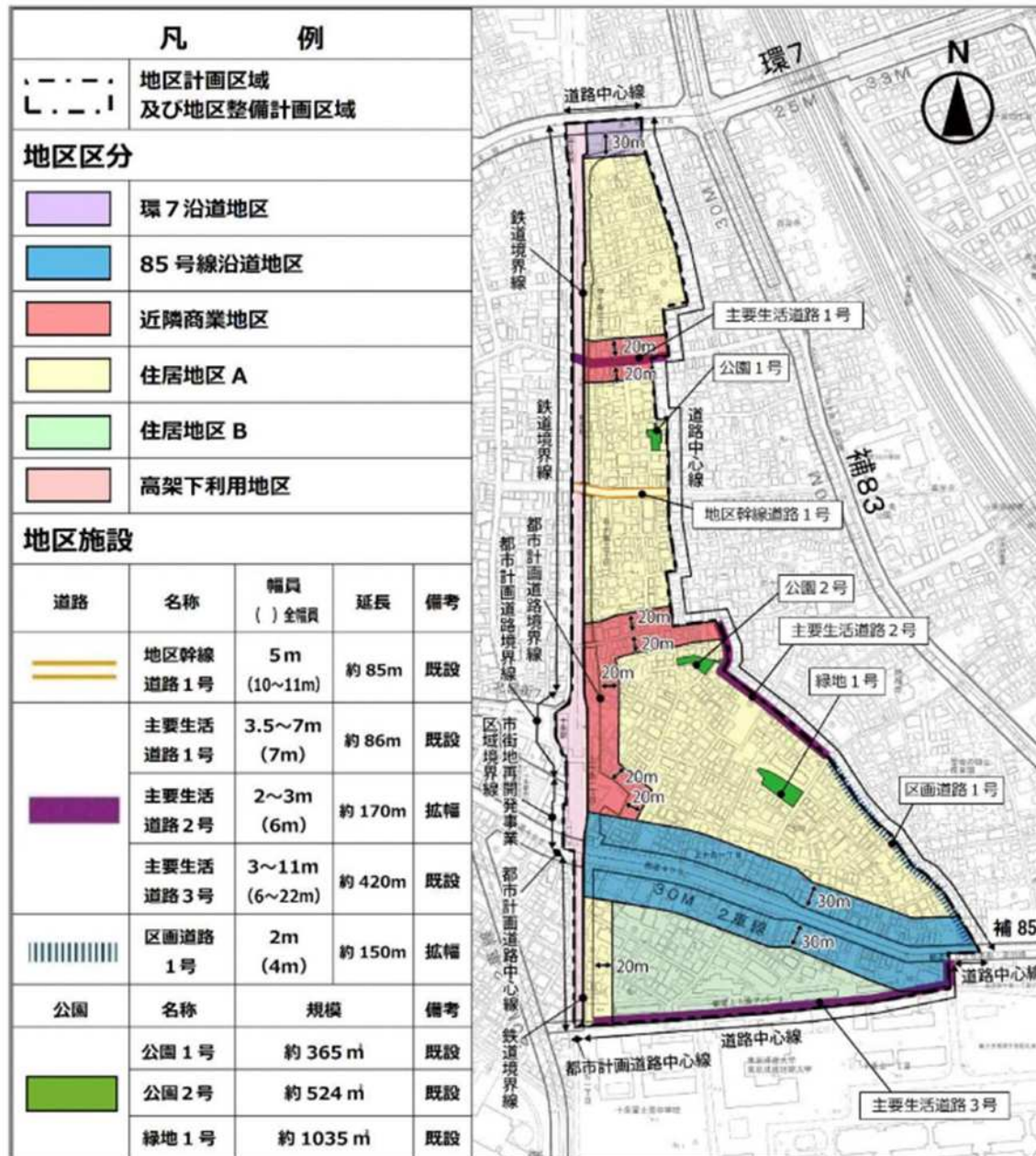
- 低中層住宅を中心とした土地利用を誘導し、敷地の細分化防止等により、木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善を図り、安全でゆとりと潤いのある住宅市街地の形成を図る。また、鉄道附属街路沿道においては、沿道のにぎわいづくりに向けた、合理的かつ健全な土地利用を図る。

### 住居地区B

- 敷地の細分化防止等により、木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善を進め、安全でゆとりと潤いのある住宅市街地の形成を図る。

### 高架下利用地区

- J R 埼京線の十条駅付近鉄道立体交差化にあわせて、周辺の住宅や商業施設との調和を図りつつ、地域のにぎわいづくりや利便性向上に向けた機能の誘導と高架下の有効活用を図る。



地区計画図及び地区施設 (パンフレットより)



- ▶ 「十条地区まちづくり基本構想」において、安全で安心して暮らせる利便性の高い地区を目標に掲げ、都市計画事業を始め、様々な事業を展開していることを踏まえ、決定した地区計画
- ▶ 東十条駅に近接する利便性をいかした良好な居住環境を形成するとともに、地区の防災性の向上等を図る。

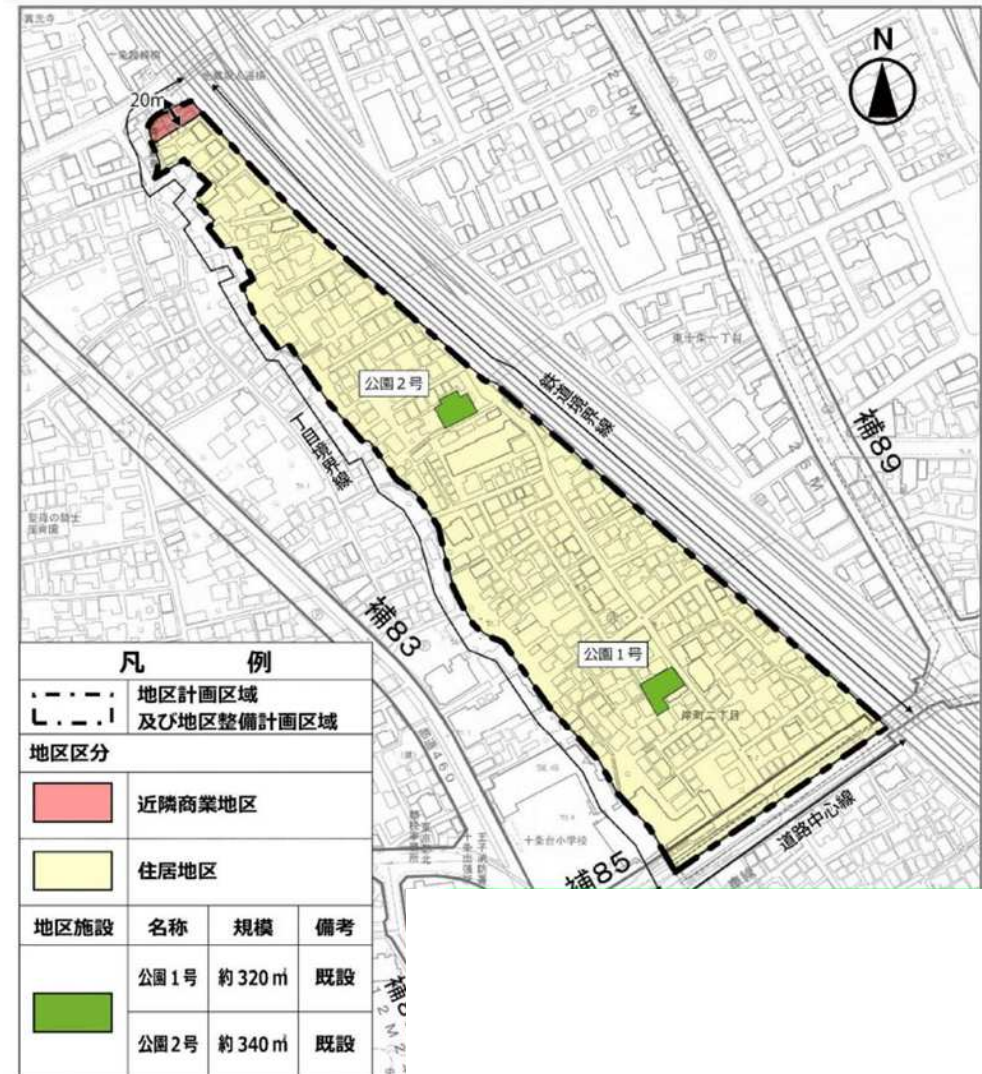
## ● 土地利用の方針

### 近隣商業地区

- 東十条駅周辺と十条駅周辺を連絡する、利便性の高い近隣商業地として維持するとともに、より一層の活性化を図る。

### 住居地区

- 低中層住宅を中心とした土地利用を誘導し、敷地の細分化防止や緑地の保全等による崖線を活かした連続したまちなみの形成により、木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善を図り、安全でゆとりと潤いのある住宅市街地の形成を図る。



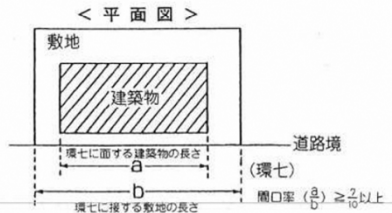
自動車の騒音による影響を減らし、幹線道路の沿道にふさわしい土地の利用と環境の整備を図ることを目的とした沿道地区計画

## ● 沿道地区計画の計画内容

(1) 環状七号線に面する建築物等のみに関するもの

### 間口率の最低限度

背後地に騒音がぬけないよう 10 分の 7 以上とします。



### 高さの最低限度

背後地に騒音がぬけないよう、環状七号線の路面の中心からの高さの最低限度を 5m 以上とします。

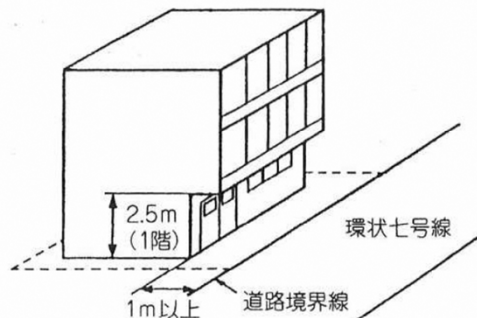


### 遮音上の構造

背後地に騒音がぬけないよう、建築物の高さが 5m 以下の範囲は、すき間のない遮音性のある構造とします。

### 壁面の位置

- 快適な歩行者空間づくりや緑化の推進のため、緩衝建築物を建築する場合は、建物の高さ 2.5m 未満の部分について壁又はこれにかわる柱の面の位置を環状七号線の道路境界線より 1m 以上後退します。
- 姥ヶ橋、宮堀の交差点は、大地震時に避難者が滞留する区域となるので、避難路を確保するため、計画図に表示する壁面線に面する建築物を建築する場合は、建物の高さ 2.5m 未満の部分について壁又はこれにかわる柱の面の位置を環状七号線の道路境界線より 1m 以上後退します。

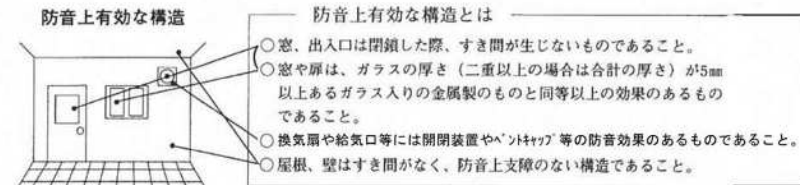


東京都の「緩衝建築物の建築費等の一部負担」を受ける場合には、上記内容のとおり、壁面の位置を後退する必要があります。

(2) 沿道地区計画区域内すべての建築物等に関するもの

### 防音上の構造

騒音の影響を軽減するために、住宅などの居室の窓や出入口及び壁などは防音上有効な構造とします。※建築基準法施行令第136条の2の5第1項第15号に定める措置が必要です。



### 建築物の用途の制限

住環境の悪化を防ぐため、ラブホテル等のホテル・旅館を建てることを制限します。

### 建築物の敷地面積の最低限度

敷地の細分化や、建て詰りに防止するため、敷地面積の最低限度を 80 ㎡とします。（平成元年 4 月 1 日現在、すでに敷地面積が 80 ㎡未満であったものについては制限は受けません。）

### 建築物の意匠に関する制限

まちの美観を損ねないよう、建築物の外壁の色は、白、グレー、茶などの落ち着いた色調とします。

### かき若しくはさくの構造の制限

災害時の安全性確保や緑化推進のため、附属するブロック塀などを制限し、生け垣又はフェンスとします。

高さが 50cm 以下のブロック塀などについては制限を受けません。  
また、ガソリンスタンドの塀等、用途上やむを得ないものについても制限は受けません。  
※生け垣の造成費等について、環境課で助成事業を実施しています。  
詳しくは環境課までお問い合わせください。

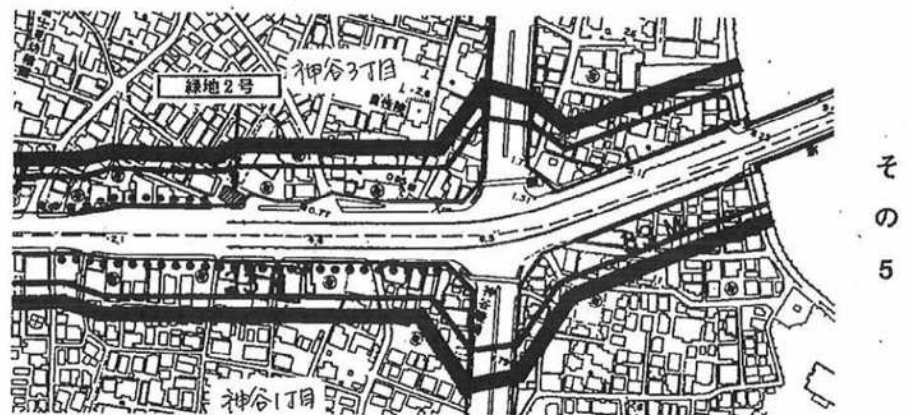
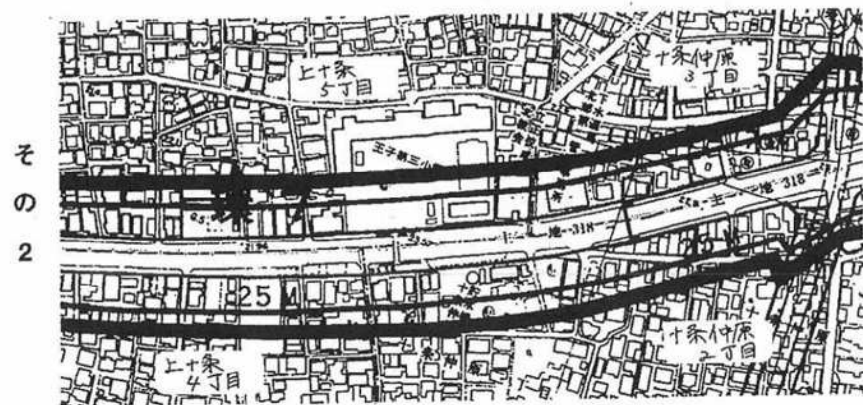
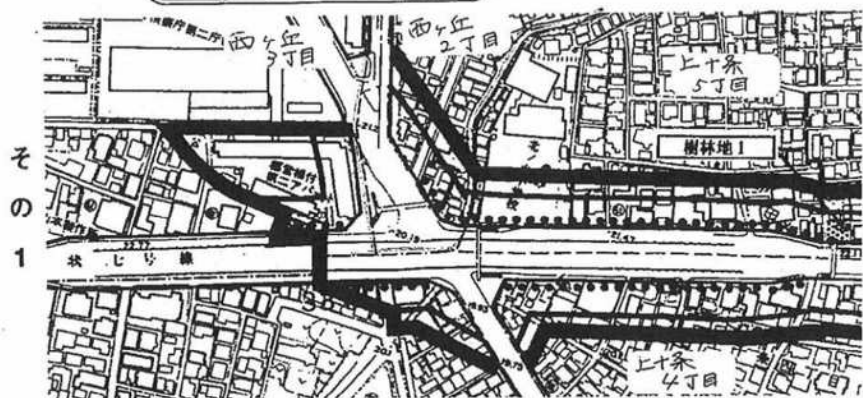
### 緑地の整備

環状七号線沿道の緑化の推進のために、緑地の整備を図っていきます。






### 樹林地の保全


御嶽神社（上十条五丁目）、日枝神社（十条仲原二丁目）を樹林地として保全します。

計 画 図

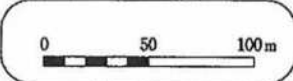


凡 例

	沿道地区計画区域
	緑 地
	建築条例適用区域
	壁 面 線
	保全すべき樹林地



N



0 50 100m

- 都市計画道路補助83号線の整備事業を進めていくことに併せ、決定された地区計画
- 「災害に強く、にぎわいと潤いのある安全で活気と魅力があふれるまち」の形成を目指す

## ● 土地利用の方針

### 環7沿道地区

- 都市計画道路環状第7号線の延焼遮断帯及び避難路としての機能確保とともに、北区環状七号線沿道地区計画の整備方針に基づき、**後背市街地への道路交通騒音に配慮し、中高層住宅や商業・業務系施設を中心とした主要幹線道路沿道にふさわしい適正かつ合理的な土地利用を図る。**

### 83号線沿道地区

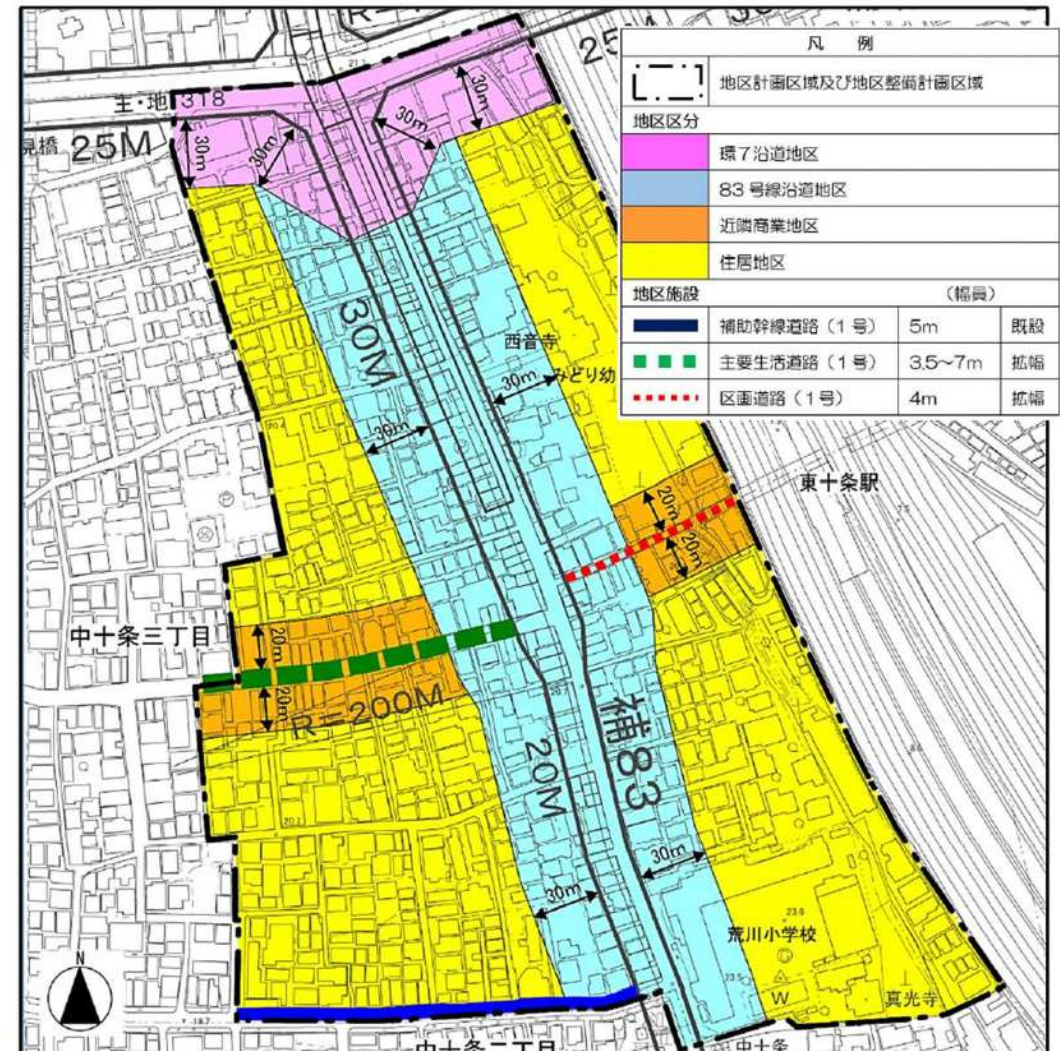
- 都市計画道路補助第83号線の**避難路としての機能確保**とともに、幹線道路沿道で**東十条駅に至近の利便性の高い近隣商業地としての土地利用の増進**、低中層住宅を中心とする**後背市街地と調和した良好な街並みの形成**を図る。あわせて、敷地の細分化防止等により、**木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善**を図る。

### 近隣商業地区

- 東十条駅周辺と十条駅周辺を連絡する、利便性の高い近隣商業地として維持するとともに、東十条駅周辺においては、**にぎわいの拠点として地域の活性化**を図る。

### 住居地区

- 低中層住宅を中心とした土地利用を誘導し、敷地の細分化防止等により、**木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善**を図り、**安全でゆとりと潤いのある住宅市街地の形成**を図る。



地区計画図及び地区施設 (パンフレットより)

- ▶ 都市計画道路補助83号線の整備事業を進めていくことに併せ、決定された地区計画
- ▶ 「災害に強く、ゆとりとuringおいのある安全で活気と魅力があふれるまち」の形成を目指す

## ● 土地利用の方針

### 83号線沿道A地区

- 補助83号線の避難路としての機能確保とともに、幹線道路沿道で**東十条駅に至近の利便性の高い近隣商業地としての土地利用の増進**を図るとともに、**後背住宅地と調和した良好な街並み**の形成を図る。

### 83号線沿道B地区

- 補助83号線の**避難路**としての機能確保とともに、近隣住民の生活利便性の向上に資するよう、**商業と住宅が共存した土地利用**への誘導を図るとともに、**後背住宅地と調和した良好な街並み**の形成を図る。

### 85号線沿道地区

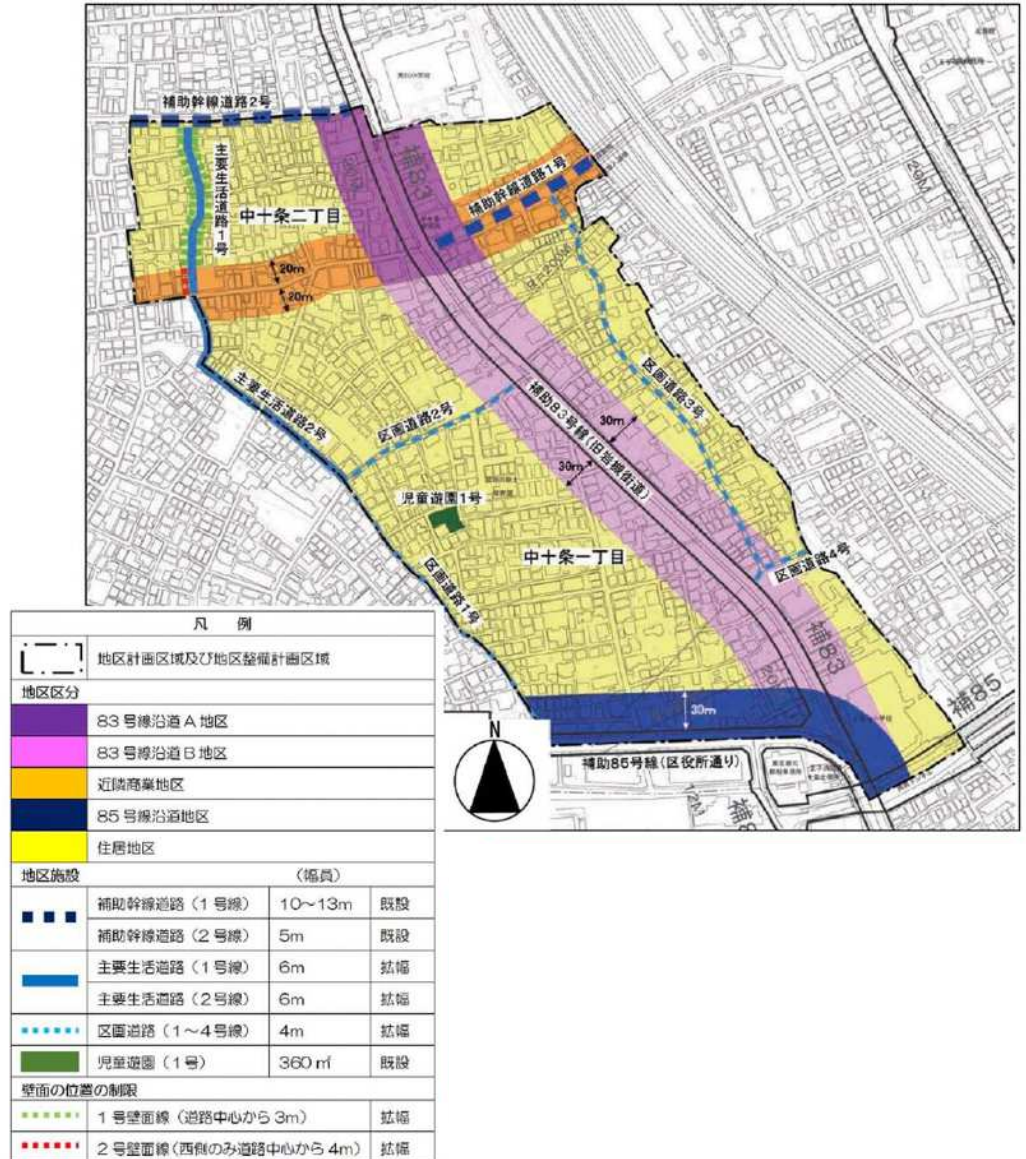
- 補助85号線の**延焼遮断帯及び避難路**としての機能の一層の確保とともに、幹線道路沿道の**住宅市街地として居住環境の向上**を図る。

### 住居地区

- 木造密集市街地の防災性の向上及び居住環境の改善を図り、安全でゆとりとuringおいのある**住宅市街地**の形成を図る。

### 近隣商業地区

- **東十条駅周辺と十条駅周辺を連絡**する、利便性の高い近隣商業地として維持するとともに、より一層の**活性化**を図る。



地区計画図及び地区施設 (パンフレットより)

- ・ 震災時の危険度が高く、多くの課題を抱える十条地区で早期かつ効果的なまちづくりを進めるために平成17年度に策定
- ・ 地区でさまざまなまちづくり事業を展開していることを踏まえ、次の展開を見据えたまちづくりの方針を示す

## ● まちづくりの目標

街の将来像

にぎわいとやすらぎを奏でるまち — 十条

目標1：  
多世代・多文化交流を育む居場所のあるまち

- ・ 地域住民だけでなく、学生や来街者、在留外国人などによる、**多世代・多文化交流**を育む。
- ・ **十条富士塚や篠原演芸場などの歴史・文化資源**やトップアスリートが身近にいる**スポーツ資源**を活かす。
- ・ 市街地再開発事業や十条駅付近連続立体交差事業により創出される空間やICT を活かし、**地域主体のイベント**等を促進することで新たな交流や価値を育む。

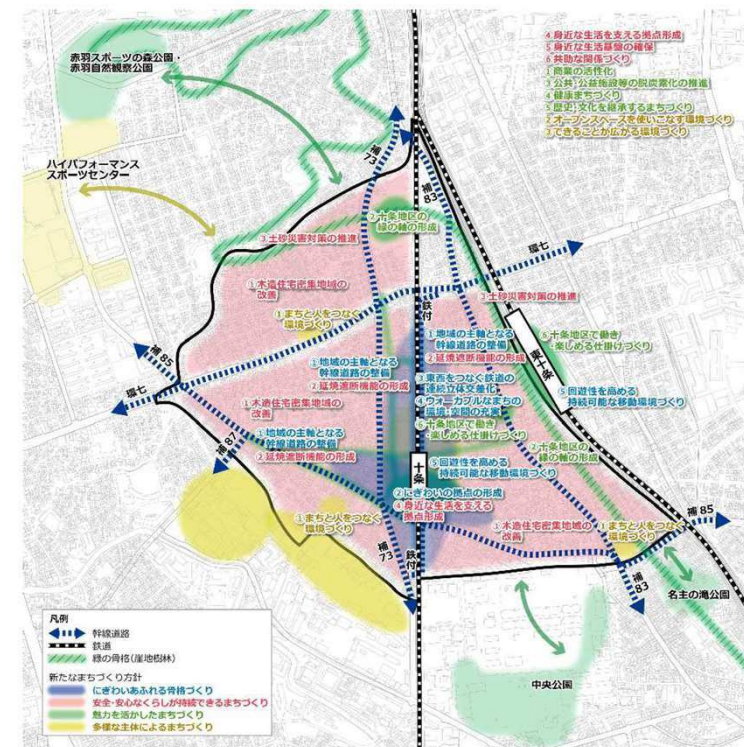
目標2：  
歩きたくなる楽しみとやすらぎのあるまち

- ・ 商店街の活性化を図るとともに、十条駅付近連続立体交差事業により創出される高架下空間及び駅前広場等の**オープンスペース**を活用した**駅からまちへ歩きたくなるまち**を目指す。
- ・ 清水坂公園等の魅力を活かし、**崖線の緑を保全しながら歩きたくなるまち**を目指す。
- ・ **地域の脱炭素化の実現**による環境と共生したやすらぎのあるまちを目指す。
- ・ **目的地となる場所や施設の魅力**を高めるとともに、**まちの魅力をつなぐ散策のネットワーク**の形成を図る。

目標3：

いつまでも安心して生活できるまち

- ・ 都市基盤としての防災性の向上を図るとともに、災害や感染症の拡大等の非常時にも、商店街の強みを活かした身近な買い物環境や、**公共・公益施設等を活かしたエネルギー等が地区内で確保**され、自立した生活を支えるまちを目指す。
- ・ **人を中心とした駅周辺の整備**を図るとともに、**バリアフリー化や自転車通行環境の充実**を図ることで、歩行者と自転車が共存できる安心してらせるまちを目指す。



まちづくり方針の展開イメージ

## ● 十條東エリア

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

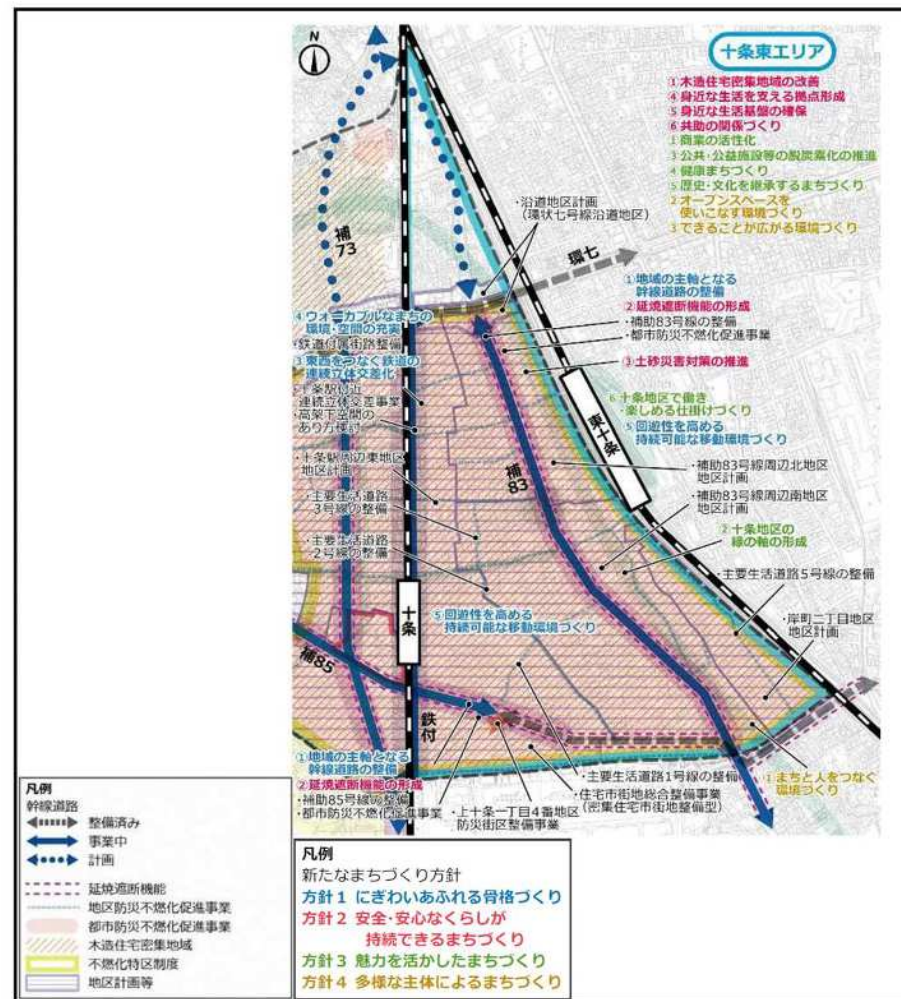
- 木造住宅密集地域の改善
- 延焼遮断機能の形成
- 土砂災害対策の推進
- 身近な生活を支える拠点形成**
- 身近な生活基盤の確保
- 共助の関係づくり

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



まちづくり方針図

## 2. 基礎資料（人口等）

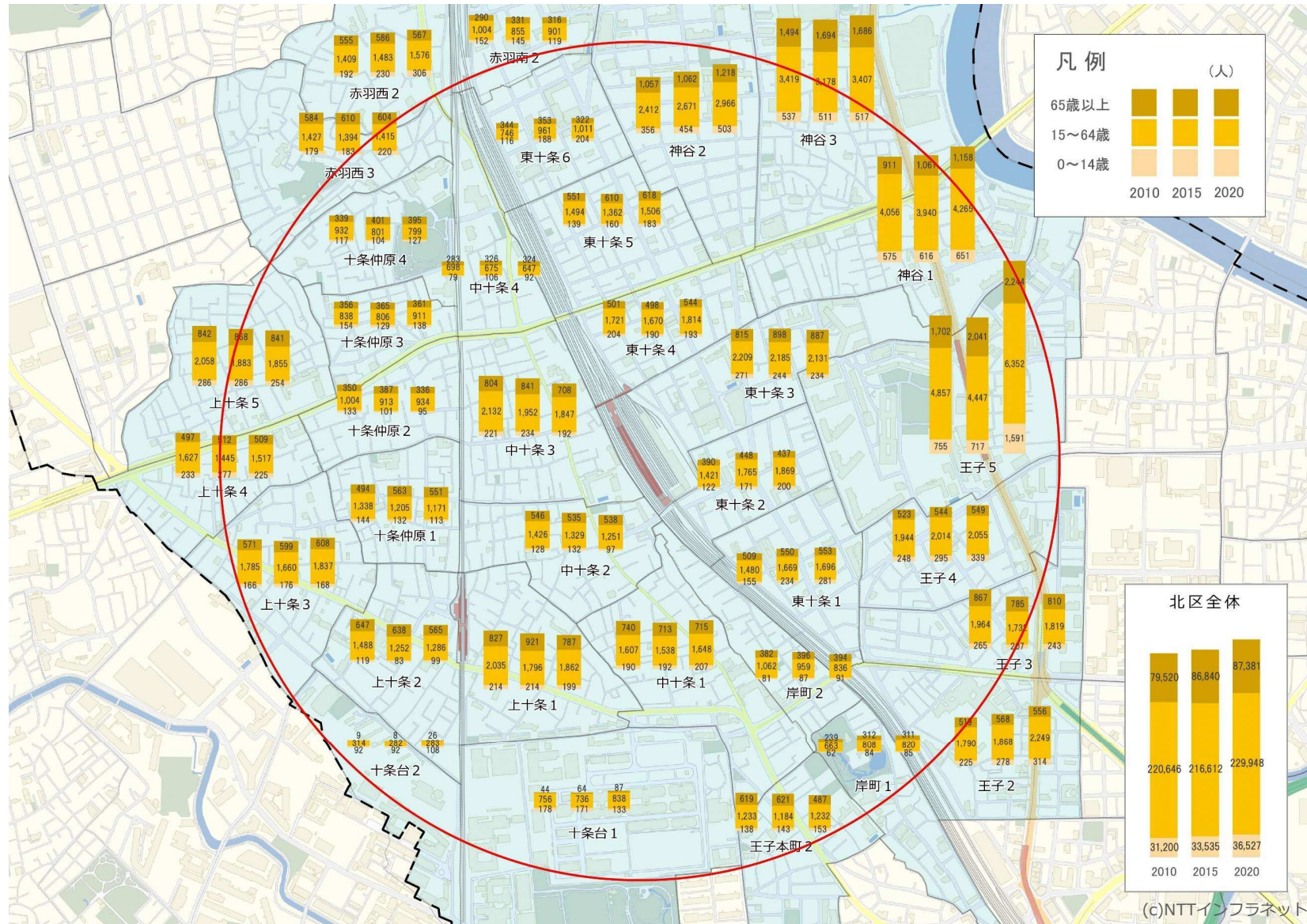
---

• 人口	40
• 人口増加率	42
• 都市計画図	43
• 公共交通ネットワーク	47
• 公共施設・公益的施設	48
• 東十条駅周辺のバリアフリー施設等	49



# 人口

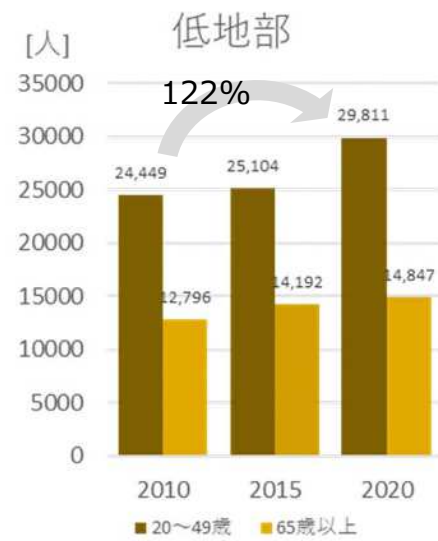
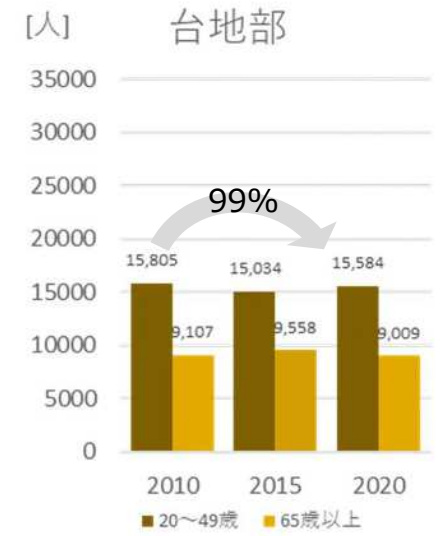
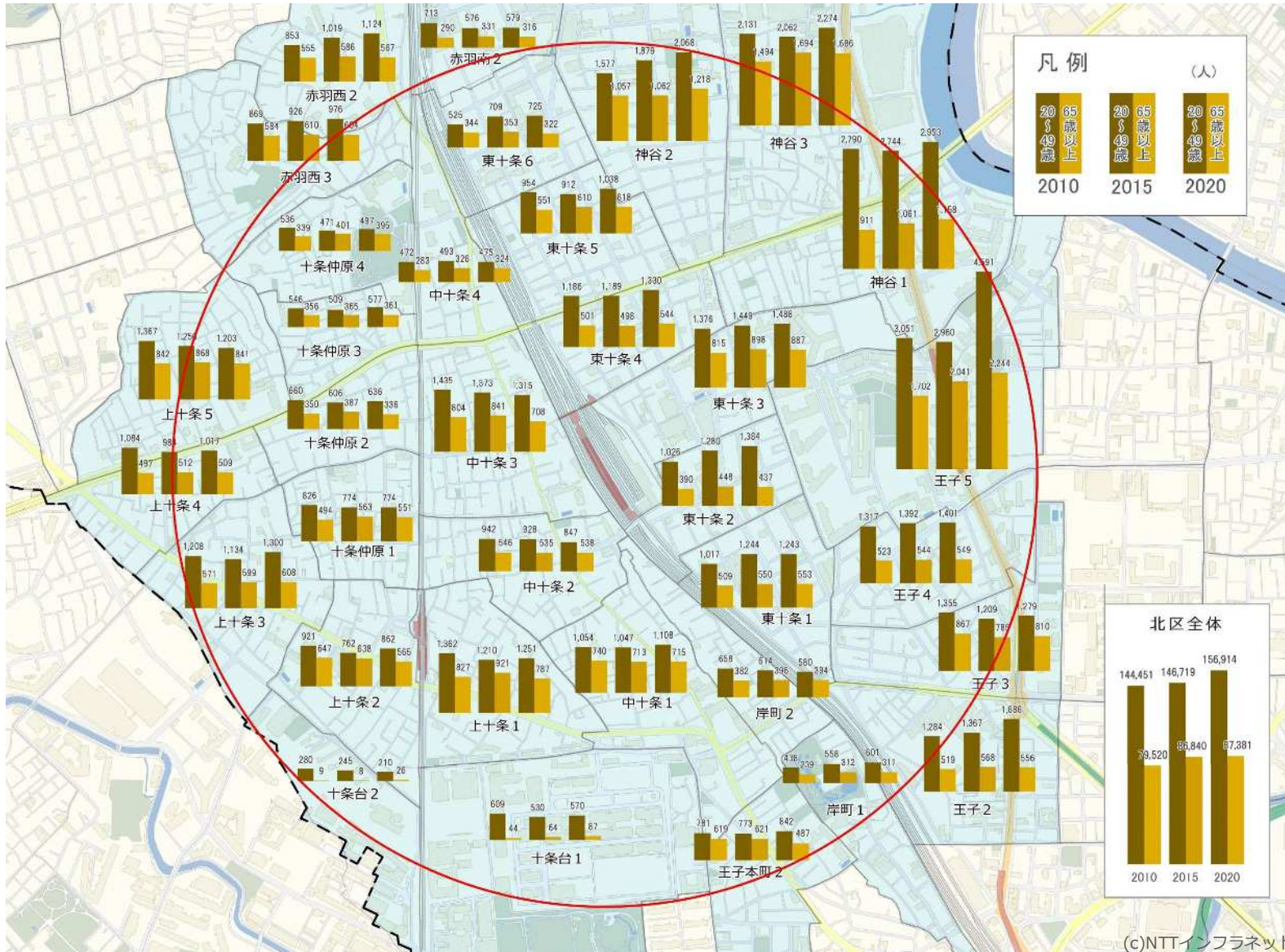
- 国勢調査より、駅から1km圏内の町丁目の人口を整理した。
- 王子5丁目を中心に、駅東側で人口が増加傾向にある。



※出典：令和2年・平成27年・平成17年国勢調査（総務省統計局）

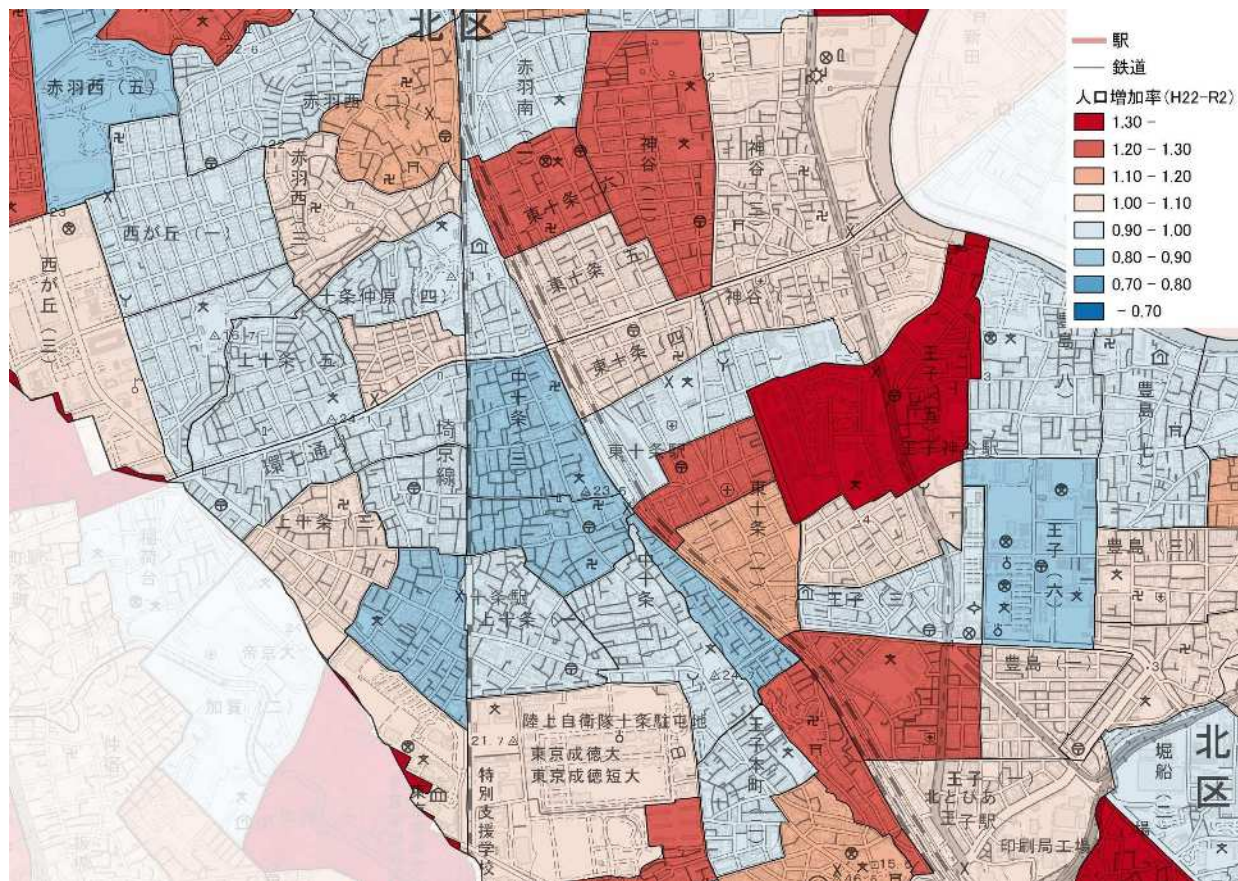
# 人口

- 駅より1km圏内の子育て世代人口（20歳～49歳）及び高齢者人口（65歳以上）を整理した。
- 低地部では子育て世代の人口が増加傾向にあり、台地部では横ばいの傾向にある。

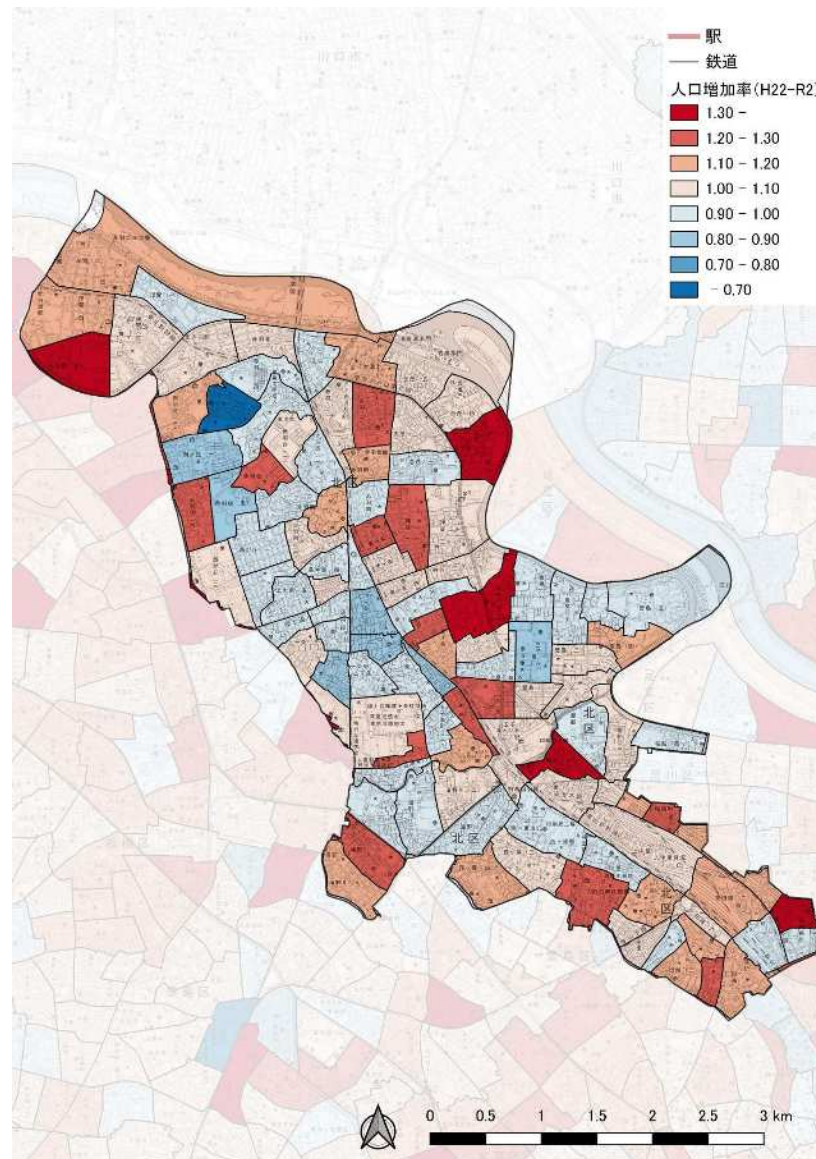


# 人口増加率

- H22年国勢調査結果とR2年国勢調査結果より、10年間の人口増加率を整理した。
- 東十条駅西側はやや人口減少が大きな町丁目が集中している。



人口増加率（東十条駅周辺）

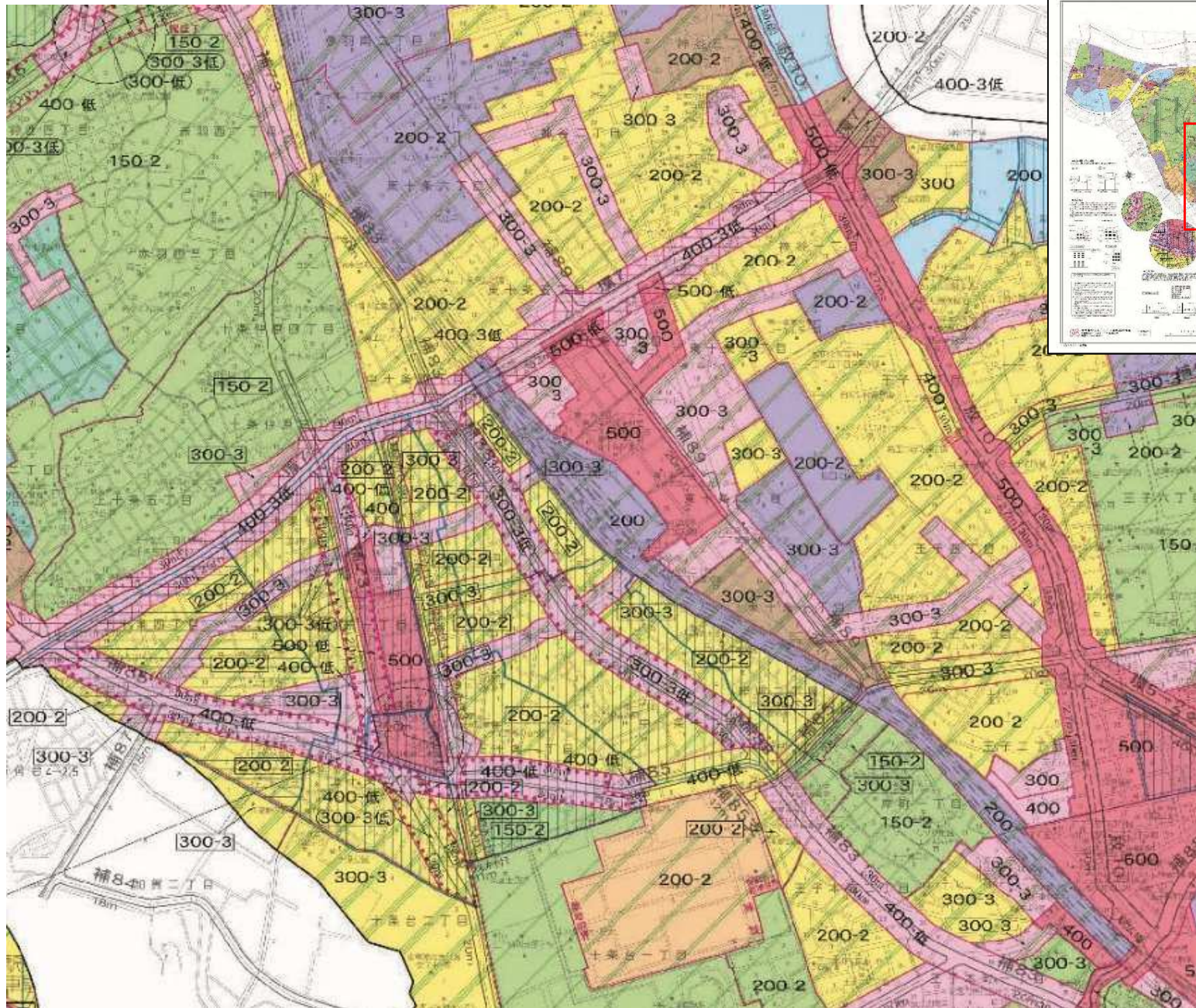


人口増加率（北区全体）

※出典：令和2年・平成27年・平成17年国勢調査（総務省統計局）



# 都市計画図



●凡例

色	用途地帯名	建高	建高制限	用途地帯	高さ制限
緑	第一種中密度住居専用地帯(Ⅰ-中密)	150-2	80	第一種	12m
黄緑	第二種中密度住居専用地帯(Ⅱ-中密)	200-2	80	第二種	
黄	第一種住居地域(Ⅰ-住居)	300-3	80	第一種	
オレンジ	第二種住居地域(Ⅱ-住居)	200-2	80	第二種	
赤	近隣商業地域(近商)	400-3	80	第一種	
赤	商業地域(商業)	500-60	80	第一種	30m
紫	準工業地域(準工)	300-3	80	第一種	
茶	準工業地域(準工)	300-3	80	第二種	
青	工業地域(工業)	200-2	80	第一種	

都市計画図 (用途地域・東十条駅周辺)



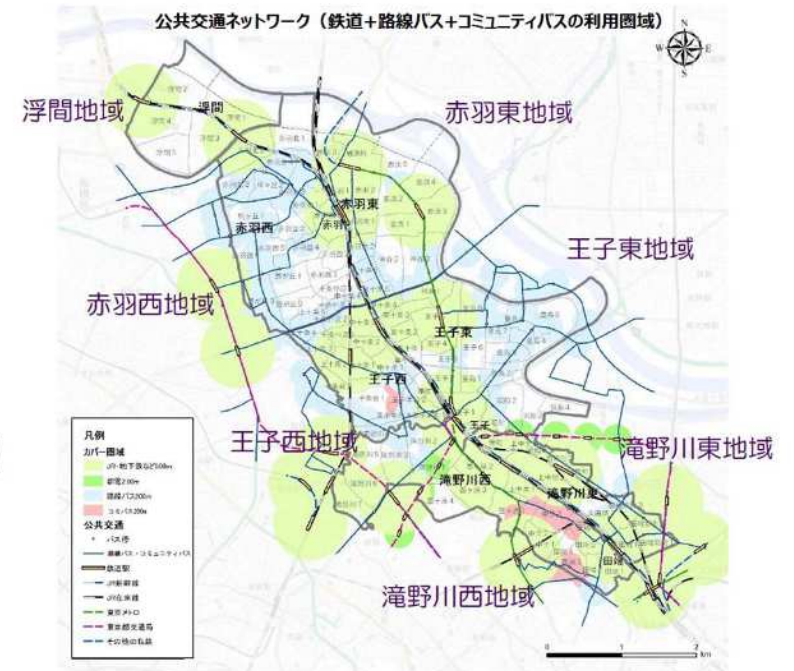
# 都市計画図



都市計画図 (都市計画施設等・東十条駅周辺)

# 公共交通ネットワーク

鉄道と、主に王子駅、赤羽駅、田端駅に発着する路線バスが基本。  
Kバスがそれらを補完。



利用圏域

\* 深夜バスを除く

北区の公共交通ネットワーク

出典：北区公共交通計画（令和3年3月）



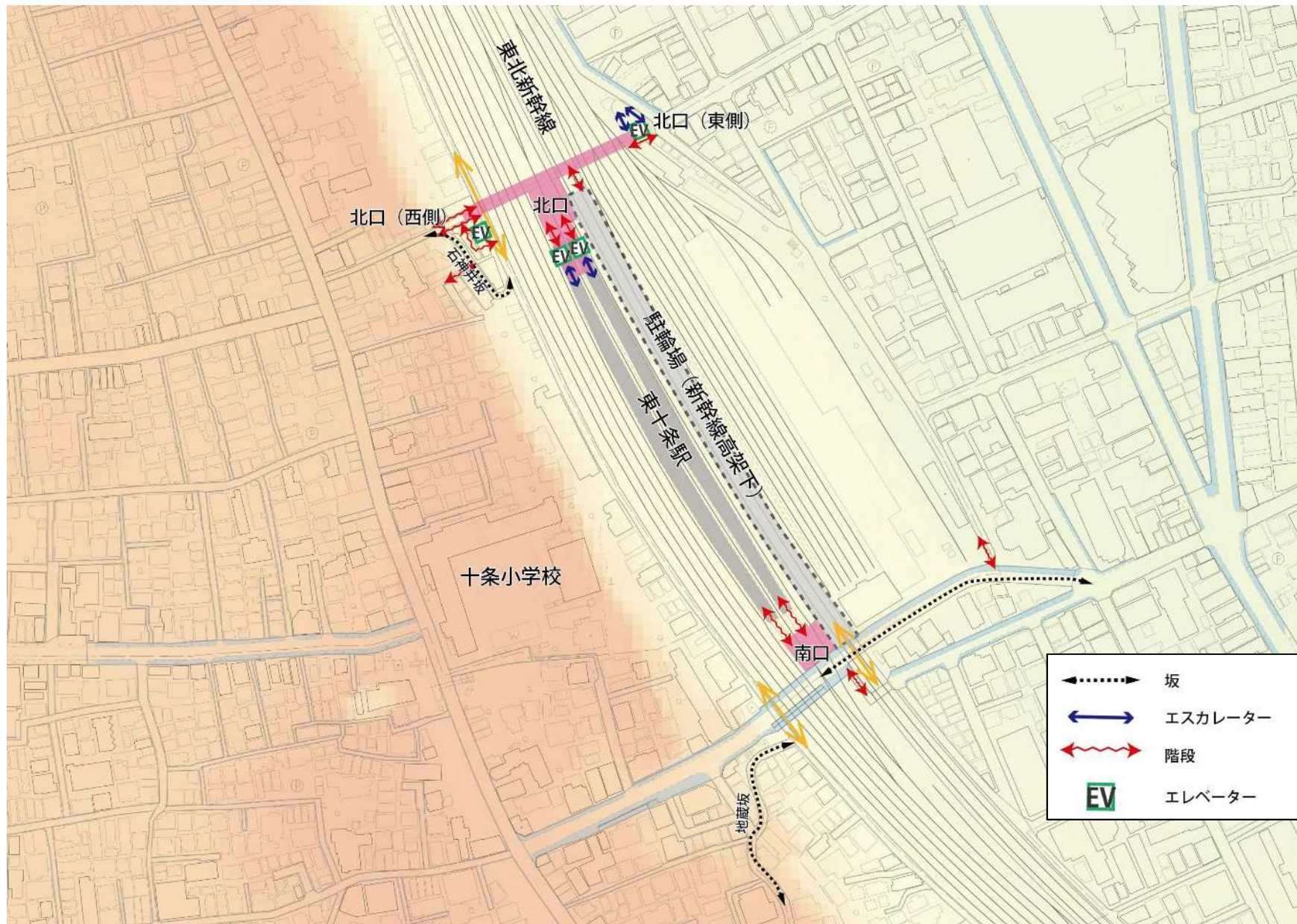
# 公共施設・公益的施設



※出典  
下図：地理院タイル（淡色地図）を加筆して作成  
施設：国土数値情報

公共施設・公益的施設の配置

# 東十条駅周辺のバリアフリー施設等



東十条駅周辺のバリアフリー施設等

※出典：基盤地図情報  
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）

### 3. 東十条駅周辺の動向に関する資料

---

- 十条跨線橋について 51
- 旧下十条運転区について 52
- 小学校の統合について 53
- 十条富士講・十条富士神社について 54
- 都市計画道路について 56

## 十条跨線橋について

- 東十条駅の南口改札が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ある。
- 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**が進んでいる。
- 老朽化した十条跨線橋の架替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**地藏坂の改修工事**及び**駅周辺のバリアフリー化**の検討も進めている。



十条跨線橋



桁裏（右は後に新設された人道橋）



鉄道橋を再利用したトラス

## 旧下十条運転区について

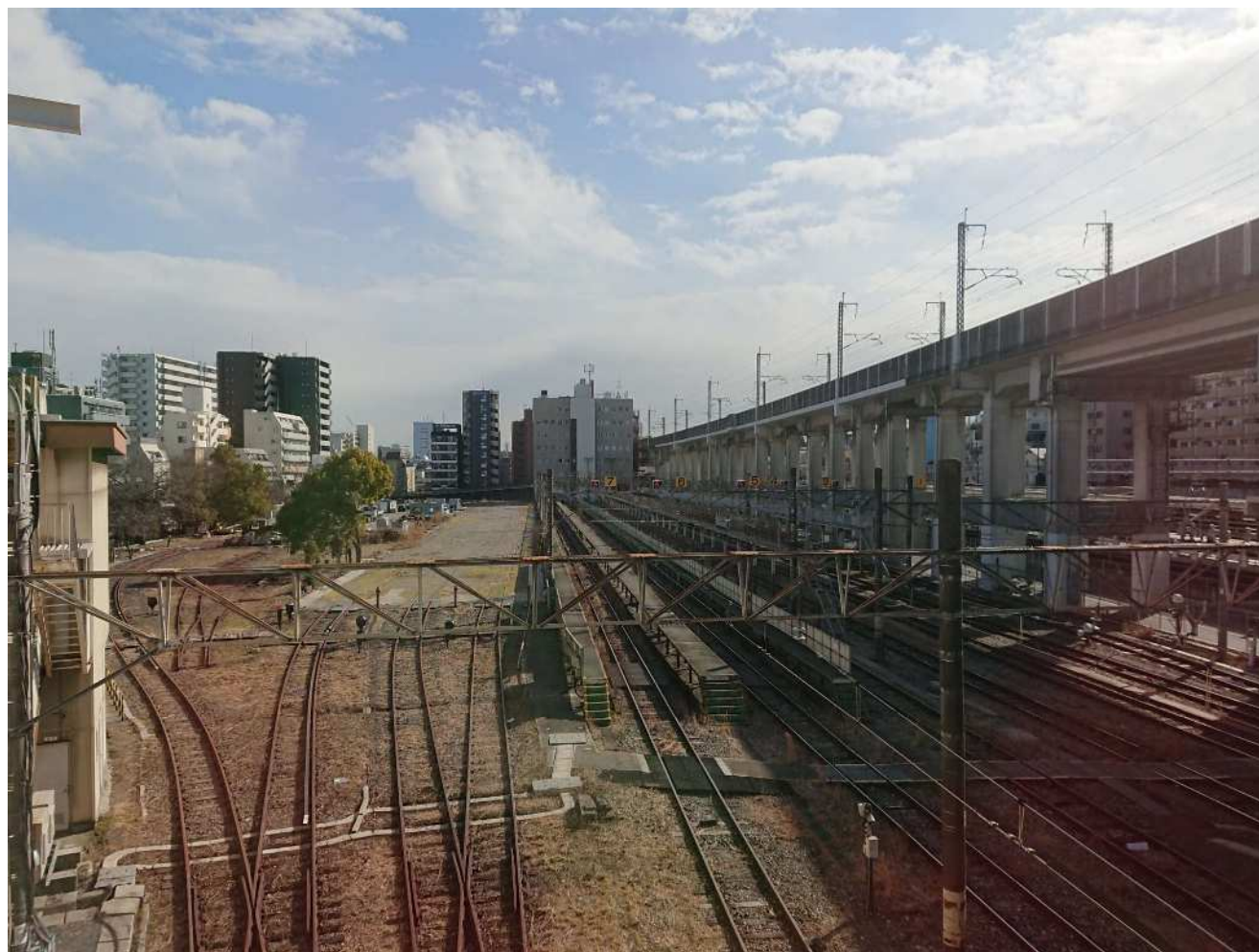
- 昭和7年下十条駅（現：東十条駅）の隣に、京浜東北線の下十条電車区が設置された。
- その後、昭和61年に「下十条運転区」へ組織改正され、平成28年3月に南浦和の「さいたま運転区」へ統合されたことで、運転区は廃止された。



昭和11年の航空写真



平成元年の航空写真



現在の下十条運転区

※出典：国土地理院航空写真

# 小学校の統合について

- ▶ 東京都北区立学校適正配置計画(平成24年2月)により小学校の適正配置に関する方針が定められた。
- ▶ 適正配置計画に基づき具体的方針が定められ、令和4年4月1日に十条台小学校と荒川小学校は統合された。

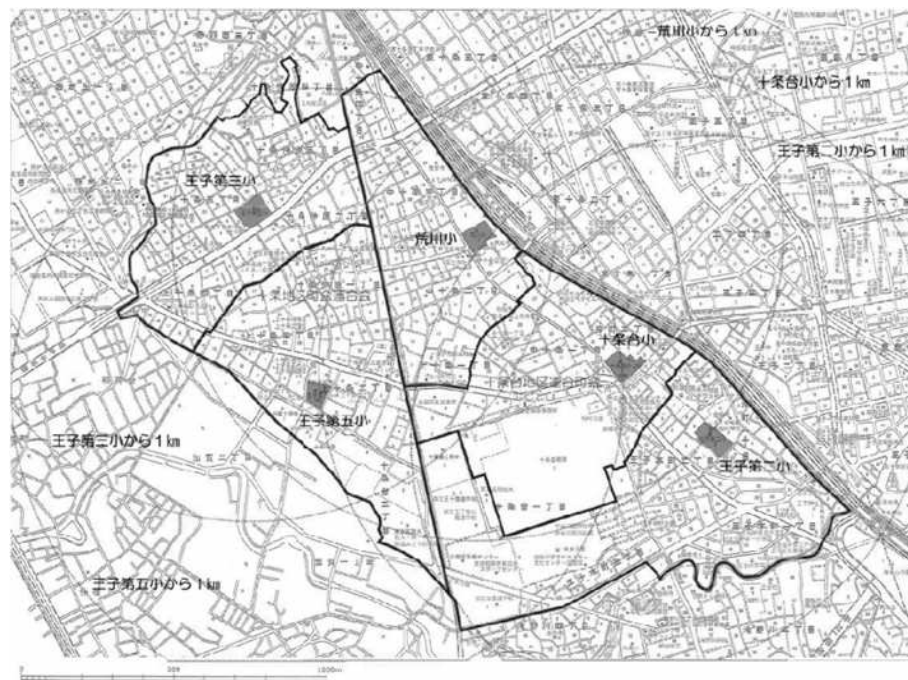
## ● 東京都北区立学校適正配置計画（平成27年一部改訂）

### 適正配置計画

1. 本ブロックにおける小学校の数は、3校とする。
2. 小学校の配置及び通学区の変更は、ブロック協議において検討する。

### 着手時期

- Cグループ（平成28年度～平成30年度）



十条富士見中学校SFブロック

## ● 東京都北区立学校第十一次（令和4年度）適正配置方針

1. 令和4年4月1日に東京都北区立荒川小学校と東京都北区立十条台小学校を**統合**する。
2. 1の統合校の位置を**東京都北区中十条一丁目5番6号**に定める。ただし、統合校を改築するまでの間、**東京都北区中十条三丁目1番6号**に配置する。
3. 東京都北区立王子第二小学校、東京都北区立王子第三小学校及び東京都北区立王子第五小学校は、存置する。



十条小学校の校章

- 十条富士神社は「お富士さん」と親しまれる大祭をはじめ、地域と深いかかわりを持つ神社であり、北区指定有形民俗文化財に指定されている。

## ● 関連する語句

### 十条富士講

- 十条地域の人々が、富士山を信仰の対象として結成した地域的・自主的な民間の振興団体。正式には、丸参伊藤元講という。十条富士神社の社地を所有し、毎年富士山にの山開きに当たる7月1日を大祭と定め、6月30日から神事・祭事を執行する。
- 十条の丸参伊藤講は滝野川の丸参伊藤講の枝講といわれている。（滝野川の講はすでに途絶）

### 元講と枝講

- 江戸中期に食行身禄（伊藤伊兵衛）基盤を組成した身禄派の富士講は、当初「身禄同行」と呼ばれる講集団を組織し多くの講徒を集めたが、これらの講集団は「枝講」をつぎつぎに派生した。
- 「枝講」を派生した講は「元講」と呼ばれ、一段高い立場で他の講に対応した。

### 十条富士神社

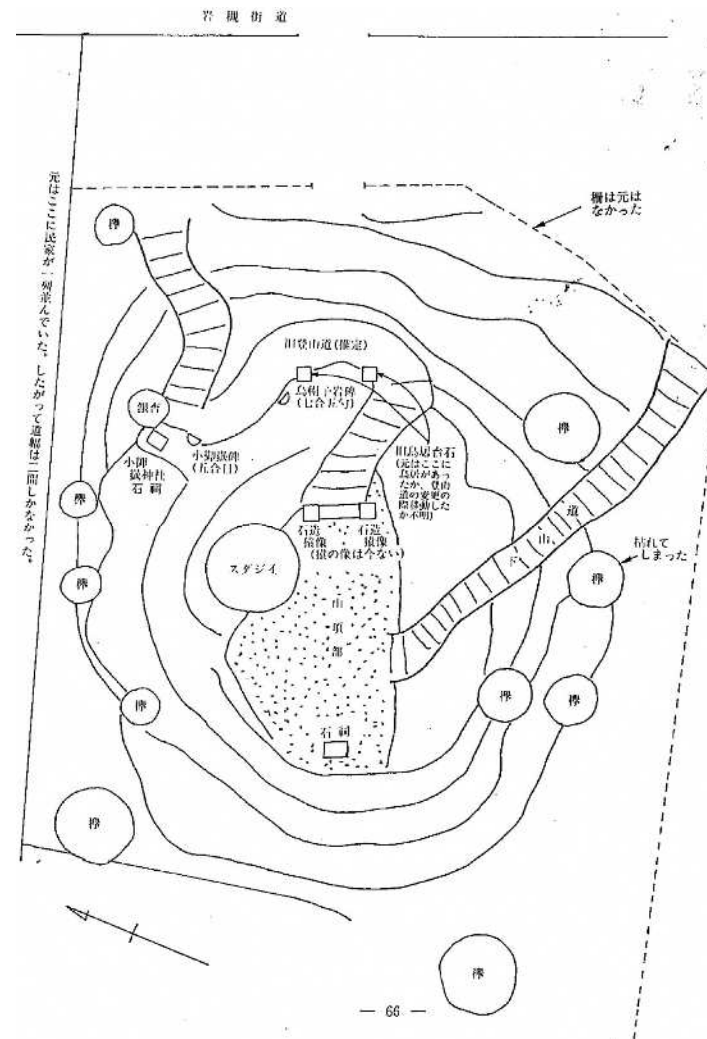
- 現在は王子神社の境外神社と位置付けられている。

### 大祭（お山開き）

- 6月30日と7月1日の2日間に渡って、大祭が開かれる。準備は約一か月半前の大祭委員会の編成によって準備が始まり、特に7月1日は荒川小学校が開校記念日として休校していたため、午前中から多くの人姿が見せた。

## ● 十条富士塚の旧態（推定図）

- 十条古墳群の一基を活用して築造されたと考えられる。



十条富士塚旧状推定図

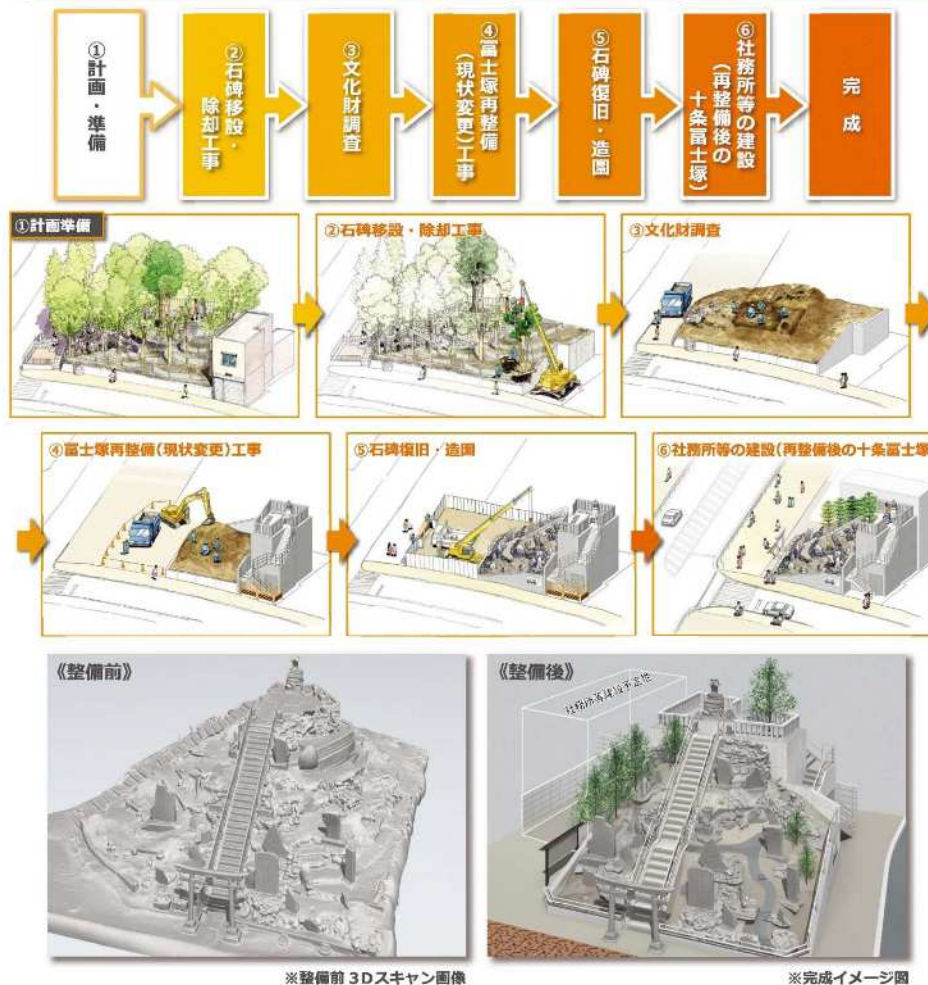
# 十条富士神社の建て替え

- ▶ 補助83号線の整備に伴い、十条富士塚は現在移設工事が進められている。
- ▶ 文化財調査の後、令和3年秋から躯体の工事が進められている。

## ● これまでの経緯

平成3年11月	北区有形民俗文化財に指定
平成21年8月	街路事業認可告示（I期区間）
平成27年10月	北区文化財保護審議会より北区教育委員会に対し「現状変更」で対応すべきとの答申が出される
平成30年4月	北区文化財保護審議会より北区教育委員会に対し「現状変更」許可の答申が出される
平成30年4月	北区教育委員会より十条富士講の講元に対し「現状変更」許可が出される
令和2年1月	十条富士講と十条富士塚再建に関する合意書を締結
令和2年10月	十条富士塚撤去工事完了
令和2年11月	埋蔵文化財調査着手
令和3年8月	埋蔵文化財調査終了
令和3年10月	十条富士塚再建工事（躯体）着手

## 十条富士塚再整備（現状変更）工事工程イメージ



## 工事工程イメージ

※出典：東京都都市整備局HP



# 都市計画道路について

- ▶ 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る。
- ▶ このうち、北区中十条一丁目から北区中十条三丁目までの延長640m（第Ⅰ期区間）を平成21年8月13日に、北区中十条二丁目から北区中十条三丁目までの延長410m（第Ⅱ期区間）を平成27年3月13日に、国土交通省から都市計画事業の認可を取得し、事業を実施している。

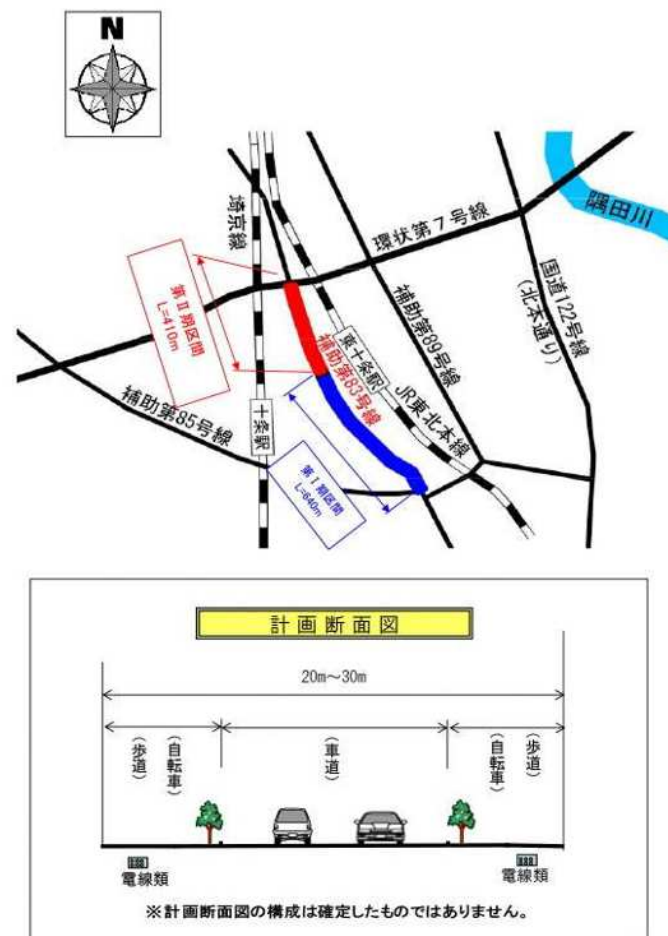
## ● 事業の概要

- 本事業は、幅員約7mの道路を幅員20～30mに拡幅整備し、車道（2車線）、歩道及び自転車走行空間を整備します。また、あわせて電線類の地中化や街路樹の植栽を行います。

## ● 事業の効果

- 避難・救援路としての機能が強化されるなど、地域の防災性が向上します。
- 交通の円滑化が図られるとともに、新たに歩道を設置することで、歩行者や自転車の通行の安全性、快適性が向上します。
- 電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出します。

※出典：東京都都市整備局HP  
(<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/endou/jujo.html>)



補助83号線 案内図

## 4. 社会的動向に関する資料

---

- 市街地整備2.0 58
- SDGs（持続可能な開発目標） 59
- 脱炭素社会 60
- デジタル・トランスフォーメーション 61

## 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」を組み合わせて、「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る。

### ● 市街地のあり方

#### 市街地に対する評価軸の変化

- 価値観等の変化により市街地に対する評価軸は、「空間がもたらす機能」から、「アクティビティがもたらす価値」へと大きく変化

#### 都市政策の方向性の変化

- 国レベル：持続可能で人間中心のまちづくり（Society5.0、SDGs、ウォークアブル等）
- 現場レベル：地方都市と大都市とで異なる課題が顕在化（地域活力維持向上、国際競争力強化等）

#### 求められる市街地のあり方の転換

- 「機能純化」を基礎とした「合理的な市街地」から「様々なアクティビティが展開される、持続可能で多様性に富んだ市街地」へ

### ● 市街地整備の在り方

#### 市街地整備が直面する課題

- 求められる市街地を実現する上で、堅牢性の高い建物（ビル）・都市基盤等の老朽化・陳腐化、人口減少・超高齢化、国際競争の激化、高まる災害リスクといった課題への対応は必須
- 個々の建物・都市基盤等の課題のみならず、複合的な課題に対し、個々の構成要素や一部の性質だけに着目せず、エリアを見渡したトータルな視点から課題を把握し、解決を図ることが重要

#### 市街地整備の進め方の転換

### ～市街地整備2.0『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

- 行政が中心に公共空間確保・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」を組み合わせて、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」へ
- その際、地方都市と大都市の違いを認識した上で戦略を立てることが重要

# SDGs（持続可能な開発目標）

▶ 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ある。

## ● 17の国際目標



## ● 5つの主要原則

- **普遍性** 先進国を含め、全ての国が行動
- **包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」
- **参画型** 全てのステークホルダーが役割を
- **統合性** 社会・経済・環境に統合的に取り組む
- **透明性** 定期的にフォローアップ



## 目標11：包摂的で安全かつ強靭(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する

- **11.1** 2030年までに、すべての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
- **11.2** 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
- **11.3** 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、すべての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
- **11.4** 世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化する。
- **11.5** 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。
- **11.6** 2030年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。
- **11.7** 2030年までに、女性、子ども、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。
- **11.a** 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
- **11.b** 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組 2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
- **11.c** 財政的及び技術的な支援などを通じて、後発開発途上国における現地の資材を用いた、持続可能かつ強靭（レジリエント）な建造物の整備を支援する。

- ・ 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」を表明した。

## ● 北区ゼロカーボンシティ宣言

### 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崖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、自分たちにできること」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24日

東京都北区

## ● 今後の方針

### 「北区環境基本計画」の改定

- ・ 令和3年3月に策定した「北区環境基本計画改定方針」に基づき、令和5年度を始期とする新たな北区環境基本計画を策定します。2050年までの二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて、二酸化炭素排出削減量等の目標設定、再生可能エネルギーの導入や資源循環への取組みなど、区のロードマップを示します。

### 集中期間の設定

- ・ 2030年（令和12年）までを集中期間として位置づけ、その期間の取組みが重要であるとの認識のもと、施策の強化や充実に取り組めます。

# 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る。

## ● 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)

### 3つのビジョン

#### Sustainability

##### 持続可能な都市経営

将来を見据えた都市計画、都市開発、まちづくり活動により長期安定的な都市経営を実現

#### Well-being

##### 一人ひとりに寄り添うまち

住民ニーズを的確にとらえ、その変化にも敏感に適応するオンデマンド都市を実現

#### Agile-governance

##### 機動的で柔軟な都市設計

社会情勢の変化や技術革新に柔軟に対応し、サービスを深化させ続ける都市を実現

### 4つの取組みテーマ

- 都市空間DX
- エリマネDX
- まちづくりデータの高度化・オープンデータ化
- 3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化  
(Project PLATEAU)

### まちづくりDXの5原則

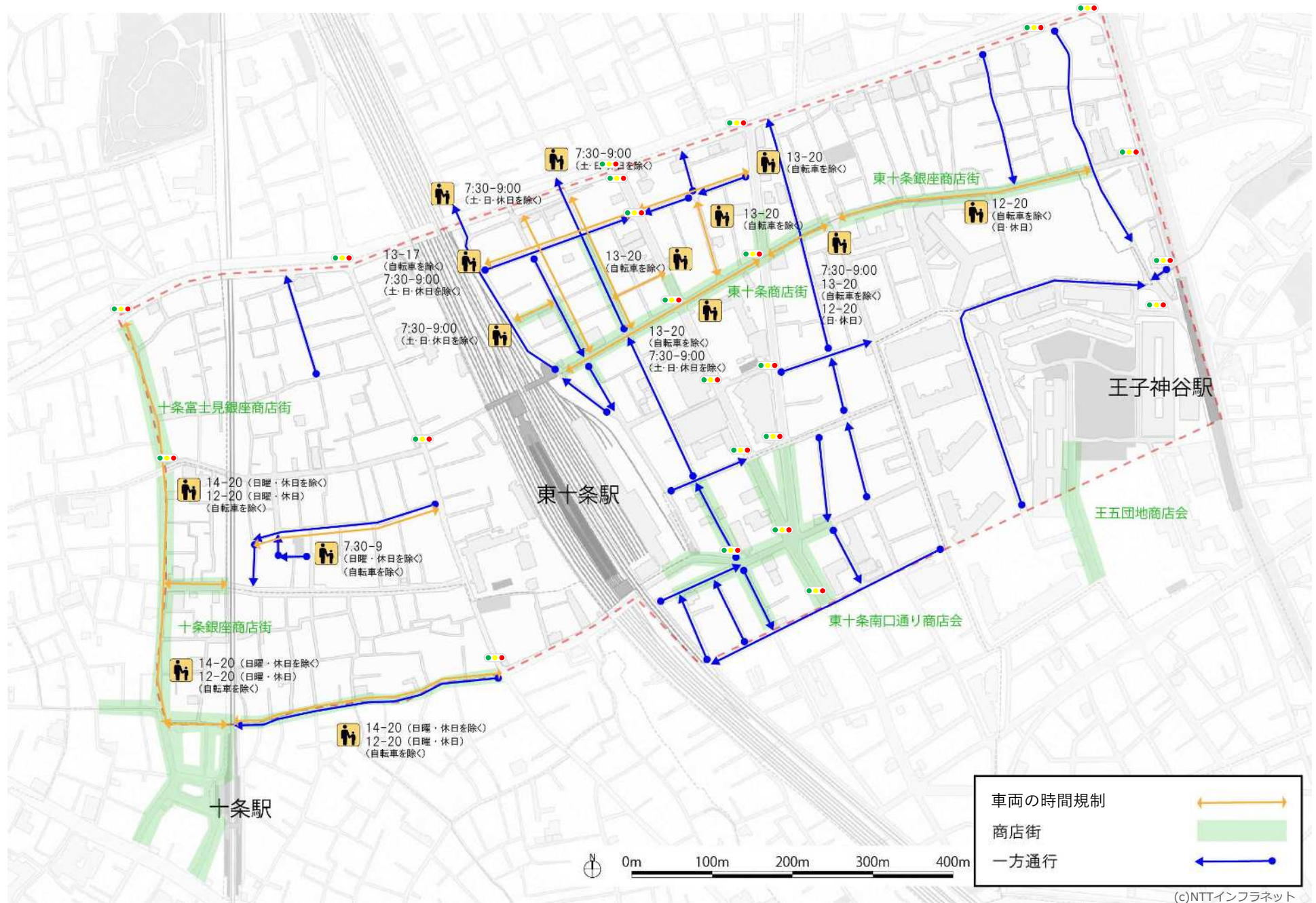
- Open by Default
- データ駆動型
- サービス・アプローチ
- 官民連携
- 地域主導

## 5. 交通の現況に関する資料

---

• 交通規制	63
• 交通事故の発生状況	64
• 一日あたり乗車人数	65
• 時間帯別乗降客数	66
• 端末交通手段分担率	67
• 駅勢圏人口	68
• 駐輪場の利用台数	69
• 駅利用圏	70
• 周辺地域の代表交通手段	71
• 鉄道利用者の動き	72
• 駅周辺の滞在者数	73
• 十条跨線橋周辺の自動車交通量	78

# 交通規制



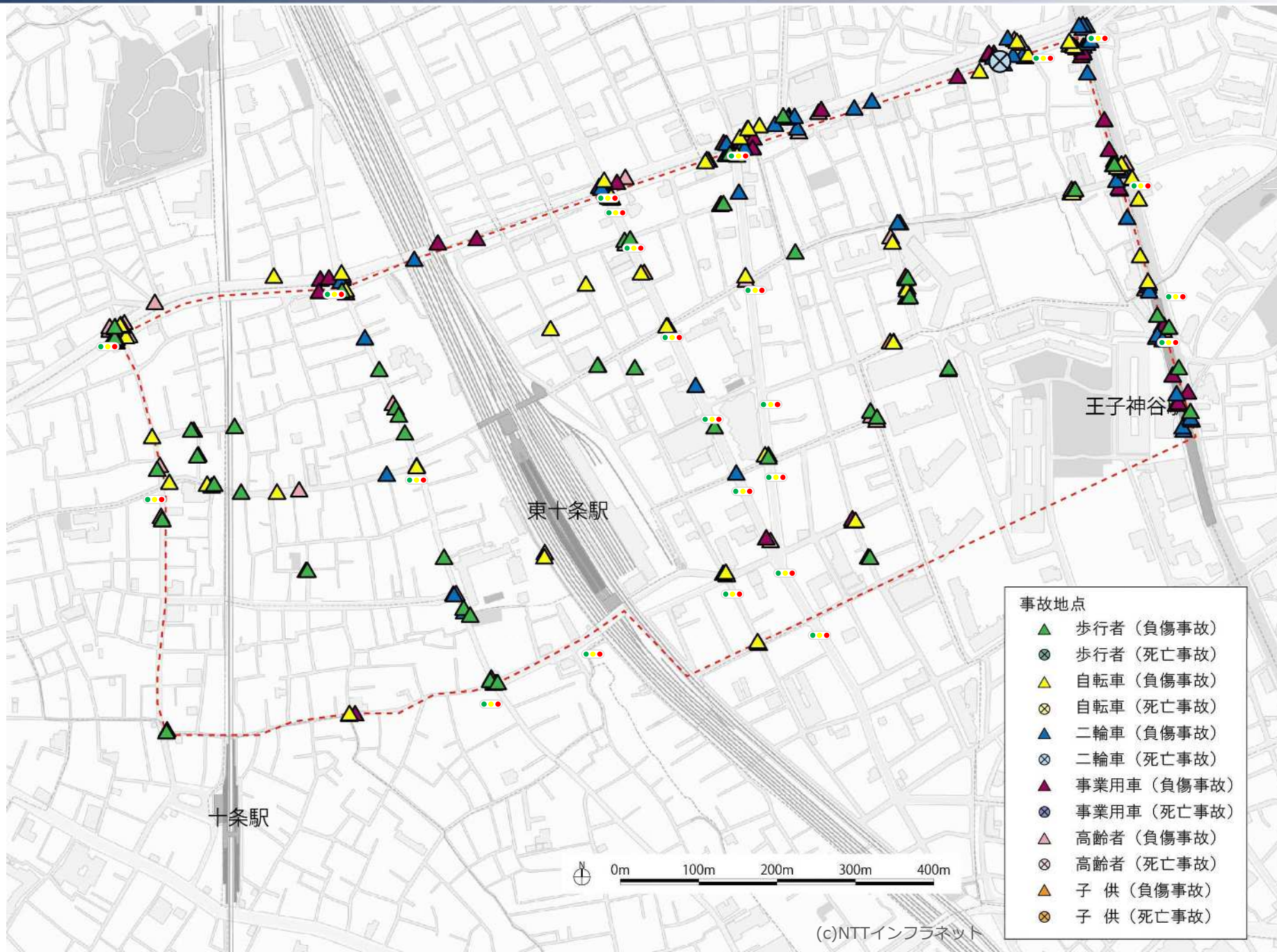
東十条駅周辺の交通規制

(c)NTTインフラネット



# 交通事故の発生状況

※出典：交通事故発生マップ（警視庁） 2017年～2022年上半期の事故を集計



# 一日あたり乗車人数

- 東京都統計年鑑より、各年度の1日あたり乗車人数を整理した。
- 東十条駅はH23年度以降微増傾向にあったが、令和2年度の乗車人数は令和元年度の79%となった。

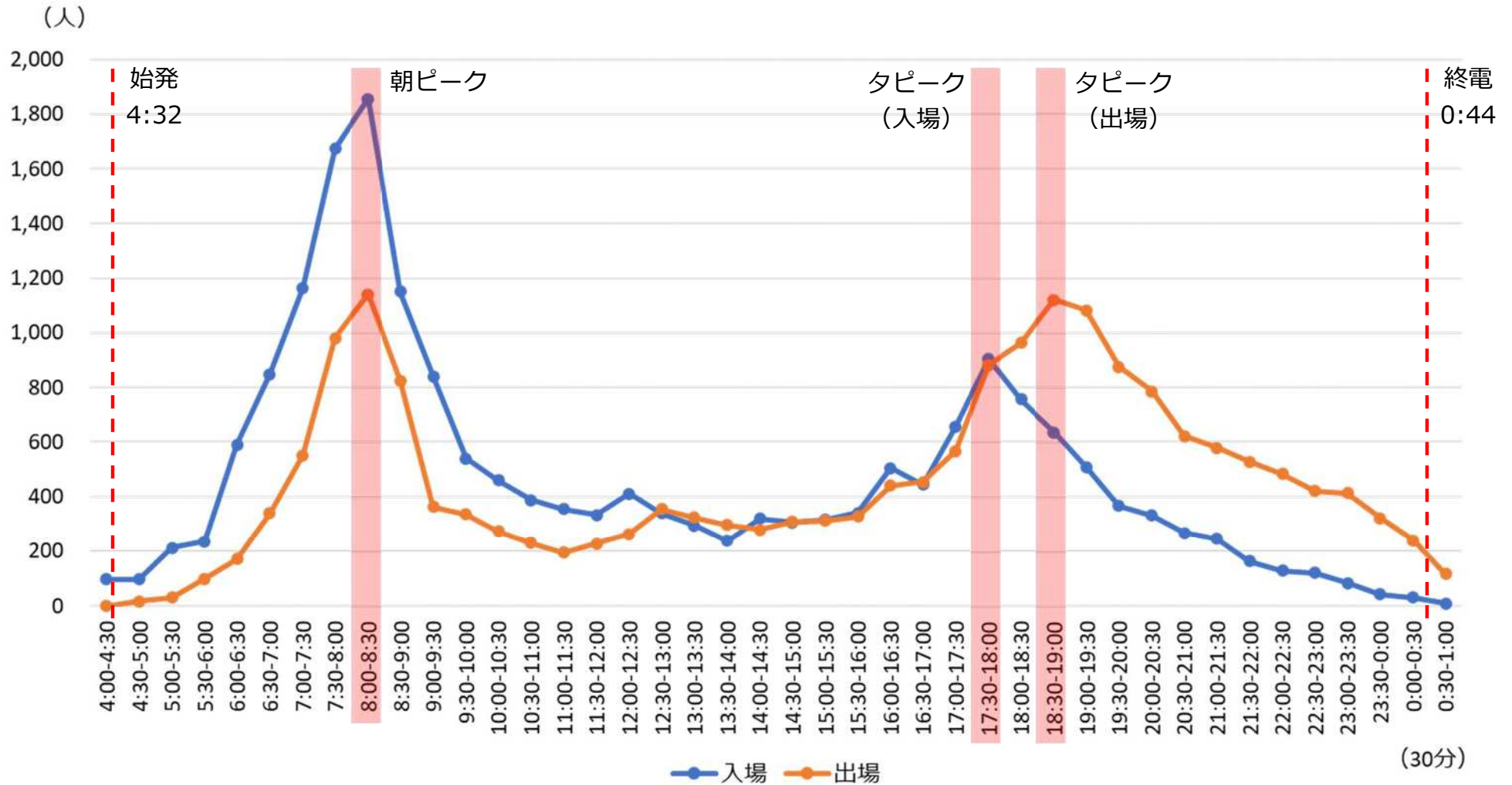


一日あたり乗車人数の推移

※出典：東京都統計年鑑

# 時間帯別乗降客数

- 平日(7/5)の乗降客数について、30分毎に東十条駅改札の入場数・出場数を整理した。(有人改札利用者を除く)
- 朝のピークは入場出場共に8時台である。夕ピークは入場と出場に差がみられる。



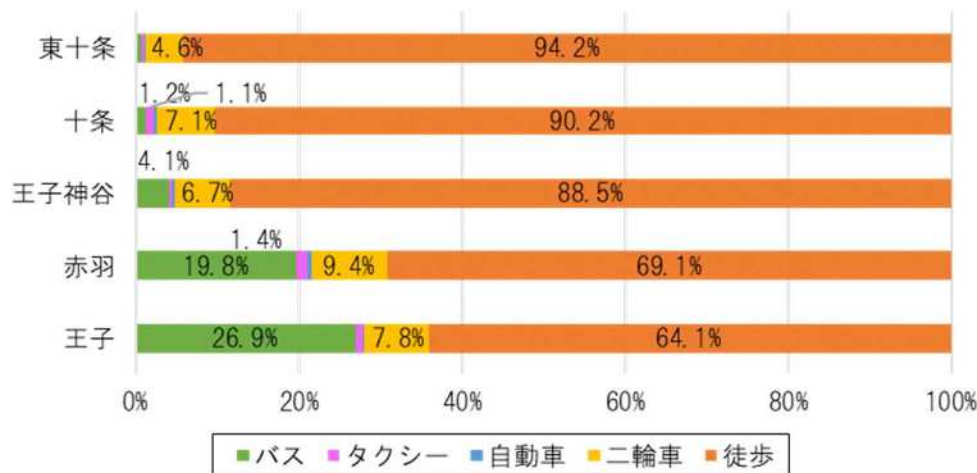
東十条駅の自動改札入場・出場数

※出典：北区交通量調査

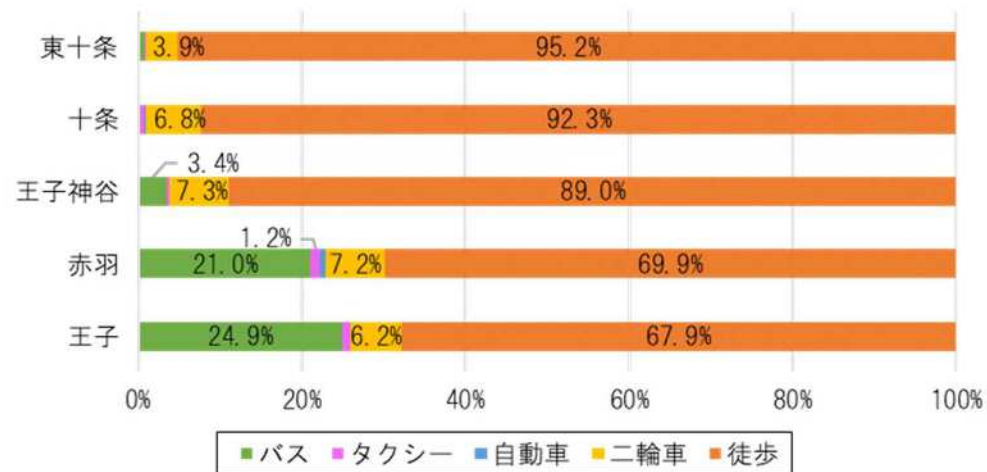
# 端末交通手段分担率

- 東京都市圏パーソントリップ調査の結果を用いて、駅端末交通手段分担率を整理した。
- 東十条駅は9割以上が徒歩でアクセスする状況が続いており、王子駅、赤羽駅と比べてバスによるアクセスも少ない。

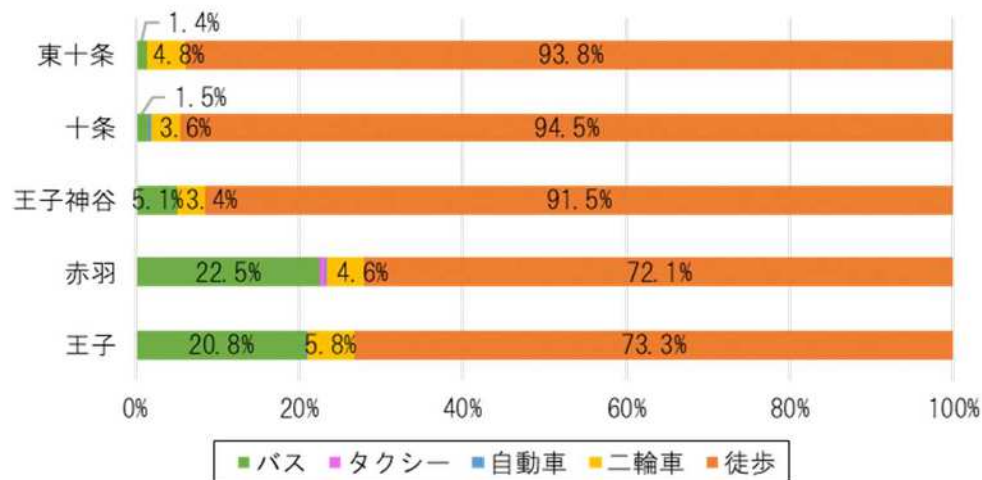
駅端末交通手段分担率 (H10PT)



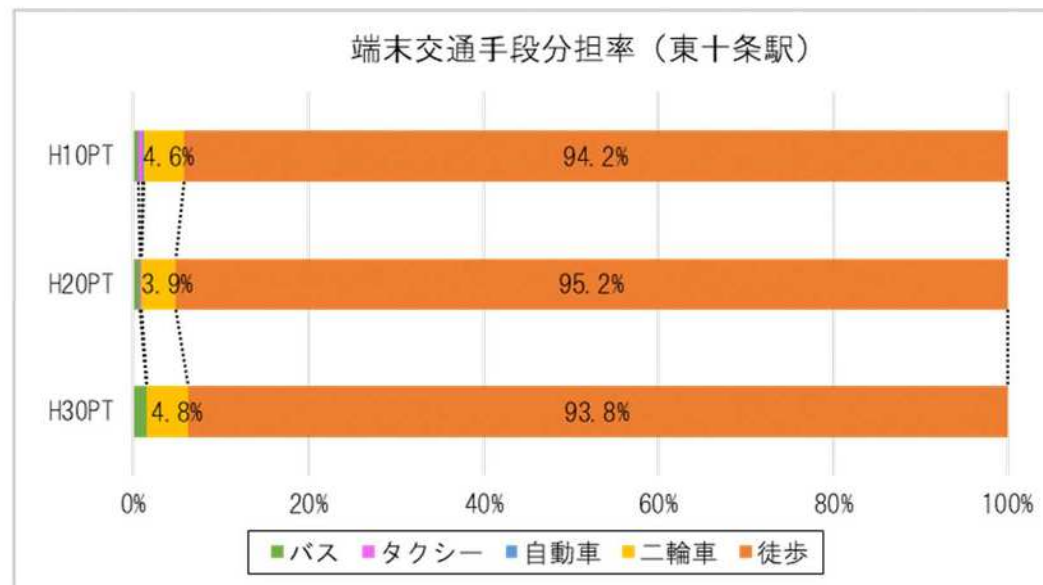
駅端末交通手段分担率 (H20PT)



駅端末交通手段分担率 (H30PT)

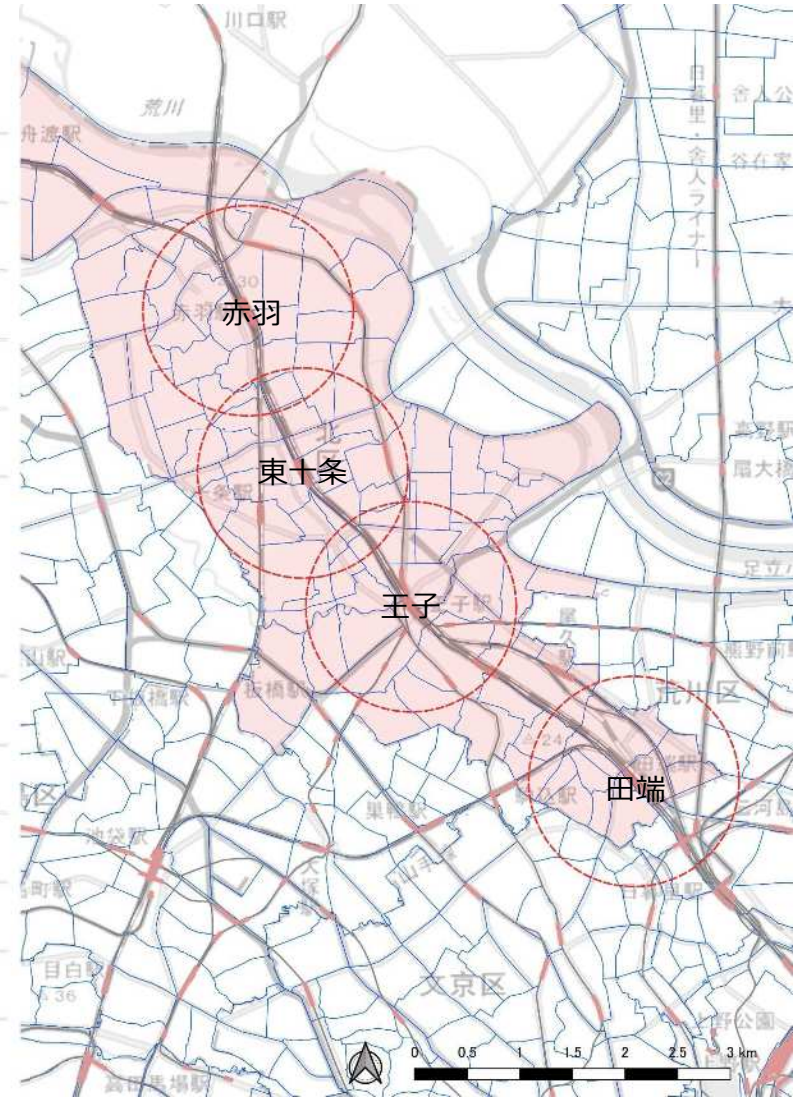


駅端末交通手段分担率 (東十条駅)



# 駅勢圏人口

- 駅1km圏を駅勢圏として設定し、範囲内町丁目の人口を比較した。
- 京浜東北線4駅周辺はいずれも増加傾向にあり、東十条駅はとくに15～64歳人口の増加が顕著である。



※出典：令和2年・平成27年・平成17年国勢調査（総務省統計局）

駅1km圏内人口

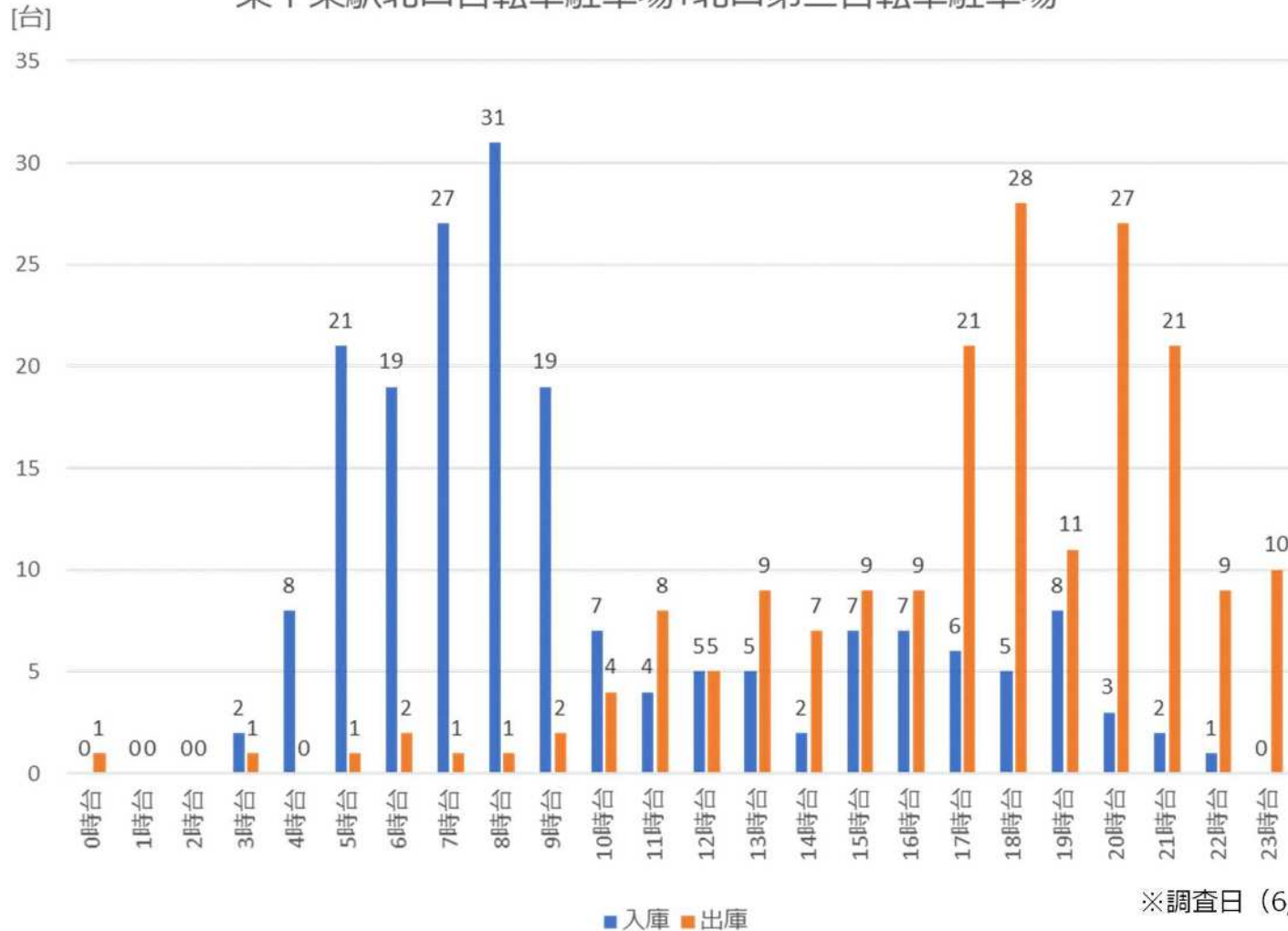
地理院地図を加工して作成

駅1km圏

# 駐輪場の利用台数

- 駅に隣接する一次利用駐輪場の入庫・出庫状況を確認した。
- 付近に大規模な定期利用駐輪場が設置されているが、通勤通学ラッシュと合わせた利用が顕著に見て取れる。

東十条駅北口自転車駐輪場+北口第二自転車駐輪場

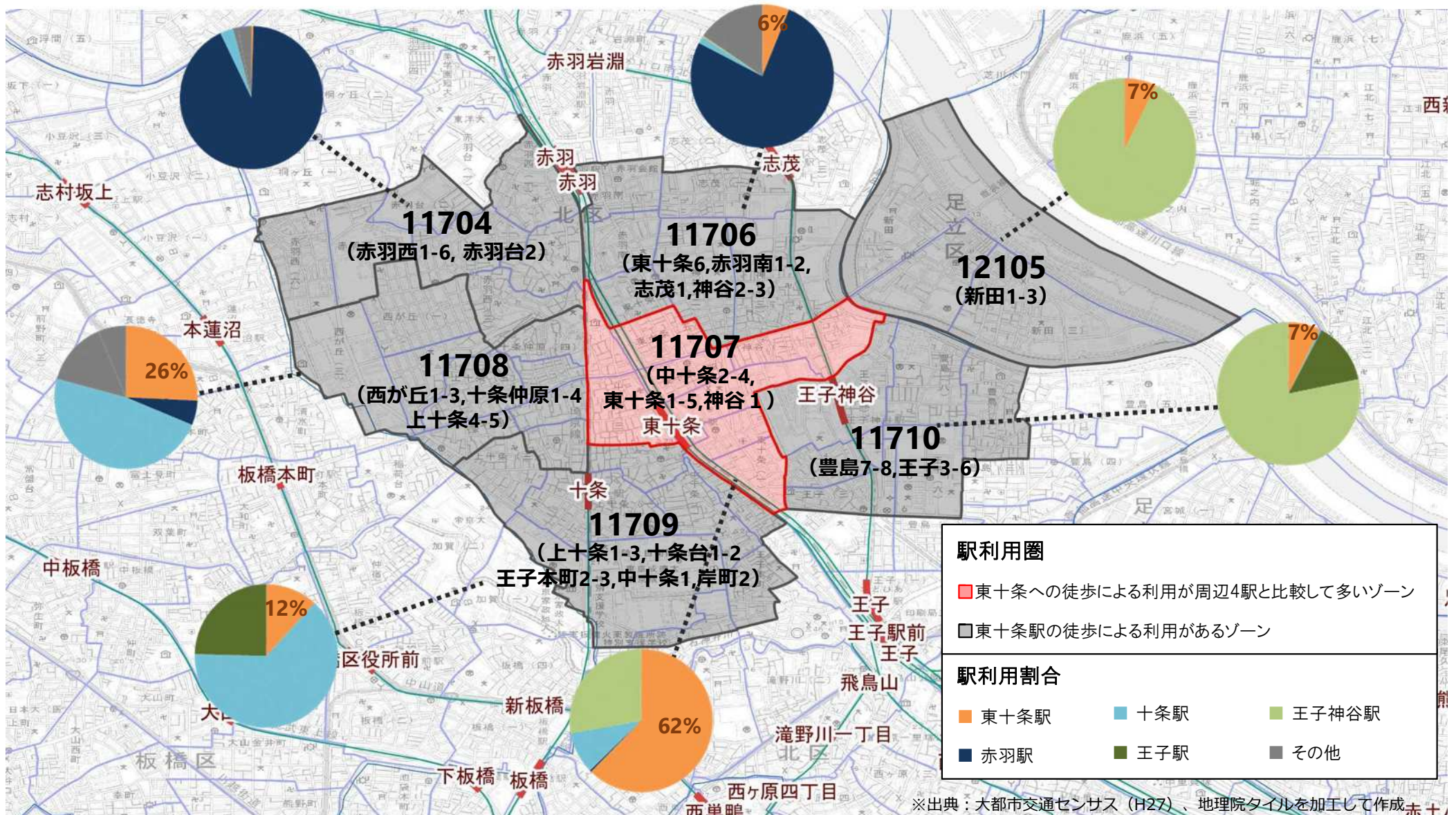


※調査日 (6/28) は19:12頃に京浜東北線の運転見合わせが発生

北口付近の駐輪場入庫・出庫台数

# 駅利用圏

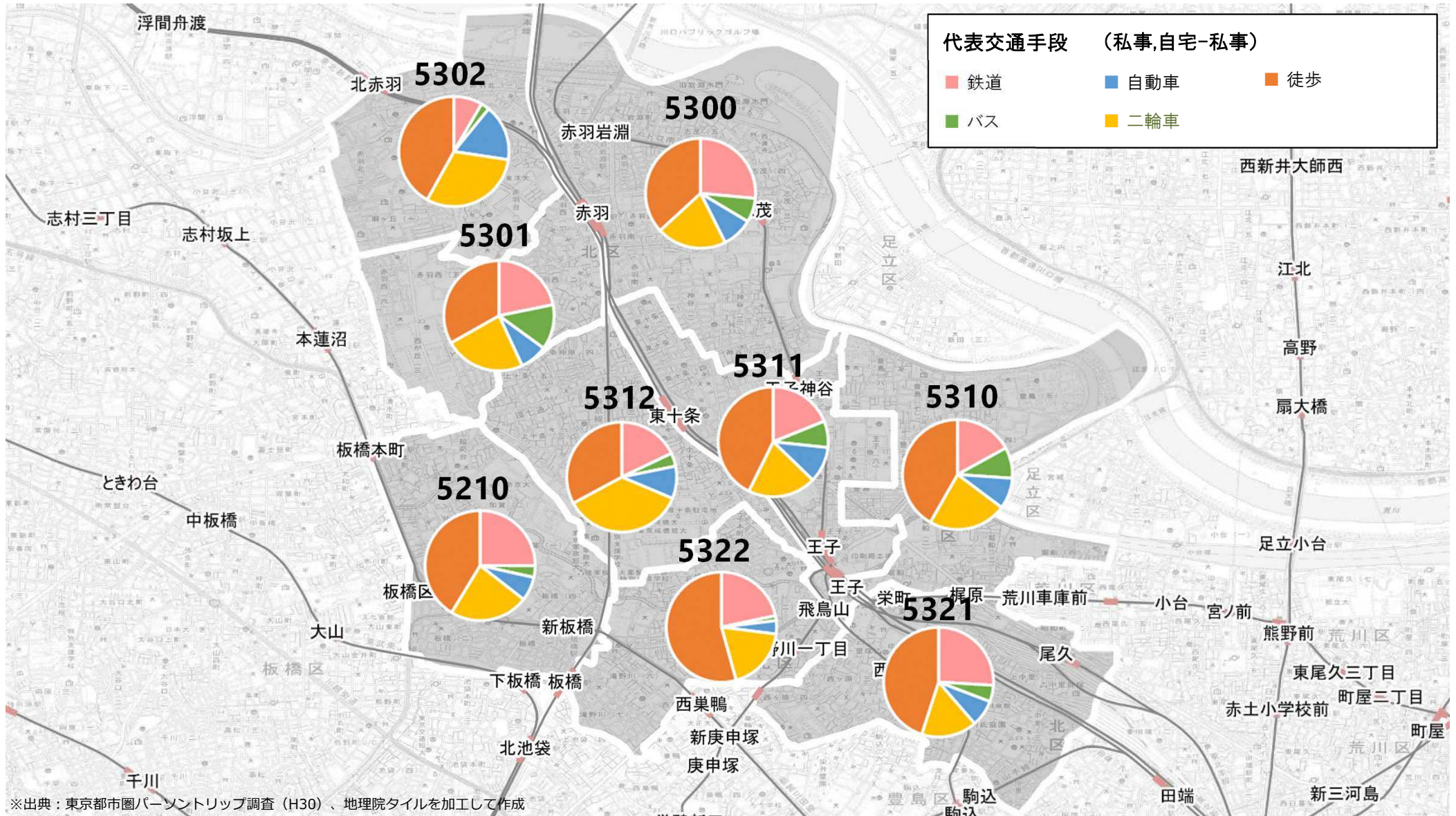
- 東十条駅への主要な手段である徒歩での利用について、H27年度大都市交通センサスの結果より駅利用圏を整理した。
- 中十条3～4丁目、東十条1～5丁目、神谷1丁目を含むゾーンに居住・勤務・就学する人が、東十条駅を主な利用駅としている。



徒歩による東十条駅の利用圏

# 周辺地域の代表交通手段

- H30年度パーソントリップ調査より、東十条駅周辺を私事で利用する際の代表交通手段を整理した。
- 東十条駅西側は、東側に比べ二輪車の利用が多い傾向にある。



※出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (H30)、地理院タイルを加工して作成

代表交通手段別集中量の割合

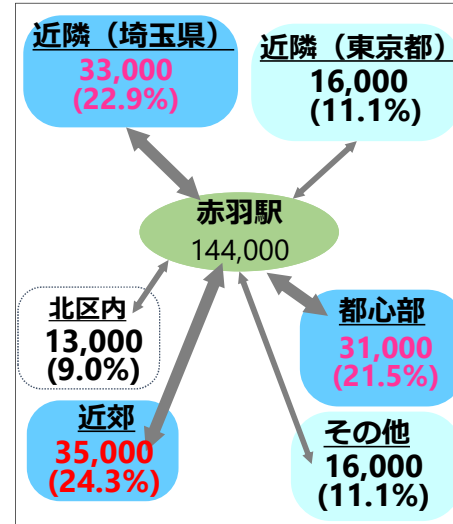


# 鉄道利用者の動き

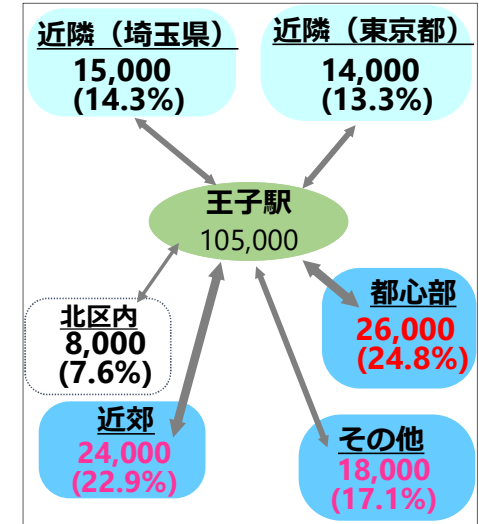
※各駅を出発×目的地と出発地×各駅到着、移動目的不問のトリップを合計 数値は100の位を四捨五入

- 各駅の利用者の出発地・目的地を整理してみると、どの駅においても都心部への移動が全体の1割程度を占めており、比較的多い傾向にある。
- 赤羽駅や王子駅は埼玉県等への利用者が比較的多い傾向だが、東十条駅・十条駅は割合で比較すると1割程度低くなっている。

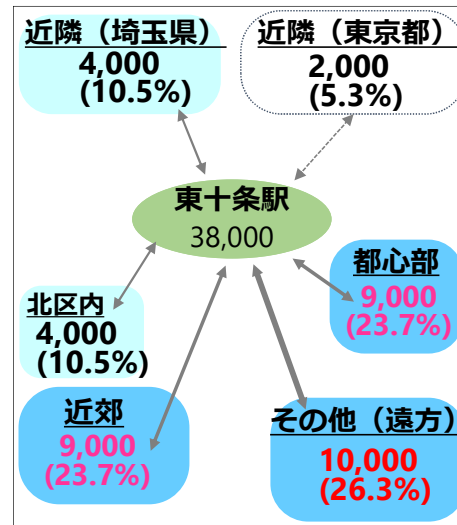
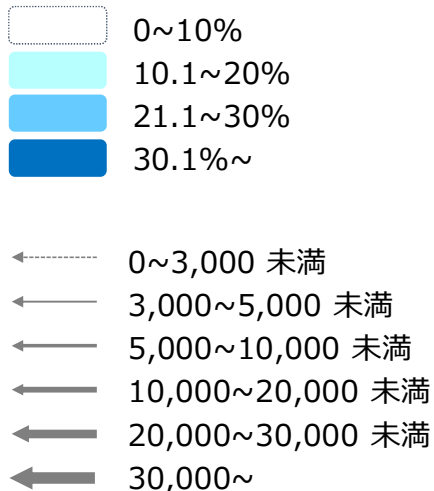
都心部：千代田・中央・港・新宿・渋谷・品川  
 近隣（東京都）：足立・荒川・文京・板橋・豊島  
 近隣（埼玉）：川口市・戸田市・蕨市・さいたま市  
 近郊：上記を除く東京都・埼玉県



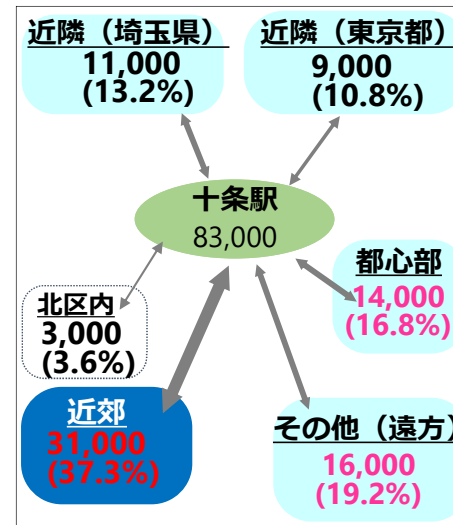
赤羽駅発着



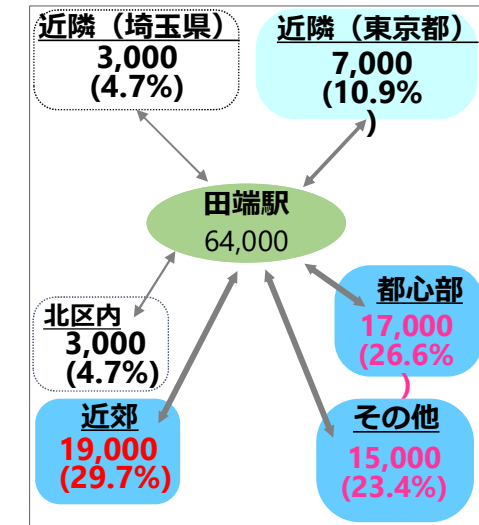
王子駅発着



東十条駅発着



十条駅発着



田端駅発着

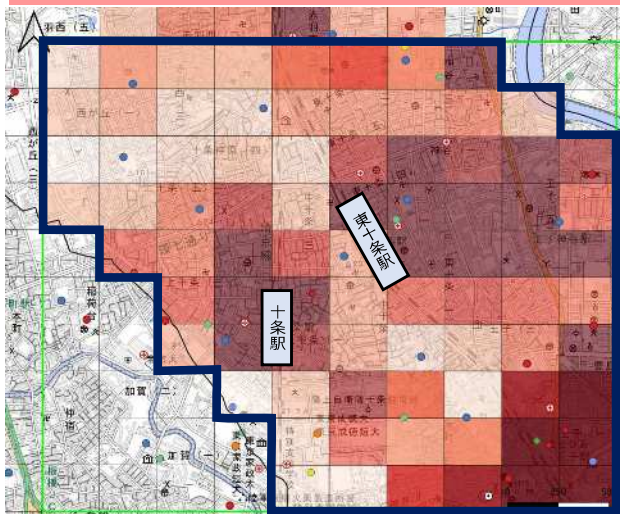
単位：トリップ数/日

※出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

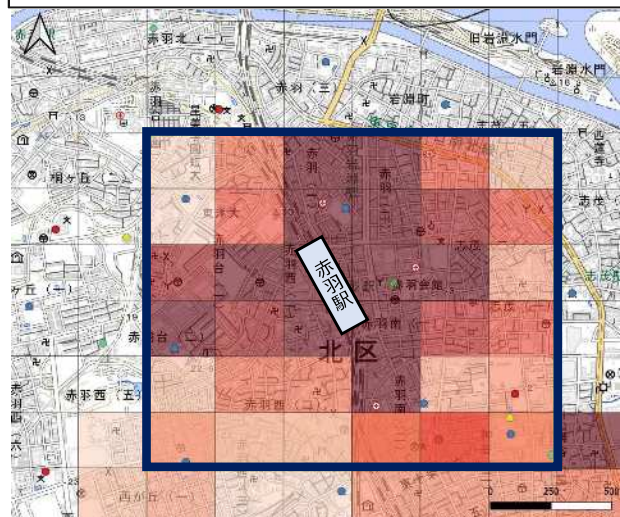
# 駅周辺の滞在者数（2022年）

- 「混雑統計®」データより、主要駅周辺の滞在者数を分析した。
- 赤羽駅や王子駅、田端駅では、駅周辺に人が集中している傾向がある一方で、東十条駅や十条駅では、駅周辺だけでなく商店街などの広い範囲でまばらに滞在する傾向にある。

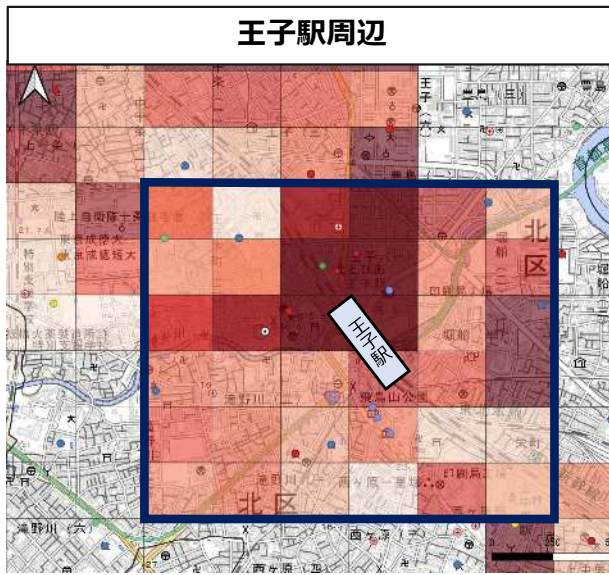
東十条駅周辺



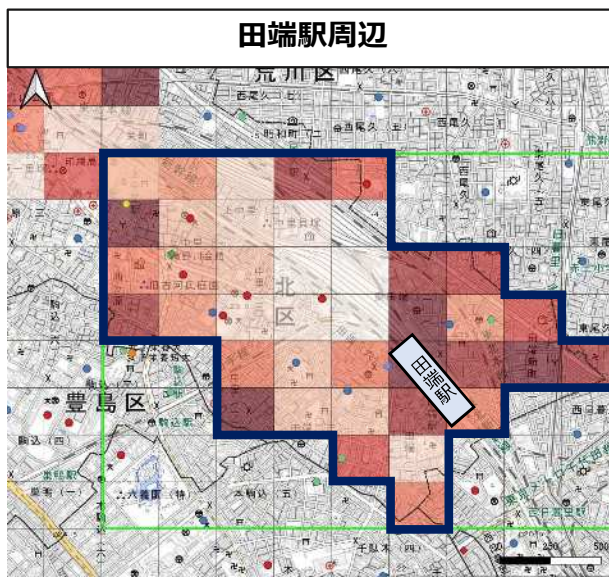
赤羽駅周辺



王子駅周辺



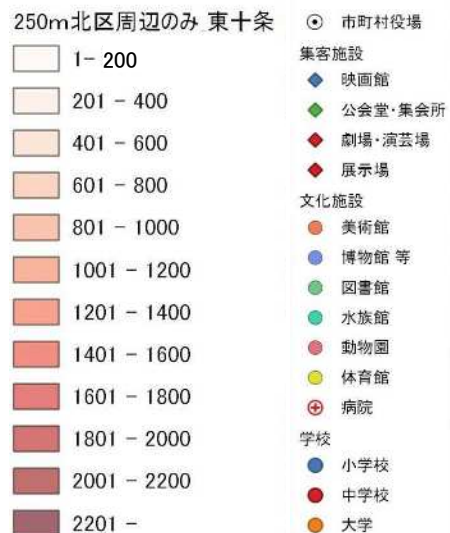
田端駅周辺



- 1月～6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数
- 対象メッシュ内に15分以上留まったユーザーをカウントし、拡大推計した値

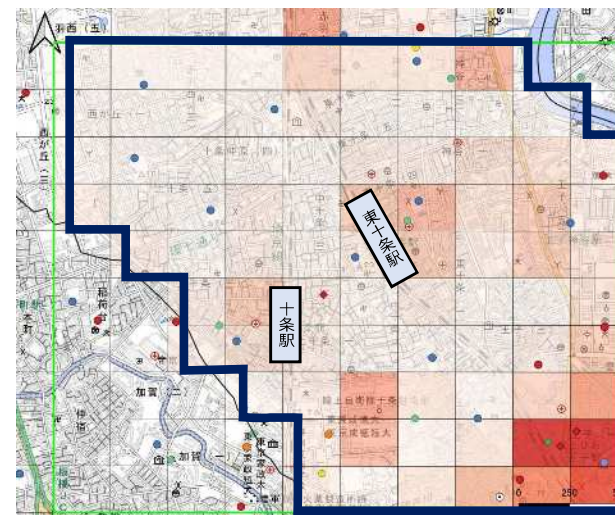
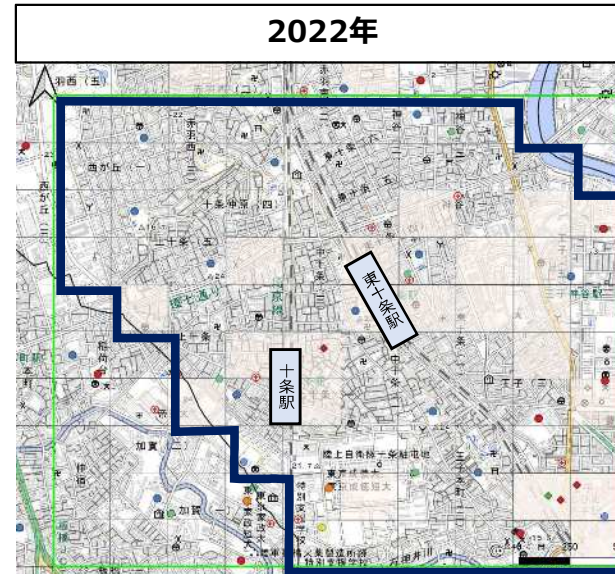
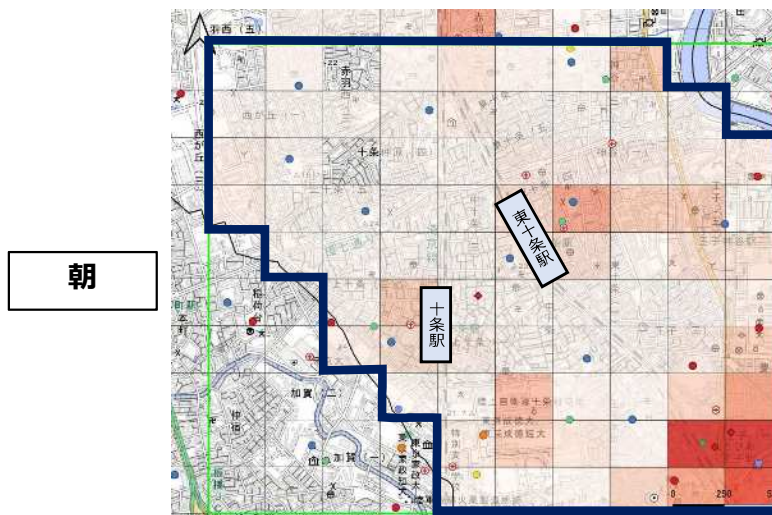
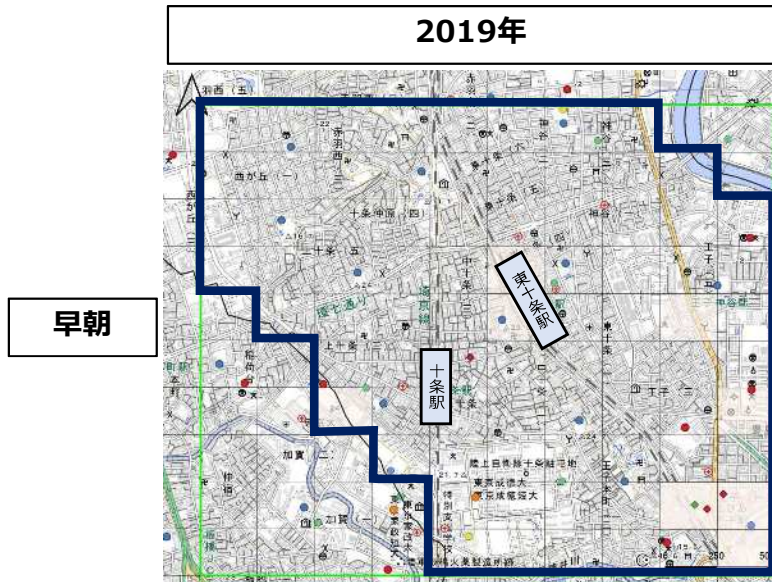
注：「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション（※）の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

※ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ。



# 駅周辺の滞在者数（コロナ前後の比較）

- 東十条駅周辺について、滞在者数をコロナ前後（2019年、2022年）で比較した。
- 滞在の多いエリアに大きな変化は生じていない。



表：時間帯の区分

時間帯	
早朝	3:00~5:59
朝	6:00~9:59
昼	10:00~13:59
夕方	14:00~17:59
夜	18:00~21:59
深夜	22:00~1:59

- 1月~6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数
- 対象メッシュ内に15分以上留まったユーザーをカウントし、拡大推計した値

250m北区周辺のみ 東十条

1 - 201

201 - 400

401 - 600

601 - 800

801 - 1000

1001 - 1200

1201 - 1400

1401 - 1600

1601 - 1800

1801 - 2000

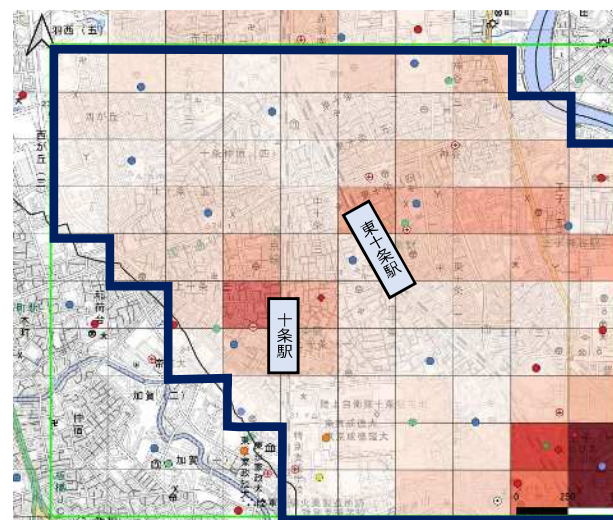
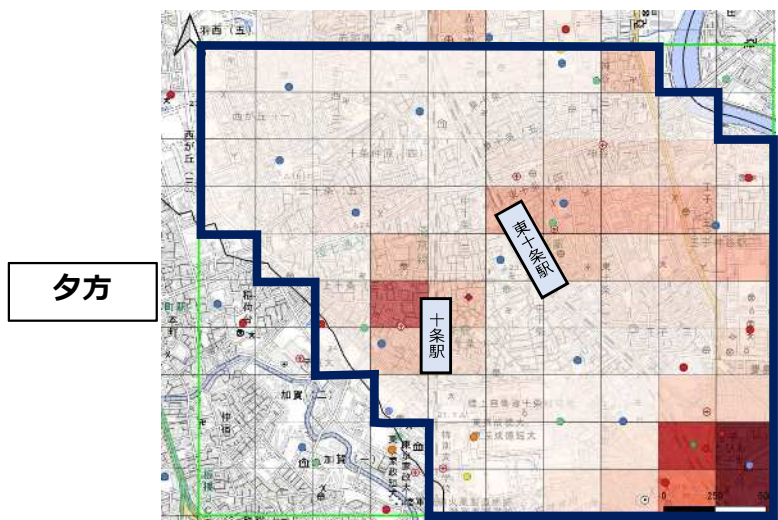
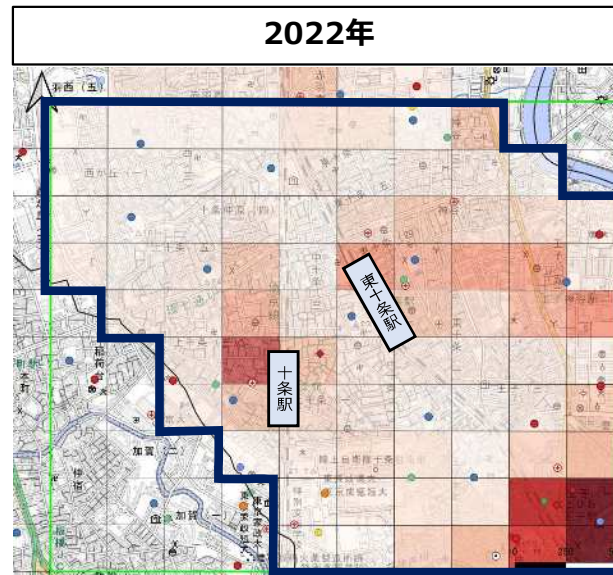
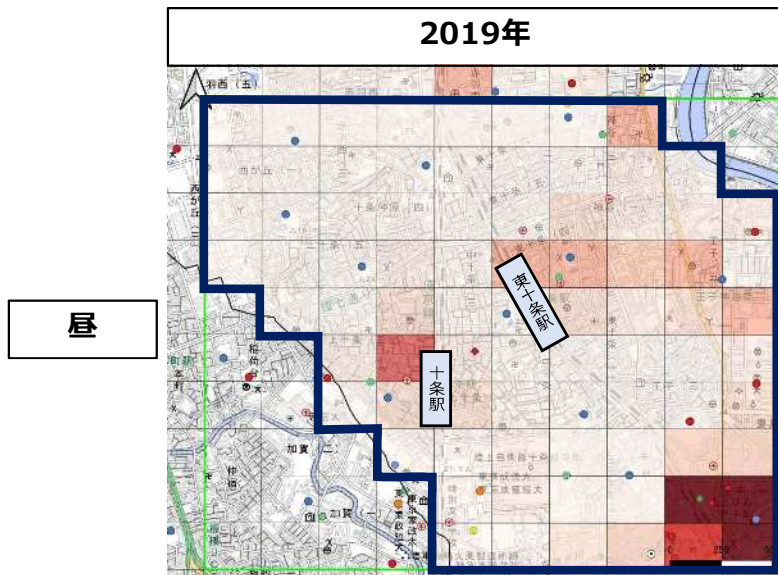
2001 - 2200

2201 -

- 市町村役場
- 集客施設
- 映画館
- 公会堂・集会所
- 劇場・演芸場
- 展示場
- 文化施設
- 美術館
- 博物館等
- 図書館
- 水族館
- 動物園
- 体育館
- 病院
- 学校
- 小学校
- 中学校
- 大学

# 駅周辺の滞在者数（コロナ前後の比較）

- 東十条駅周辺について、滞在者数をコロナ前後（2019年、2022年）で比較した。
- 滞在の多いエリアに大きな変化は生じていない。

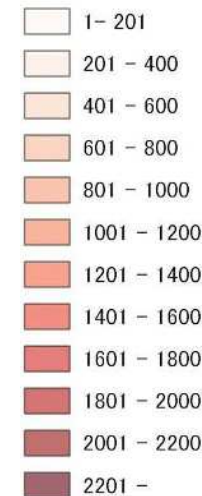


表：時間帯の区分

時間帯	
早朝	3:00~5:59
朝	6:00~9:59
昼	10:00~13:59
夕方	14:00~17:59
夜	18:00~21:59
深夜	22:00~1:59

- 1月~6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数
- 対象メッシュ内に15分以上留まったユーザーをカウントし、拡大推計した値

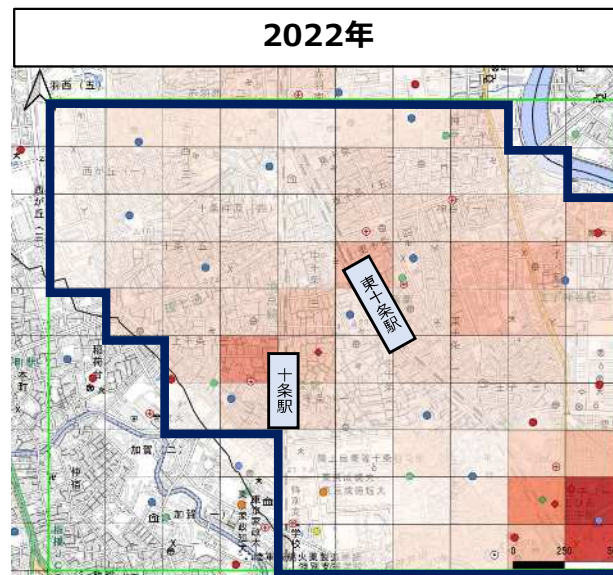
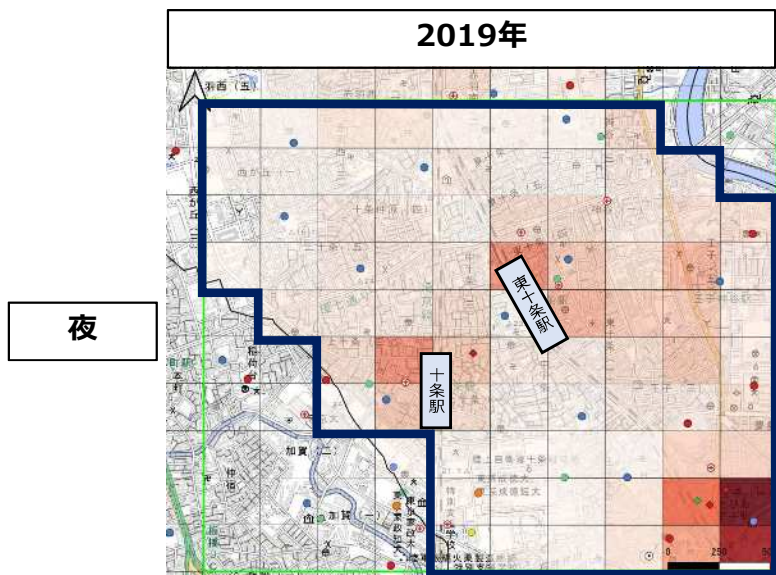
250m北区周辺のみ 東十条



- 市町村役場
- 集客施設
  - 映画館
  - 公会堂・集会所
  - 劇場・演芸場
  - 展示場
- 文化施設
  - 美術館
  - 博物館等
  - 図書館
  - 水族館
  - 動物園
  - 体育館
- 病院
- 学校
  - 小学校
  - 中学校
  - 大学

# 駅周辺の滞在者数（コロナ前後の比較）

- 東十条駅周辺について、滞在者数をコロナ前後（2019年、2022年）で比較した。
- 滞在の多いエリアに大きな変化は生じていない。



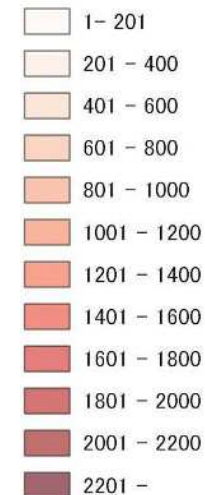
「混雑統計®」 ©ZENRIN DataComCO., LTD.

表：時間帯の区分

時間帯	
早朝	3:00~5:59
朝	6:00~9:59
昼	10:00~13:59
夕方	14:00~17:59
夜	18:00~21:59
深夜	22:00~1:59

- 1月～6月の6ヶ月平均の1日あたりの滞在者数
- 対象メッシュ内に15分以上留まったユーザーをカウントし、拡大推計した値

250m北区周辺のみ 東十条



「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション（※）の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

※ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ。

# 十条跨線橋周辺の自動車交通量

- 調査概要

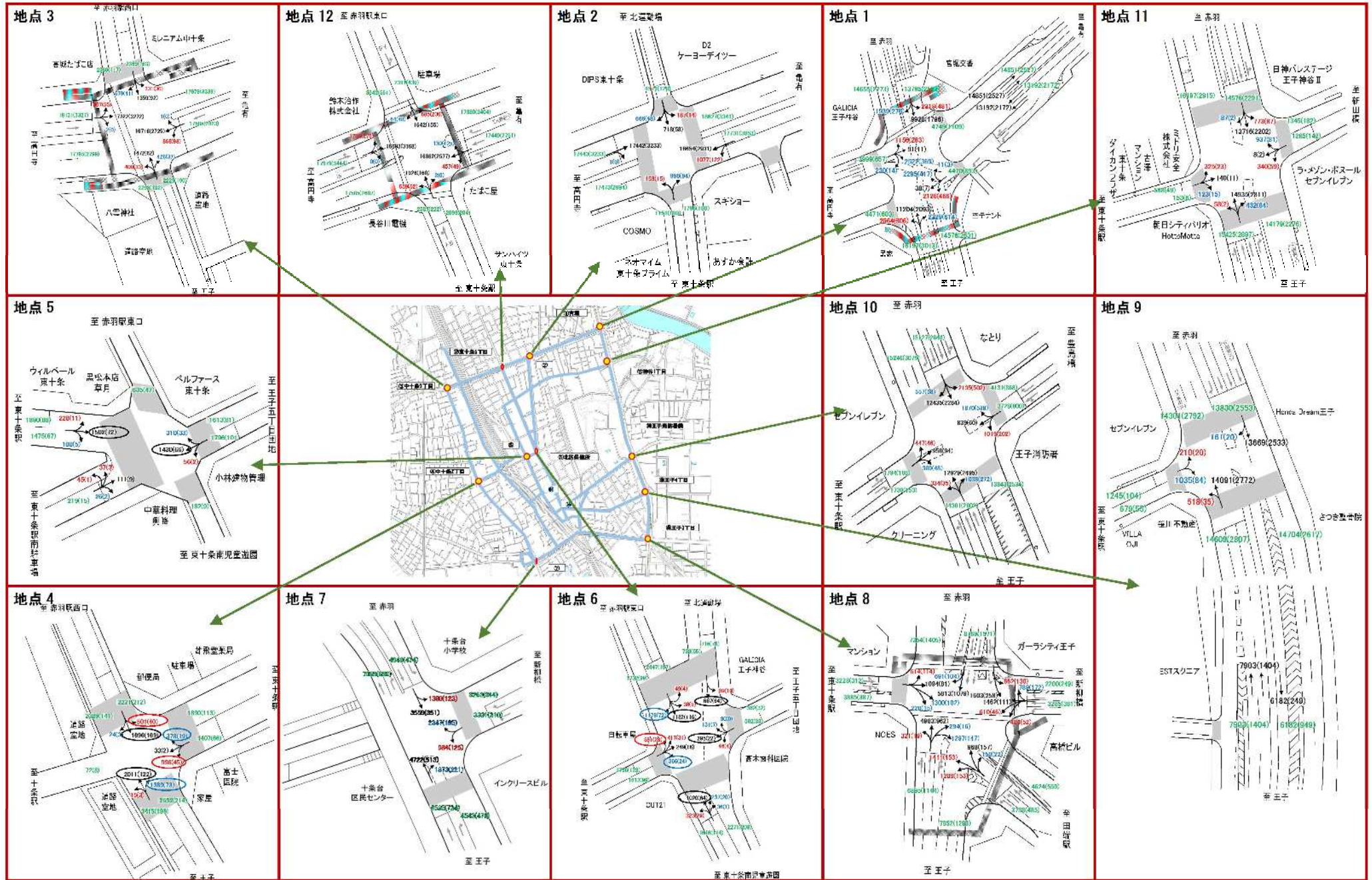
表 調査概要

調査年月日	令和2年9月10日(木)
調査時間	7:00~19:00 (12時間)
地点	12地点



調査地点図

# 十条跨線橋周辺の自動車交通量



12時間交通量の計

## 6. 歩行者交通量調査結果

---

・ 調査概要	80
・ 断面交通量	81
・ 西側崖下崖上間の移動	89
・ 調査日の時間帯別乗降客数	91
・ 駅周辺方向別交通量	92
・ 商店街周辺方向別交通量	98
・ タクシー乗降客数調査	102
・ バス降車客追跡調査	103



## 調査概要

調査項目	調査内容	調査日
広域歩行者交通量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部の歩道及び横断歩道、出入口において、各地点を通過する歩行者・自転車等を種別、時間別に観測</li> <li>・7:00-20:00実施（13時間）</li> </ul>	平日 （令和4年6月28日（火））
駅周辺歩行者交通量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部の歩道及び横断歩道、駅及び建物の階段、出入口において、地点を通過する歩行者・自転車を方向別、種別、時間別にマニュアルカウンターを用いて観測</li> <li>・7:00-20:00実施（13時間）</li> </ul>	平日 （令和4年6月28日（火））
タクシー乗降客調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南口駅前・北口東側において乗降するタクシーについて、乗車降車、乗降の時刻、乗降人数について記録</li> <li>・7:00-20:00実施（13時間）</li> </ul>	平日 （令和4年6月28日（火））
バス降車客調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中十条4丁目・東十条4丁目バス停の降車客数を観測する。</li> <li>・調査員が可能な範囲でバスの系統・到着時間・降車客数を記録</li> <li>・8:00-9:00,12:00-13:00,18:00-19:00</li> </ul>	平日 （令和4年6月28日（火））

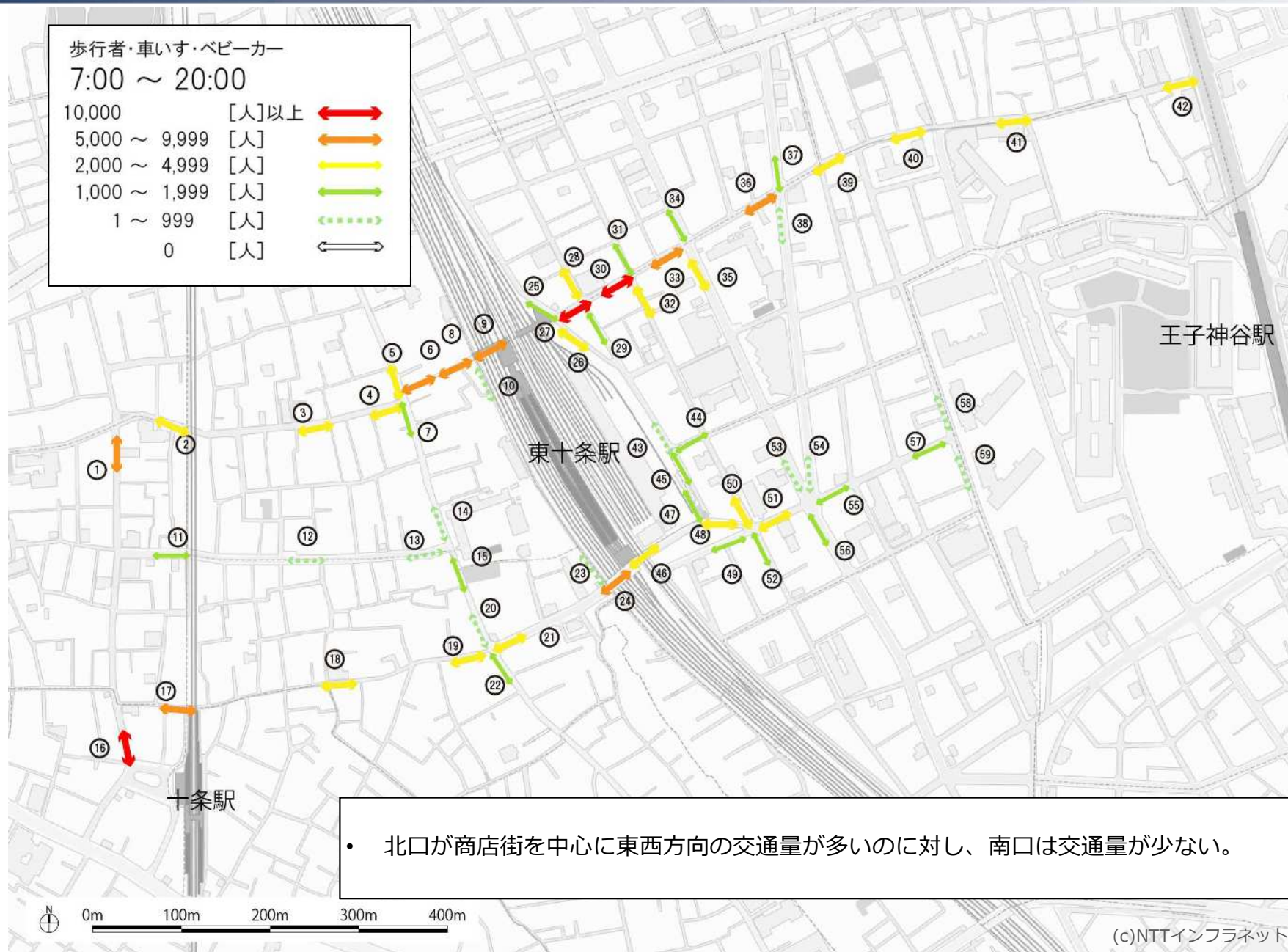


ビデオカメラ設置状況



調査実施状況

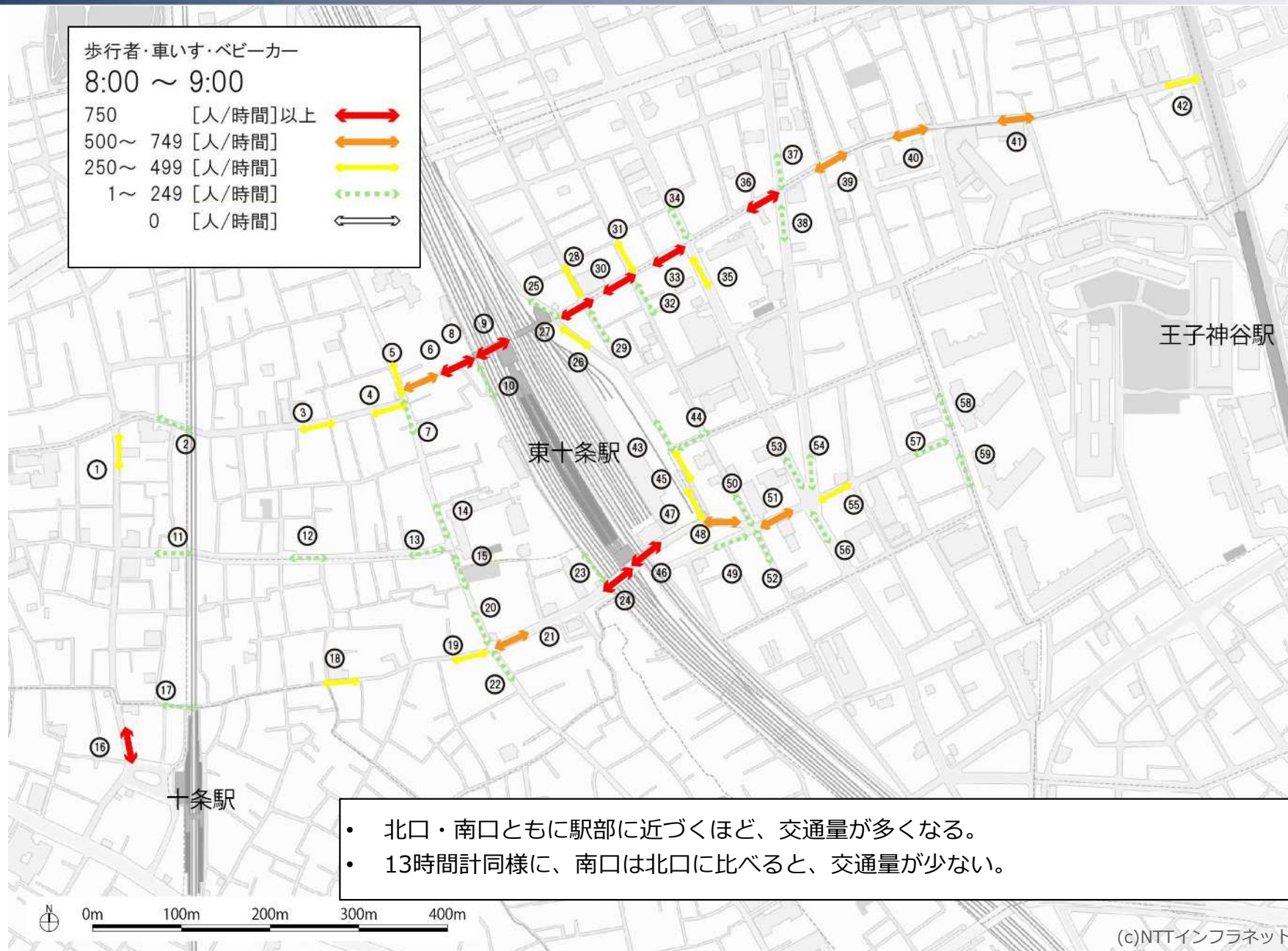
# 断面交通量(歩行者等)



・ 北口が商店街を中心に東西方向の交通量が多いのに対し、南口は交通量が少ない。

断面歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・ 13時間計)

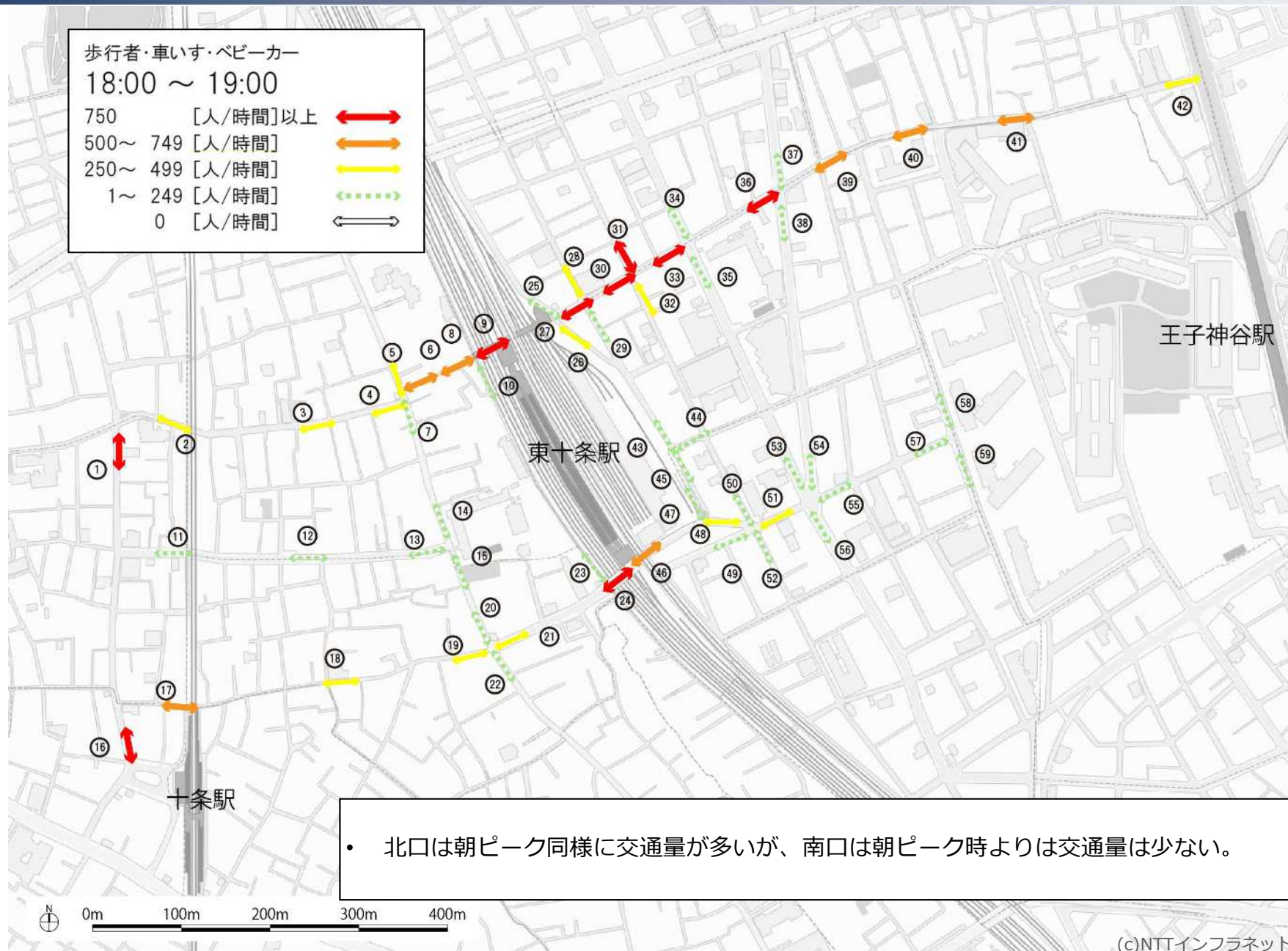
# 断面交通量(歩行者等)



- 北口・南口ともに駅部に近づくほど、交通量が多くなる。
- 13時間計同様に、南口は北口に比べると、交通量が少ない。

断面歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・ 8時台)

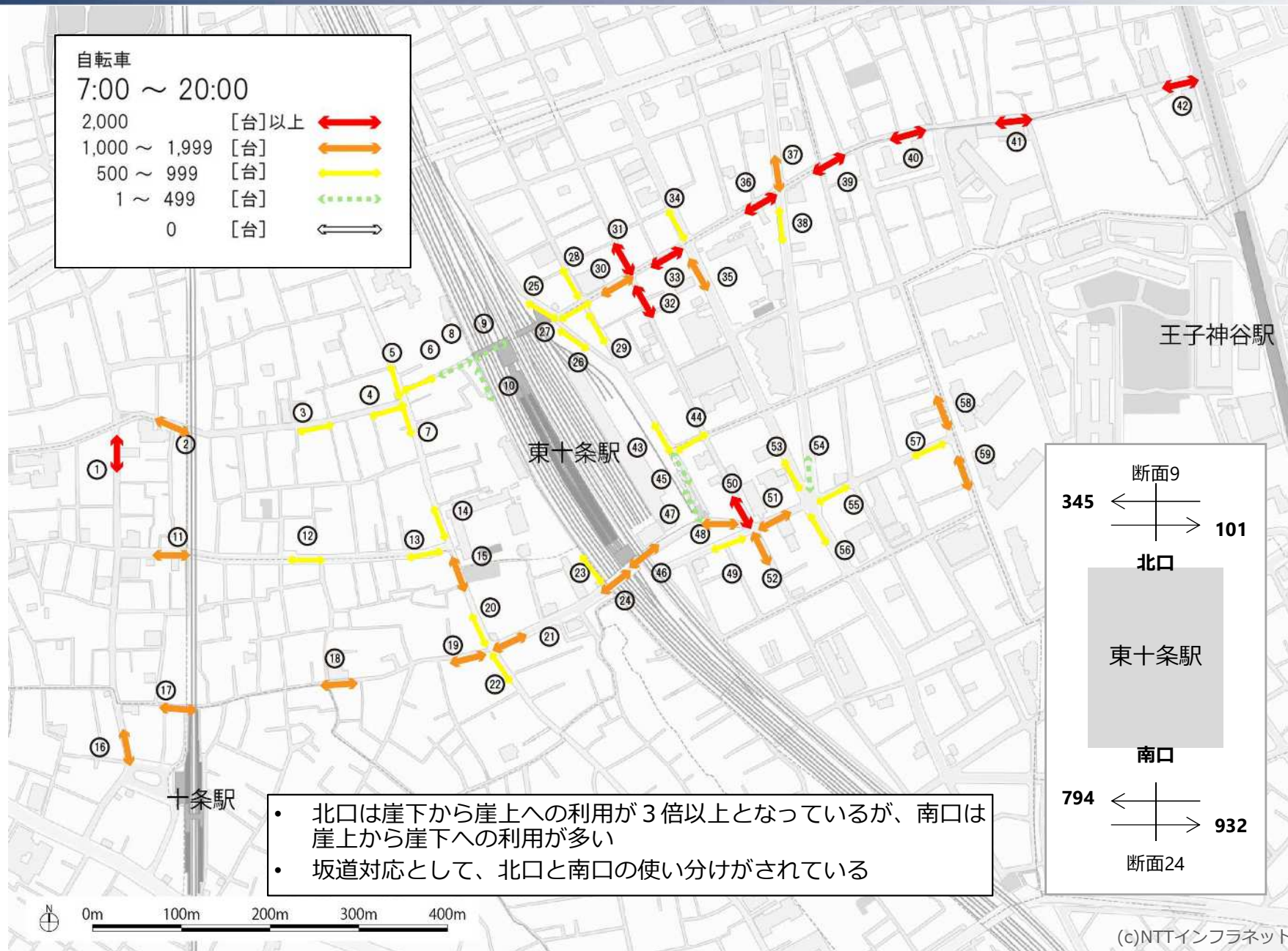
# 断面交通量(歩行者等)



・ 北口は朝ピーク同様に交通量が多いが、南口は朝ピーク時よりは交通量は少ない。

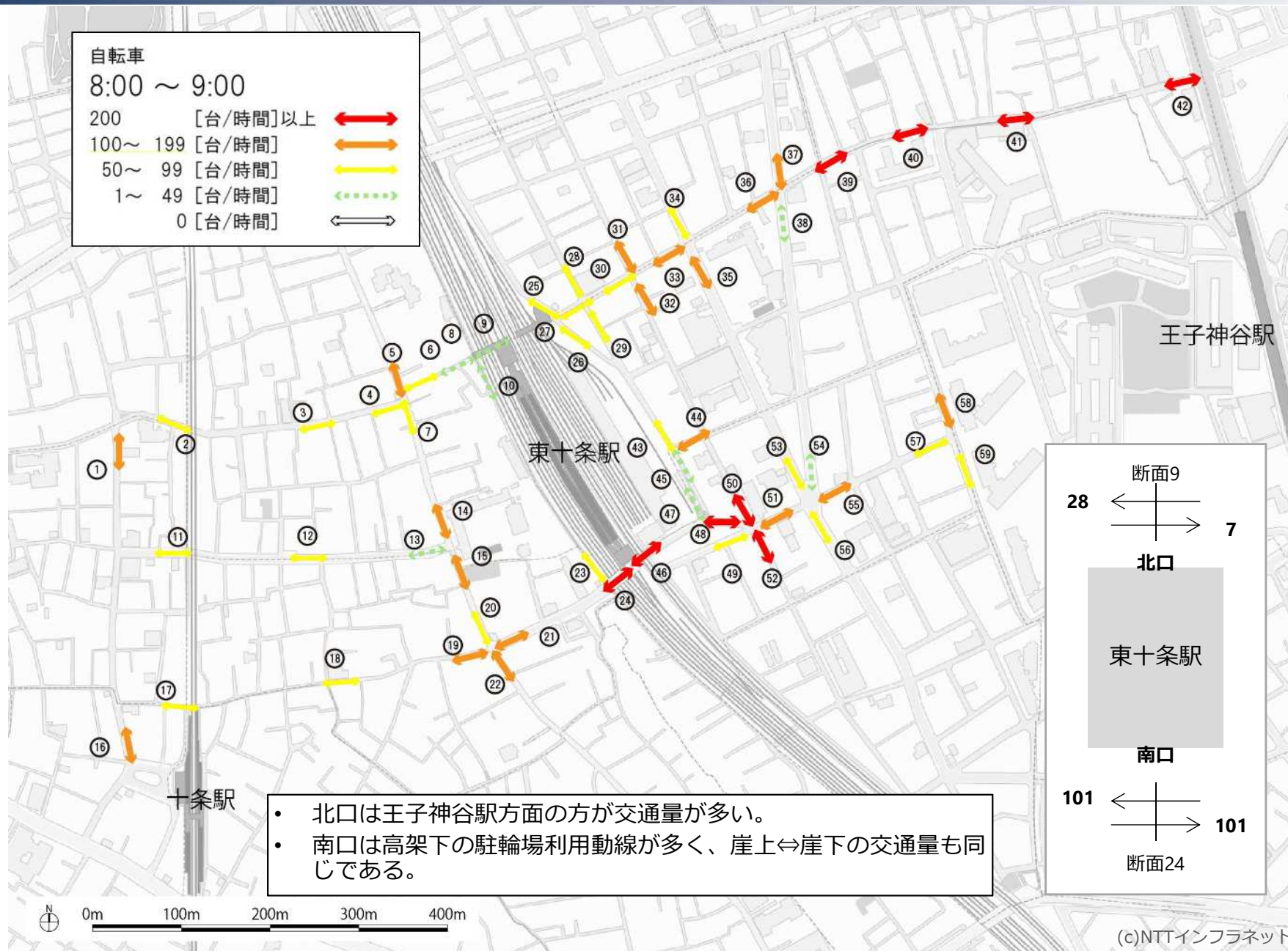
断面歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・18時台)

# 断面交通量(自転車)



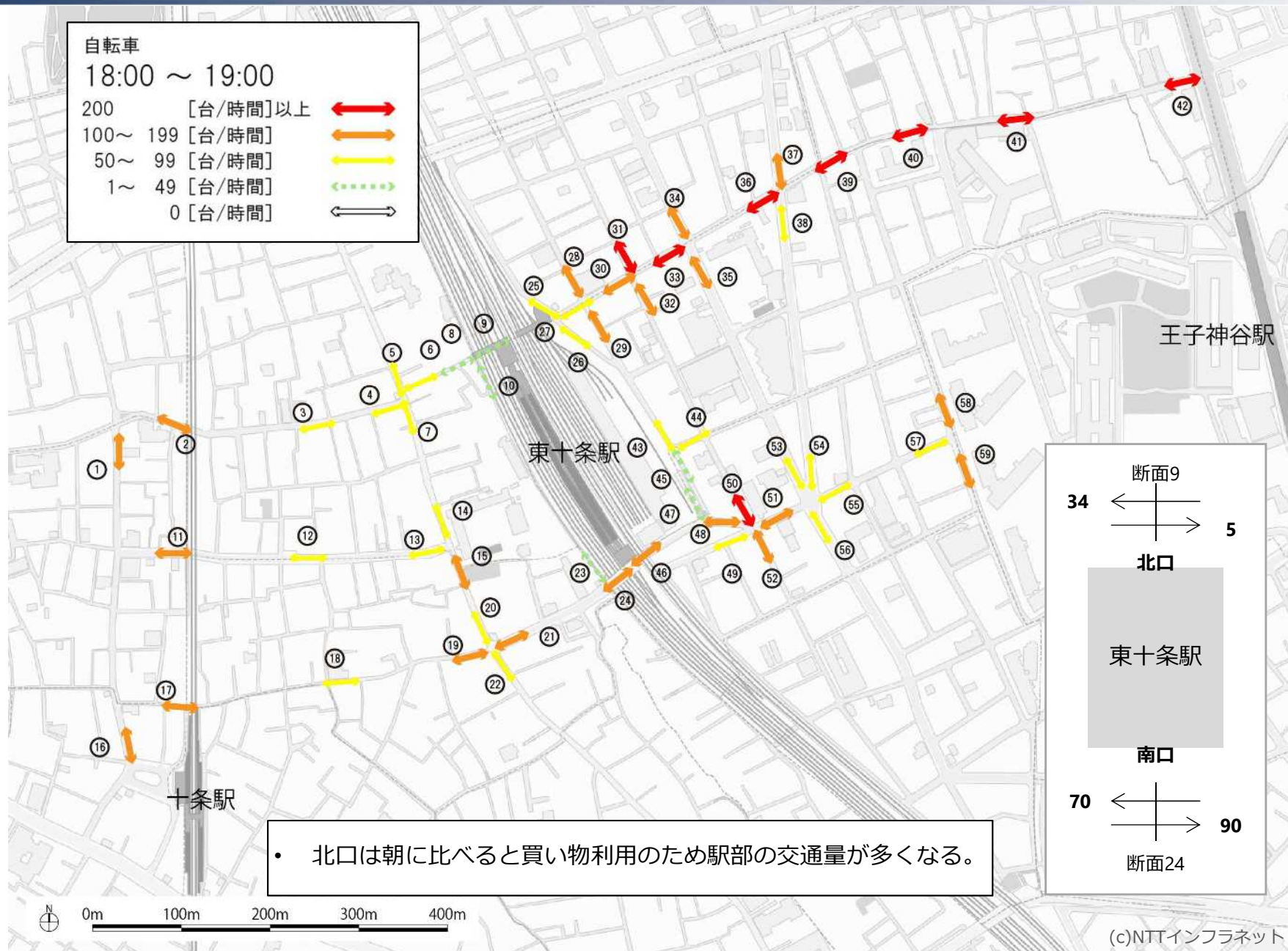
断面歩行者交通量 (自転車・13時間計)

# 断面交通量(自転車)



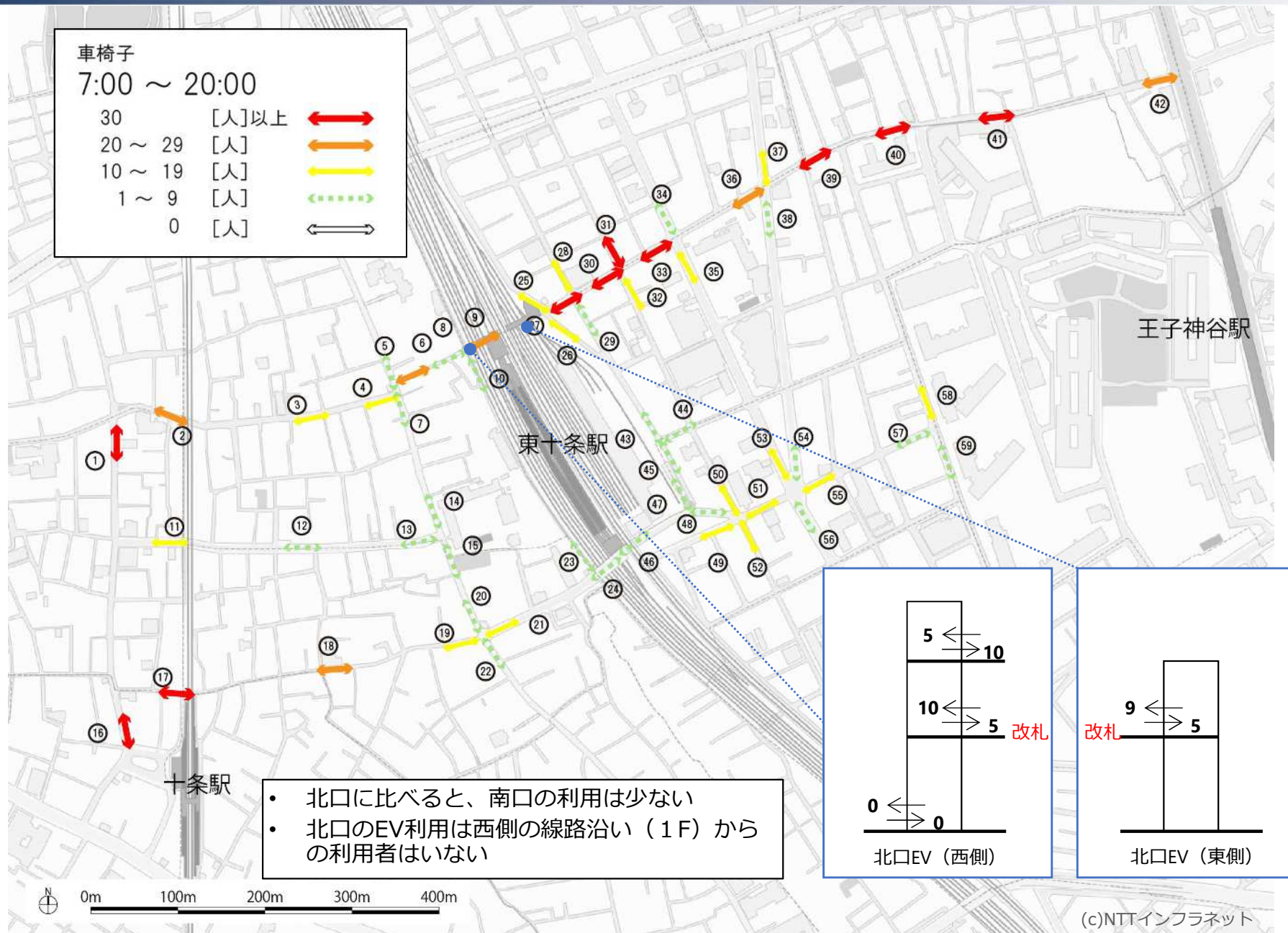
断面歩行者交通量 (自転車・8時台)

# 断面交通量(自転車)



断面歩行者交通量 (自転車・18時台)

# 断面交通量(車いす)

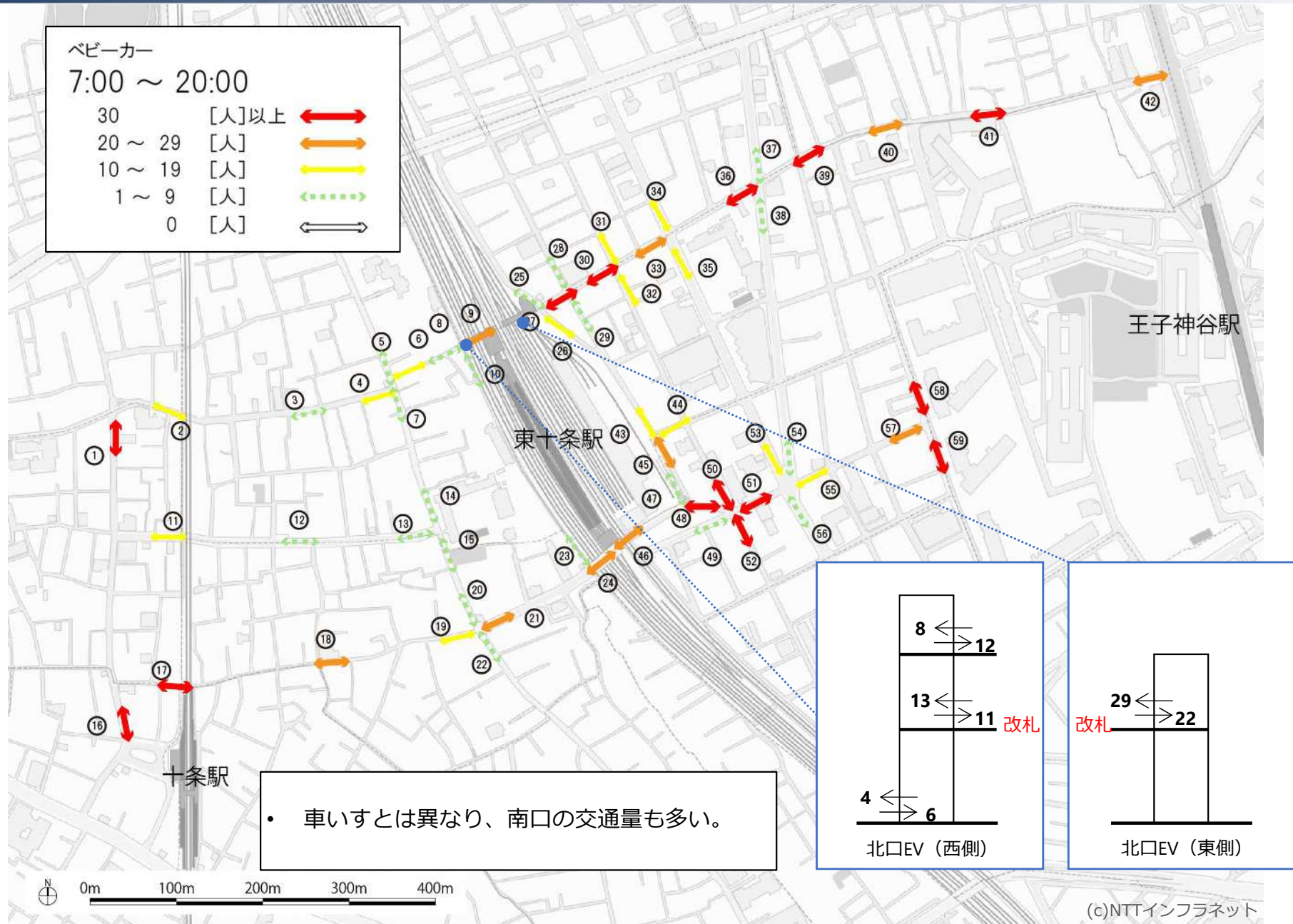


- 北口に比べると、南口の利用は少ない
- 北口のEV利用は西側の線路沿い（1F）からの利用者がいない

断面歩行者交通量 (車いす・13時間計)



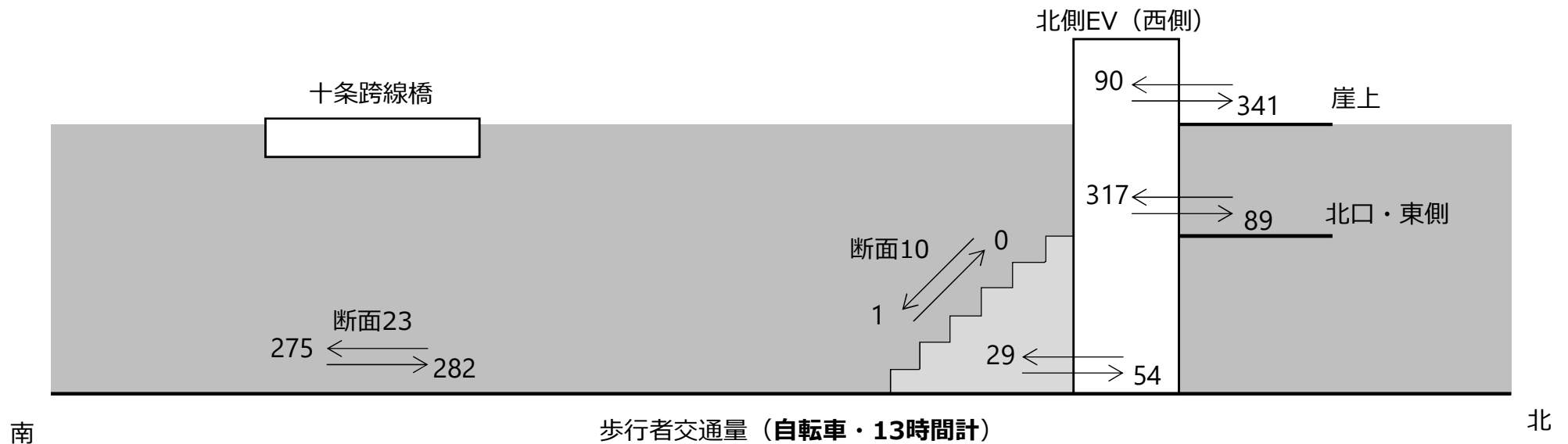
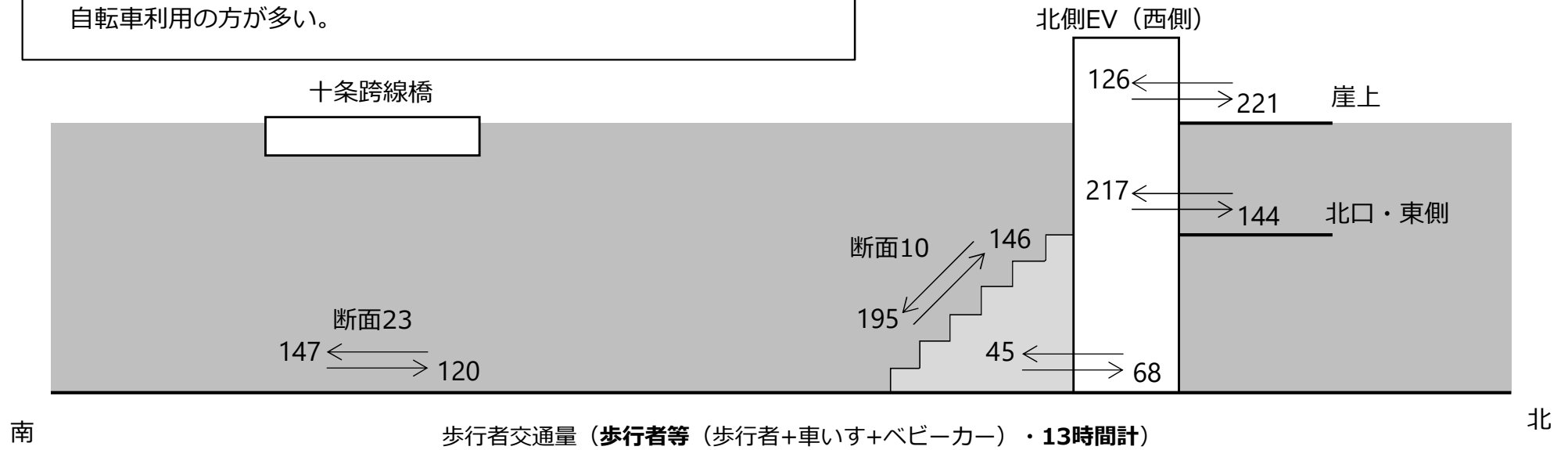
# 断面交通量(ベビーカー)



断面歩行者交通量 (ベビーカー・13時間計)

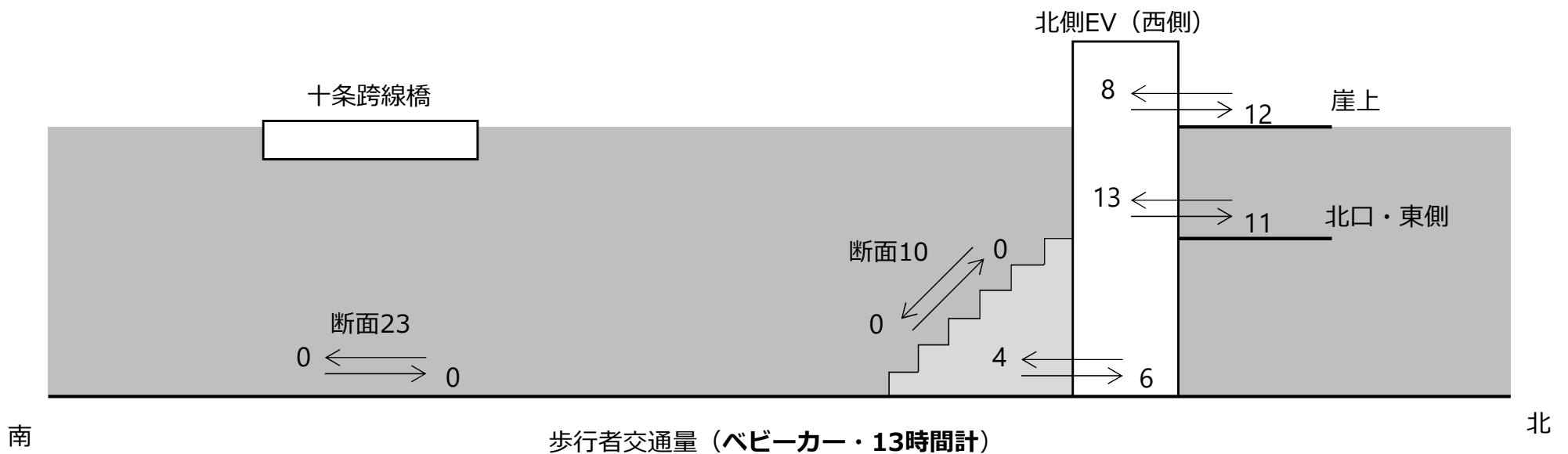
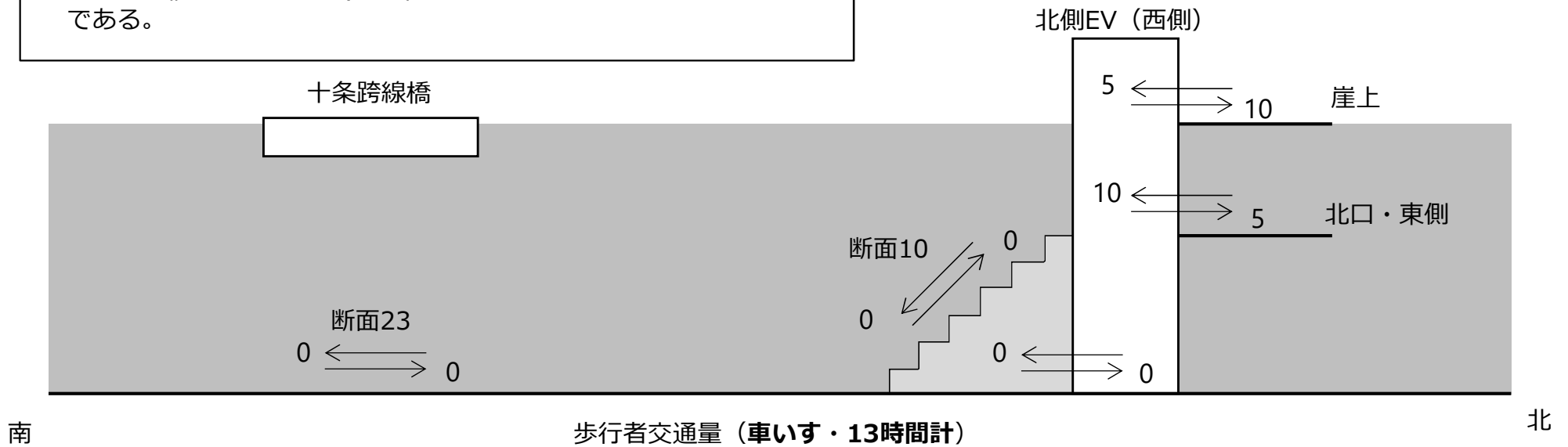
# 西側崖下崖上間の移動

- EVは自由通路から入り崖上に上がる利用がメインで、歩行者等よりも自転車利用の方が多い。



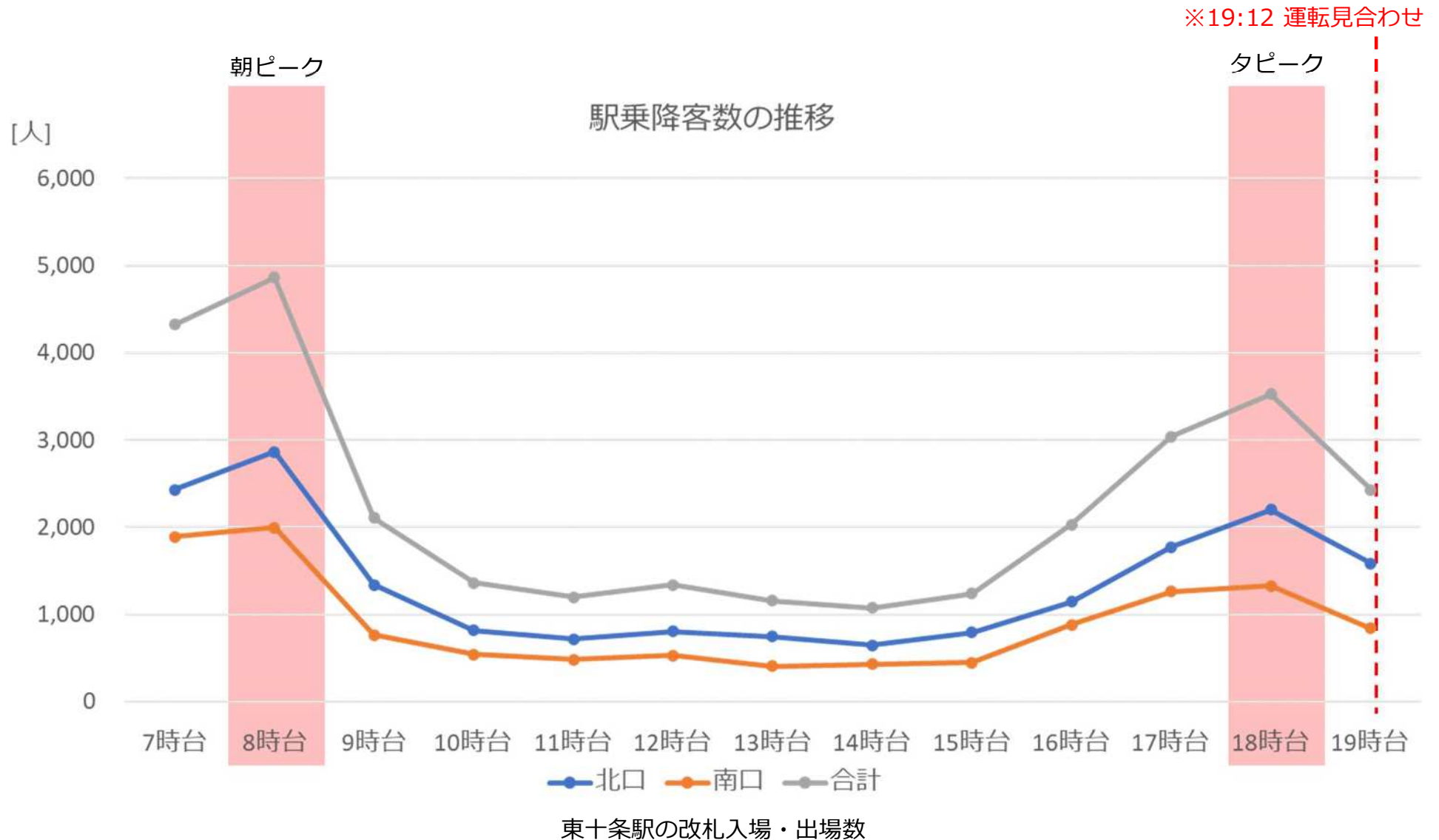
# 西側崖下崖上間の移動

- 十条跨線橋の下（断面23）は車いす、ベビーカーともに利用者はゼロである。



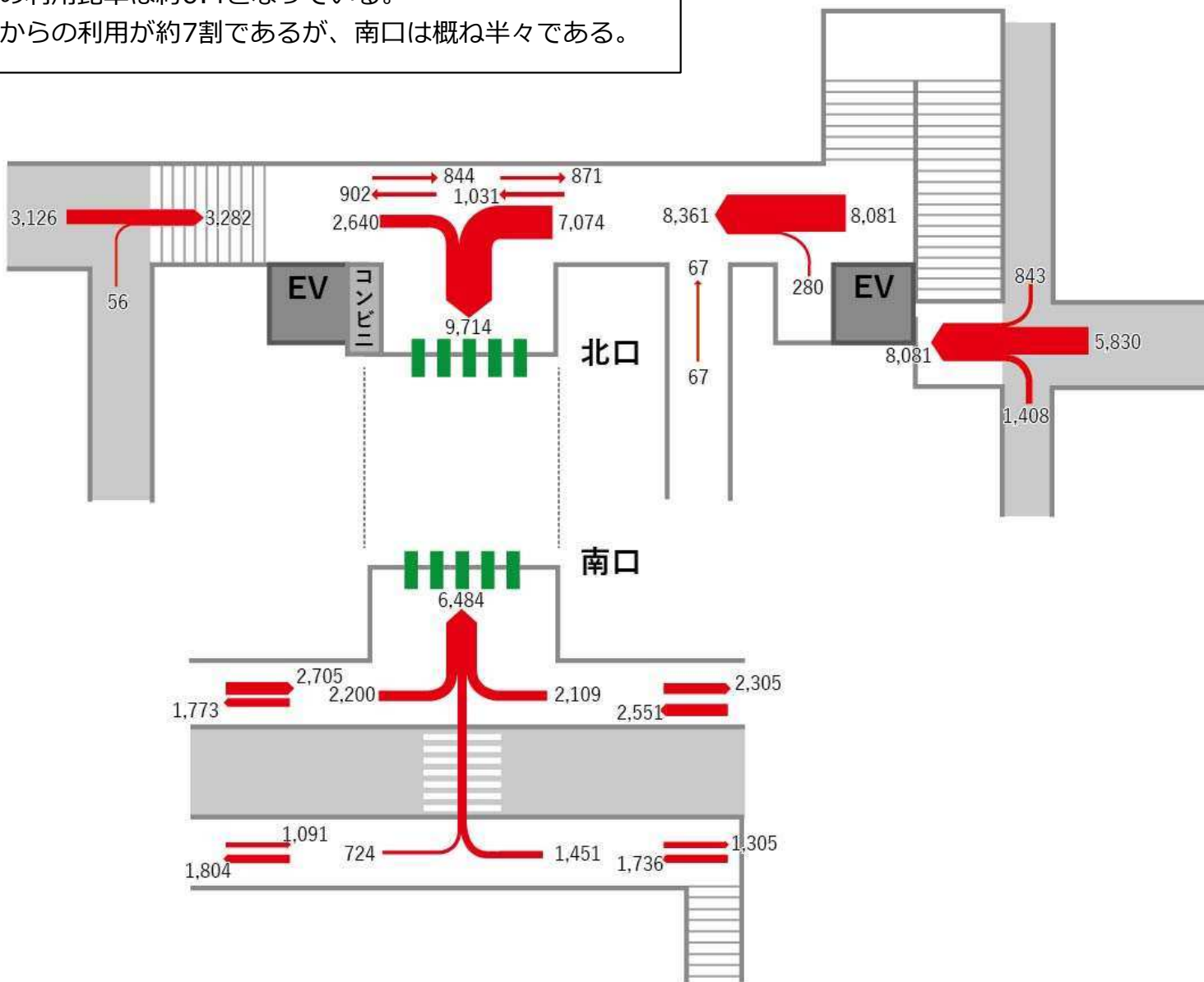
# 調査日の時間帯別乗降客数

- 調査時間の乗降客数について、東十条駅改札の有人改札・無人改札の通過人数を整理した。
- 以下の結果を基に、平日朝ピークを8時台、平日夕ピークを18時台として整理した。



# 駅周辺方向別交通量(歩行者等・入場方向)

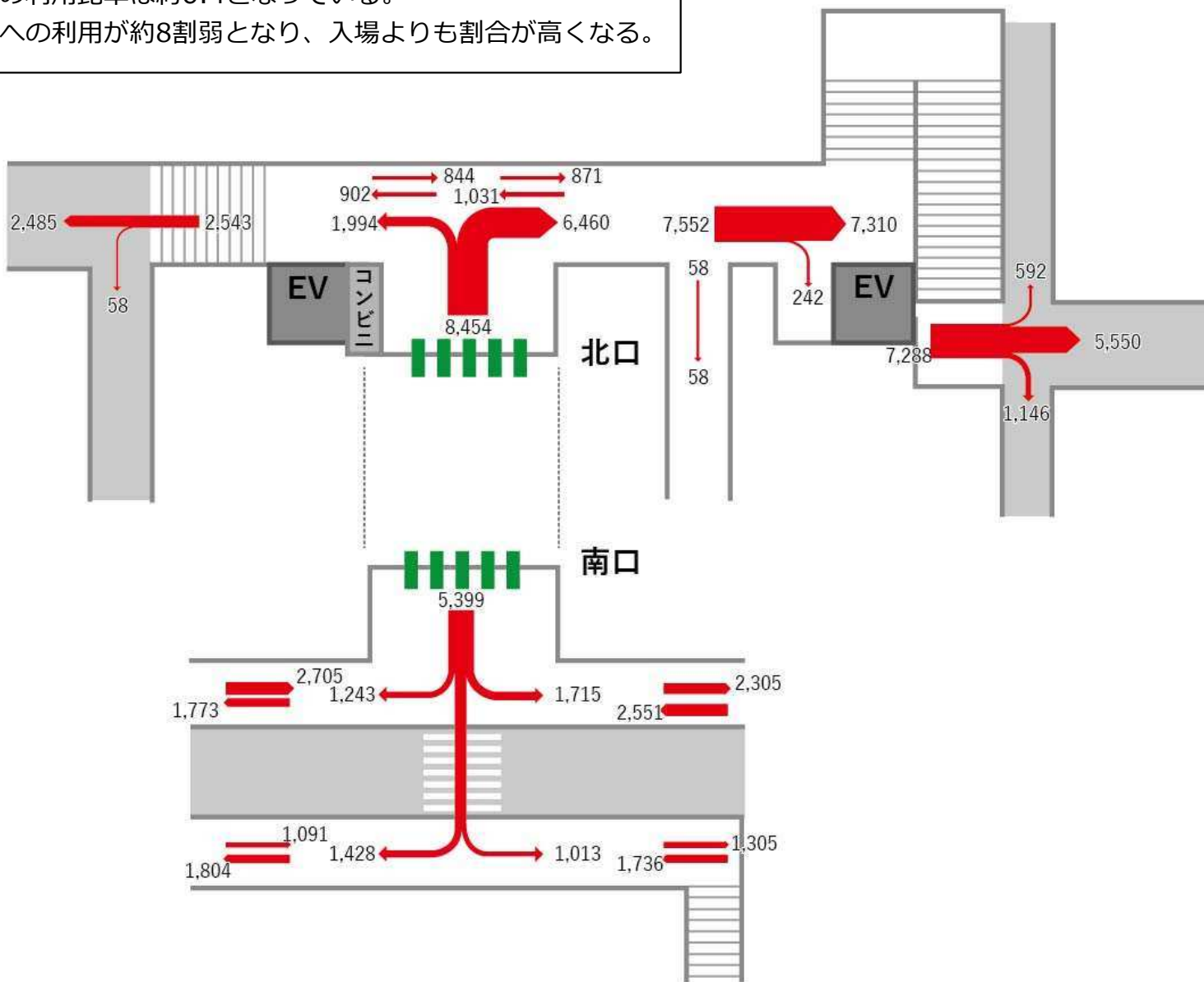
- 北口と南口の利用比率は約6:4となっている。
- 北口は東側からの利用が約7割であるが、南口は概ね半々である。



方向別歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・入場方向・13時間計)

# 駅周辺方向別交通量(歩行者等・出場方向)

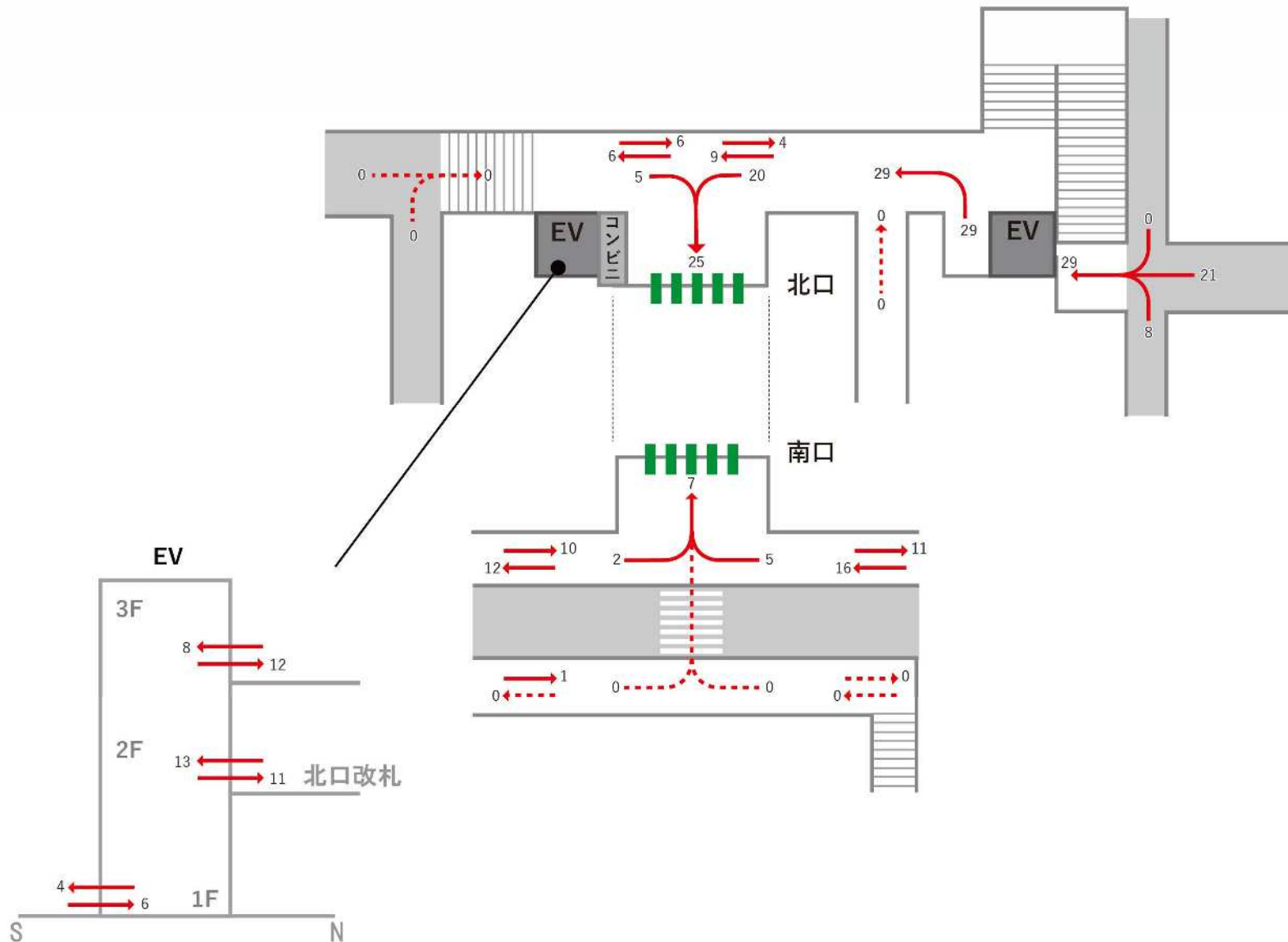
- 北口と南口の利用比率は約6:4となっている。
- 北口は東側への利用が約8割弱となり、入場よりも割合が高くなる。



方向別歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・出場方向・13時間計)

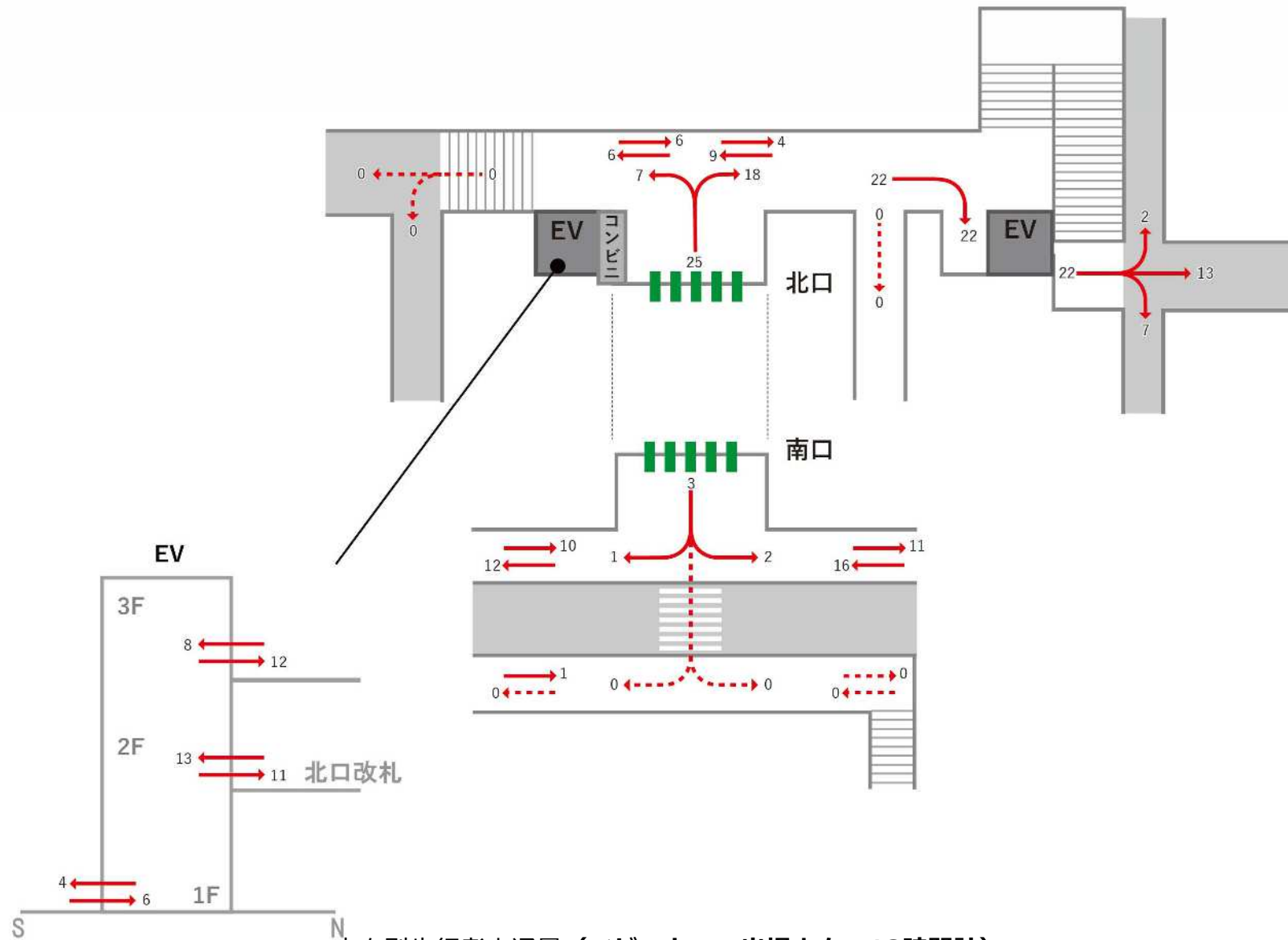
# 駅周辺方向別交通量(ベビーカー・入場方向)

- 北口に入るベビーカーのうち、改札を利用するベビーカーは  $25 \div (29(\text{東}) + 11(\text{西})) = 63\%$
- 十条跨線橋に入るベビーカーのうち、改札を利用するベビーカーは  $7 \div (16(\text{東}) + 11(\text{西})) = 26\%$



方向別歩行者交通量 (ベビーカー・入場方向・13時間計)

# 駅周辺方向別交通量(ベビーカー・出場方向)

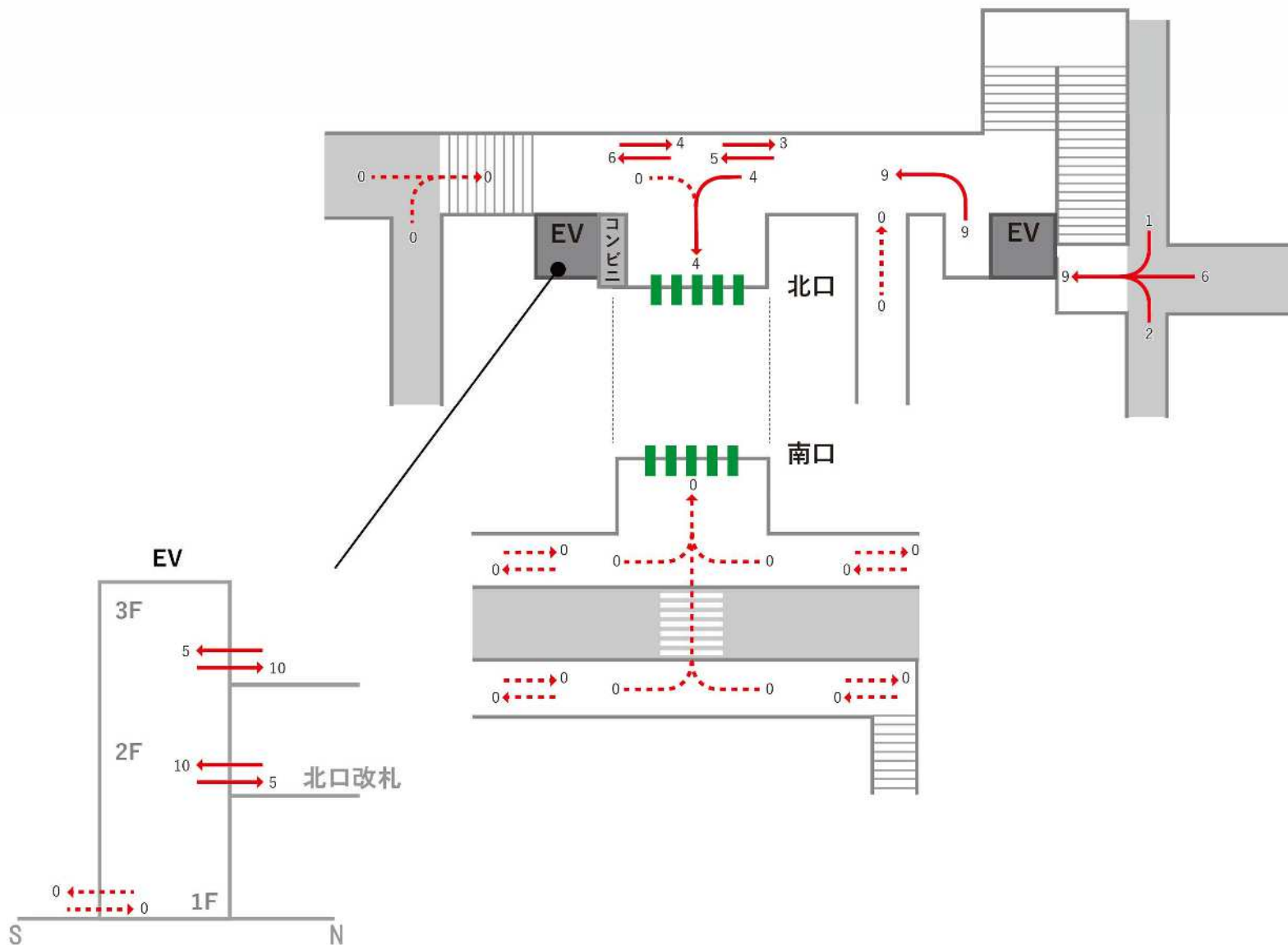


方向別歩行者交通量 (ベビーカー・出場方向・13時間計)



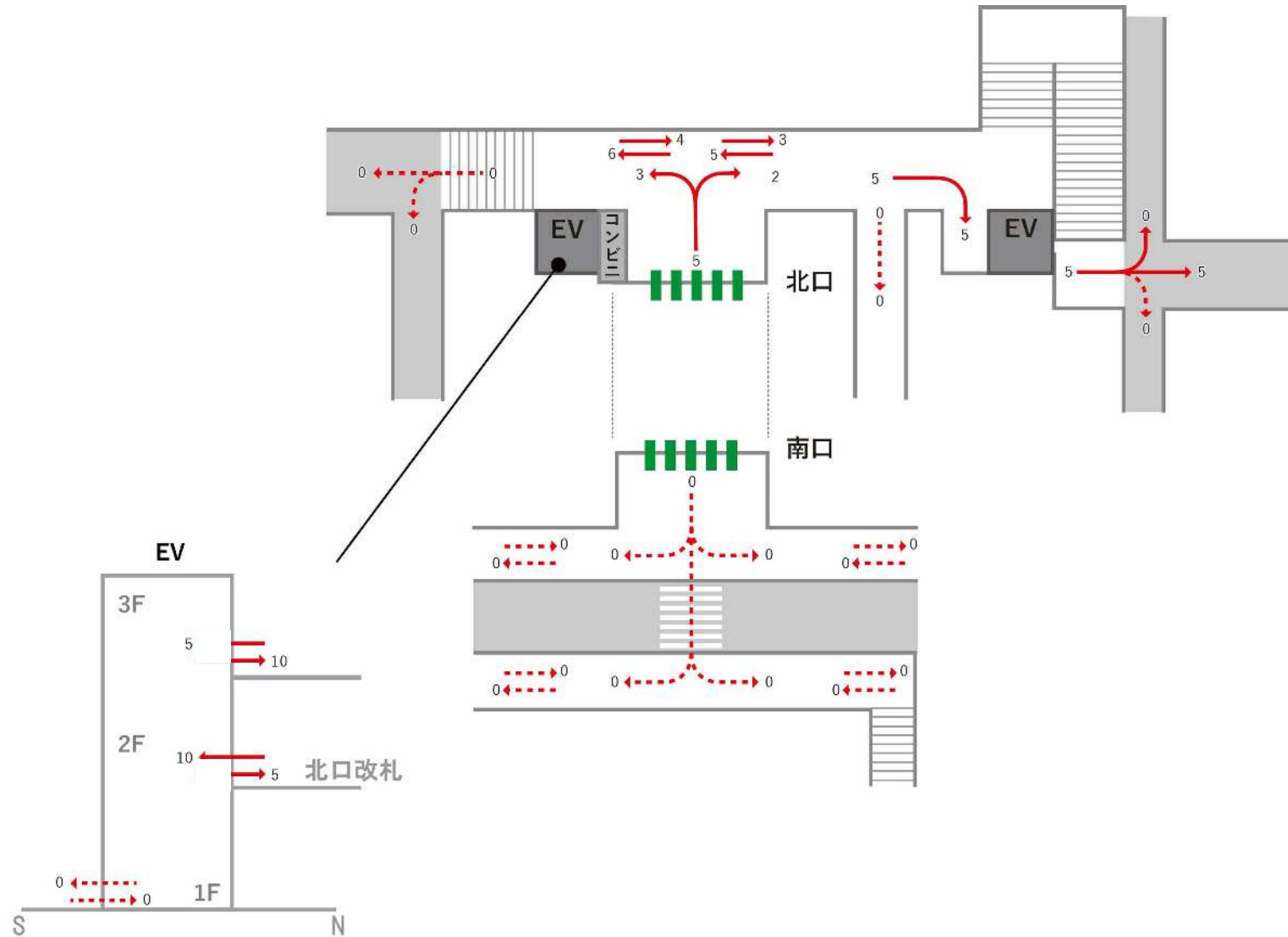
# 駅周辺方向別交通量(車いす・入場方向)

- 北口に入る車いすのうち、改札を利用する車いすは  $4 \div (9(\text{東}) + 4(\text{西})) = 31\%$



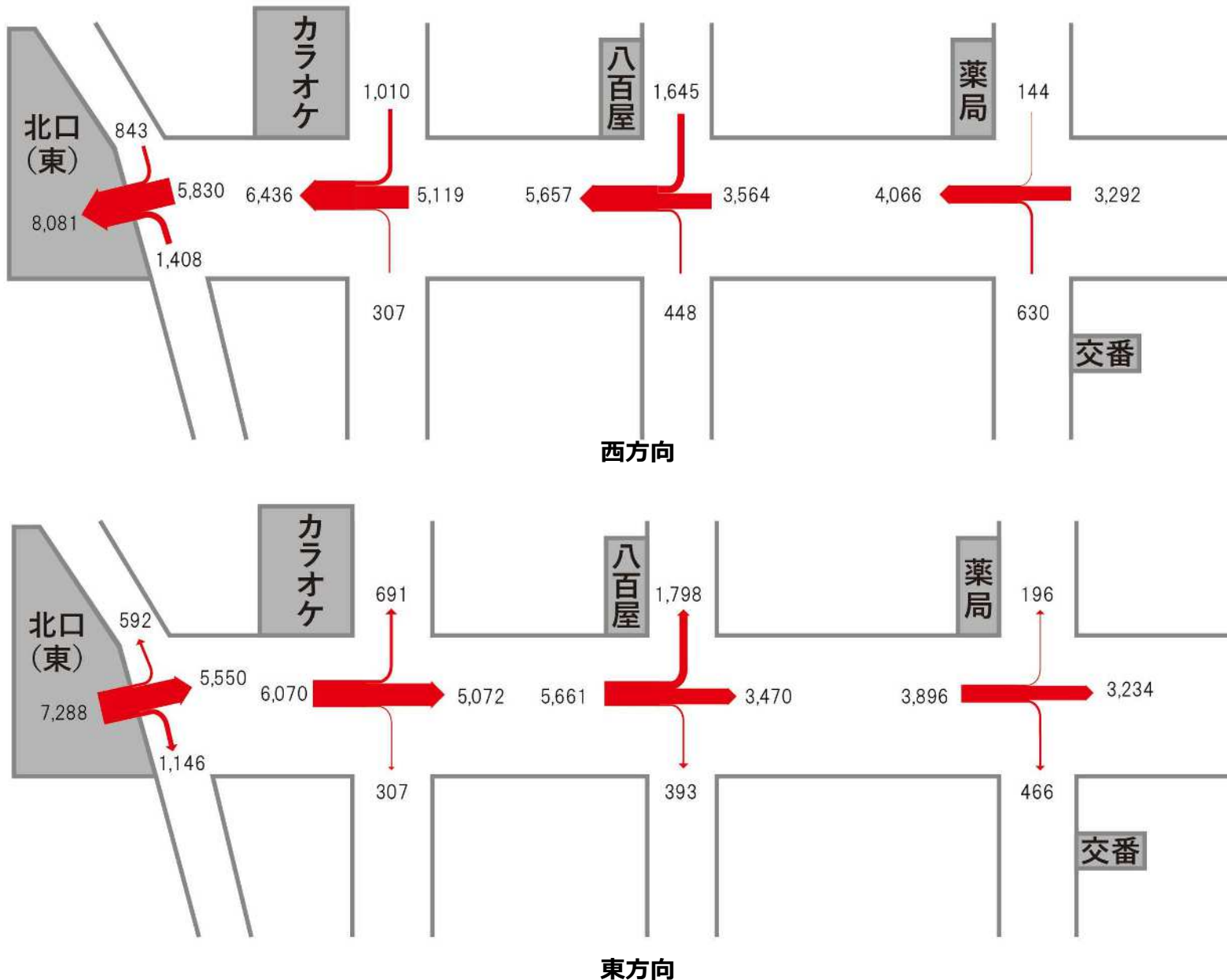
方向別歩行者交通量 (車いす・入場・13時間計)

# 駅周辺方向別交通量(車いす・出場方向)



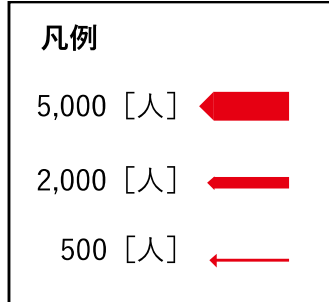
方向別歩行者交通量 (車いす・出場方向・13時間計)

# 商店街周辺方向別交通量(歩行者等・13時間計)



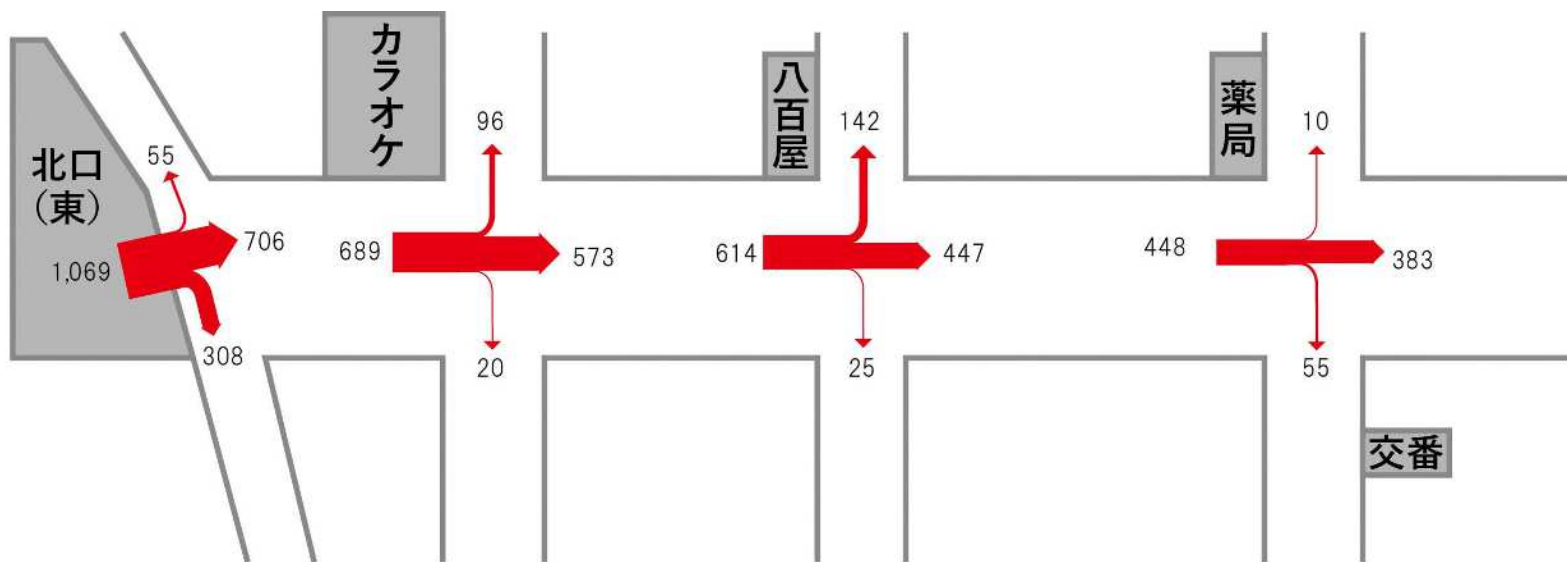
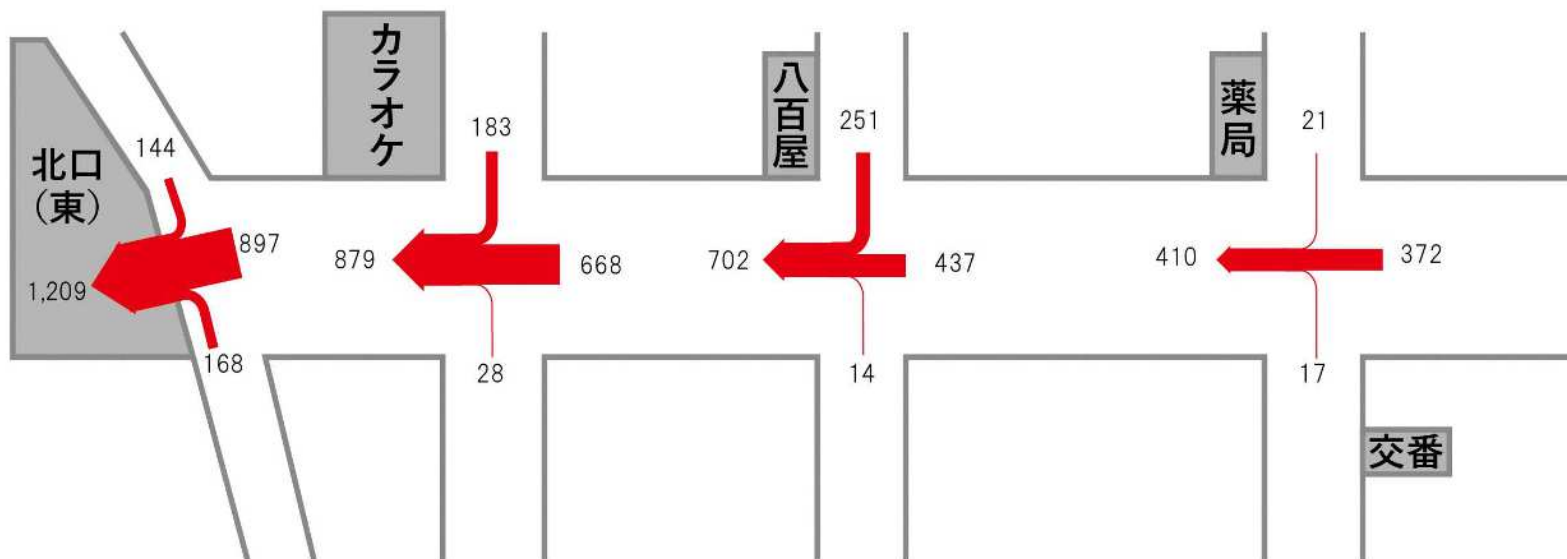
- 八百屋から駅までの交通量が特に多い。
- 東方向（前ページ）に比べて北側からのアクセスは、駅側の道路の利用も多い。

7:00-20:00



方向別歩行者交通量 (歩行者等 (歩行者・車いす・ベビーカー) ・13時間計)

# 商店街周辺方向別交通量(歩行者等・朝ピーク)



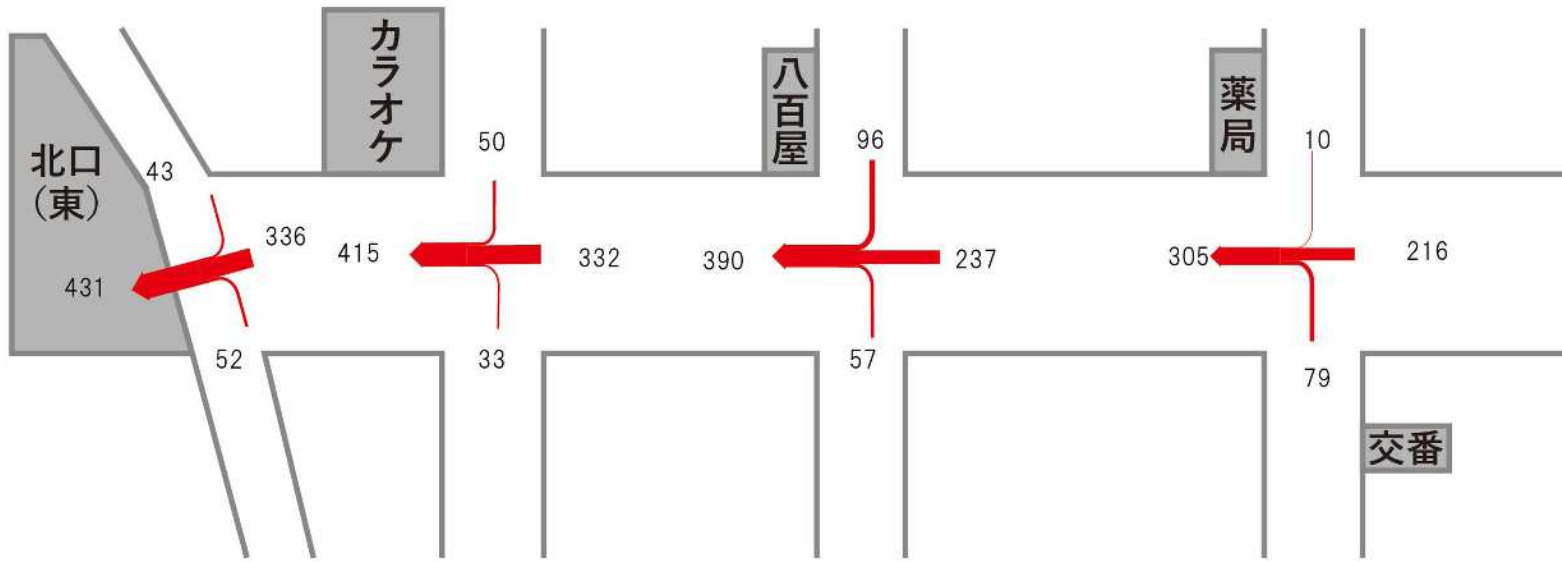
- 北からは駅から八百屋までの3道路が、南からは線路沿いが主な動線となる。
- 駅を出る動線としては、北本通り方面の他、線路沿いに南に進む動線も確認出来る。

8:00-9:00

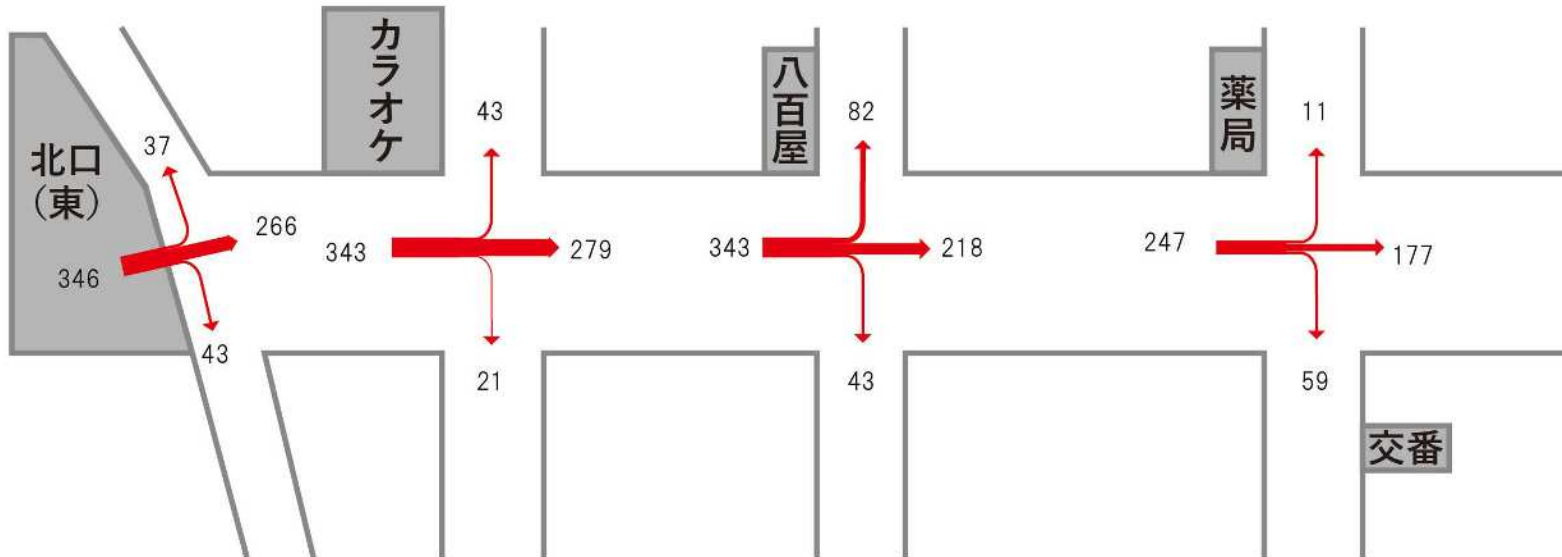
凡例

- 1,000 [人]
- 500 [人]
- 100 [人]

# 商店街周辺方向別交通量(歩行者等・昼)



- 朝同様、八百屋の南北道路の人通りが多い傾向にある。
- 南からの商店街への流入が朝に比べ活発となる。

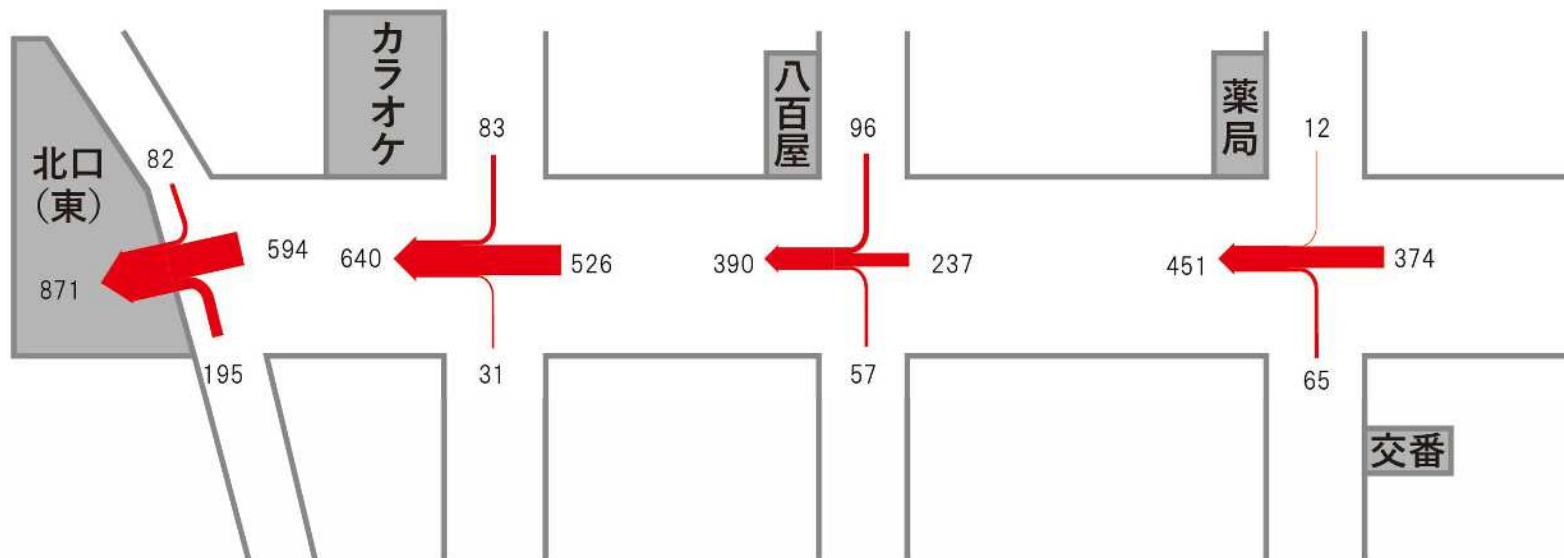


12:00-13:00

凡例

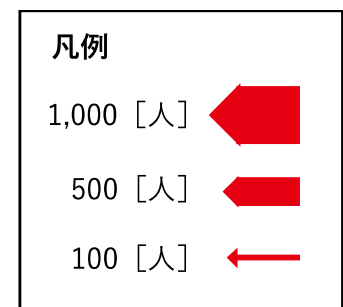
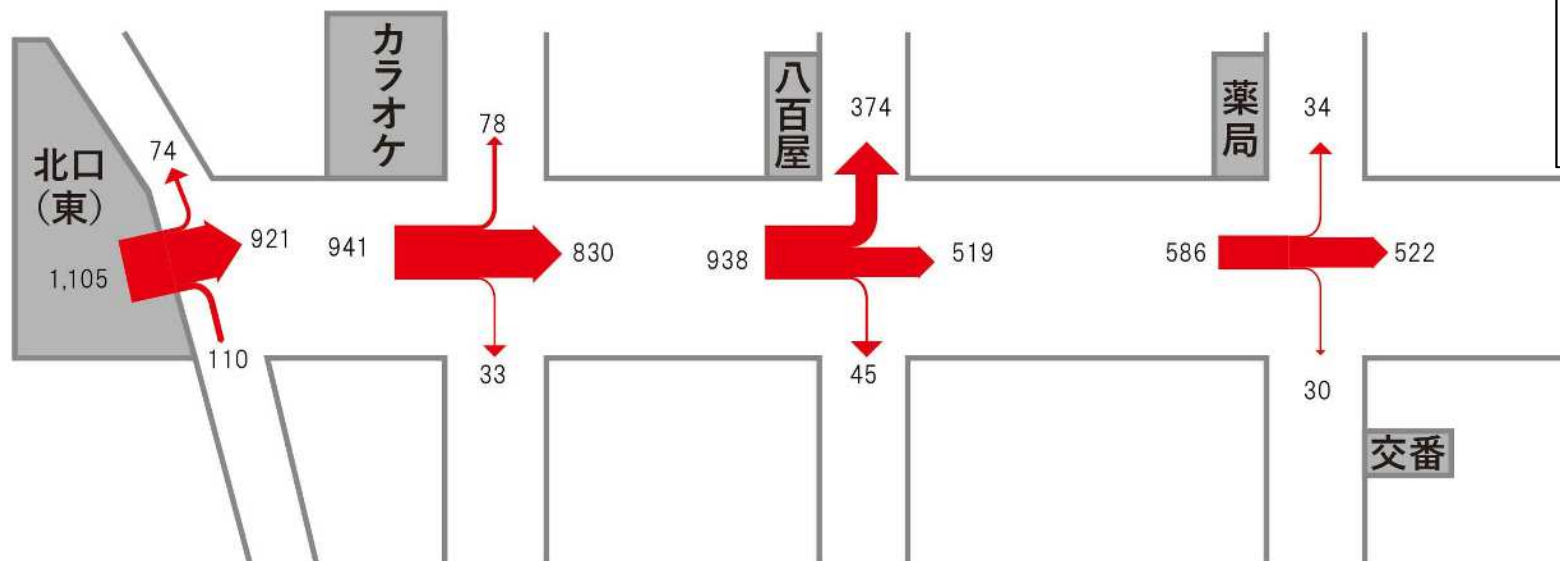
- 1,000 [人]
- 500 [人]
- 100 [人]

# 商店街周辺方向別交通量(歩行者等・タピーク)

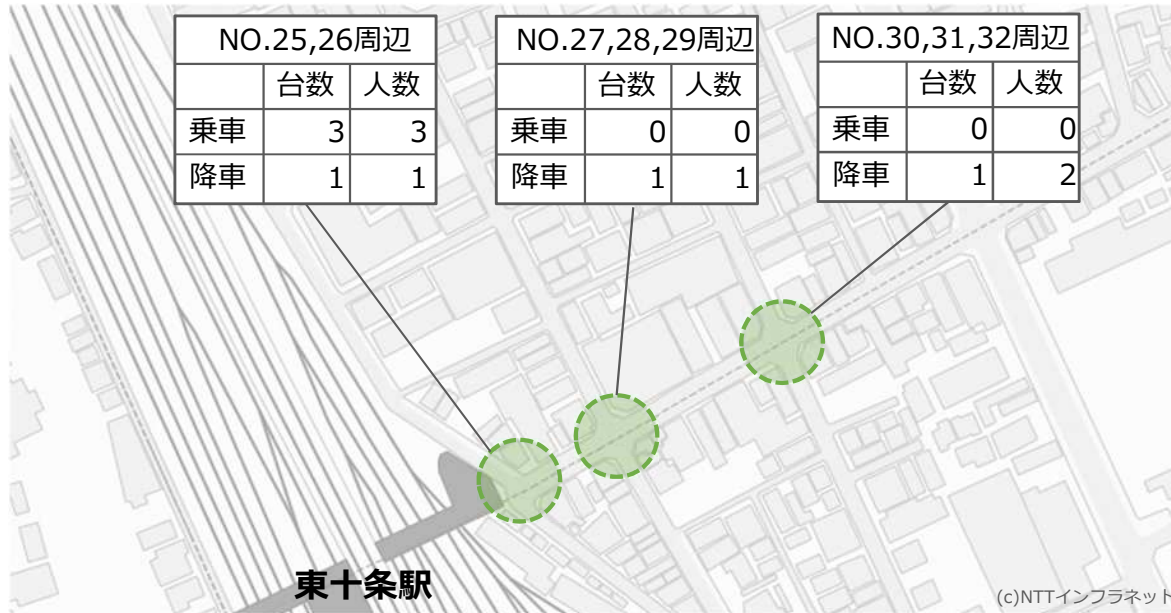


- 八百屋から北方向に進む方向が主要な動線となる。
- 駅を利用する動線としては東側の他、南側の線路沿いから入るルートも動線として見られる。

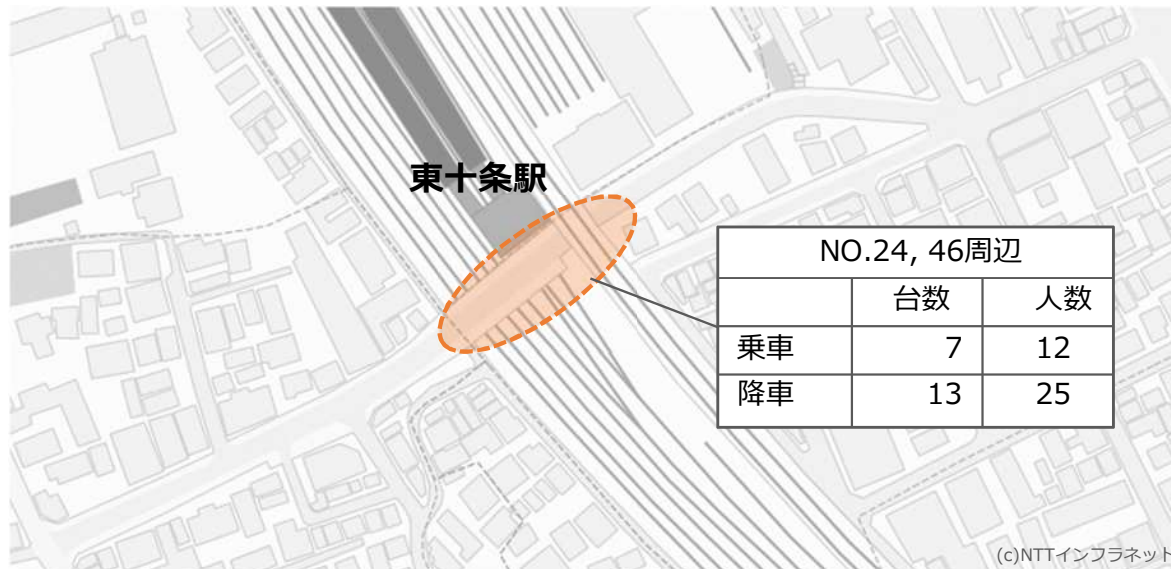
18:00-19:00



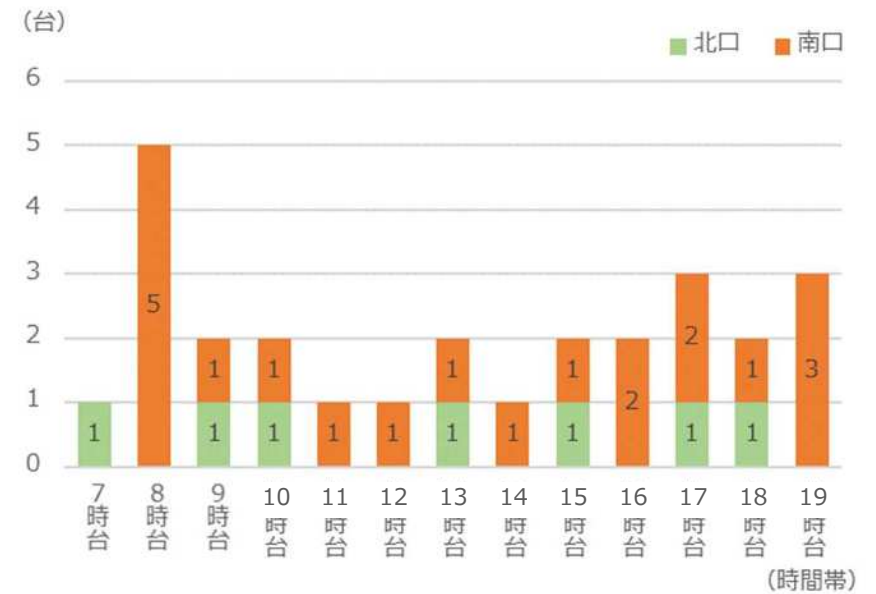
# タクシー乗降客数調査



調査結果（東十条駅北口東・13時間計）



調査結果（東十条駅南口・13時間計）



タクシー停車台数の推移

# バス降車客追跡調査



調査結果 (東十条駅南口・13時間計)