

王子駅周辺まちづくりガイドライン (案)

令和4年10月

東京都北区

< 目 次 >

1. はじめに	3
1.1. ガイドラインの背景と目的	3
1.2. ガイドラインの位置づけ	4
1.3. まちづくりガイドラインの構成と対象エリア	5
2. 王子駅周辺まちづくりの背景	7
2.1. 王子駅周辺のまちづくりの経緯	7
2.2. 上位計画等における位置づけ	10
2.3. グランドデザイン策定後の社会的な動向	18
2.4. まちの特性（魅力）と課題再整理	24
3. まちの将来像	26
3.1. まちの将来像、基本方針	26
3.2. まちづくりのコンセプト	27
3.3. まちづくりにおいて達成すべきミッション	27
4. まちづくりの戦略	28
4.1. まちづくりの戦略	29
4.2. まちづくりプロジェクト	35
5. 将来都市構造	38
5.1. ウォークابل・ガーデン	38
5.2. 6つのエリア	41
5.3. まちの骨格軸と都市基盤	44
5.4. 将来都市構造図	46
6. 「王子共創」によるまちづくりの実現に向けて	47
6.1. まちづくりを進めるための共創体制の充実	47
6.2. まちづくりガイドラインの運用	49
6.3. まちの将来像実現に向けたロードマップ	51
6.4. まちの将来像実現のためのまちづくり手法	52
7. 王子駅前まちづくり整備計画	54
7.1. まちづくりの方向性	54
7.2. 重点的な取組み	58
参考資料	67

1.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たことや、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」を策定し、総合的なまちづくりの指針を示しました。

本ガイドラインは、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。

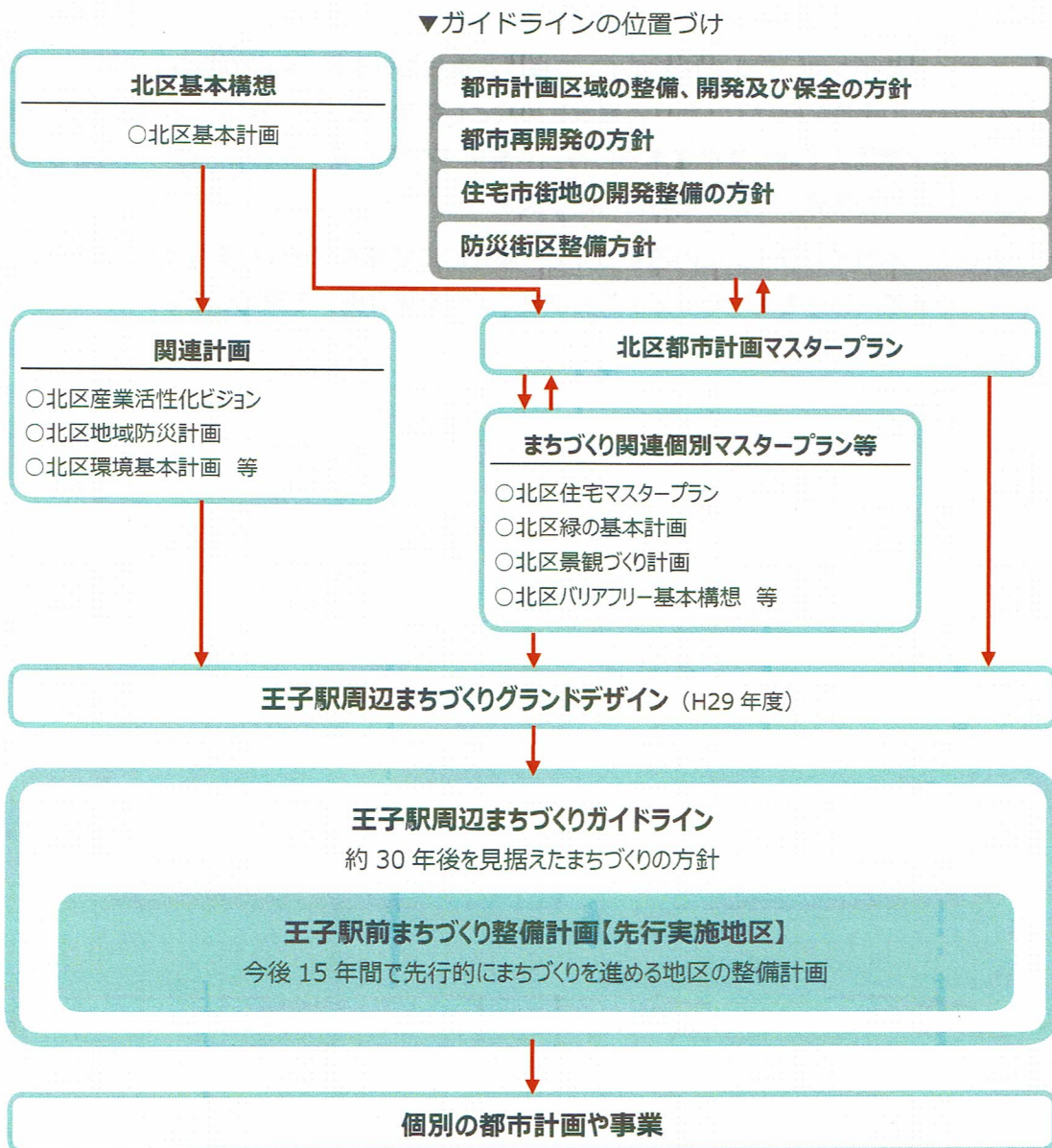
併せて、本ガイドラインに内包する形で、優先的に整備すべき先行実施地区の範囲を特定し、具体的な事業内容等を定めた「王子駅前まちづくり整備計画」を策定します。

1.2. ガイドラインの位置づけ

本ガイドラインは、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。

本ガイドラインは、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。

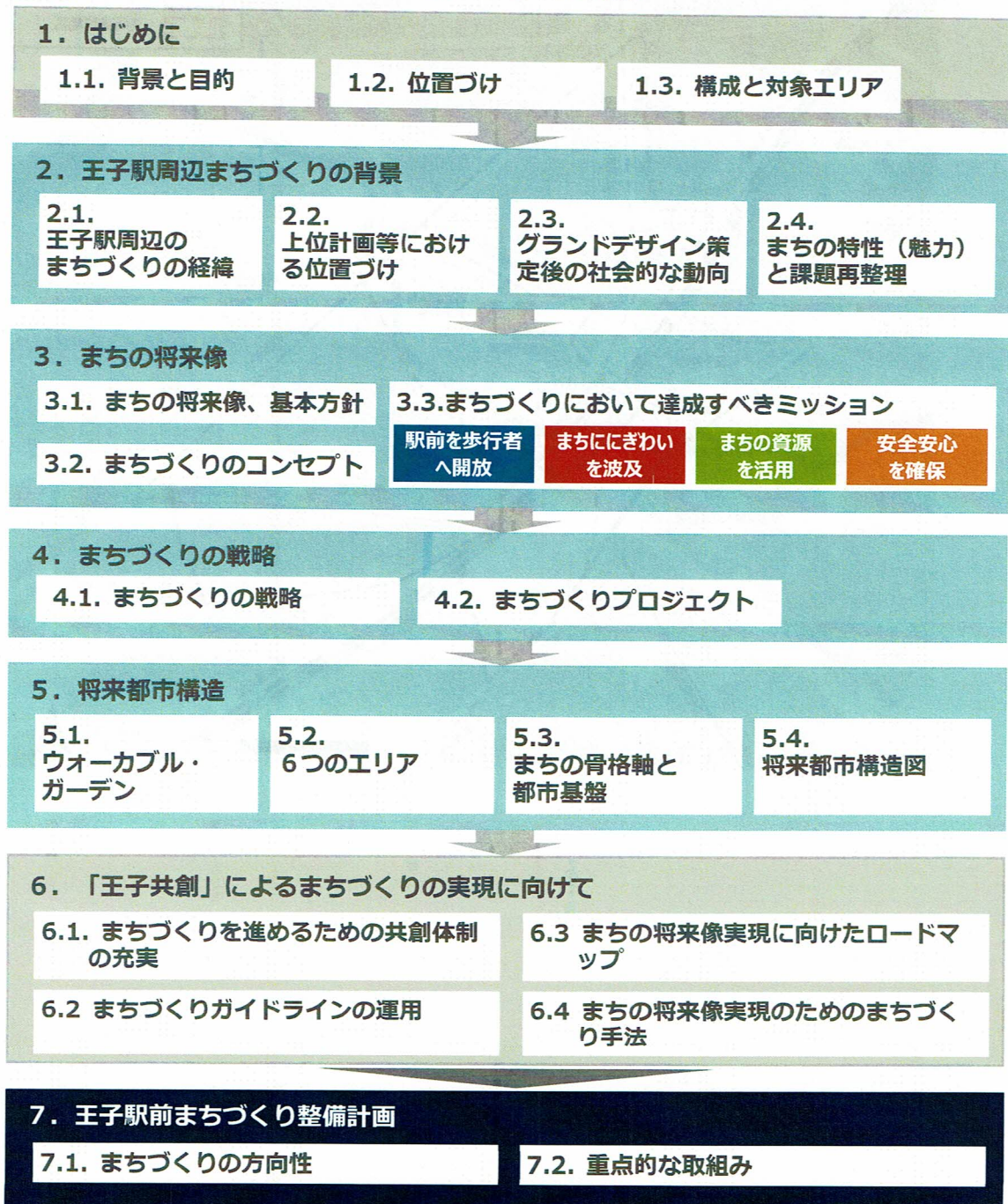


1.3. まちづくりガイドラインの構成と対象エリア

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。

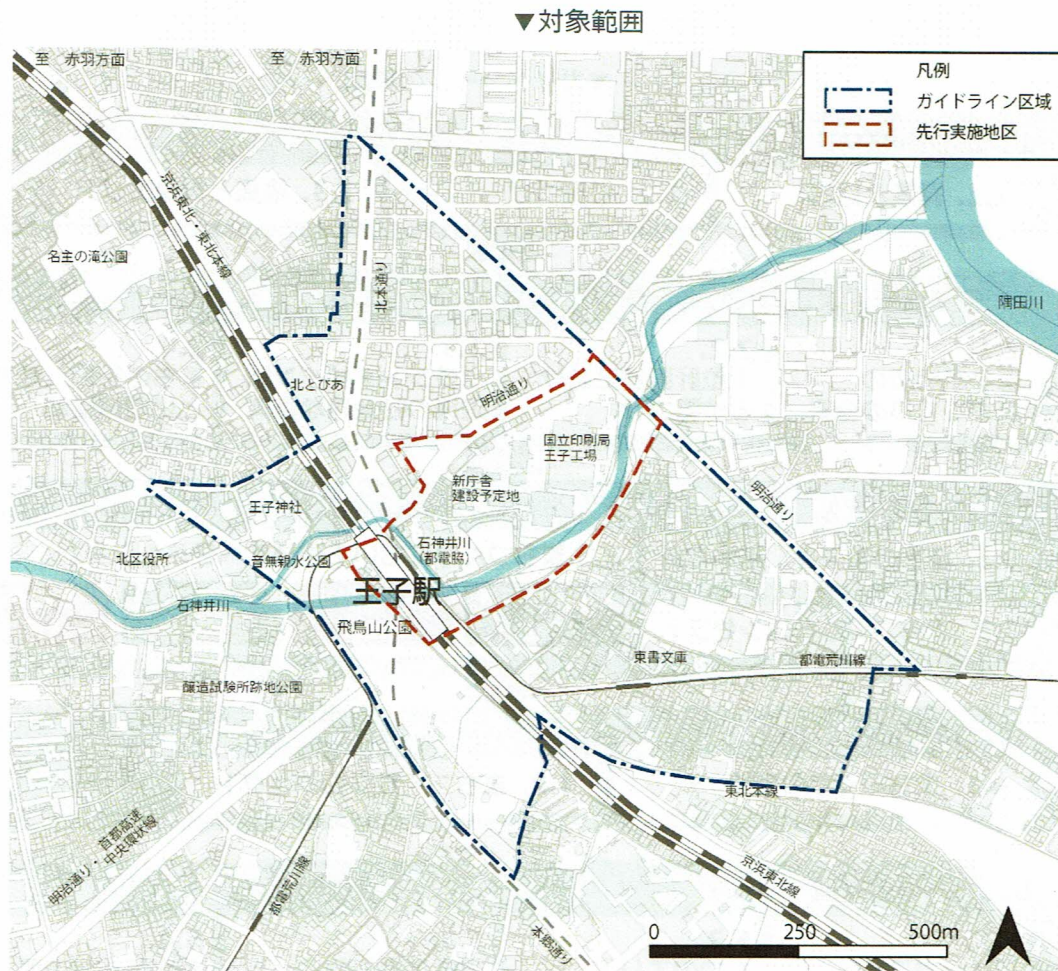
▼ガイドラインの構成



「王子駅周辺まちづくりガイドライン」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。



2. 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>

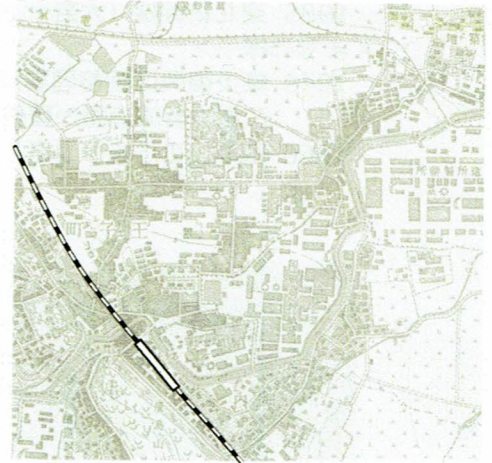
- 1869 明治維新
- 1872 新橋～横浜間で日本最初の鉄道開通
- 1894 日清戦争

<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>

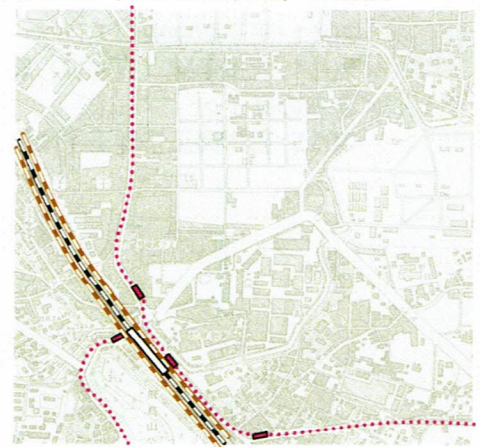
- 1927 上野～浅草間で日本最初の地下鉄開通
- 1931 満州事変
- 1939 第二次世界大戦

<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経由して王子駅前まで整備
- ・王子電気軌道は王子駅で接着



■昭和（戦後）

<主要な出来事>

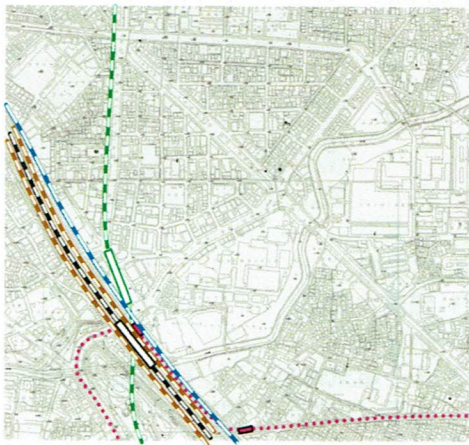
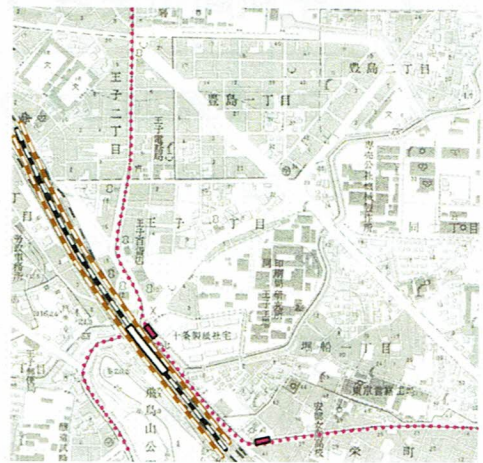
- 1945 第二次世界大戦終戦
- 1964 東京オリンピック・パラリンピック開催
- 1973 オイルショック

<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>

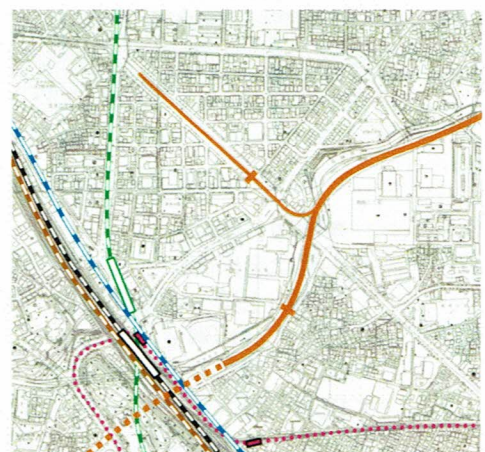
- 2011 東日本大震災
- 2020 新型コロナウイルス感染拡大
- 2021 東京オリンピック・パラリンピック開催

<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



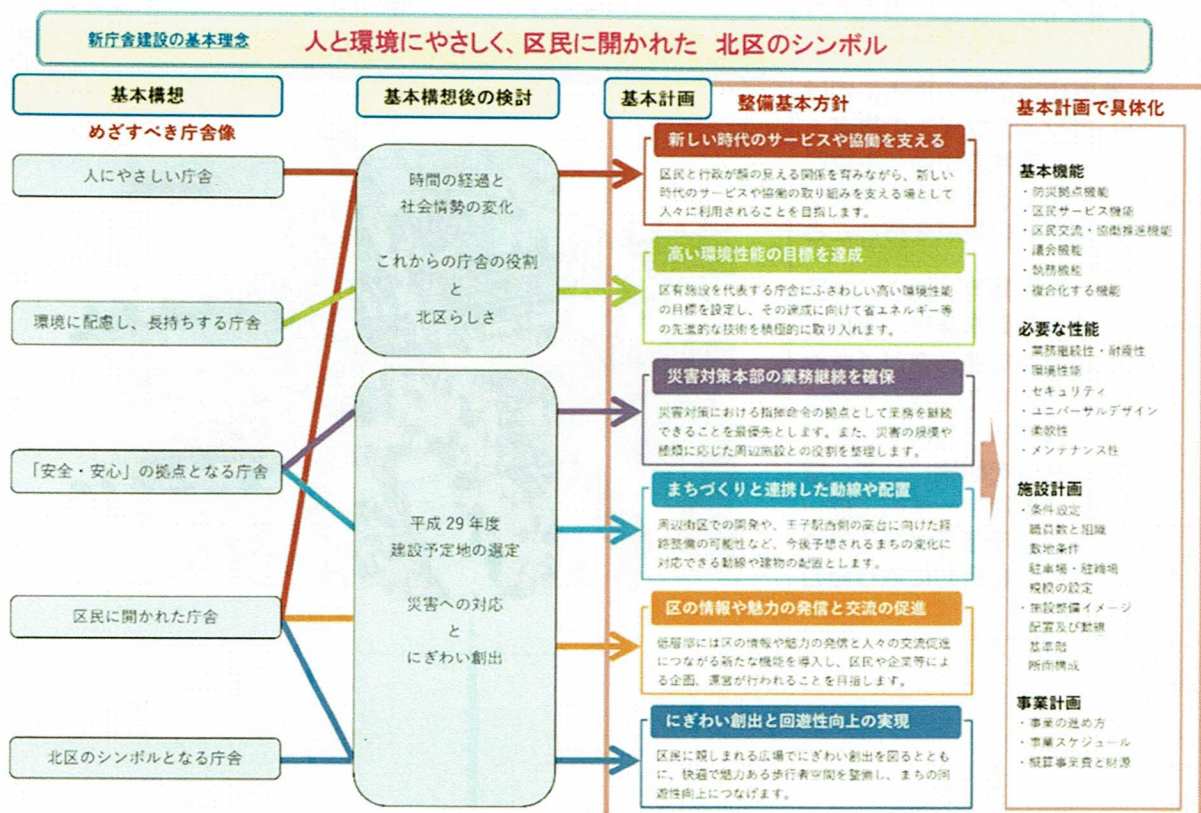
(2) 新庁舎建設について

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「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、「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	これまでの経緯
平成 7～23 年度 平成 7 年度 平成 23 年度	耐震診断・耐震補強を実施 庁舎の耐震診断調査を実施 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	庁舎のあり方検討 「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	新庁舎建設基本構想の策定 「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	建設予定地の選定 「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	基本計画の策定 「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



2.2. 上位計画等における位置づけ

当地区の上位計画における位置づけを整理します。

(1) 国の指針

駅まちデザインの手引き つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～
駅まちデザイン検討会（国土交通省） | 令和3年9月

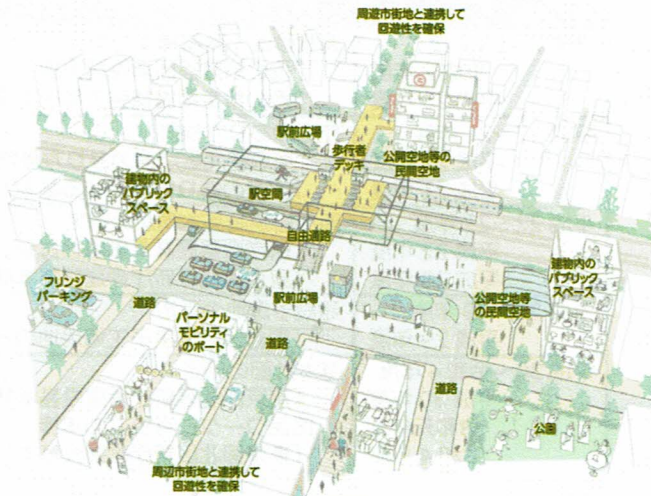
◆「駅まち空間とは」

- 駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間

◆「駅まちデザイン」に求められること

- 駅まち空間を、これからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえること
- 駅まち空間が備えているポテンシャルを最大限効果的に発揮できるようにデザインすること
- 既成市街地の再生に向けたリ・デザインの視点や、地域の価値を継続的に向上させていくマネジメントの視点を持つこと
- 鉄道事業者、地方公共団体、開発事業者、市民等の様々な関係者が「まちを良くする」視点をもって連携し、共有すべきビジョンを明確にして、空間や機能を一体的に捉え、管理運営も含めて柔軟かつ総合的に取り組むこと

▼ 駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ



これからの駅まち空間



(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

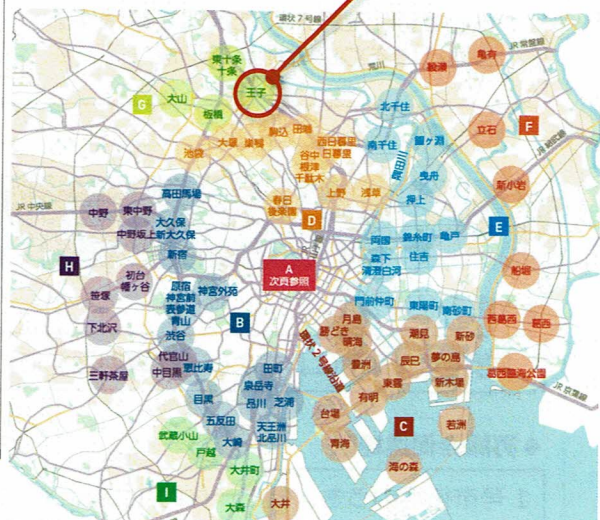
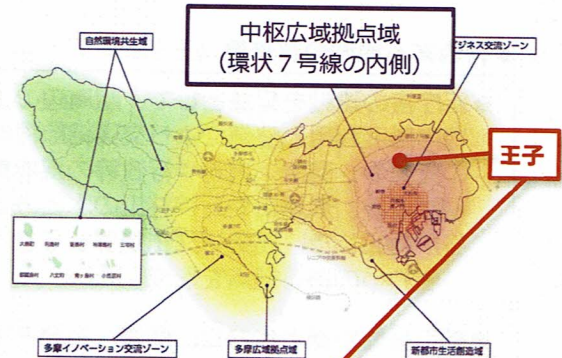
○ターミナル駅周辺が歩行者中心の空間になっている

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。

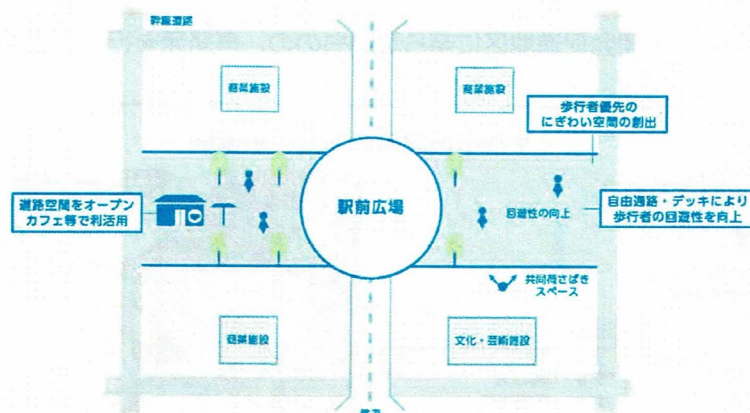
○道路空間と駅・まちが一体となっている

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

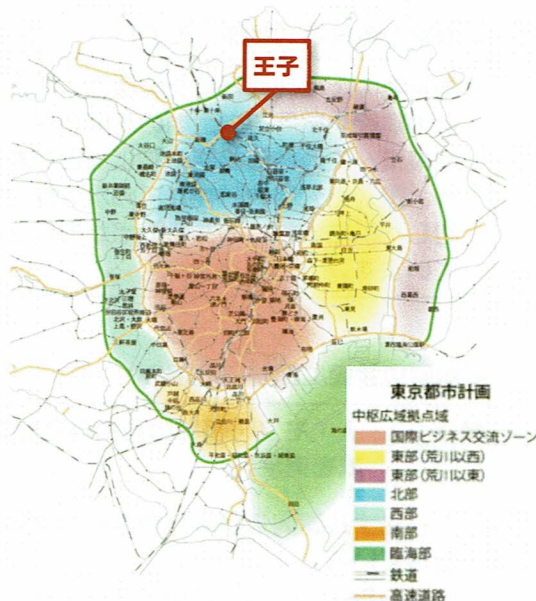
◆拠点の位置づけ

「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



防災街区整備方針

東京都 | 令和4年6月

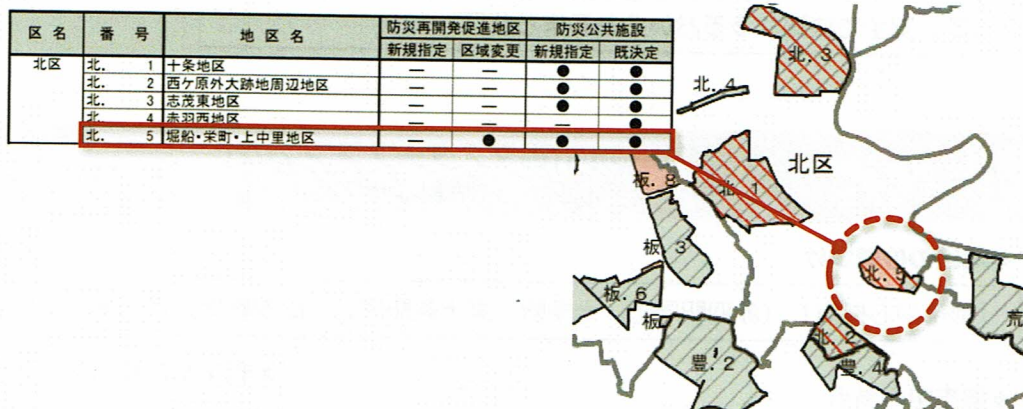
◆地区の位置づけ

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



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

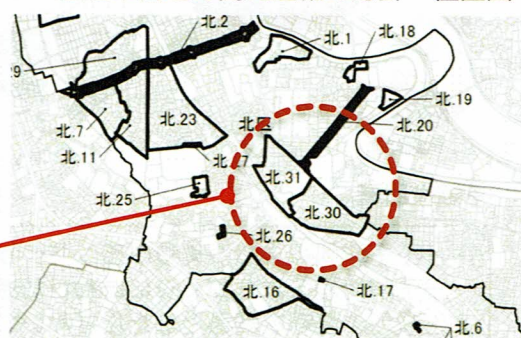
堀船・栄町・上中里地区、王子駅周辺地区を「重点地区」に位置づけ。

◆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。

▼住宅市街地の開発整備の方針 位置図

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



(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

ともに作り未来につなぐ 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) 健やかに安心してらせるまち北区
- (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 3 年 3 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。

▼拠点の分類

表：都市機能の集積状況による3段階の拠点

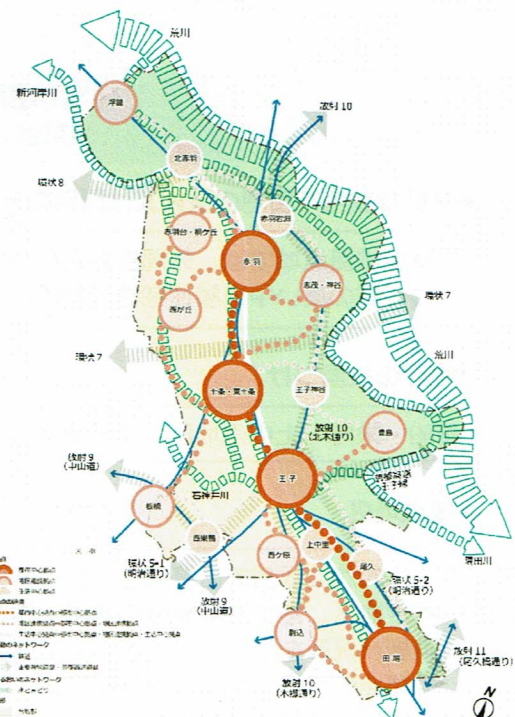
拠点の分類	拠点となる地区
都市中心拠点	赤羽、十条・東十条、王子、田端
地区連携拠点	浮間、赤羽台・桐ヶ丘、西が丘、志茂・神谷、豊島、板橋、駒込、西ヶ原
生活中心拠点	北赤羽、赤羽石川、王子神谷、上中里、尾久、西武鶴



◆施策展開

- ・「王子駅周辺まちづくりグランドデザイン」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

▼将来都市構造図



◆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グランドデザイン」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拡充などにより、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 誰もが安心してい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

▼北区の緑の将来像



◆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。

王子駅周辺まちづくりグランドデザイン

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

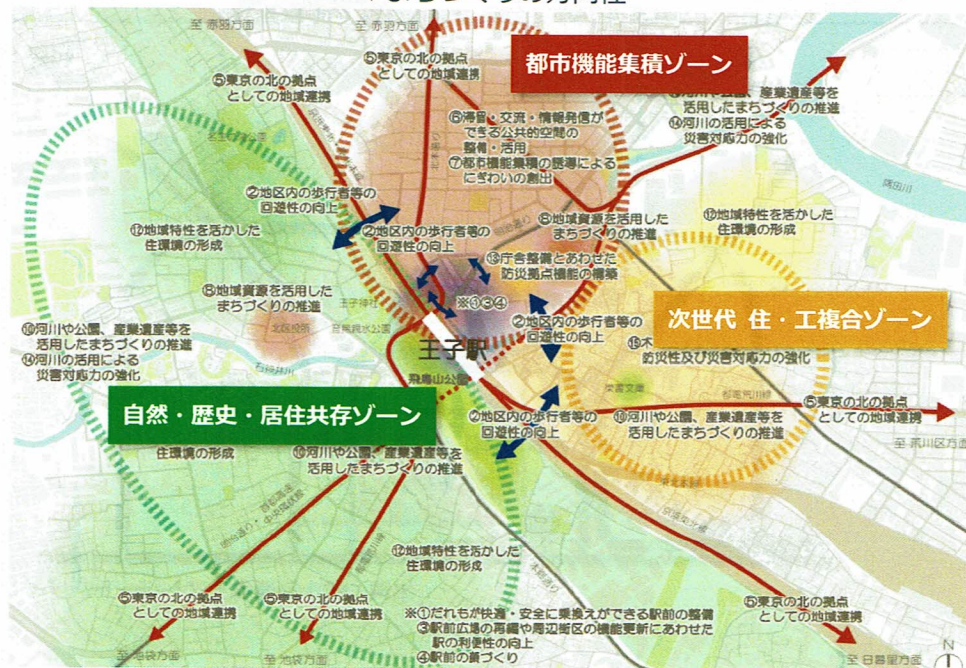
○自然・文化・歴史資源の活用

- 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付けられるようになりました。

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

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



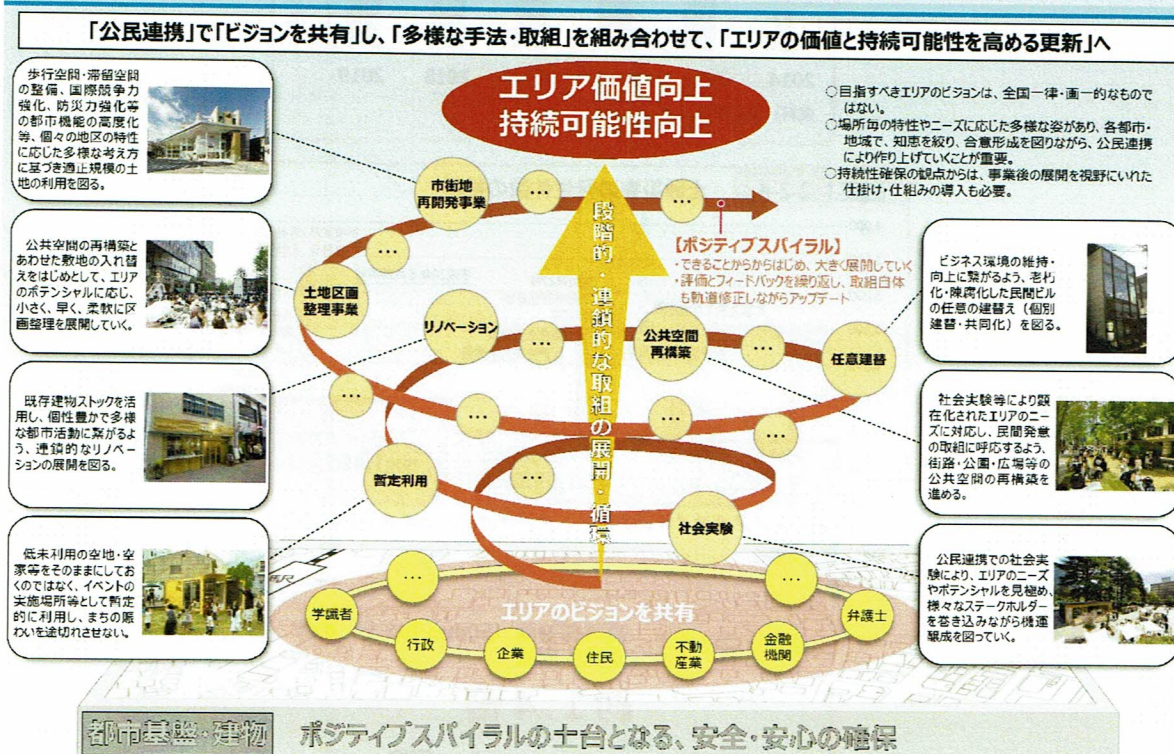
出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」

(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。

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

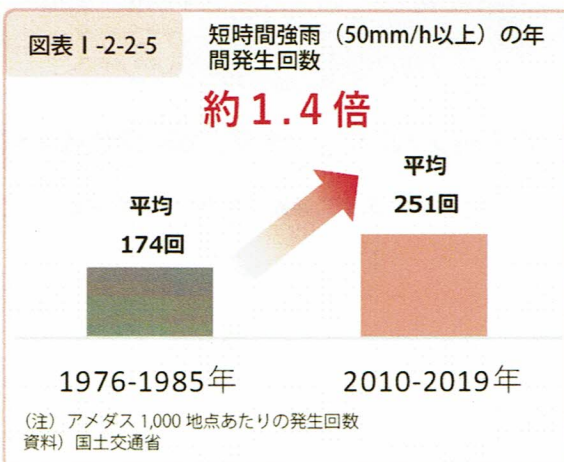
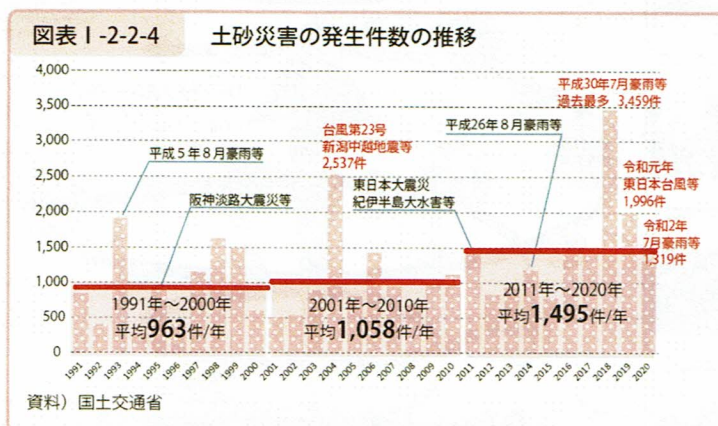
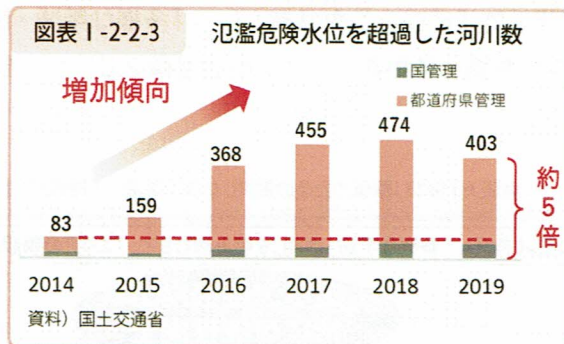


出典：国土交通省「今後の市街地整備のあり方に関する検討会とりまとめ」

(3) 水災害の激甚化

気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化が懸念されています。

王子駅周辺は JR 線に沿った崖線となっており、王子一丁目や堀船・栄町側では荒川氾濫時の浸水が想定されています。



(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。

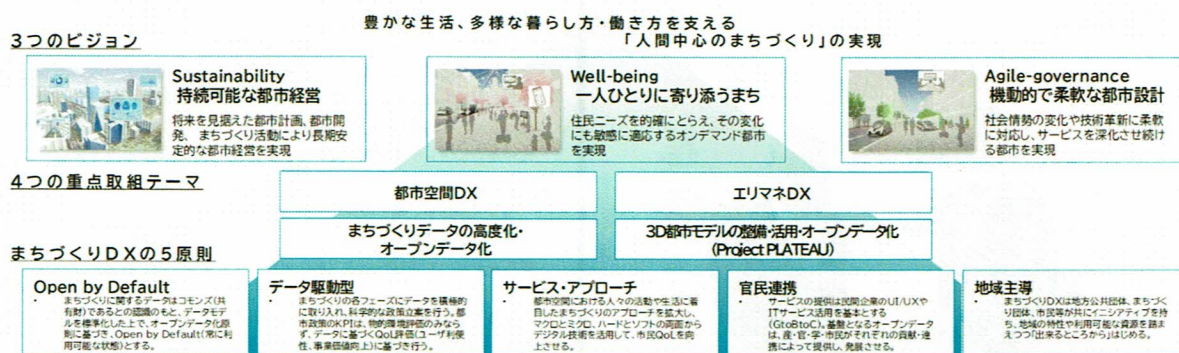
令和3年6月24日

東京都北区

(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、関係性の制約を外し、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、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

王子駅周辺まちづくり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り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。交通利便性を活かし、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**を形づけてきた。

●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

広域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付けられている**幹線道路**があるとともに、**駅北側**は震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。

3. まちの将来像

3.1. まちの将来像、基本方針

グ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定めました。

本ガイドラインにおいても、グ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



(出典)王子駅周辺まちづくりグランドデザイン（平成 29 年 7 月）

3.2. まちづくりのコンセプト

本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。

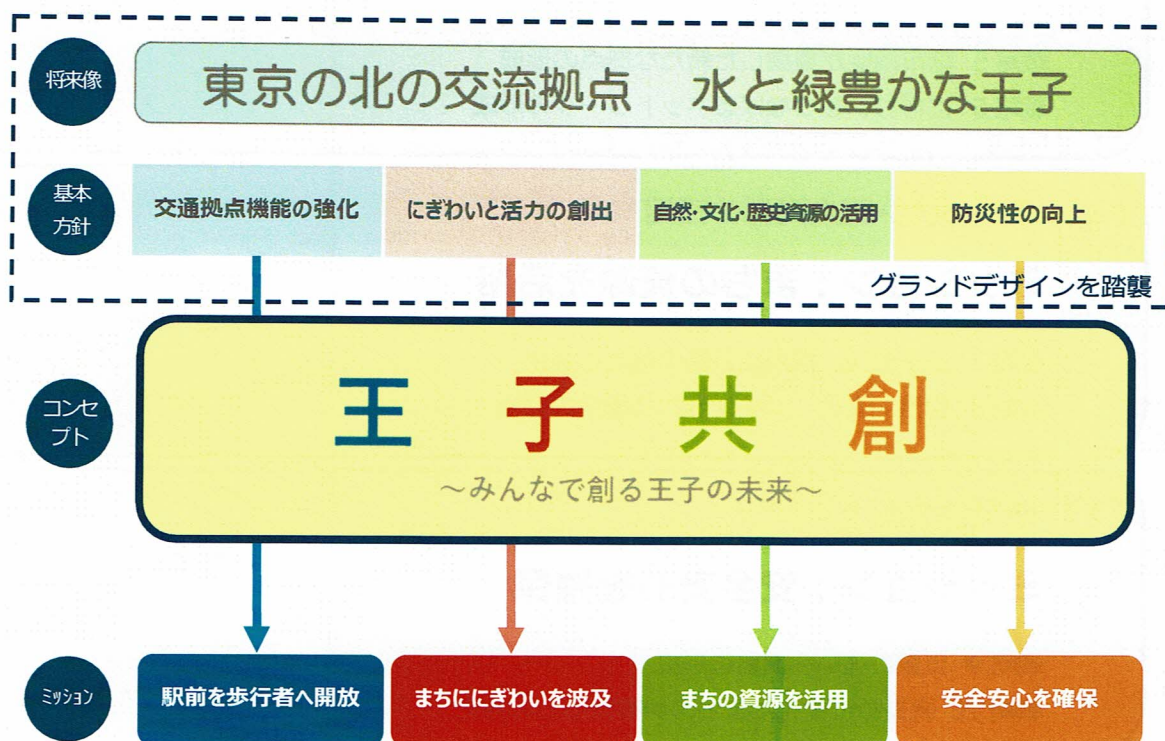


グランドデザインを策定した後も、新たに多様なニーズが生じてきました。これからのまちづくりにおいては、まちのビジョンを掲げながらも、社会経済動向の変化や技術の進展等に伴うニーズの変化・多様化に応じて柔軟に対応していくことが望まれます。

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

グ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。



4. 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。本ガイドラインでは、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

4.1. まちづくりの戦略

(1) 交通拠点機能の強化

ミッション：駅前を歩行者へ開放

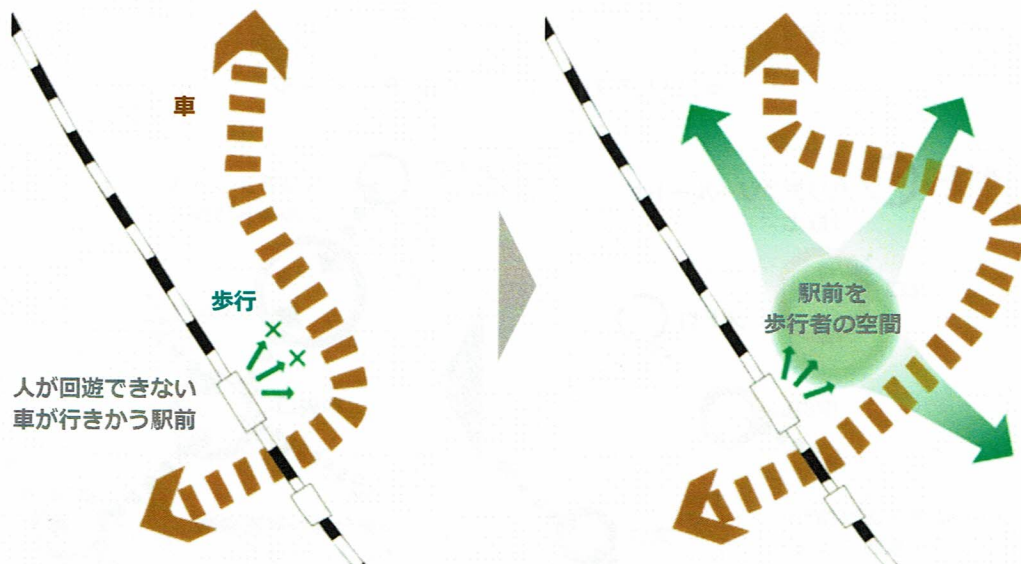
- 王子駅の駅周辺部は、歩行者空間の創出や道路空間の再配分、地上レベルを中心としたネットワークの強化により歩行者中心のエリアに変貌します。
- 北口・中央口・南口の3つの駅前広場で機能を分担し、利便性と快適性を備えた交通結節機能を確認します。
- 堀船・栄町から駅や新庁舎等へのアクセスを支える道路を確保し、石神井川などによる分断を解消し、駅前の歩行者空間の創出をアシストします。

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。

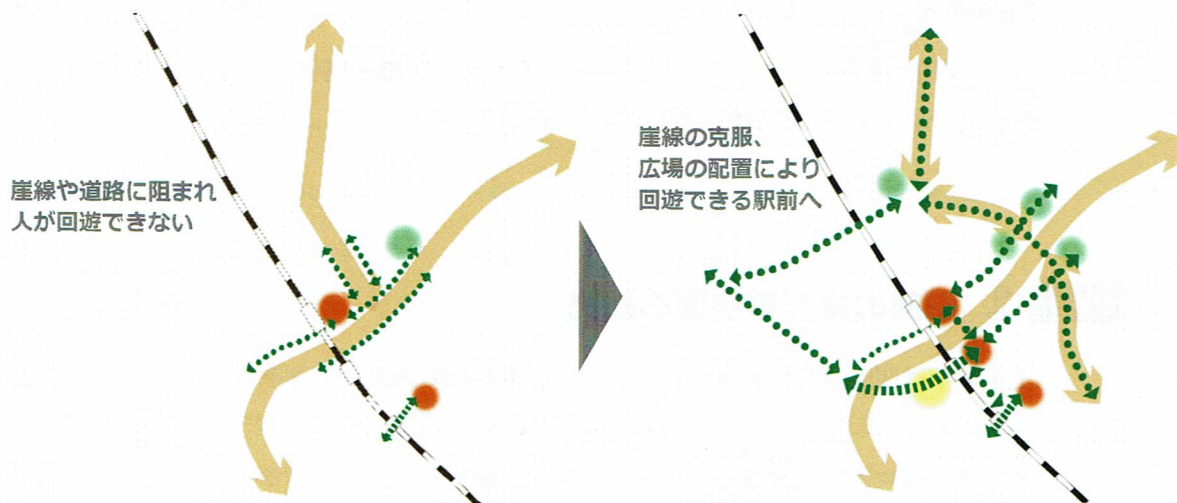
▼駅前の歩行者空間拡充イメージ



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。

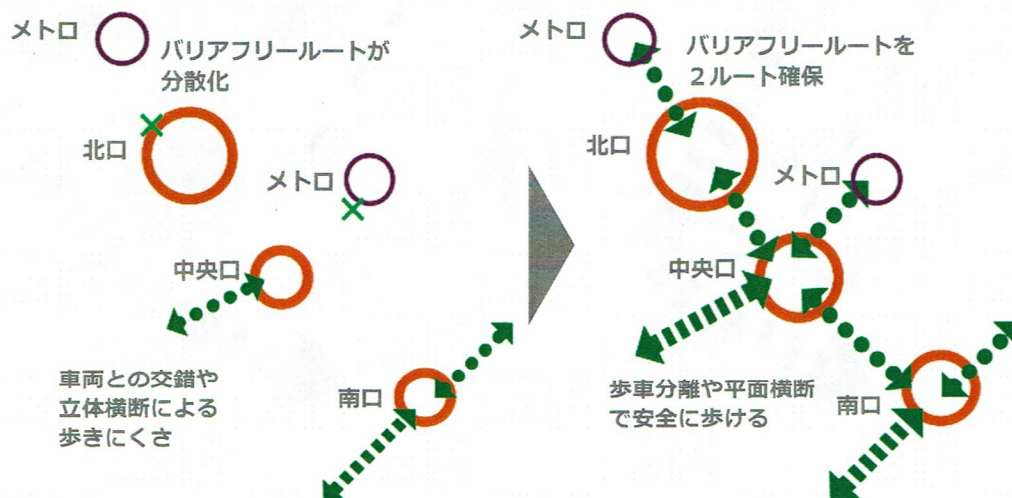
▼歩行者ネットワークの拡充イメージ



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さまざまな人の公共交通の利用に配慮し、バリアフリー乗り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

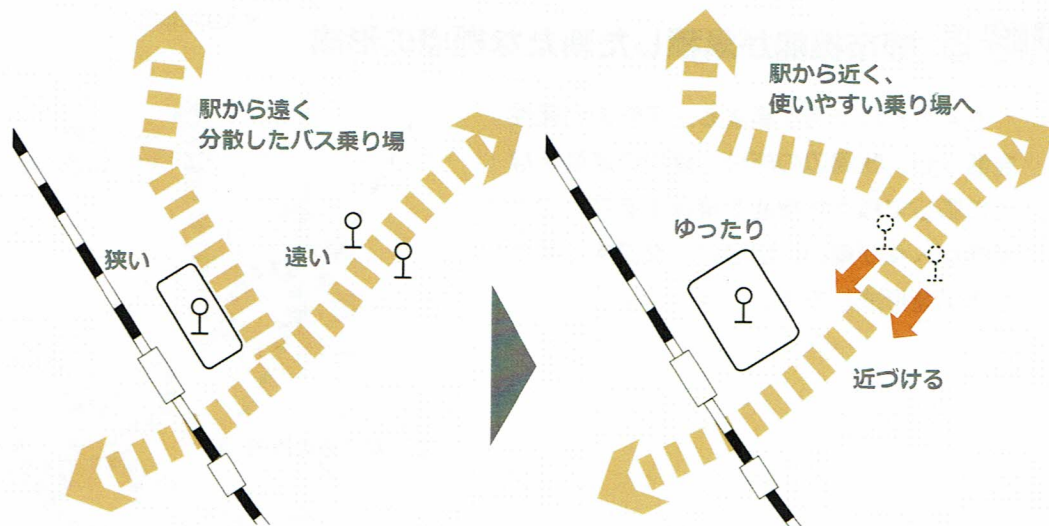


戦略4 分かりやすく利用しやすいバス等の乗り場形成

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

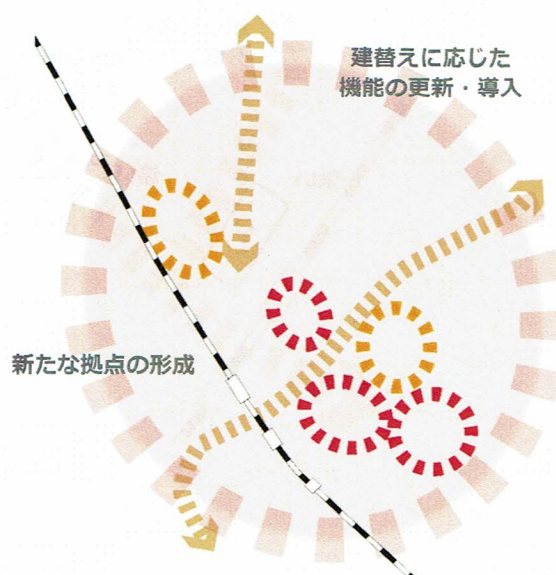
ミッション：まちににぎわいを波及

- 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

▼拠点形成イメージ

さまざま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。

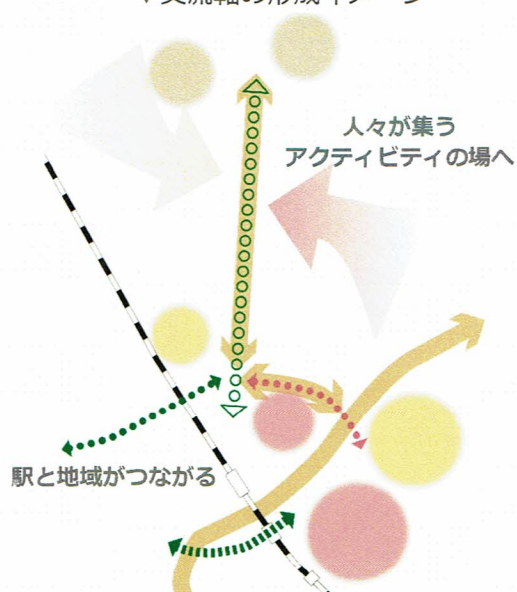


戦略6 アクティビティを生み出す交流軸の形成

▼交流軸の形成イメージ

駅と地域をつなぎ、さまざま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が生まれる仕組みづくりを推進します。



(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

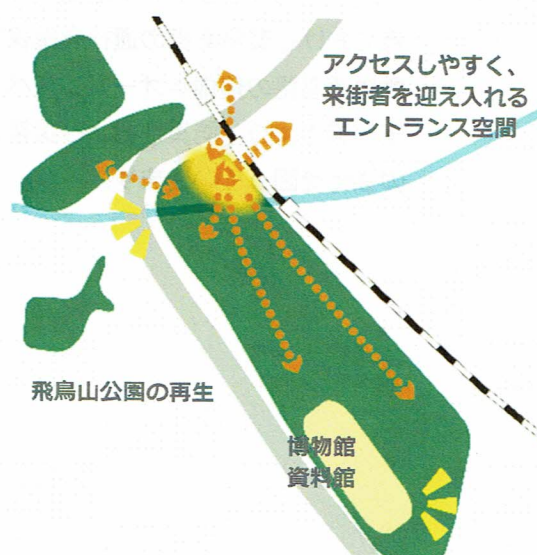
- 飛鳥山公園等が持つ自然・文化・歴史といったまちの資源を活かすとともに、景観まちづくりなどにより、まちのポテンシャルをさらに高め、王子の顔として地域イメージの強化を図ります。

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

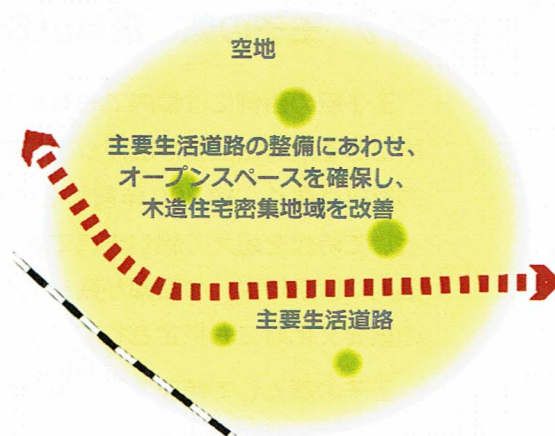
ミッション：安全安心を確保

- 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。

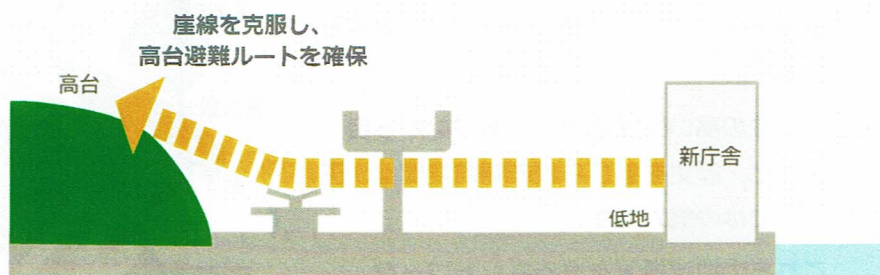
▼災害に強い住環境の形成イメージ



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

- 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。
- 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・ガーデンの縁辺部に駐輪場の再配置を推進します。
- 06 バリアフリー乗り換えルートの拡充**
高齢者や障害者をはじめとしたさまざまな人の公共交通の利用にも配慮した、JR とメトロの乗り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。
- 07 バスのりばの効率性、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・高速バスのりば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（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

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。

11

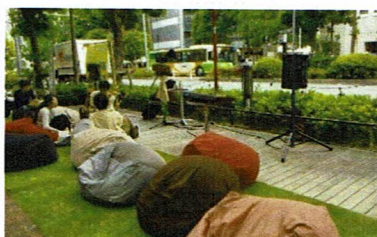
駅とまちをつなぐ交流軸の形成

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（中央区）

ミッション：まちの資源を活用

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。

14

水と緑のゆとりを感じる新たな空間の創出

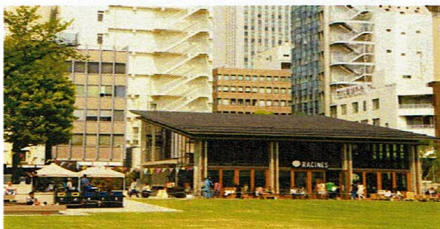
水と緑豊かな空間を創出するため、石神井川遊歩道、石神井川（都電脇）周辺及び北本通り等の公共空間や民有地を含めうるおいのある空間形成を推進します。

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

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と、建物の不燃化を促進します。

17 水害時の高台避難ルート確保

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。

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



●老朽住宅の共同建替えなどの支援



(防火水槽)



▼高台まちづくりのイメージ

高台・建物群のイメージ
(建物群を道路で連結)



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

5. 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。

本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「ウォーカブル・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. ウォーカブル・ガーデン

(1) ウォーカブル・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「ウォーカブル・ガーデン」と位置づけ、王子ならではのウォーカ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。

ウォーカブル・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で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。

▼ウォーカブル・ガーデンの範囲イメージ

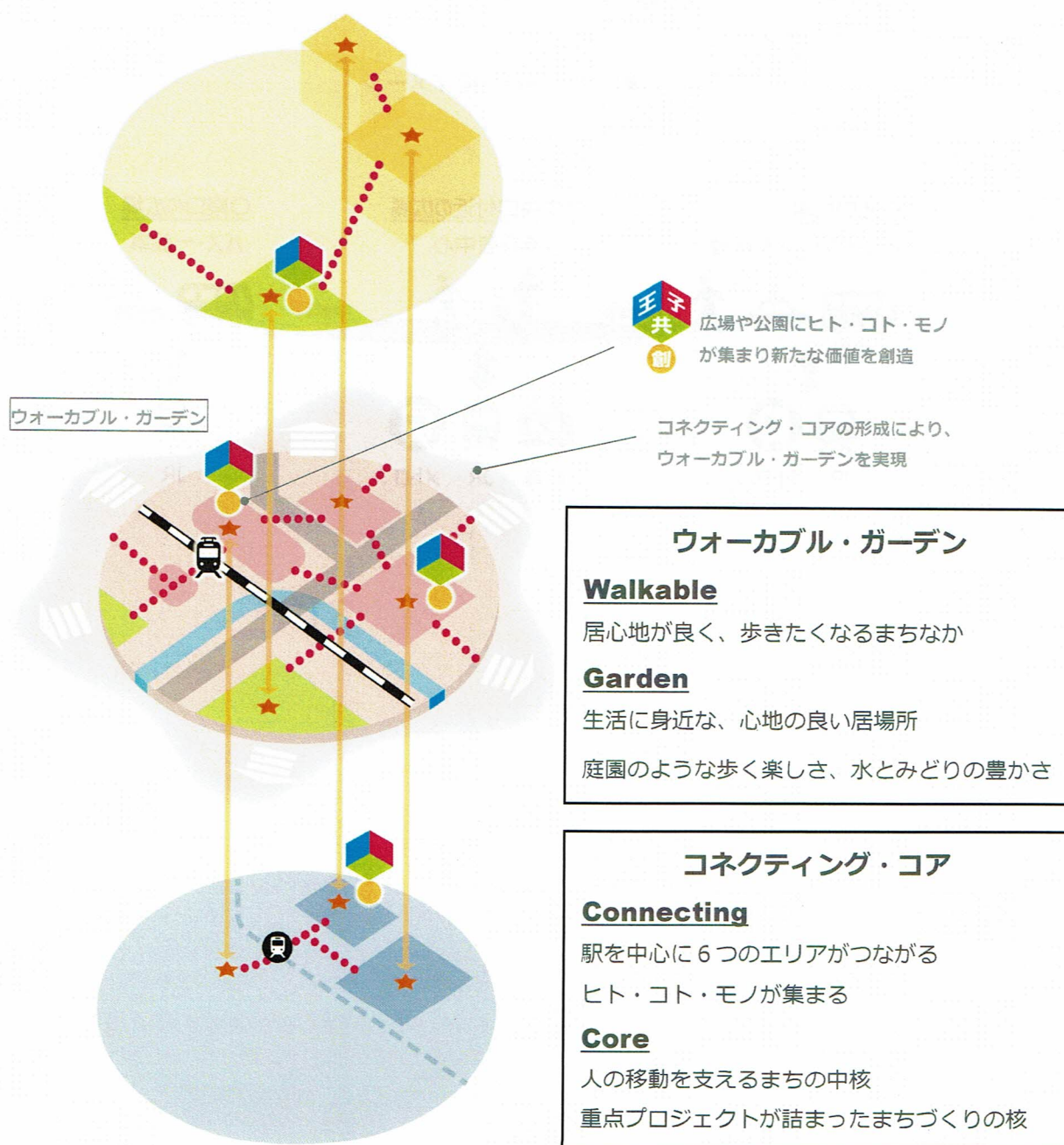


(2) コネクティング・コア

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、バスのりば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



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。

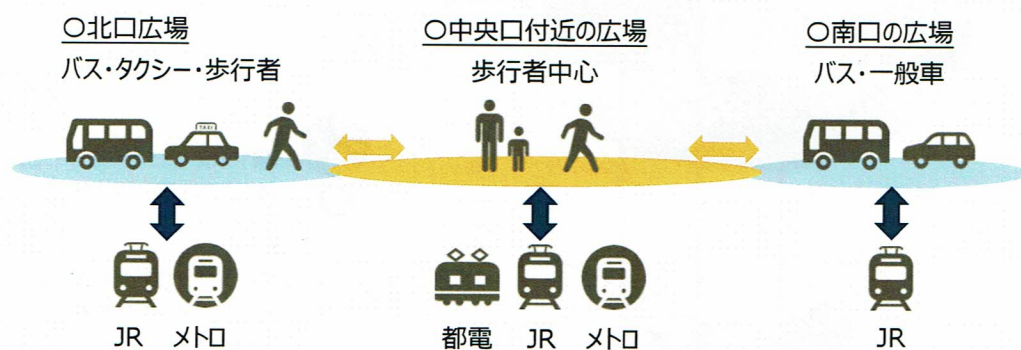
○南口広場

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

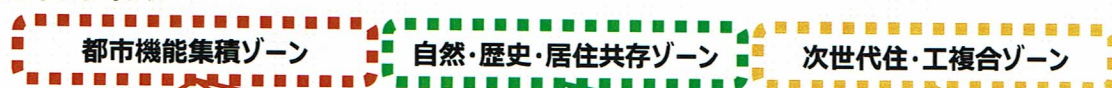
(1) エリア区分について

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。

王子駅周辺まちづくり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、本ガイドラインでは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

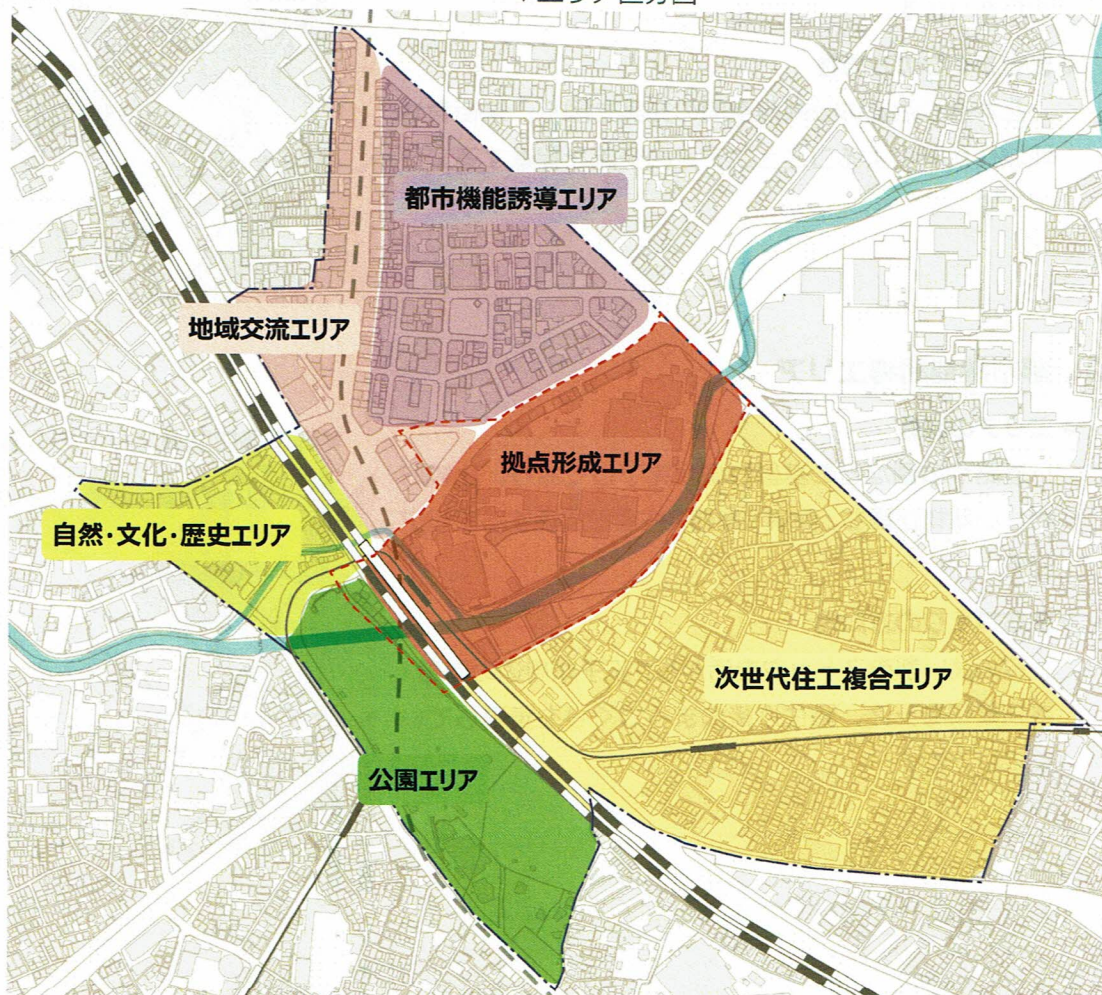
<グランドデザイン>



<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

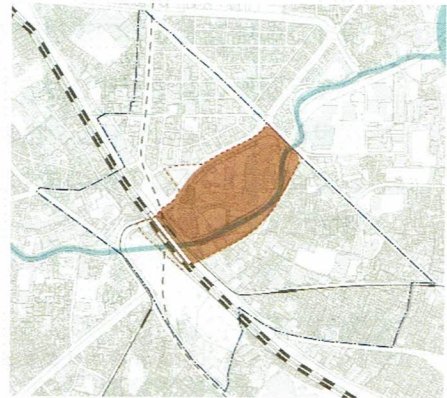
◆エリアの特性

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

質の高い都市ストックを活かし、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

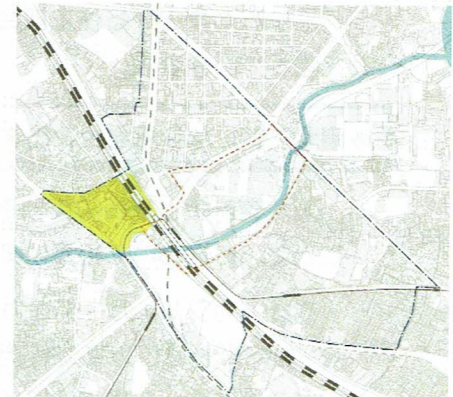
東京十社である王子神社が位置します。王子神社は当初、王子権現という名称で、現在の『王子』の地名の由来ともなっています。自然と文化と歴史が一体となったエリアです。

◆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

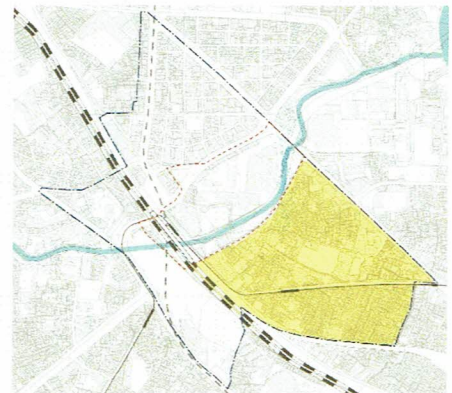
◆エリアの特性

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

王子駅周辺まちづくりグ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」を位置付けました。本ガイドラインでは新たに、ウォーカブル・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。

ウォーカブル・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。

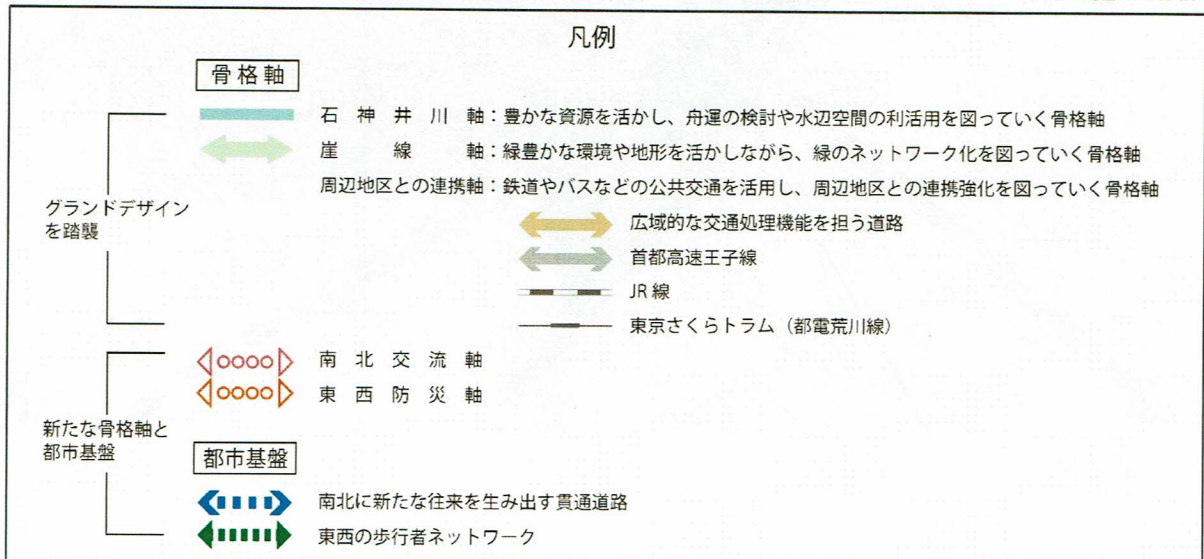
◆東西の歩行者ネットワーク

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



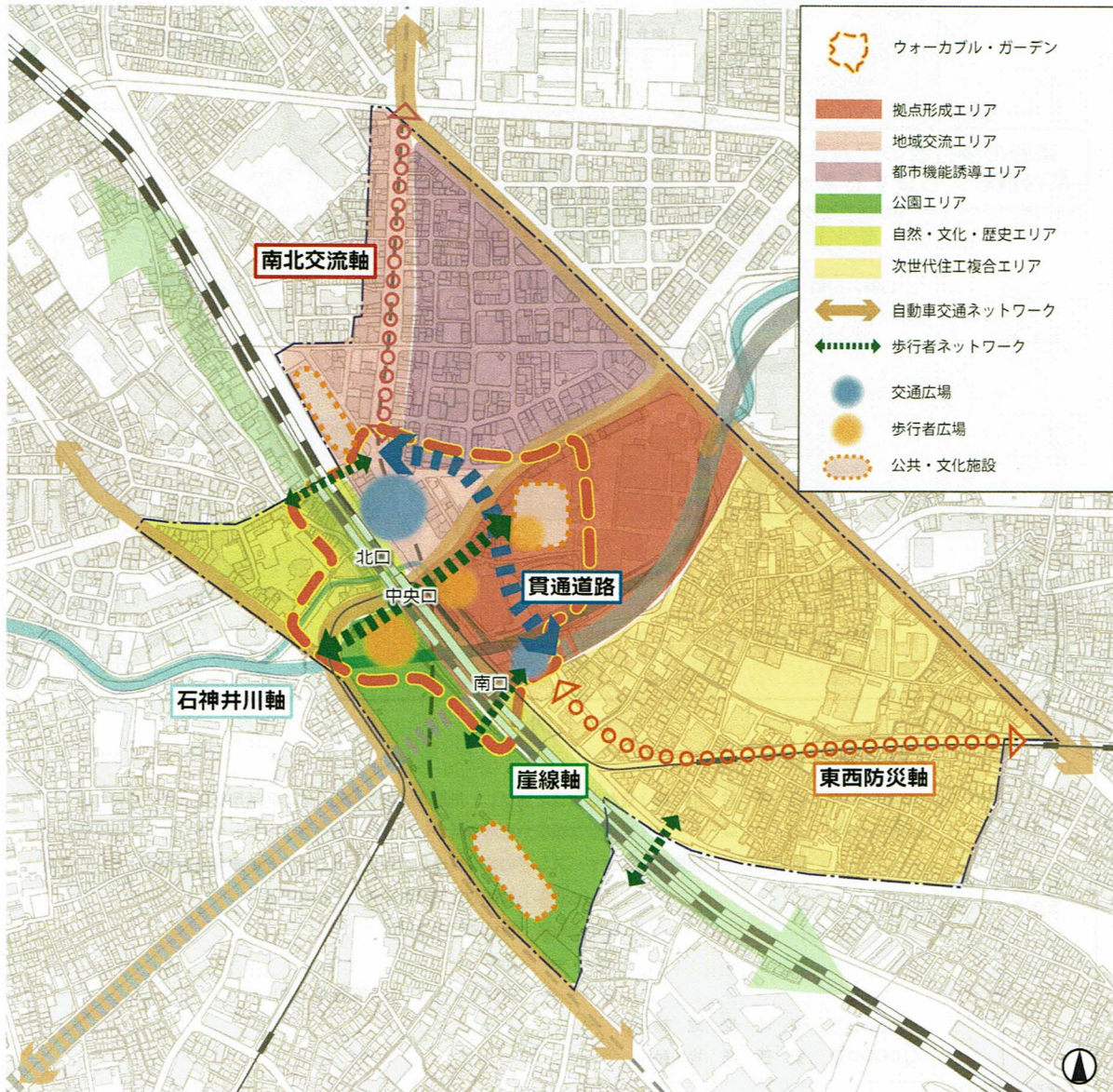
凡例



5.4. 将来都市構造図

「ウォークブル・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

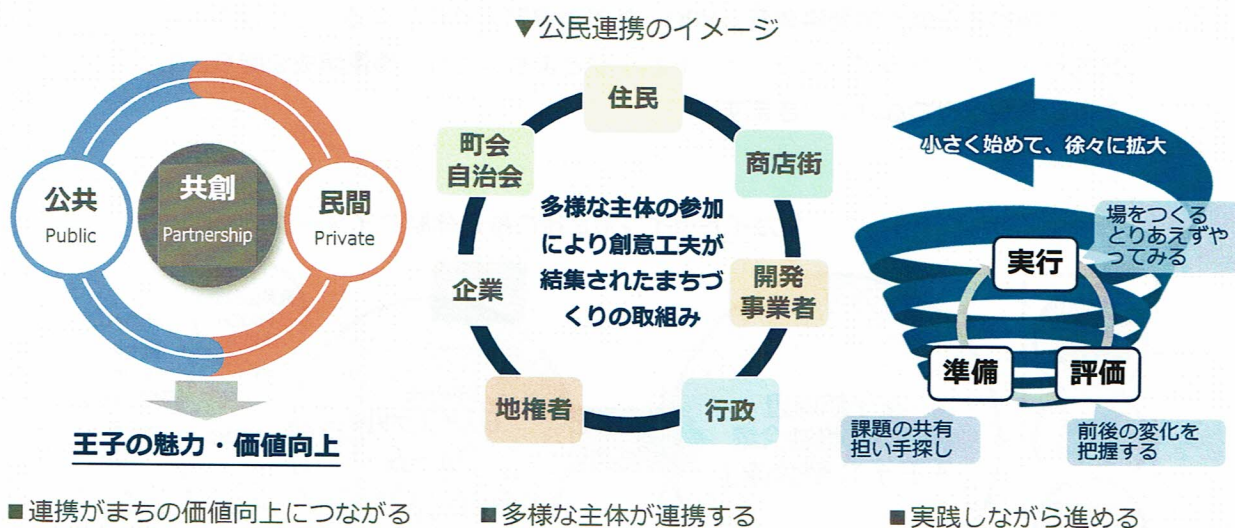


6. 「王子共創」によるまちづくりの実現に向けて

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

本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。王子の魅力や価値を向上につなげる民間の取り組みを支えるため、区をはじめとした行政は公共施設の整備・活用やしくみづくりなどで下支えしていきます。



(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。

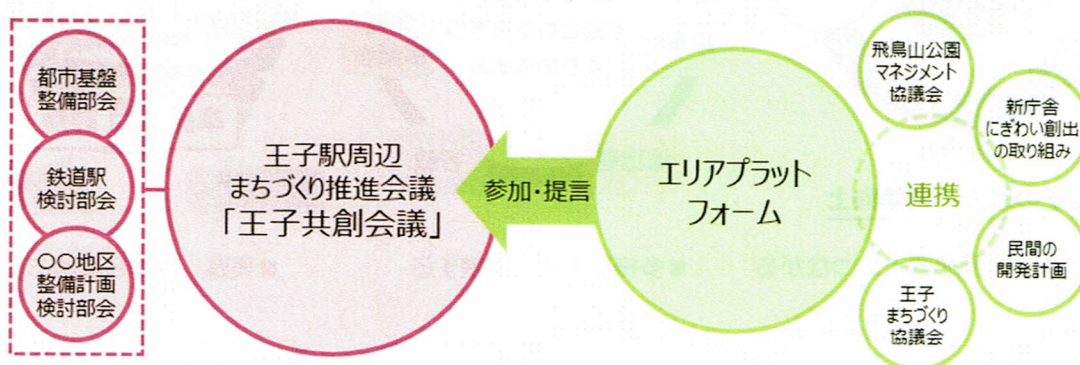
(3) ガイドライン策定以降の共創体制

本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。

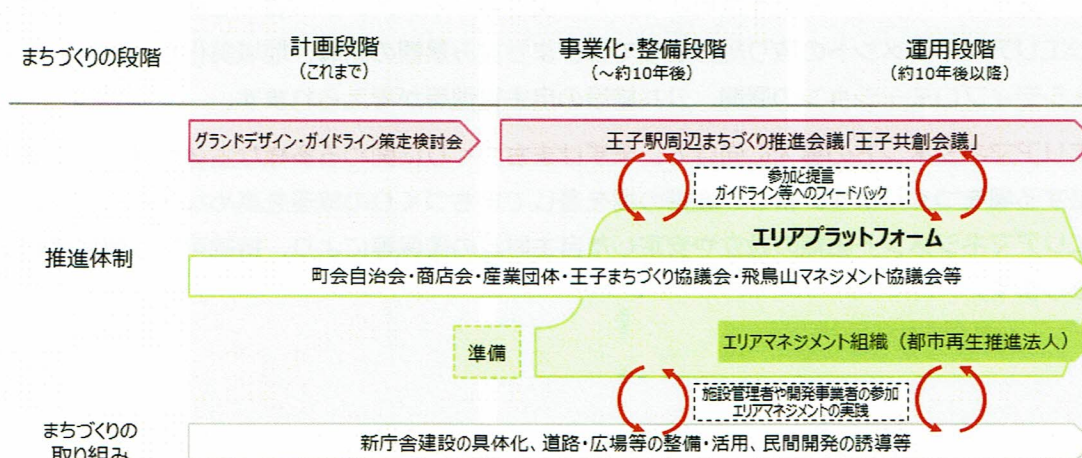
まずは、推進体制の中心として「（仮称）王子共創会議」を設置します。王子駅周辺のまちづくりに関わる住民、地権者、交通事業者、行政機関、専門家等が参画し、各事業の進捗を確認しながら、ガイドラインの改定や関連する計画の策定等について協議します。

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ながら行動と検証を行い、ガイドラインへのフィードバックとまちづくりの機運醸成を図り、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



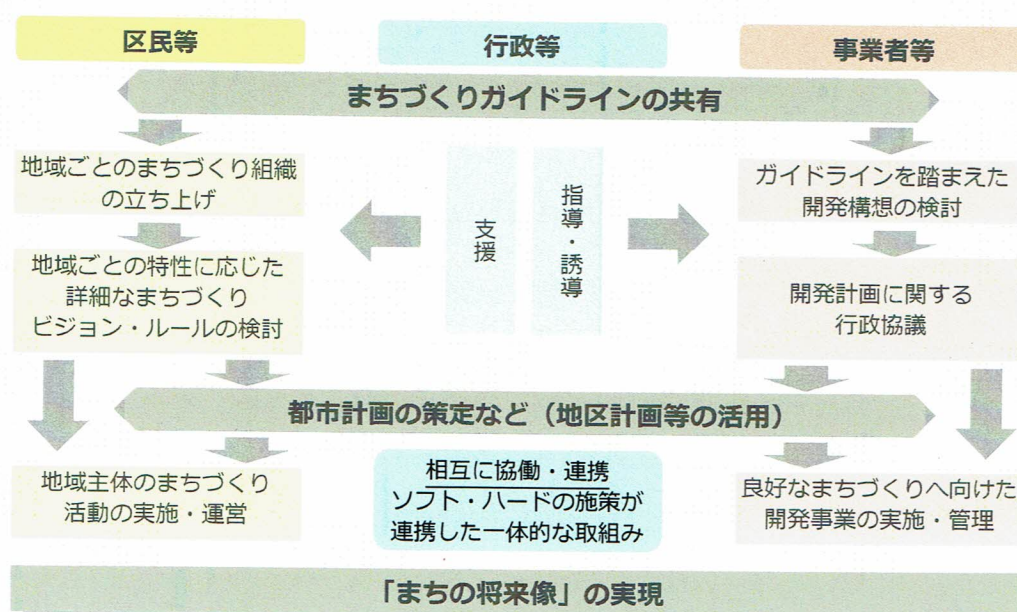
▼まちづくりの段階に応じた体制づくり



6.2. まちづくり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本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

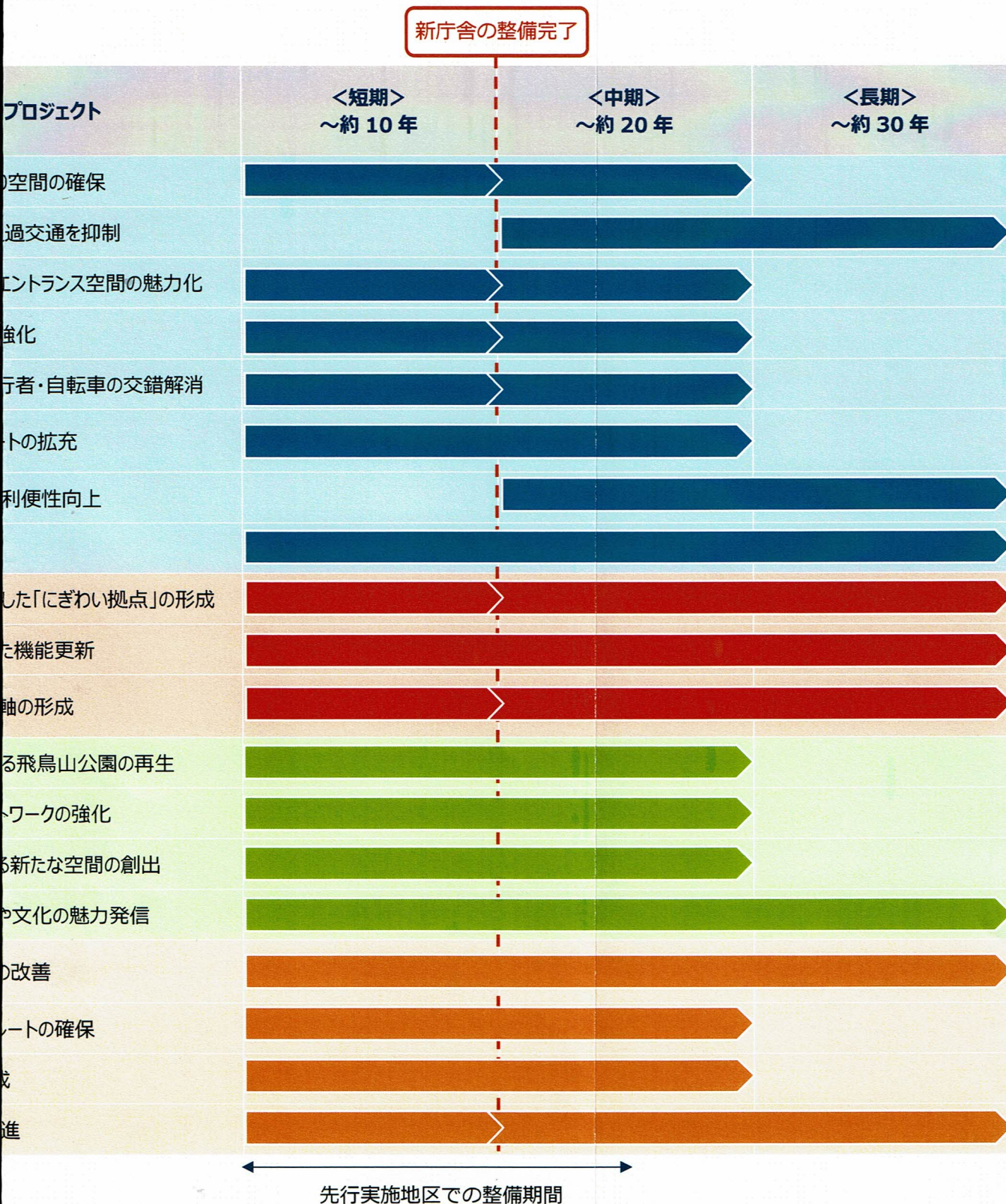
本ガイドラインは、現時点の王子駅周辺地区のまちづくりとして実現すべき指針等を示したものです。まちづくりの進捗や社会経済情勢の変化等にあわせて、策定や改定から5年を目安にガイドライン改定の必要性を検証したうえで、柔軟に見直しを行います。

6.3. まちの将来像実現に向けたロードマップ

本ガイドラインは約 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。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	まちづくりの取組み
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	① 駅前の歩行者のた ② 北口駅前の車両の ③ 来街者を迎え入れ
		戦略 2 駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの拡充	④ 歩行者ネットワーク ⑤ 北口・中央口での
		戦略 3 だれもが安全に利用できる駅前空間の形成	⑥ バリアフリー乗換え
		戦略 4 分かりやすく利用しやすいバス等の乗り場形成	⑦ バスのりばの効率性 ⑧ 広場の機能再生
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	⑨ 駅前の利便性を活 ⑩ 既存ストックを活用
		戦略 6 アクティビティを生み出す交流軸の形成	⑪ 駅とまちをつなぐ交
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	⑫ 民間活力の導入に ⑬ 飛鳥山公園へのネ
		戦略 8 自然・文化・歴史に触れる機会の創出	⑭ 水と緑のゆとりを感 ⑮ 王子ならではの歴
		戦略 9 災害に強い住環境の形成	⑯ 木造住宅密集地
防災性の向上	安全安心を確保	戦略 10 発災時に備えたまちの災害対応力の強化	⑰ 水害時の高台避難 ⑱ 災害対応拠点の形
			⑲ 脱炭素まちづくりのイ

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



6.4. まちの将来像実現のためのまちづくり手法

本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る実施するとともに、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。
- まちなかウォークアブル推進事業…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。

7. 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 J R 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付けるとともに、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。



(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、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

ウォーカブル・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。



※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。

有事の際には防災拠点となる新庁舎から高台で避難場所でも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。

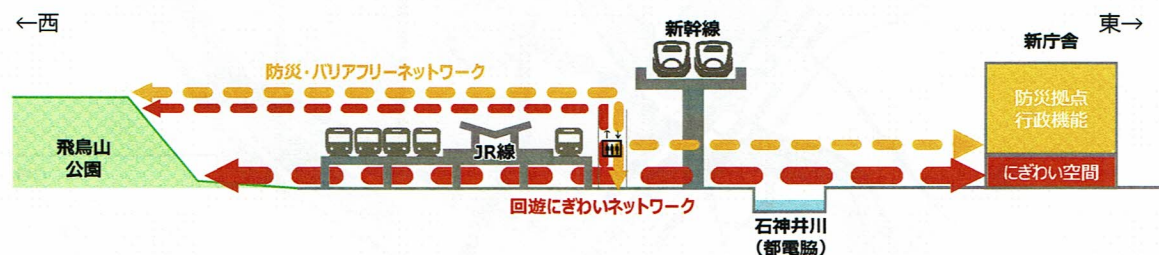
防災・バリアフリーネットワークが実現すれば、水害時の高台避難を円滑にするとともに、新庁舎の防災拠点機能維持にもつながります。

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。

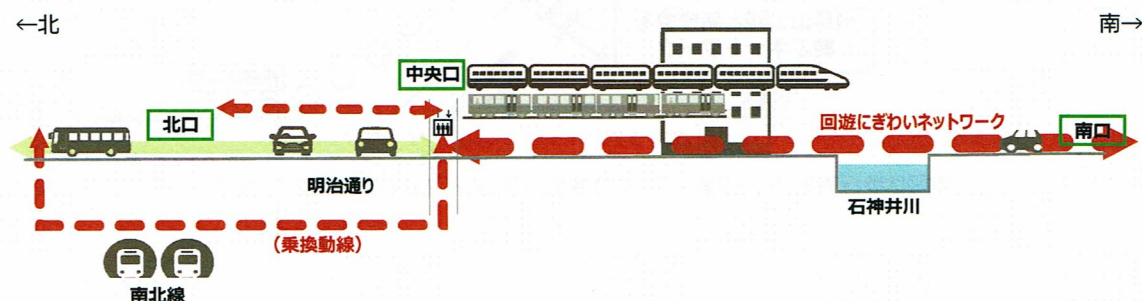
防災・バリアフリーネットワークの実現にあたっては、JR 線、新幹線、東京メトロ南北線、都電、石神井川など駅周辺構造物との位置関係、整備手法や施工方法等いくつかの課題検証が必要になります。今後、このイメージを基に関係機関等と協議をすすめ、実現に向けて検討していきます。

歩行者ネットワーク断面イメージ

●東西断面イメージ



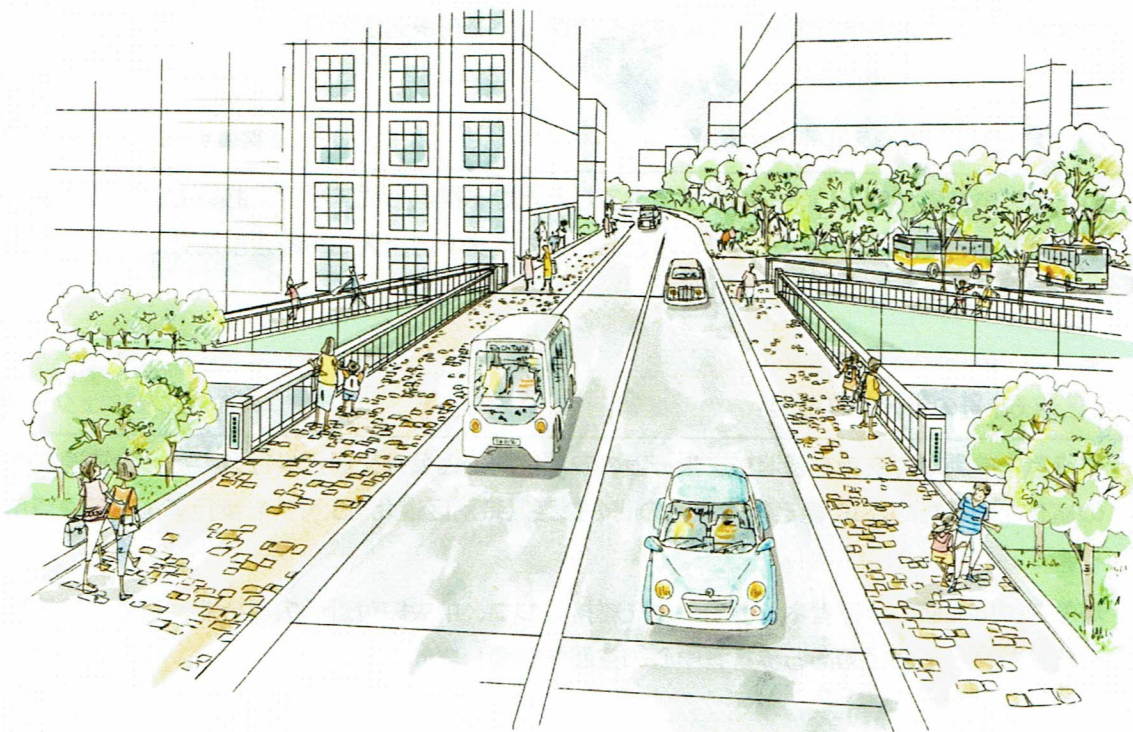
●南北断面イメージ



※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、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 ① ③

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 ⑥

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 ④

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、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、うるお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 J R 中央口の駅改良の検討

関連するプロジェクト ④ ⑥ 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、J R 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 ④

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

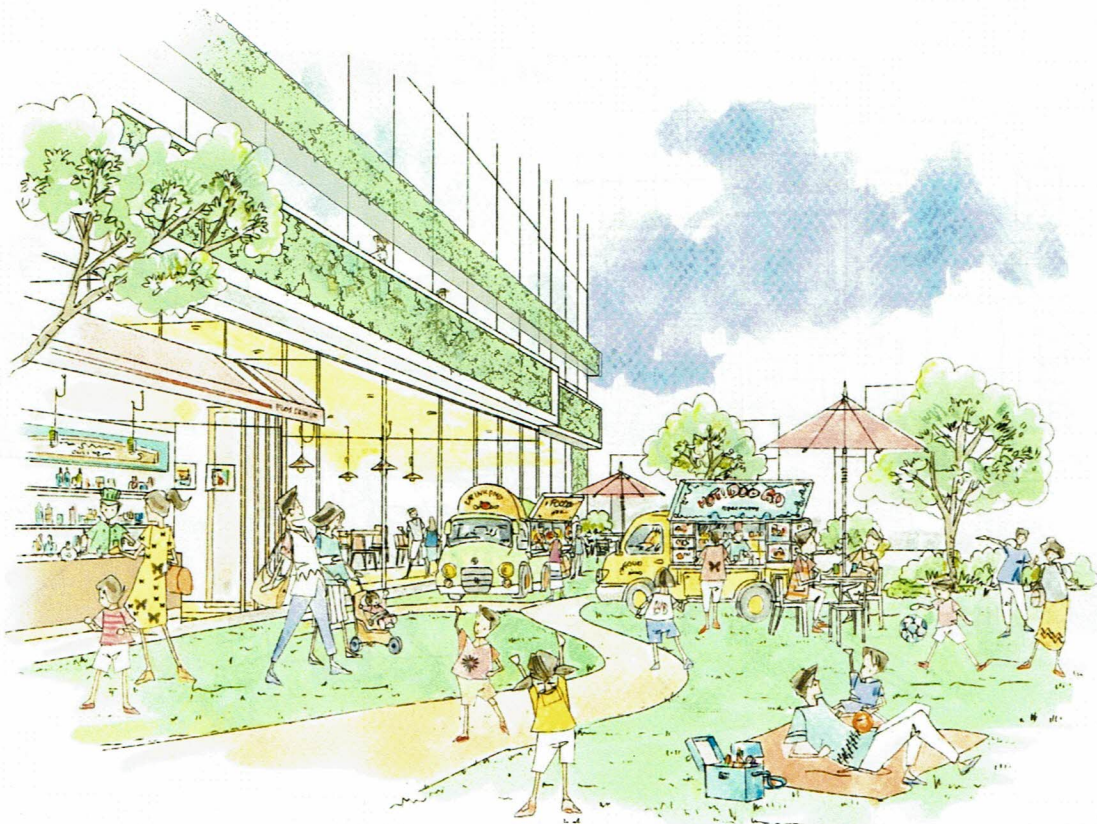
関連するプロジェクト ⑤

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ابل・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 ④

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

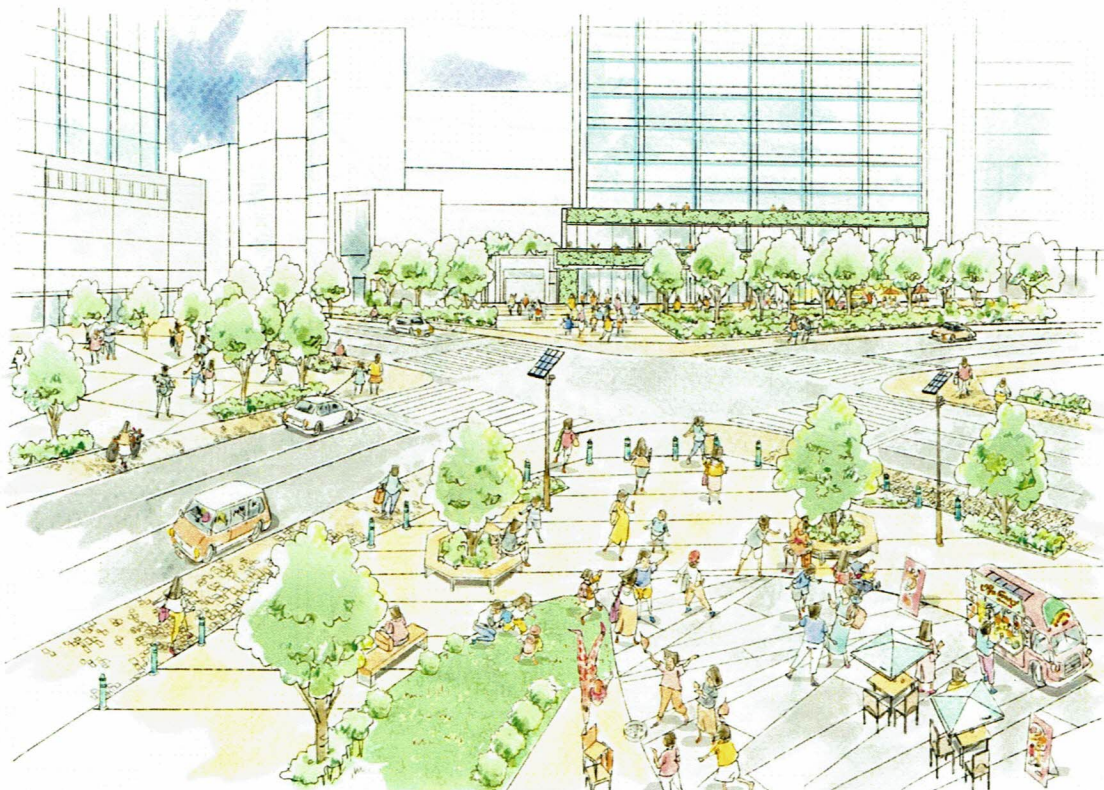
関連するプロジェクト 04 14

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

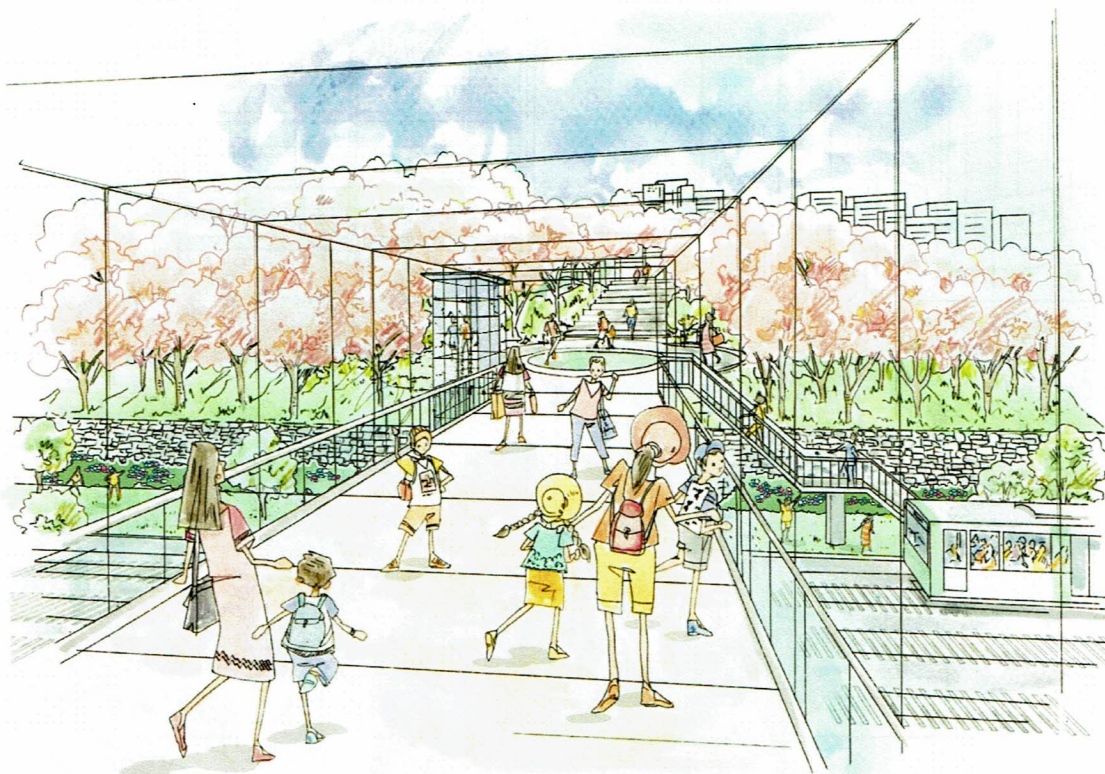
関連するプロジェクト 14

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へ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、浚渫工事、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。

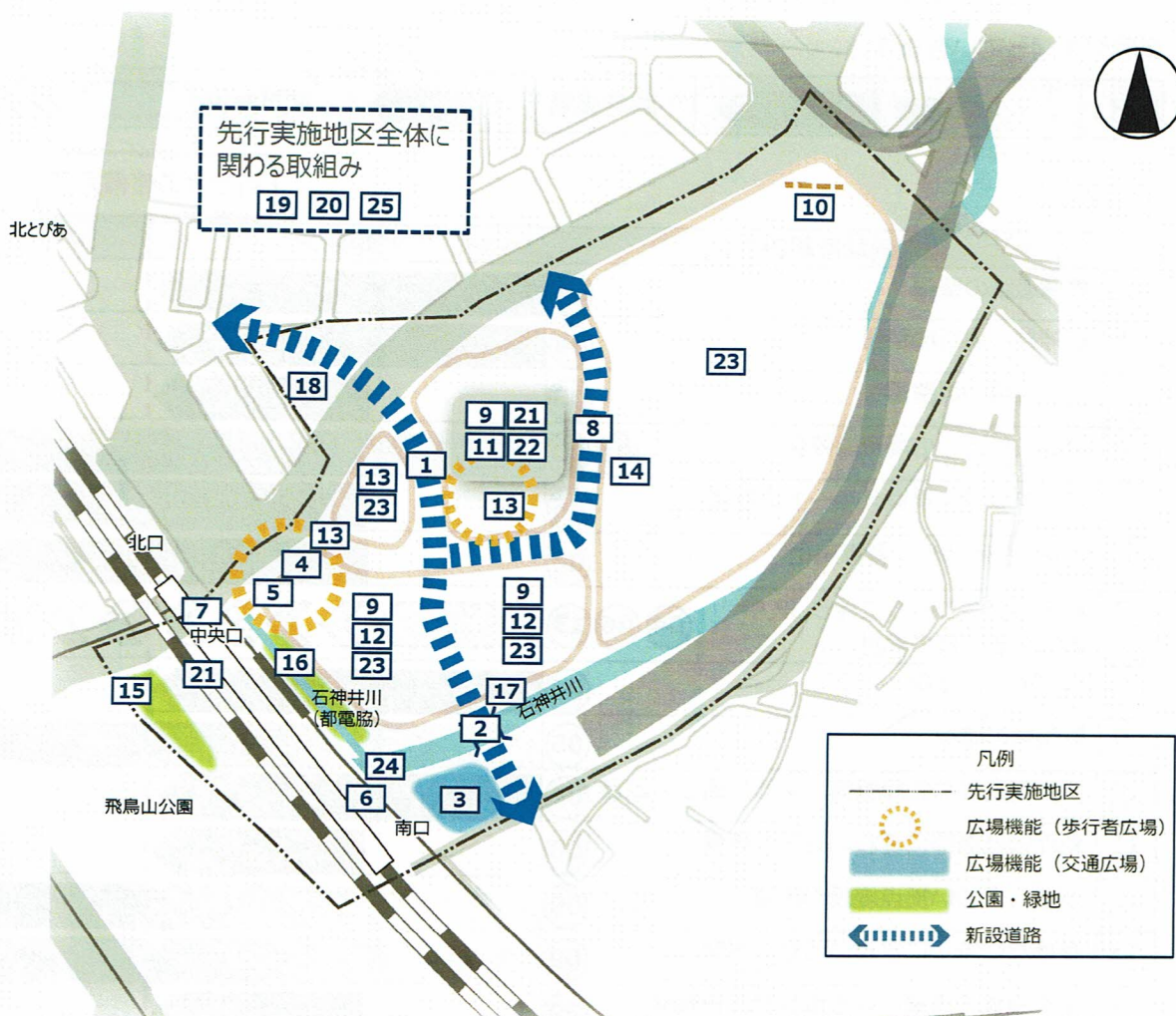
25 脱炭素まちづくりの促進

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 国立印刷局の困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。

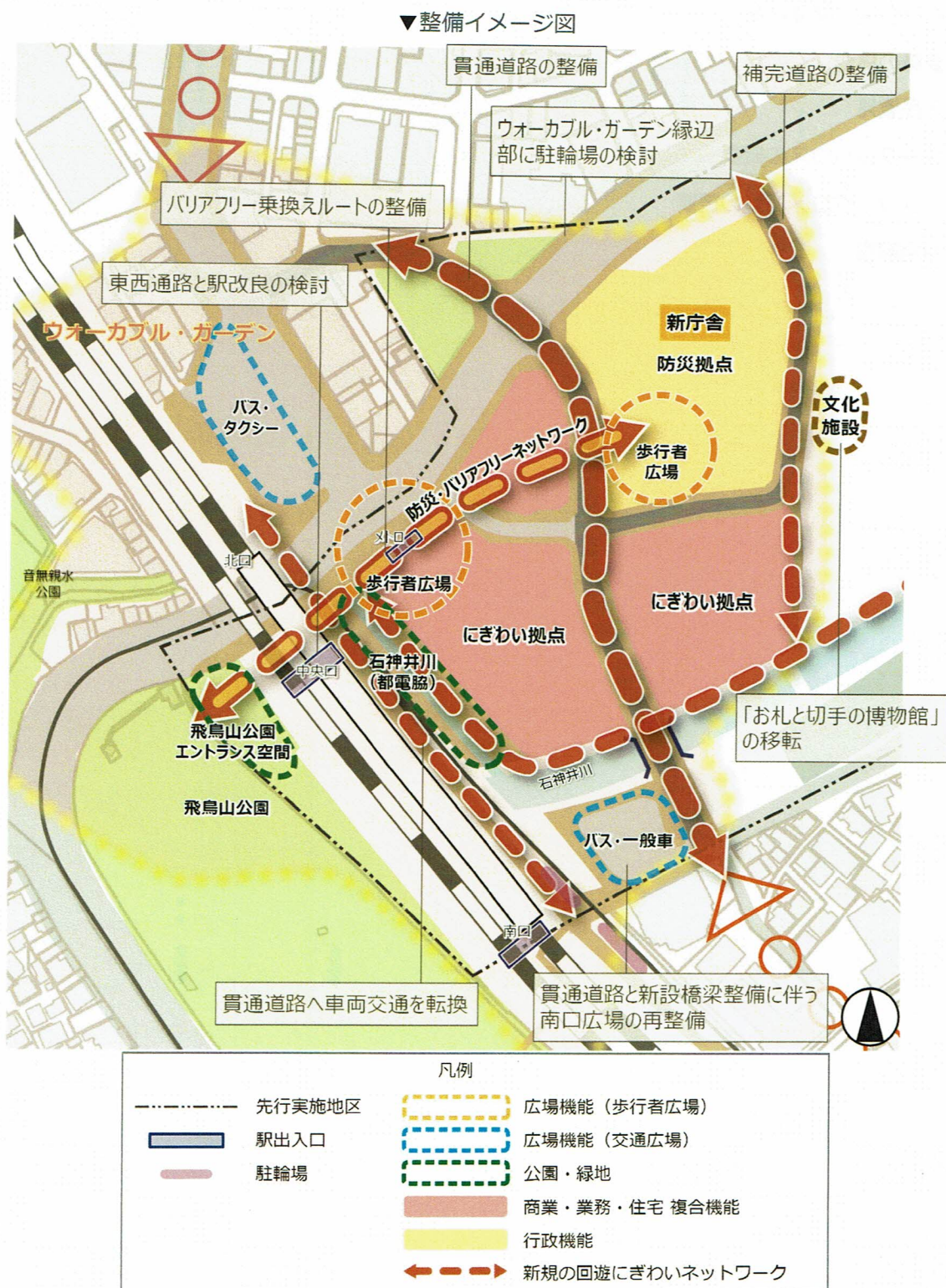
凡例：	取組施策	誘導施策	検討事項
-----	------	------	------

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 国立印刷局の困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（都電協）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。



※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

◎策定までの経緯

- ・検討会議の開催状況
- ・委員の構成

◎区民意見

- ・オープンハウスの概要
- ・パブリックコメントの概要

◎用語解説