

第2回北区基本構想審議会 部会3「創出」次第

令和3年12月10日(金) 15時
岸町ふれあい館第五集会室

1 開会

2 今後の部会の進め方について(補足)

3 分野別の政策検討シートについて

(1) 都市計画

①意見共有

②検討シート説明

③20年後の望ましい姿について(意見・感想)

(2) 道路・交通

①意見共有

②検討シート説明

③20年後の望ましい姿について(意見・感想)

4 その他

5 閉会

1 当該分野の実績と成果

項目	主な実績	主な成果
(1) 都市づくり・まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特性を生かした適正な土地利用を誘導し、計画的なまちづくりを推進。 概ね15～20年後の将来都市像を定め、まちづくりのあり方を示し、協働のまちづくりの基本となる北区都市計画マスタープラン2020を策定。 地区計画や北区居住環境整備指導要綱による指導・協議により、適切な土地利用への誘導を推進。 町会・自治会、まちづくり協議会など、それぞれの役割と責任への相互理解、信頼関係の構築・合意形成による、区民主体のまちづくりを推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心な住環境等の整備を誘導するため、まちづくりルールとして、新たに7つの地区計画を都市計画決定。 施策の満足度調査において、計画的なまちづくりの推進に係る施策が「満足」または「やや満足」と評価された割合は、平成25年度調査では全体の12.5%、令和3年度調査では26.1%。
(2) ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリー化の計画的な推進を図るため、バリアフリー基本構想（全体構想・地区別基本構想）を策定し、北区バリアフリー基本構想推進協議会を設置。特定事業等の進捗状況や、協議会及び区民部会、区民参加によるまちあるき点検での意見交換の内容を踏まえ、推進に係る課題の整理及び評価を実施。 NPOやボランティア団体等と区の協働により「点字ブロックデータ検索サイト」を作成し、点字ブロック点検・検証等による整備を推進。 鉄道駅のエレベーター、ホームドア等の設置費用の一部を補助。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定事業着手率（赤羽地区：1,129事業のうち40.6%、滝野川地区：1,070事業のうち44.8%（赤羽・滝野川両地区は令和元年度末まで）、王子地区：調査中）。 バリアフリー化補助：エレベーター設置（3駅）、ホームドア設置（2駅）、多機能トイレ設置（1駅）
(3) 景観形成	<ul style="list-style-type: none"> 景観法、景観づくり条例に基づく事前協議・届出制度により、建物計画等に対する規制・誘導。 平成27年度の北区景観づくり計画策定時に3地区を景観形成重点地区に指定した後、平成30年度から地域の住民とワークショップを行い、令和2年度に1地区追加。 一般社団法人東京北区観光協会（平成29年設立）と連携し、区民参画による北区景観百選を認定。 	<ul style="list-style-type: none"> 景観形成重点地区の指定（4地区）。 「みんなでつくる北区景観百選2019」の認定。 景観情報誌の発行（平成27年度から令和2年度まで年1回、区内全戸配付、HP掲載）。 施策の満足度調査において、「まちなみや景観の整備」が「満足」または「やや満足」と評価された割合は、平成25年度調査では全体の19.7%、令和3年度調査では25.9%。

2 当該分野における区を取り巻く環境の変化

社会経済動向	法制度や国・都の政策の変化	区民のニーズや行動の変化
<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の影響によるテレワークの進展や、職住近接のニーズの高まり。 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催によるユニバーサルデザインへの関心の高まり。 少子高齢化の進行、人口減少社会を迎えることからコンパクトなまちづくりが求められている。また、自然災害の激甚化を受け、対応が求められている。 コロナ禍による鉄道事業者の収益悪化に伴う設備投資の鈍化への懸念。 景観行政団体は23区中20区。 	<ul style="list-style-type: none"> 国では、自治体ごとの立地適正化計画の策定を勧め、公共施設の集約化やインフラの整備・保全の効率化を推進。国土強靱化地域計画の策定についても強気に推進。 東京都の都市計画区域マスタープランでは、集約型の地域構造への再編を掲げ、主要な駅周辺や身近な中心地へ生活の機能を集積し歩いて暮らせるまちへ再構築を図ることを表明。 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、すべての国民が共生する社会、いわゆる「共生社会」の実現を目指し法令や基準・設計標準を改正。 国は、平成28年4月に障害者差別解消法を、平成30年6月に障害者文化芸術推進法を施行するなど、地域共生社会の実現を目指している。障害者差別解消法の施行に伴い、行政機関や民間事業者には障害者への合理的配慮が義務付け。 東京都では平成30年10月、地域共生社会の実現を目指し、差別を解消していく仕組みを定めた「東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例」を施行。 令和3年4月1日に「地域共生社会実現のための社会福祉法などの一部を改正する法律」が施行。 平成16年に景観法が制定され、都は平成19年3月に景観計画を策定し景観行政を推進。北区では、平成6年より自主条例に基づく景観行政を推進してきたが、平成27年に景観行政団体へ移行し、景観法にもとづく景観行政を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場等の歩行者空間を確保したウォークアブルなまちづくりや、水害対策の必要性から、高台まちづくりへの関心の高まり。 感染症対策を踏まえたオフィス需要の変化や鉄道利用者の減少等、新たな生活様式への意識の高まり。 UR都市機構赤羽台団地等の建替えに伴う創出用地の活用などにより、地域住民の憩いの交流の場となるみどり環境の形成や生活利便施設の集積、オープンスペースの整備などの良好な生活環境の形成ニーズの高まり。 点字ブロック上に物を置かないなどバリアフリー施設への配慮が増加。 建築計画において景観を含めた周辺環境との調和に配慮する例が増加。

3 区の現状

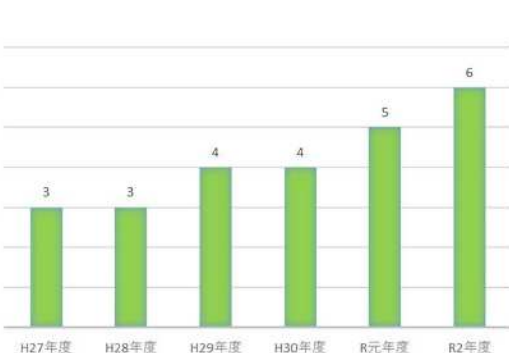
項目	現状
(1) 都市づくり・まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 大規模敷地の土地利用転換にあたっては、道路・公園等の公共施設や生活利便施設等の適切な配置が必要な状況。 「都市中心拠点」である十条駅西口及び赤羽駅東口周辺では、市街地再開発事業等により防災性の向上など都市機能の更新を促している。また、「地区連携拠点」である赤羽台・桐ヶ丘地区では、建替えに合わせて創出された用地の活用による生活利便施設の誘導など、生活支援機能を充実させる取組みを進めている。 「都市中心拠点」であり北区庁舎の移転が予定されている王子駅周辺においても、交通結節機能や回遊性の向上などをめざして、まちづくりグランドデザインが策定され、その実現に向けた検討を実施。
(2) ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー基本構想に基づく特定事業の施設整備等はソフト施策に比べ着手率が低い。 鉄道駅のバリアフリー化について、よりスムーズな移動の円滑化を図るため、エレベーターの2ルート目の整備が必要な駅については、駒込駅と北赤羽駅について完了しているが、その他の駅については、乗降者数や駅構造等の面から課題があり、未設置。
(3) 景観形成	<ul style="list-style-type: none"> 景観法、景観づくり条例に基づく届出制度を活用することにより、地区の特性を生かした景観づくりを誘導。 区民や事業者の自主的な取組みによる景観づくり、地域住民と協働にむけた、景観づくりに対する機運の醸成、意識啓発のためニュースの発行やイベントの開催。

図表1 届出及び協議件数



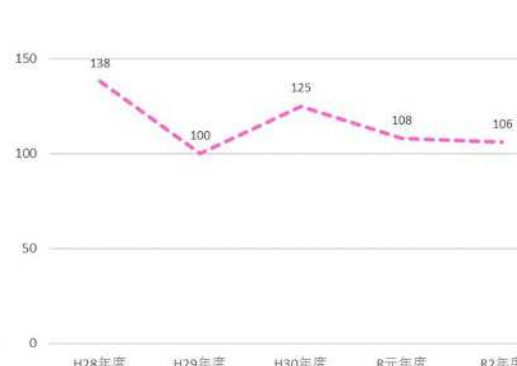
資料：北区資料

図表2 北区における「鉄道駅エレベーター等事業」による鉄道駅へのエレベーター整備設置件数（累計）



資料：北区資料

図表3 景観届出件数



資料：北区資料

図表4 北区全域の土地利用の構成割合



資料：北区土地利用現況調査（2017）

4 今後の課題

- ◆ 時代のニーズに応じた都市インフラの整備・更新や、人口構成の変化に対応したまちづくりの展開による定住可能な住環境形成の必要性。
- ◆ 計画策定過程における地域住民の意見の反映など、まちづくりへの参画機会のさらなる創出に向けた取組み（実施形態・情報発信の手法等）の必要性。
- ◆ 各施設設置管理者の具体的なバリアフリー化施策の着実な推進を促すとともに、こころと情報のバリアフリーの推進においても協働による取組みを実践する必要性。
- ◆ 鉄道駅のバリアフリー化推進の必要性。
- ◆ 区民、事業者との協働による、北区らしい景観まちづくり推進の必要性（届出者の景観づくりへの理解を深め、協力を得る）、地域住民との協働、機運の醸成、意識啓発についての取組みの工夫（新型コロナウイルスの感染対策等）の必要性。

5 取組みの方向性

- 駅周辺を中心とした3地域の将来都市像の実現に向け、従前の土地利用、周辺環境、地域の課題に配慮しながら、地区別の特性を生かしたまちづくりの展開を推進。
- 区民、地域コミュニティがまちづくりに参画できる仕組み作りや、地域への関心を高める機会の提供。
- バリアフリー水準の段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）のための施設設置管理者への利用者の意見を取り入れたハードとソフトの整備の誘導。
- 鉄道駅のバリアフリー化の推進（2ルート目のエレベーター整備及びホームドアの設置を鉄道事業者に求め、必要な協議を行っていく）。
- 景観形成重点地区の指定に向けた景観まちづくりに関する機運の醸成、意識啓発の推進（社会情勢の変化に対応した取組み内容やイベント等開催方法の検討）。

6 あるべき姿・将来像

…今後の審議会の議論により具体化していきます

北区基本構想

1 当該分野の実績と成果

項目	主な実績	主な成果
(1) 体系的な道路ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路について、令和元年度に新たに「鉄道付属街路第1～6号線」の事業認可を取得し、合計4つの都市計画事業を推進。このうち「補助87号線」については、整備完了の目途がたっており、その他の事業については、用地取得を着実に実施。 幹線区道については、3路線の新設・拡幅整備に向け、用地取得や検討を実施。 道路維持については、定期的な巡回点検に加え、路面性状調査と路面下空洞調査を実施。 橋梁については、2橋の架け替え整備に着手。また、「橋梁長寿命化修繕計画」に基づいた、計画的な点検及び修繕を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策の満足度調査において、「幹線道路、狭あい道路の整備」が「満足」または「やや満足」と評価された割合は、平成25年度調査では全体の15.7%、令和3年度調査では18.5%。 道路、橋梁について、予防保全を重視した維持管理を行うことにより、施設の安全性を確保するとともに、維持管理費の低コスト化や長寿命化を実現。
(2) 安全で快適な交通空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> 無電柱化を計画的に推進し、円滑に事業を進めるため、「北区無電柱化推進計画」を策定。 道路上の監察業務を定期的実施し、注意指導および放置物件を除却。 交通安全啓発用品の供与、反射材付ランドセルカバーの配布、教育DVDの貸し出し、自転車安全教室やスクエアード・ストリート教室（スタントマンが受講者の目の前で交通事故を再現するもの）を実施。 安全で快適な自転車利用環境創出に向けて、「北区自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車通行空間の設計・整備を実施。また、自転車利用ルールの周知・啓発リーフレットを作成。 平成30年度と令和元年度に、それぞれ1カ所の自転車駐車を設置。 平成27年度より、平日のみではなく休日においても放置自転車の撤去作業を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車台数がここ5年で半減（平成27年度：1,525台・令和2年度：629台）。 施策の満足度調査において、「自転車駐車場の整備」が「満足」または「やや満足」と評価された割合は、平成25年度調査では全体の17.7%、令和3年度調査では22.6%。また、「不満」「やや不満」と評価された割合は、平成25年度調査では全体の37.1%、令和3年度調査では30.1%。
(3) 利便性の高い移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは、令和3年度時点で2路線運行しており、一日あたり約1,300人が利用（令和3年度上半期（4～9月期）における一日平均乗車人数）。 令和2年度に、地域公共交通に関する考え方や取り組みの方向性を示す「北区地域公共交通計画」を策定。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス新規1路線の導入に向け、事業者の選定を行うなど、具体的な協議・検討を実施。

2 当該分野における区を取り巻く環境の変化

社会経済動向	法制度や国・都の政策の変化	区民のニーズや行動の変化
<ul style="list-style-type: none"> 道路や橋梁等インフラの老朽化の進展。 高齢化の進展に伴う運転免許の返納など車を運転しない高齢者や高齢者のみの世帯等の増加。 環境負荷低減や健康増進に資する身近な交通手段としての自転車利用の拡大、行政区域を超えた広域相互利用が可能な自転車シェアリングの普及。 都内のすべての交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で、全国平均の約2割と比べて高い状況。 	<ul style="list-style-type: none"> 国は、「国土強靱化基本計画」のもと、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、取組の更なる加速化・深化を図る方針。 75歳以上の高齢運転者で一定の違反歴がある場合、運転免許更新時に「運転技能検査」を実施し、基準に達しない場合は免許証の更新を行わないよう、法律が改正。 平成29年5月、自転車活用推進法が施行され、国は自転車活用推進計画を平成30年6月に閣議決定。令和3年5月に第二次自転車活用推進計画を策定。 東京都は令和3年5月、東京都自転車活用推進計画及び東京都自転車通行空間整備推進計画を改定。広域的な自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの普及等の取り組みを推進。 国は、自治体が地域公共交通に関する基本的な計画を策定したうえで、関係者と連携しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みの拡充を進展。 国は、自動運転に係る政府目標を設定。また、2040年の道路の将来像を予測（①通勤・帰宅ラッシュが消滅 ②公園のような道路に人が溢れる ③人・モノの移動が自動化・無人化 ④店舗（サービス）の移動でまちが時々刻々と変化 ⑤「被災する道路」から「救援する道路」に）。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による区民の通勤手段の変化（一部において、電車通勤から、自転車・自動二輪車・自動車へと変化）。 自転車は区民の約6割が、日常生活全般における移動手段として利用。自転車の利用頻度は「ほぼ毎日」「週5回」の高頻度利用者が約5割。安全な自転車通行空間の整備やルール・マナーの遵守・講習・教育に関するニーズが拡大。 令和元年度の区民アンケートにおいて、自宅周辺に新たなコミュニティバスを運行してほしいという回答が5割以上となるなど、身近な交通手段として、コミュニティバスの導入へのニーズが拡大。

3 区の現状

項目	現状
(1) 体系的な道路ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業や連続立体交差事業等の駅周辺のまちづくりが本格化する中、まちづくりにあわせた新たな道路の整備や、拠点間の相互連携を促進するための道路ネットワークの構築を推進。 都市計画道路や幹線区道の新設・拡幅整備については、用地取得交渉が難航し、一部の事業が長期化。 今後、更新時期を迎える道路や橋梁が多数存在。
(2) 安全で快適な交通空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> 「北区無電柱化計画」「北区自転車ネットワーク計画」に基づき、歩行者、自転車が利用しやすい環境づくりを推進。 北区の交通事故において、事故の当事者が高齢者である割合は約37%（直近3年（平成30年～令和2年）の平均）。 自転車関与事故件数が、ここ5年で約35%増加（平成27年度：174件・令和2年度：235件）。 北区全域での放置自転車台数は着実に減少しているものの、令和2年度の調査では、都内において赤羽駅が放置台数ワースト1位。
(3) 利便性の高い移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 既存の鉄道・路線バス等が対応できない公共交通機能を向上すべき箇所が存在。 コミュニティバスについて、新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けた令和2年度は例外であるものの、収支率は押しなべて70%超。



資料：東京の交通事故（警視庁）



資料：駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）



資料：北区資料 注釈：王子・駒込ルート及び田端循環ルートの2ルート合計

4 今後の課題

- ◆ まちづくり事業と連動した道路や駅前広場の整備等により、各拠点における交通結節機能の強化を図ることが必要。また、都市計画道路等の道路整備を推進し、体系的に道路網が整備された利便性の高いまちの形成を図ることが必要。
- ◆ 道路ストック・橋梁の適正な管理・更新が必要。
- ◆ 安全・快適性の向上及び防災に資する道路環境の整備を推進することが必要。
- ◆ 区民一人ひとりの交通安全に対する意識の向上が必要。
- ◆ 自転車利用の環境整備及び安全対策が必要。
- ◆ 放置自転車を解消し、駅周辺における交通環境を改善することが必要。
- ◆ 交通手段の充実を図ることが必要。
- ◆ 将来にわたってコミュニティバスの運行を続けていくため、収支率の維持・改善について、継続的に取り組むことが必要。

5 取組の方向性

- 体系的な道路ネットワークの形成を推進。また、都市計画道路の用地取得については、関係権利者の意向を確認したうえで、様々な手法を活用し早期取得を実現。
- 予防保全に重点を置いた計画的な道路・橋梁の点検及び修繕、更新の推進。
- バリアフリー、防災関連事業等と連携した道路整備の推進。また、歩道や交通安全施設の整備、不法占用物件の排除等、道路交通環境の整備の充実。
- 警察署・交通安全協会と連携した交通安全啓発用品の配布や交通安全教室等の実施。
- 関係機関と連携した自転車通行空間の整備。自転車利用者のルール遵守意識の醸成。加えて、自転車活用の促進に向けた計画の策定。
- 利用しやすい自転車駐車場の整備を進めるとともに、放置自転車の撤去を推進。
- コミュニティバスの新規路線の導入及び小型乗合交通やタクシー等（デマンド型の乗合交通等）による補完策の検討。
- コミュニティバスの利用促進に関する継続的な検討・取組みの実施。

6 あるべき姿・将来像

・・・今後の審議会の議論により具体化していきます