

ミッション1 取り組むべきまちづくりの課題	シナリオ1	シナリオ2	シナリオ3	シナリオ4	シナリオ5				
	従前の建物単位での更新 (地区計画による誘導)	小規模共同化による更新 (地区計画+共同化の誘導)	各地区単独で更新 (街区単位での再開発の実施)	第2・第3地区を一体で計画 (街区を統合する再開発の実施)	「第2地区・第3地区・小学校敷地」を一体で計画(街区を統合する再開発の実施)				
	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	①【小学校は単独敷地で建替える】	②【小学校は再開発ビルと合築】	③【小学校は学区内の現地以外に移転】		
<p>建物等の配置は、検討会資料のためのイメージ案です。実際の計画とは異なります。</p>									
現状の問題点	(1) 震災・水害に強い市街地の形成								
<ul style="list-style-type: none"> <li>木造や旧耐震基準の建物が密集しているうえ、戸別建替えが難しい長屋状の建物も多く、災害による延焼火災や倒壊等の被害の恐れがある</li> <li>見通しが悪く、歩車道が分離されていない道路が形成されているため、災害時の避難や緊急車両の進入に支障をきたし、被害拡大の恐れがある</li> <li>駅周辺に空地が少なく、災害時の一時集合場所など、災害対応に資するオープンスペースが不足している</li> <li>200年に1度の大雨で荒川の大規模洪水が発生した場合、低地部一帯が浸水想定区域となるため、洪水が予想される際に早期の高台避難を容易にする対策が求められる</li> <li>赤羽駅は交通の要衝(鉄道5路線とバス18系統)となっていることから、災害時には、帰宅困難者が大量に発生し、駅周辺に集結する恐れがある</li> </ul>	<p>①重点区域内の都市基盤の強靱化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>迅速な不燃化・耐震化</li> <li>不燃領域率の向上・延焼遮断機能の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>個別建物単位での更新となるため、不燃化・耐震化には時間がかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小規模共同化による更新となるため、不燃化・耐震化には時間がかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区単位で更新されるため、より早期の不燃化・耐震化や、面的な不燃領域率の向上・延焼遮断機能の形成が可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点区域全域で更新されるため、より早期の不燃化・耐震化や、面的な不燃領域率の向上・延焼遮断機能の形成が可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>②周辺区域を含めた災害対応力の向上(地震・水害)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡幅・新設による災害対応力の向上</li> <li>空地整備による災害対応力の向上</li> <li>早期の高台等への避難を可能とする対策の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間の更新は行われないため、緊急車両の進入・新たな歩行者の避難動線の確保は困難</li> <li>防災に資するオープンスペースの確保は困難</li> <li>水害時の新たな避難経路の確保・緊急時の垂直避難施設の確保は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間の更新は行われないため、緊急車両の進入・新たな歩行者の避難動線の確保は困難</li> <li>防災に資するオープンスペースの確保は困難</li> <li>土地の有効利用や共同化の規模により垂直避難に資する対策は可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡幅・街区内の空地整備により、緊急車両の乗り入れ・新たな歩行者の避難動線の確保が可能</li> <li>防災に資するオープンスペースの確保が可能</li> <li>緊急時の垂直避難に資する対策は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の新設・拡幅及び、まとまった空地整備により、緊急車両の進入ルートや歩行者の避難動線を複数確保可能</li> <li>小学校の校庭を含め、防災に資するまとまった規模のオープンスペースの確保が可能</li> <li>緊急時の垂直避難に資する対策は可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の新設・拡幅及び、まとまった空地整備により、緊急車両の進入ルートや歩行者の避難動線を複数確保可能</li> <li>防災に資するまとまった規模のオープンスペースの確保が可能</li> <li>緊急時の垂直避難に資する対策は可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)
	<p>③帰宅困難者対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間施設等による一時滞在施設や帰宅困難者支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在のコンビニエンスストア等の災害時帰宅支援ステーションによる支援は可能だが、水や毛布等の備蓄のためのスペースを各店舗等で確保することが課題</li> <li>帰宅困難者に対する一時滞在施設の整備は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同化にあわせて整備する店舗等による災害時帰宅支援ステーションの設置は可能</li> <li>帰宅困難者に対する一時滞在施設の整備は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビルで整備する店舗等による災害時帰宅支援ステーションの設置は可能</li> <li>再開発ビルの共用部分等を一時的に開放することで、帰宅困難者への支援は可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	
現状の問題点	(2) 利便性の高い交通環境の整備								
<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の道路は比較の見通しが悪く、時間規制・一方通行による車両規制で交通処理が行っており、安全な車両の通行にやや支障があるとともに、都市機能の集積に備え、より円滑な道路ネットワークの整備が求められる</li> <li>地区内の道路は比較の見通しが悪く、歩車分離がされていないため、車両動線と歩行者動線が錯綜している</li> <li>自転車駐車が歩道上に分散配置されているため、歩道において自転車動線と歩行者動線が錯綜している場合がある</li> <li>バス停が駅前広場外に分散配置されているため、歩道においてバス利用者動線と歩行者動線が錯綜しているほか、車道においてバス路線と自転車レーンが重複しており、歩行者及び自転車の安全な通行に懸念がある</li> <li>全国で新たなモビリティの等の導入事例が見られるが、赤羽駅周辺では特にそのような動きは見られない</li> </ul>	<p>①円滑な交通基盤の形成(高度利用に合わせた円滑な車両交通の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存道路の拡幅</li> <li>道路の新設による新たな道路ネットワークの整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存道路の拡幅や新たな道路ネットワークの整備は困難</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区外周道路の拡幅は可能だが、屈曲部が多い道路ネットワークは変わらない</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の新設・拡幅等により、体系的な道路ネットワークの整備が可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>②歩行者・自転車利用者が快適に利用できる環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩車分離された歩行者空間の確保</li> <li>歩道上の駐輪場の解消・利便性の高い駐輪場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通基盤の拡充は難しいため、歩車分離の状況は変わらない。</li> <li>歩道上にある駐輪場解消に資する、新たな駐輪場の整備は難しい</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡幅や街区内の空地整備等により、歩車分離された歩行者空間の確保が可能</li> <li>歩道上にある駐輪場解消に資する新たな駐輪場の整備が可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の新設・拡幅やまとまった空地整備等により、一層充実した歩車分離された歩行者空間の確保が可能</li> <li>歩道上にある駐輪場解消に資する新たな駐輪場整備が可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>③バスの乗り換え環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗降場の集約・移転</li> <li>駅前広場の再整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通基盤の拡充は難しいため、バス乗降場は現状と変わらない</li> <li>バス乗降場の移転等に伴う駅前広場の再整備、機能更新は難しい</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡幅等により、一部のバス乗降場・駅前広場の再整備は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗降場の集約・移転、駅前広場の再整備等が可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>④新たなモビリティ等の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たなモビリティ拠点の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置場所の確保の問題から新しいモビリティ拠点の整備は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小規模なシェアサイクルポート等の整備は可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代モビリティポート等の拠点整備や、周辺区域につながるネットワークの整備が可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	
現状の問題点	(3) まちの魅力を高める公共的空間の整備								
<ul style="list-style-type: none"> <li>赤羽の玄関口にふさわしい顔(景観としてのまとまり)がない</li> <li>駅前広場は一定の広さはあるものの、喫煙所利用等により、憩いや集い・滞留空間としての機能が不足している</li> <li>区内他地区と比較して空地率・緑化率・公園率が極めて低く、赤羽駅周辺に、人々が憩い・集える空間が不足している</li> <li>周辺には地域資源や観光資源が豊富にあるが、その魅力が十分に内外に伝わっていない</li> <li>「ウォーカブル推進法」等の流れにより、ひと中心の豊かな生活空間の実現が求められているが、取組みははじまったばかりである</li> </ul>	<p>①赤羽の玄関口にふさわしい顔づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤羽の顔づくり</li> <li>駅前広場の活用自由度の向上</li> <li>滞留空間の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>赤羽小学校や赤羽駅前の商店街を含めた現在の赤羽の顔が維持される</li> <li>現状においても、一定程度の駅前広場の活用自由度の向上・滞留空間の創出は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の赤羽の良さを踏まえた、新しい赤羽の顔づくりができる</li> <li>現状においても、一定程度の駅前広場の活用自由度の向上・滞留空間の創出は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の赤羽の良さを踏まえた、新しい赤羽の顔づくりができる</li> <li>駅前広場の活用自由度の向上・滞留空間の創出が可能(バス停の改善の度合いによっては、大幅な向上が期待できる)</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>②緑あふれる憩い集える空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まとまった規模の緑あふれるオープンスペースの確保</li> <li>ヒューマンスケールの空間づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まとまった規模のオープンスペースの確保は困難</li> <li>個別単位でヒューマンスケールの空間づくりが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小規模な空地の確保はできるが、まとまった規模のオープンスペースの確保は困難</li> <li>敷地規模に応じたヒューマンスケールの空間づくりが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区内でオープンスペースの確保が可能</li> <li>様々なニーズに応じたヒューマンスケールの空間づくりが可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>まとまった規模の緑あふれるオープンスペースの確保が可能</li> <li>様々なニーズに応じたヒューマンスケールの空間づくりが可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<p>③駅を中心とした周辺地区との回遊性の向上とウォーカブルなまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>回遊性を高める取り組み</li> <li>回遊性向上に資する多様な情報発信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たに回遊性を高める取り組みは困難</li> <li>駅前広場での情報発信は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の歩行者動線の確保により、回遊性を高める取り組みが可能</li> <li>駅前広場や街区区内での情報発信は可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ウォーカブルなまちづくりにつながる環境整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区計画により、屋内と一体的に活動できる空間の創出は可能</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>屋内と一体的に利用できる店外客席や、広場や歩行者通路等での滞留場所の確保等により、ウォーカブルなまちづくりに資する環境整備が可能</li> <li>ほこみち制度等の活用により、周辺区域と一体的に、ウォーカブルなまちづくりを推進することが可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	

ミッション1 取り組むべきまちづくりの課題	シナリオ1	シナリオ2	シナリオ3	シナリオ4	シナリオ5			
	従前の建物単位での更新 (地区計画による誘導)	小規模共同化による更新 (地区計画+共同化の誘導)	各地区単独で更新 (街区単位での再開発の実施)	第2・第3地区を一体で計画 (街区を統合する再開発の実施)	「第2地区・第3地区・小学校敷地」を一体で計画 (街区を統合する再開発の実施)			
	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	【小学校は単独建替え】	①【小学校は単独敷地で建替える】	②【小学校は再開発ビルと合築】	③【小学校は学区内の現地以外に移転】	
								
	<b>建物等の配置は、検討会資料のためのイメージ案です。実際の計画とは異なります。</b>							
現状の問題点	(4) 東京の北の玄関口にふさわしい都市機能の導入							
<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街ではこの数十年間で、物販から飲食への業態の変化が著しく、「千べろのまち」等として賑わいを生む一方で、治安や風紀上の懸念が生じているとともに、地元生活を支える商業機能の役割が果たせなくなっている</li> </ul>	<b>①都市機能の導入 (商業)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>にぎわいのある商業機能の整備</li> <li>周辺地区を含めた商業の活性化</li> <li>治安や風紀上の懸念の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々の商店が活躍できるまちとしてにぎわいが維持される</li> <li>治安や風紀は現状と変わらない</li> <li>現在の飲食中心の商業機能が維持される可能性が高い</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区内の整備にあわせてにぎわいのある新たな商業機能の整備が可能</li> <li>治安や風紀の改善が見込める</li> <li>再開発による新たな商業施設と既存商店街との連携により、エリア全体の商業活性化が期待できる</li> <li>周辺区域を含め、個々の商店が活躍できる環境整備が課題</li> </ul>	(左に同じ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業や住宅をはじめ、多様な都市機能の導入が可能</li> <li>治安や風紀の改善が見込める</li> <li>再開発による新たな商業施設と既存商店街との連携により、エリア全体の商業活性化が期待できる</li> <li>周辺区域を含め、個々の商店が活躍できる環境整備が課題</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存住宅の建替えが進まず土地利用転換が低調なため、都市機能の一部である住宅については、新たな供給が限られている</li> </ul>	<b>②都市機能の導入 (住宅)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市型住宅の重点的な供給</li> <li>暮らしを支える機能の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市型住宅の重点的な供給や、新たな暮らしを支える機能の確保は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同化にあわせて都市型住宅の一定の供給は可能</li> <li>小規模な暮らしを支える施設の整備は可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区内の整備にあわせて、都市型住宅の重点的な供給や、新たな暮らしを支える機能の確保は可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>重点区域周辺への日影の影響は、第一地区と既存ビルとの複合日影により、一定程度影響がある</li> </ul>	<b>③重点地区周辺の生活環境の確保</b> <small>※南側の再開発ビル等の影響を評価</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビル等による重点区域周辺への日影・風環境の影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前提条件のもと、日影・風環境の影響は現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同化の規模にもよるが、共同化ビルによる日影・風環境についても一定程度の影響を受ける可能性がある</li> <li>再開発ビルによる日影・風環境の影響を受けることが想定される</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
現状の問題点	(5) 持続可能なまちづくりに向けた先進的な取り組み							
<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素社会の実現に向けた取り組みははじまったばかりであり、区は率先して脱炭素社会の実現に向けた具体的な取り組みを進める必要がある</li> </ul>	<b>①北ゼロカーボンシティの実現に向けたまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー負荷の低減・削減の取り組み</li> <li>ヒートアイランド対策の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各戸の取り組みに委ねられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各街区の取組に委ねられるが、共同化による環境負荷低減等の取り組みが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEB等の省エネ基準を満たすことや、屋上・壁面緑化、空地等への植樹、高効率な設備機器導入等、新たな環境負荷を低減する取り組みが可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>オンラインによるサービスの提供やテレワーク等による働き方の変化など、ライフスタイルの急激な変化が生じており、まちづくりの中でも、DXの恩恵を十分享受できる対応が求められる</li> </ul>	<b>②DX (デジタル・トランスフォーメーション) に対応したまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>DXの活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各戸の取組に委ねられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同化によるエネルギー管理の可視化等の取り組みが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再開発ビルの整備にあたり、警備・清掃・物流ロボットの導入など、DXの積極的な取り組みが可能</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地縁団体が中心となったコミュニティが形成され、地域の課題に対応している一方で、地縁団体はコミュニティの活性化等に課題を抱えている</li> <li>市街地再開発事業の事業化によっては、最大1,000戸程度の住宅供給が予想され、新たな住民の増加をコミュニティの活性化等に結びつける取り組みが求められる</li> </ul>	<b>③エリアマネジメントの導入</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>エリアマネジメントの導入</li> <li>新たなコミュニティ形成・活性化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地縁団体を中心とした活動が継続される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同化にあわせて、既存の地縁団体と新たなコミュニティ形成・活性化に向けた取り組みも期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区整備にあわせて、エリアマネジメントの導入が可能</li> <li>既存の地縁団体と新たなコミュニティ形成・活性化に向けた取り組みが期待できる</li> </ul>	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)	(左に同じ)