

第1回 王子駅周辺まちづくりガイドライン検討会

現況編

2021年10月20日（水）

1. 王子駅周辺のまちづくりの経緯

鉄道・駅

明治

- 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

大正

- 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

昭和 (戦前)

- 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

主要な出来事

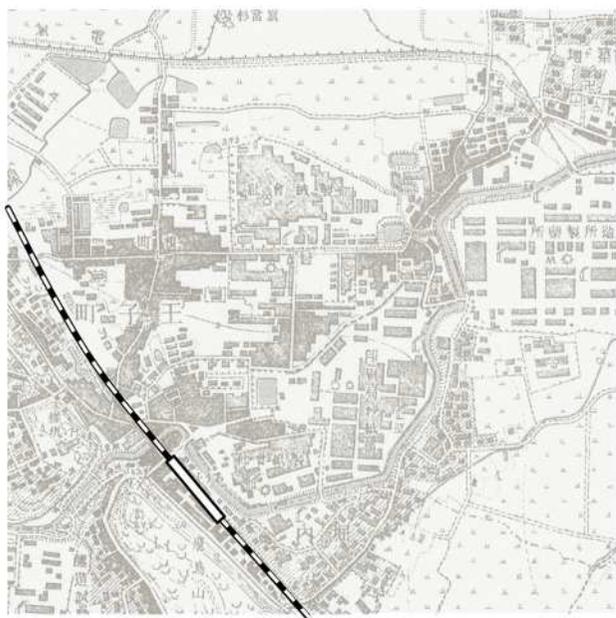
- 1869 明治維新
- 1872 新橋～横浜間で日本最初の鉄道開通
- 1894 日清戦争

1923 関東大震災

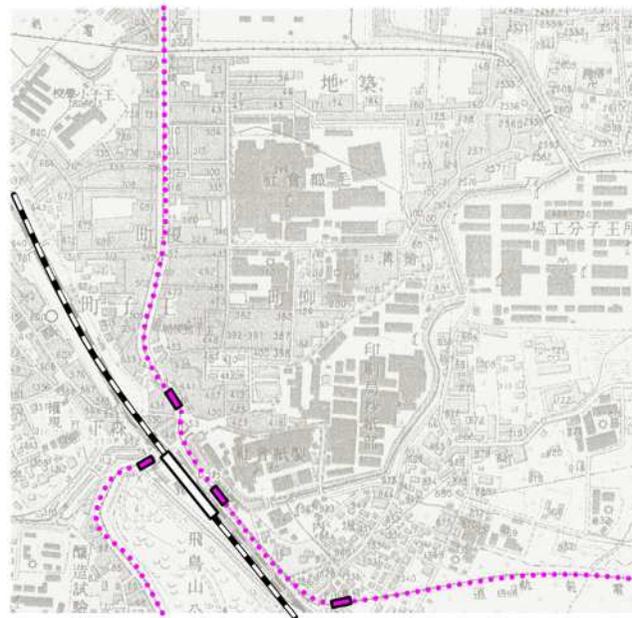
- 1927 上野～浅草間で日本最初の地下鉄開通
- 1931 満州事変
- 1939 第二次世界大戦

地形図

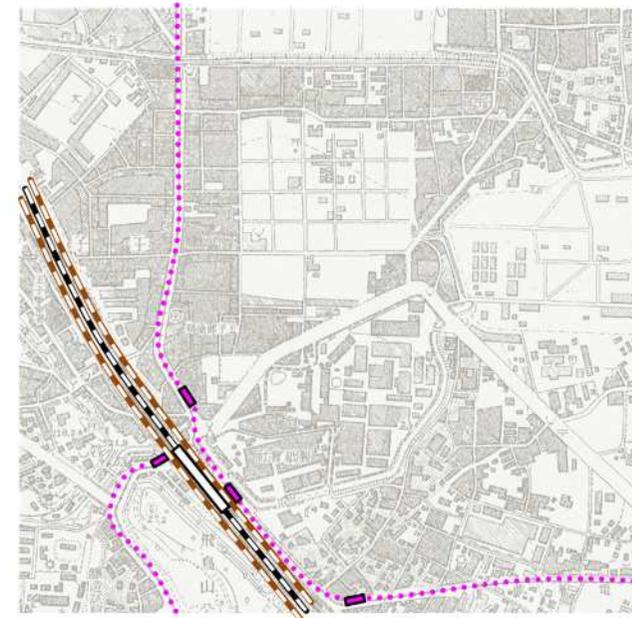
1910年 (明治43年)



1926年 (大正15年)



1939年 (昭和14年: 戦前)



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

- 現在の国道122号 (北本通り～明治通り) が整備された
- 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) が建設された

- 明治通りが満田橋を經由して王子駅前まで整備された
- 王子電気軌道は王子駅で接着した

1. 王子駅周辺のまちづくりの経緯

鉄道・駅

昭和（戦後）

- 1948 戦災復興区画整理事業の実施
石神井川暗渠化
北口駅前広場整備
- 1958 狩野川台風で王子駅の改札口が冠水

平成（前期）

- 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）
- 1972 王子駅前-赤羽廃止
- 1985 東北新幹線（大宮～上野駅間）開業
- 1991 東京メトロ（営団地下鉄）南北線開業
- 2002 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）

- 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
- 2015 王子南出入口開通

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
- 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

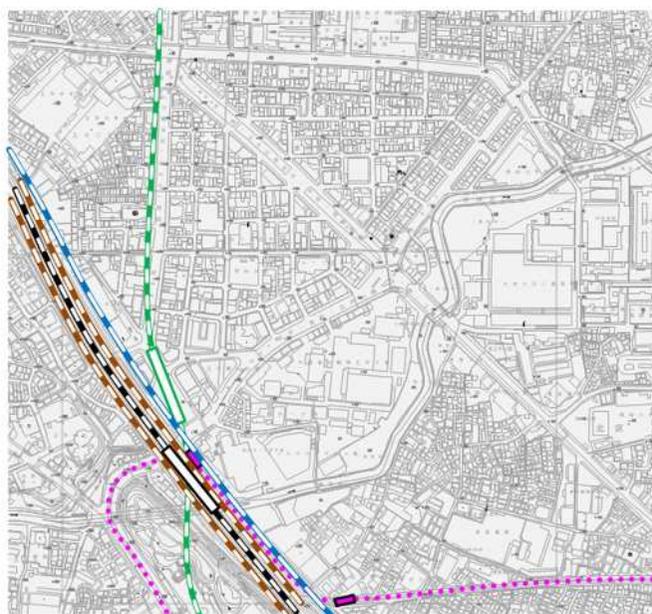
- 2011 東日本大震災
- 2020 新型コロナウイルス感染拡大
- 2021 東京オリンピック・パラリンピック開催

地形図

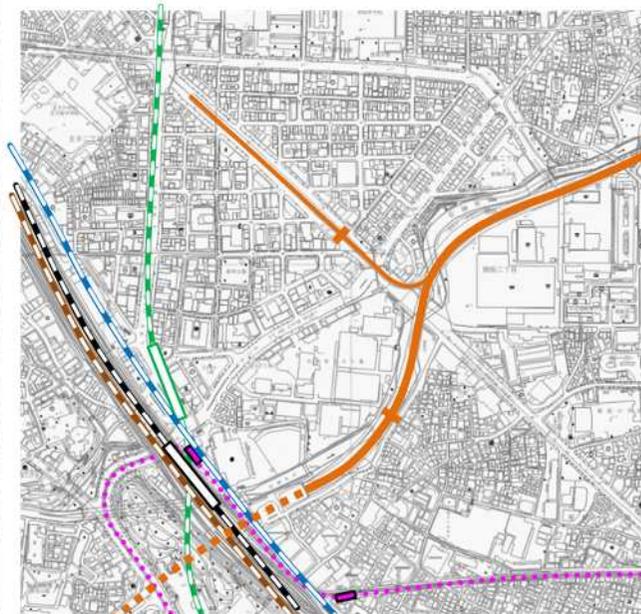
1959年（昭和34年：戦後）



1996年（平成8年）



2015年（平成27年）



まちの様子

・戦災復興区画整理が実施され、現在の王子駅周辺の幹線道路および柳小路や三角街区が形成された

・石神井川の飛鳥山のトンネルが整備されている
※昭和44年完成

・首都高速道路中央環状線が整備されている
※王子南ランプ（平成27年3月29日：供用開始）
王子北出入口（平成14年12月25日：供用開始）

2. 王子駅周辺における上位計画

■都市づくりのグランドデザイン（東京都 平成29年9月） <地域区分図>

【中枢広域拠点域における地区の将来像】

○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みどりと調和した、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】

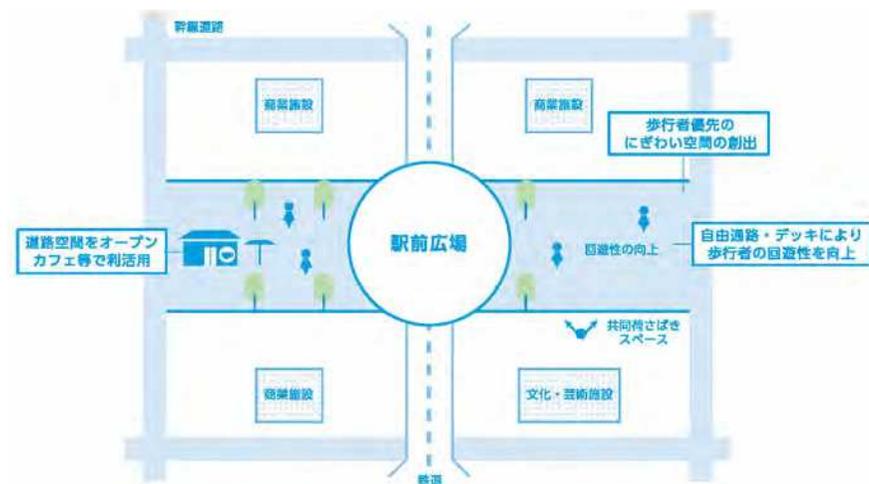
戦略02：人・モノ・情報の自由自在な交流を実現

○ターミナル駅周辺が歩行者中心の空間になっている

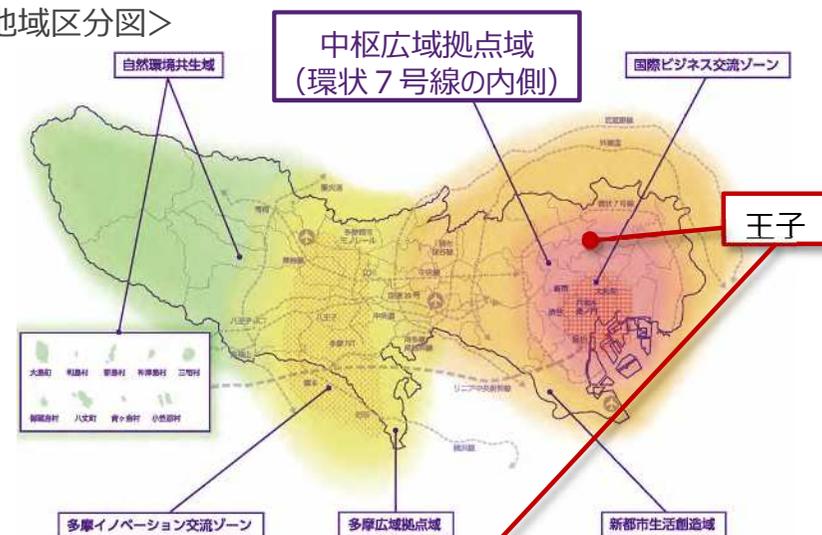
道路整備により、通過交通が削減される大規模ターミナル駅の周辺では、道路空間等を人が回遊しやすい歩行者空間へ再編し、駅とにぎわいの場が連携する地域軸を形成します。

○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。



ターミナル駅周辺の道路空間の整備イメージ



中枢広域拠点域のエリア区分

2. 王子駅周辺における上位計画

■ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東京都 令和3年3月）

【特色ある地域の将来像】

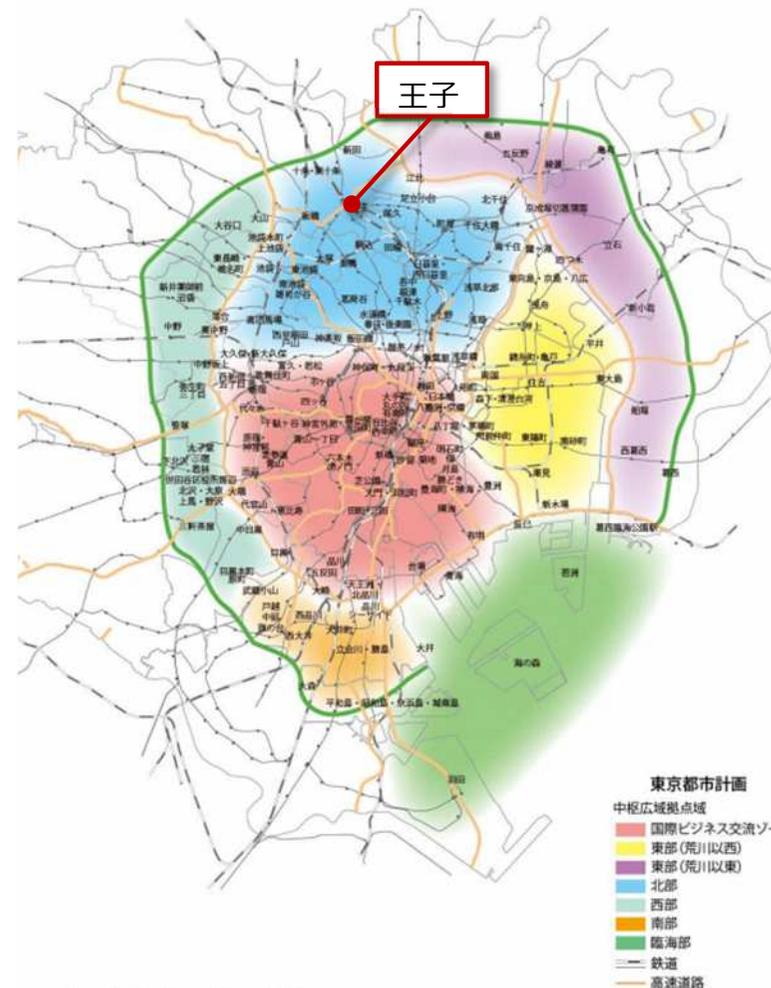
○王子

新区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

【拠点の位置づけ】

中枢広域拠点域内の『活力とにぎわいの拠点』として位置づけられている。

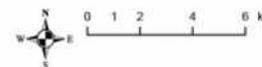
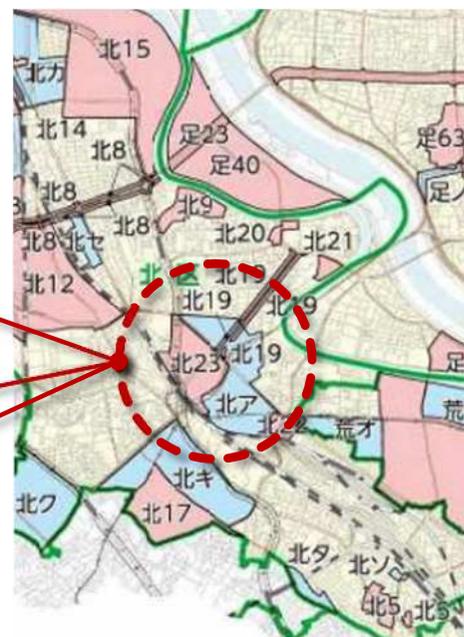


■ 都市再開発の方針（東京都 令和3年3月）

【地区の位置づけ】

北区	
北.2. 板.1	
北.5 田端地区	
北.7 北赤羽駅浮間口周辺地区	
北.8 環状7号線沿道地区	
北.9 豊島地区	
北.12 十条地区	
北.14 赤羽駅東口一番街地区	
北.15 志茂東地区	
北.16 絹ヶ丘地区	
北.17 西ヶ原外大跡地周辺地区	
北.18 赤羽台周辺地区	
北.19 補助88号線沿道地区	
北.20 豊島五・六丁目地区	
北.21 豊島四丁目地区	
北.22 上中里地区	
北.23 王子駅周辺地区(新規地区)	

北区	
北ア 王子	
北オ 浮間北部	
北カ 赤羽駅東口	
北キ 西ヶ原西部	
北ク 滝野川西部	
北サ 赤羽西	
北ス 浮間市渡駅周辺	
北セ 東十条駅周辺	
北ソ 田端駅周辺	
北タ 駒込駅周辺	



中枢広域拠点域



都市再開発の方針 位置図

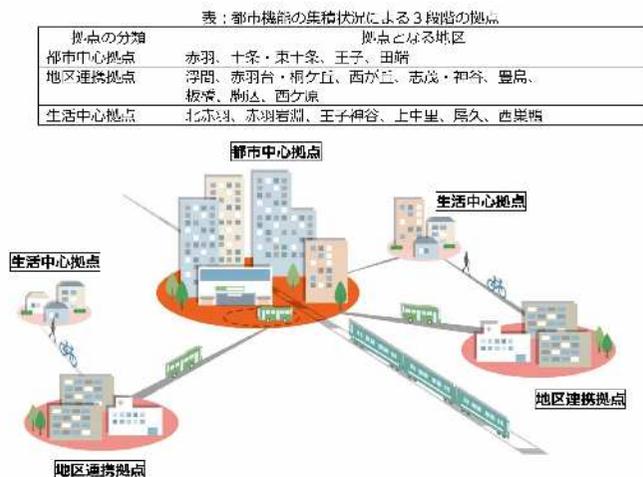
2. 王子駅周辺における上位計画

■ 都市計画マスタープラン2020（北区 令和3年3月）

【将来都市構造】

○ 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。



【土地利用の基本方針】

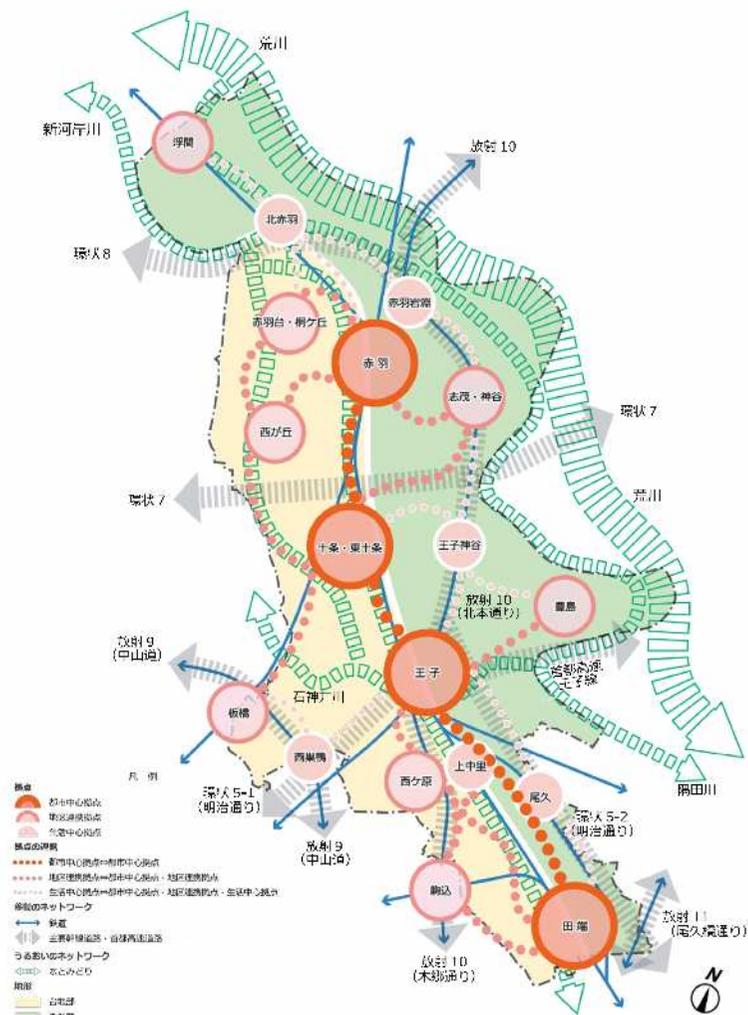
○ にぎわいや交流を生む「都市中心拠点」の形成

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。

● 将来都市構造図



施策展開

- ・王子駅周辺まちづくり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

1. 王子駅周辺のまちづくりの経緯

■都市計画マスタープラン2020（北区 令和3年3月）

【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充実などにより、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。



王子東地区



王子西地区

2. 王子駅周辺における上位計画

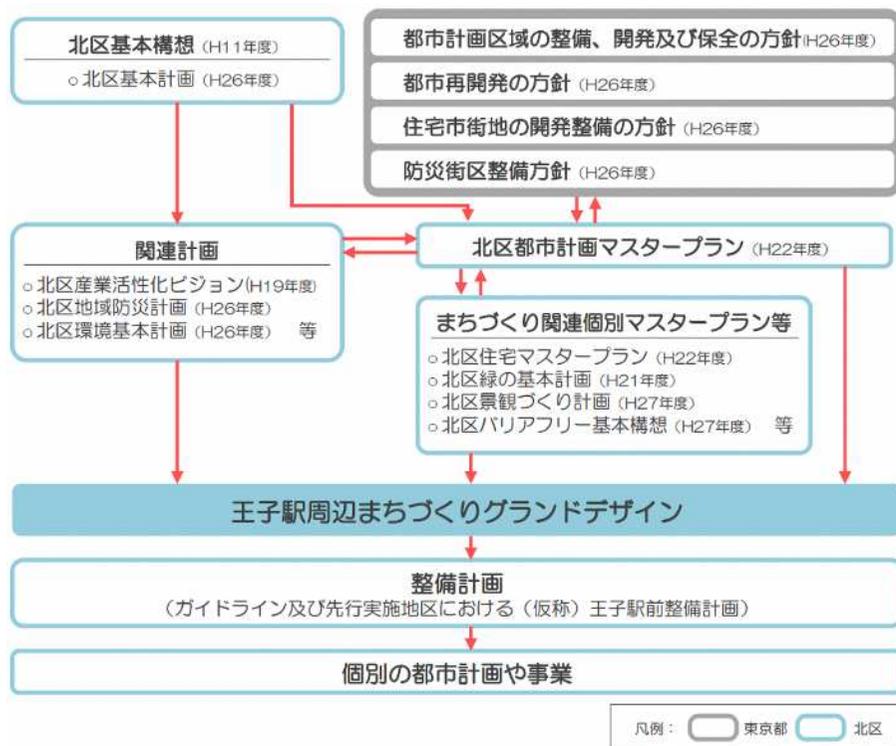
■ 王子駅周辺まちづくりグランドデザイン（北区 平成29年7月）

当地区は、東京の中核広域拠点内にある北部エリアの拠点として、王子の歴史・自然・交流といった個性を伸ばし、他区拠点との差別化・役割分担を図るとともに、王子駅の乗換え利便性の向上により、拠点間の対流を促進し、北部エリア全体の活性化を目指します。

【グランドデザインの位置づけ】

グランドデザインは、東京都の上位計画、北区基本構想、北区都市計画マスタープラン、その他まちづくり関連の個別マスタープラン等の体系の一部に位置づけられます。

グランドデザインの策定後は、まちづくりの方向性を具体化していくための整備計画を策定し、まちの将来像の実現に向けて、個別の都市計画や事業などの取り組みを実施していきます。



2. 王子駅周辺における上位計画

■ 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）

○ 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

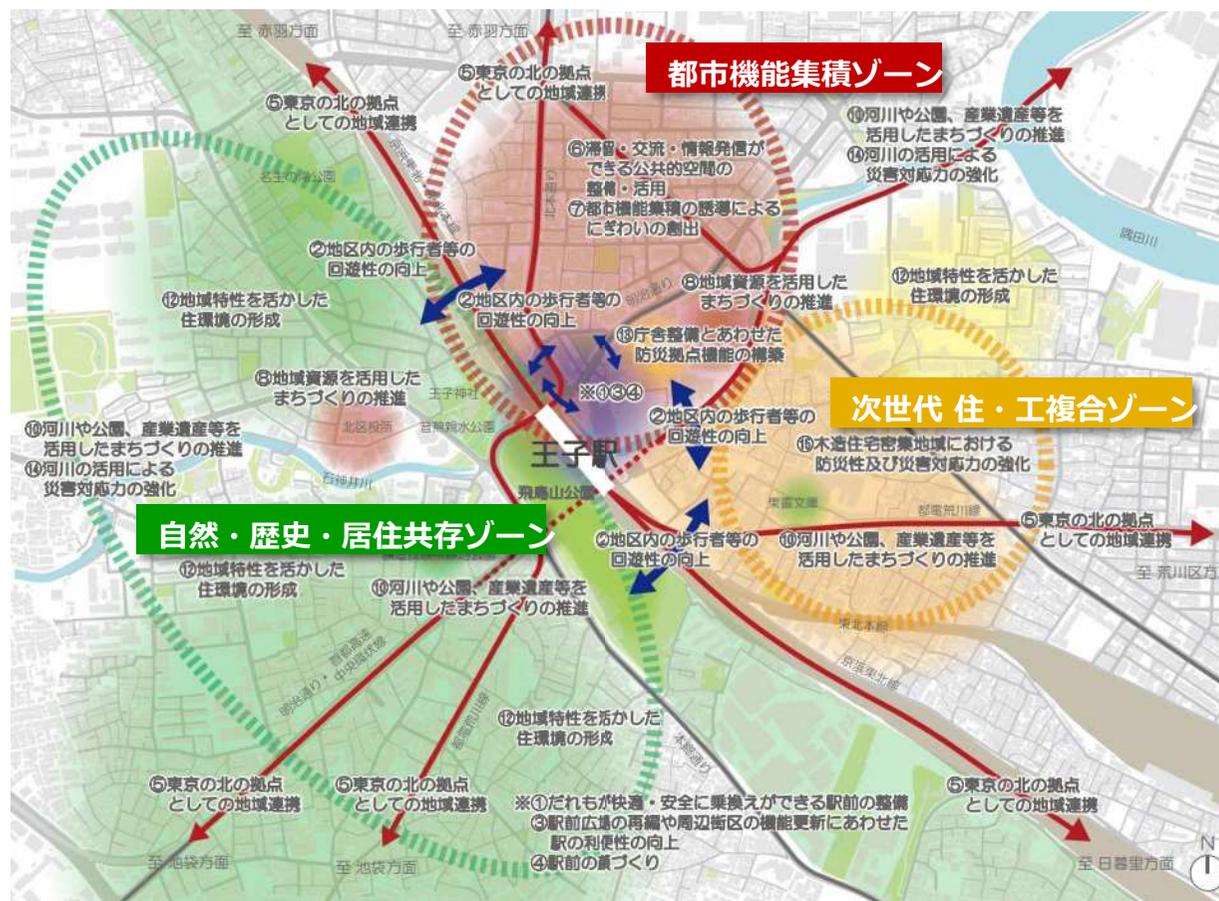
- ⑨ 緑化の推進・ネットワーク化などの推進
- ⑩ 河川や公園、産業遺産等を活用したまちづくりの推進
- ⑪ エリアマネジメント等によるシティプロモーションやブランド力の強化
- ⑫ 地域特性を活かした住環境の形成

○ 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

<まちの将来像>

東京の北の交流拠点 水と緑豊かな王子



3. 王子駅周辺の現況

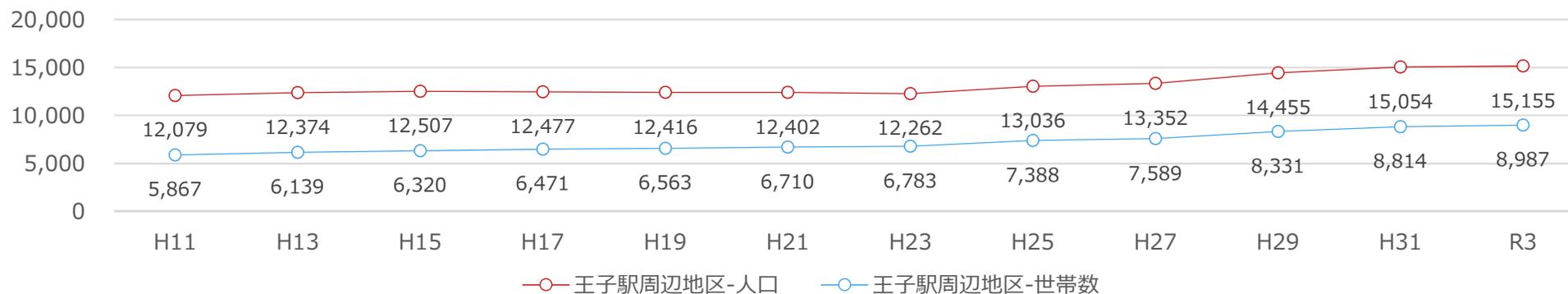
■人口・世帯数の状況

※出典：住民基本台帳より

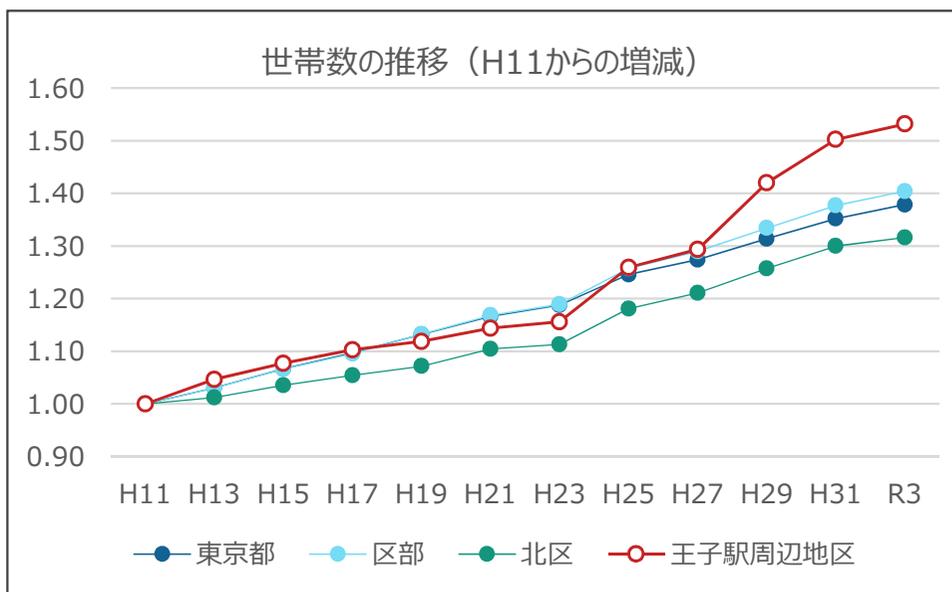
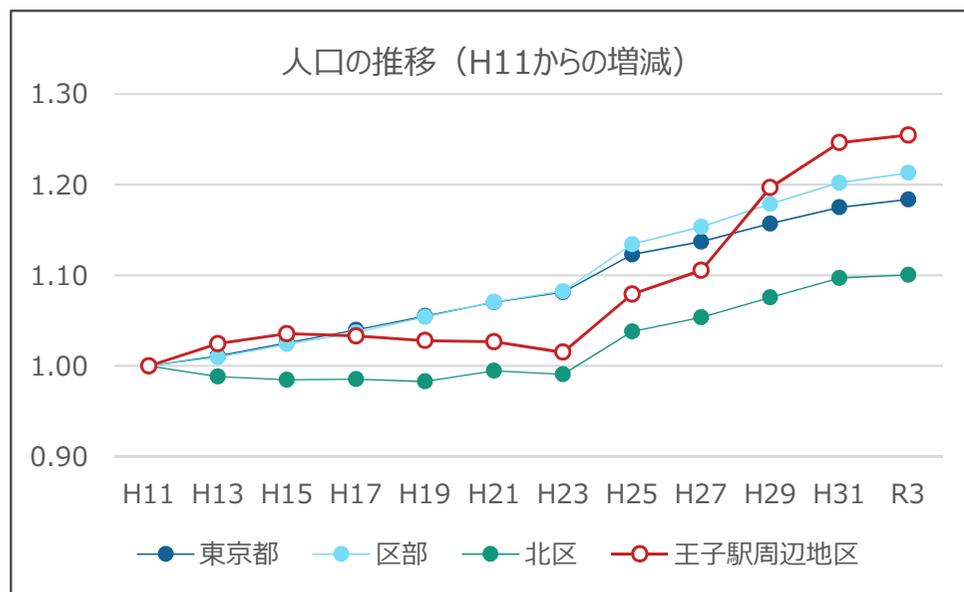
・王子駅周辺の人口、世帯数は増加傾向にあり、東京都全体や区部、北区全体と比較しても近年高い増加率になっている。

※王子駅周辺地区：王子一丁目、王子二丁目、豊島一丁目、堀船一丁目、栄町

人口・世帯数の推移（王子駅周辺地区）



	H11	H13	H15	H17	H19	H21	H23	H25	H27	H29	H31	R3
東京都	11,694,934	11,823,029	11,996,211	12,161,029	12,339,259	12,517,299	12,646,745	13,130,762	13,297,586	13,530,053	13,740,732	13,843,525
区部	7,892,267	7,967,602	8,081,959	8,183,907	8,318,841	8,451,067	8,541,979	8,951,575	9,102,598	9,302,962	9,486,618	9,572,763
北区	320,893	317,127	315,964	316,211	315,404	319,186	317,929	333,132	338,084	345,149	351,976	353,158
王子駅周辺地区	12,079	12,374	12,507	12,477	12,416	12,402	12,262	13,036	13,352	14,455	15,054	15,155

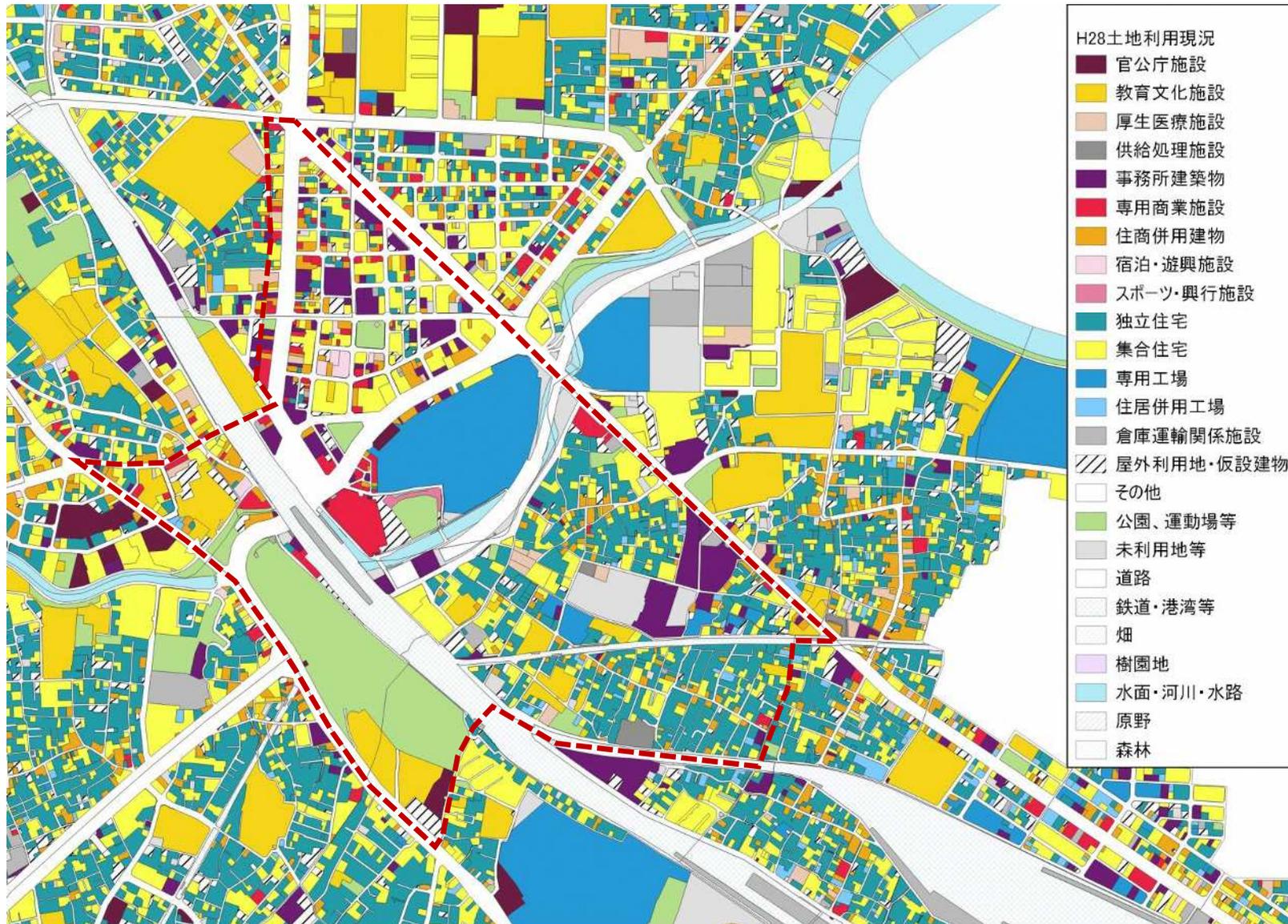


3. 王子駅周辺の現況

■ 土地・建物利用の状況

※出典：H28東京都土地利用現況調査より

- 王子駅西側には飛鳥山公園（公園、運動場等）、東側にはサンスクエア（専用商業施設）と印刷局（専用工場）が立地している。
- 駅北側の王子一丁目・二丁目周辺は事務所建築物、住商併用建物、集合住宅等が多くなっている。
- 駅南側の堀船一丁目・栄町付近は集合住宅と独立住宅が主な土地利用となっている。

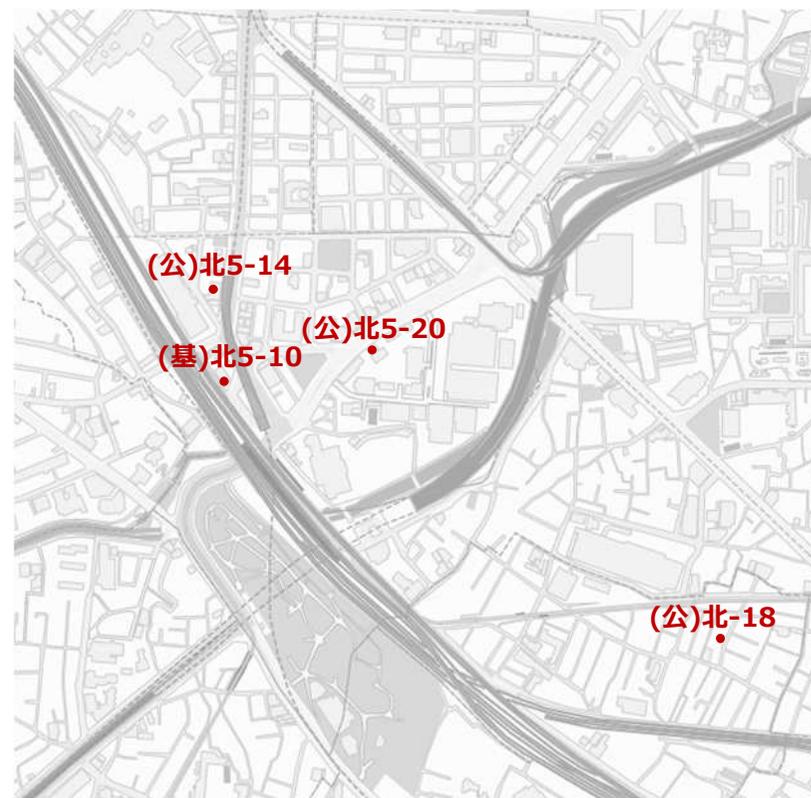


3. 王子駅周辺の現況

■ 地価の状況

※出典：国土交通省地価公示・国税庁路線価より

- ・駅北側の商業地の地価は令和2年までは上昇傾向にあった。
- ・駅南側の工業地が住宅地になってきているエリアの地価は、商業地よりは低いものの、令和2年まで大幅に上昇していた。
- ・令和3年は若干減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で飲食等の需要が大きく減退したことが要因であると考えられる。

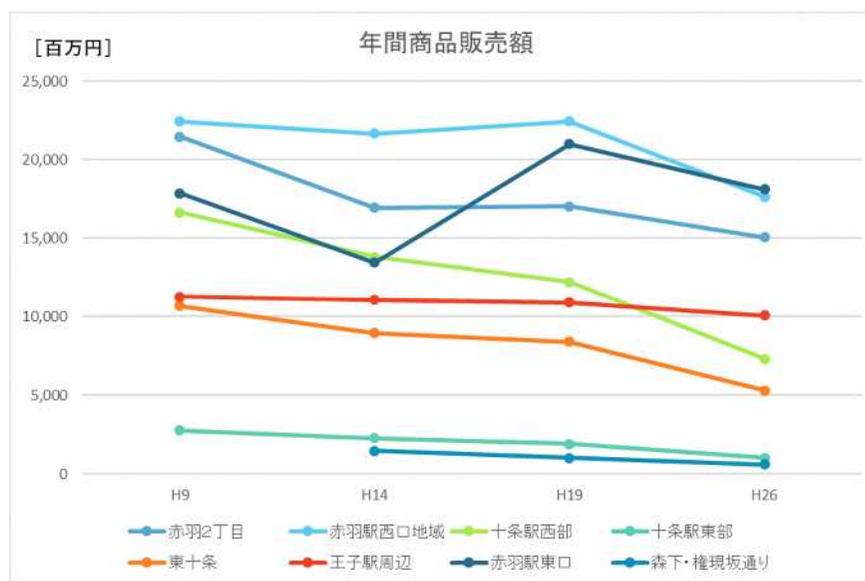
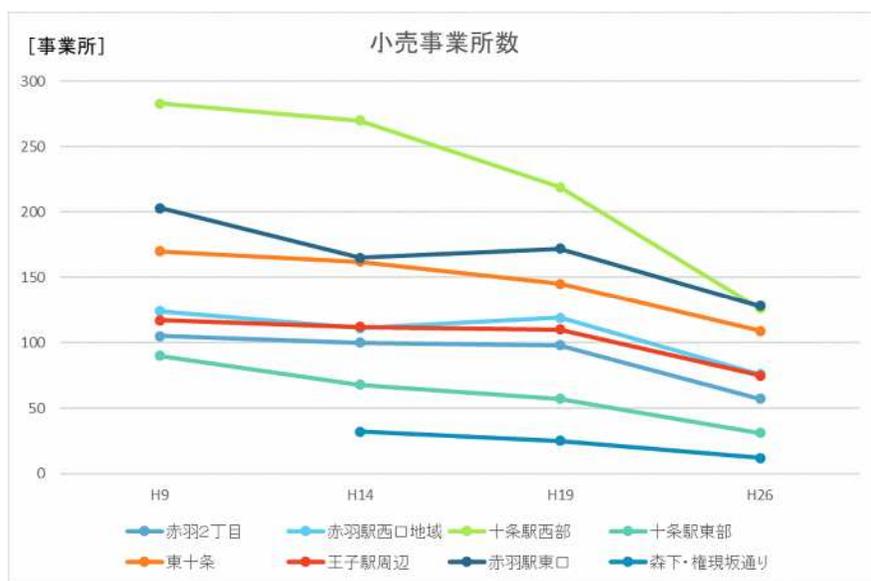
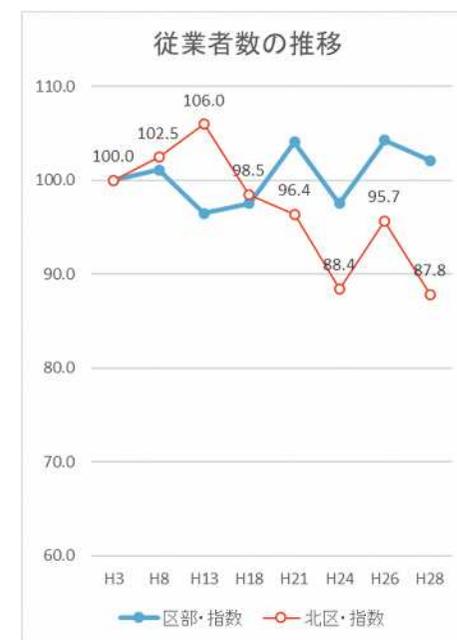
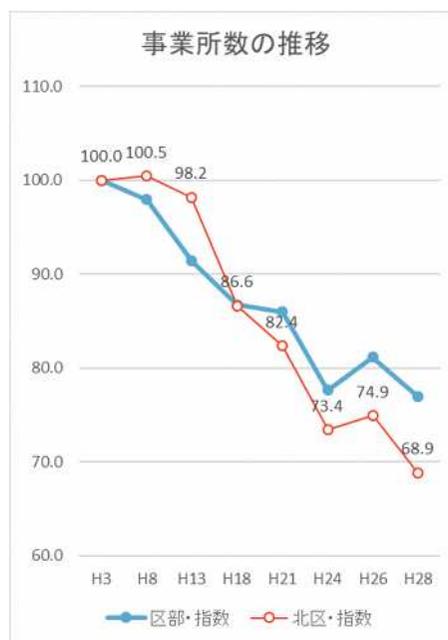
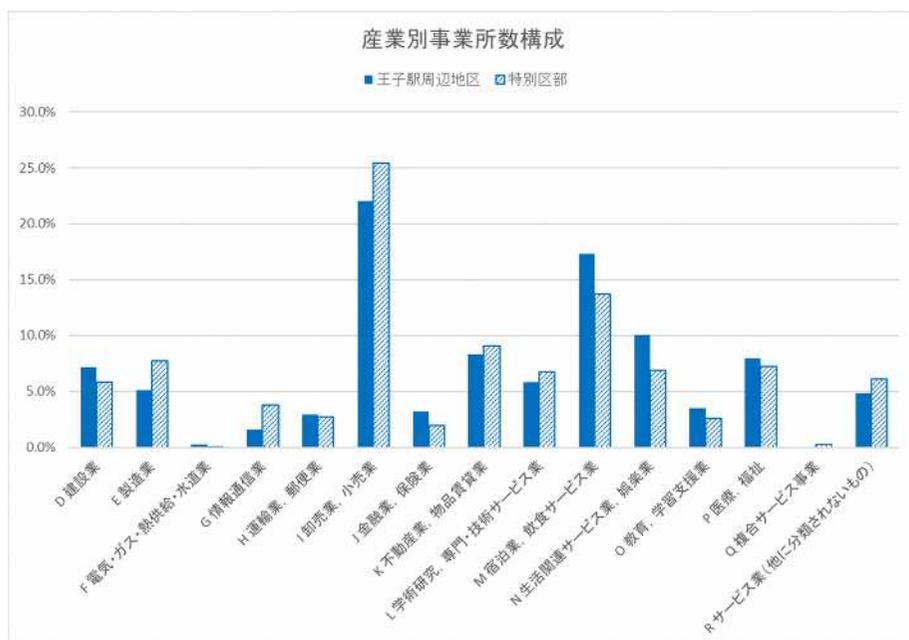


3. 王子駅周辺の現況

■ 経済・産業・商業の状況

※出典：総務省経済センサス・経産省商業統計より

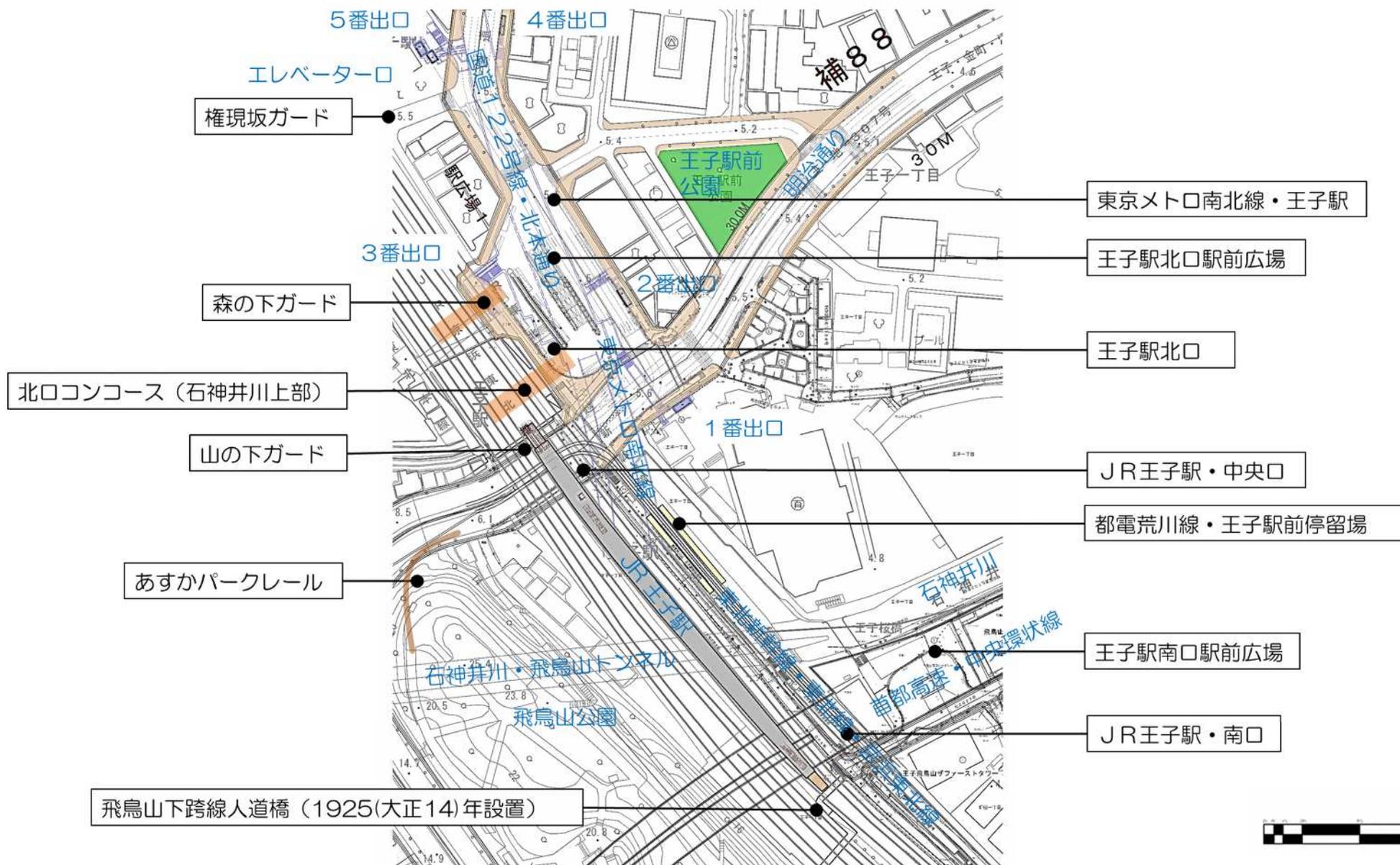
- 王子駅周辺の事業所数及び従業者数は減少傾向にあり、特別区部全体と比較しても大幅に減少している。
- 王子駅周辺の年間商品販売額は北区の他のエリアが減少と比較して減少率が小さく、概ね横ばいで推移している。



3. 王子駅周辺の現況

■ 駅等配置の状況

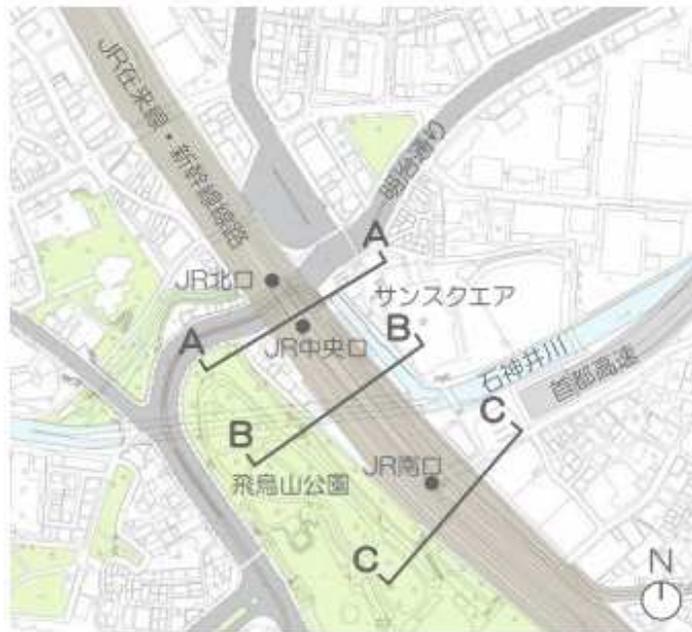
・JR王子駅を中心に、東京メトロ王子駅、都電荒川線王子駅前停留場および北口・南口駅前広場が整備されている。



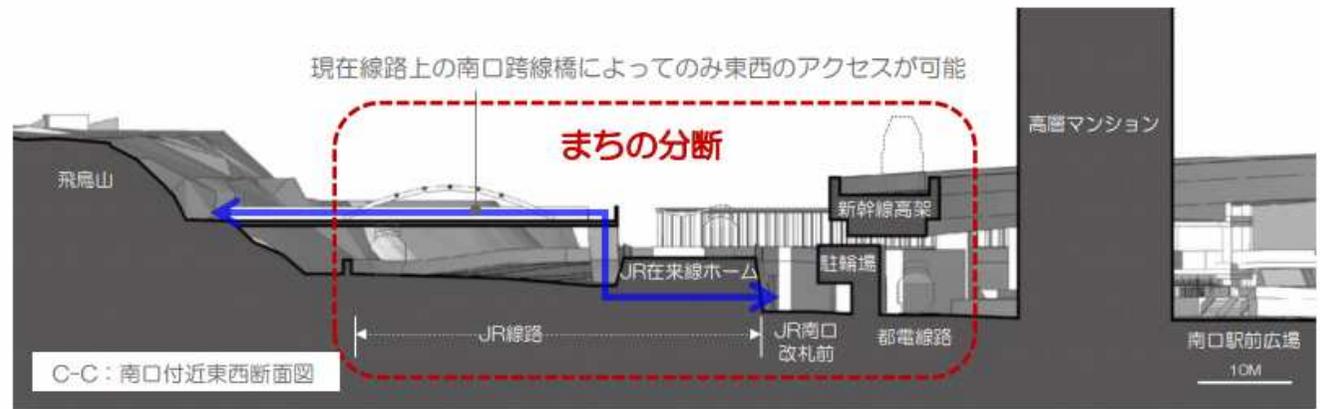
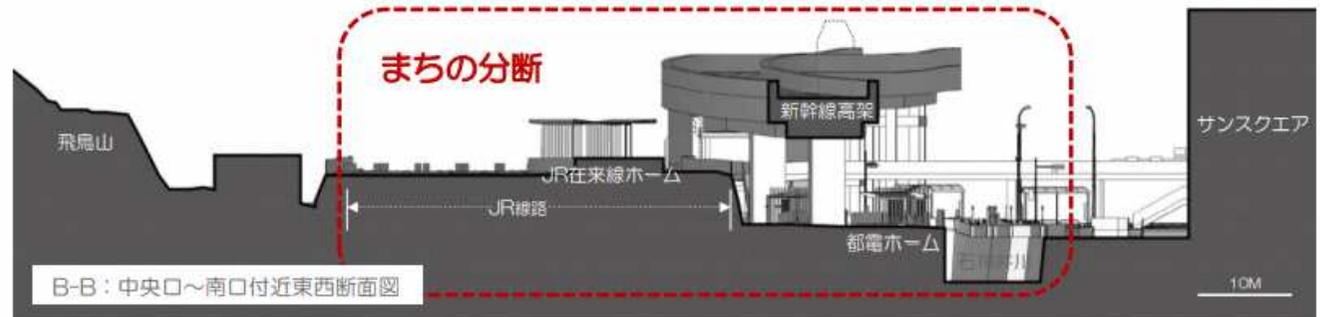
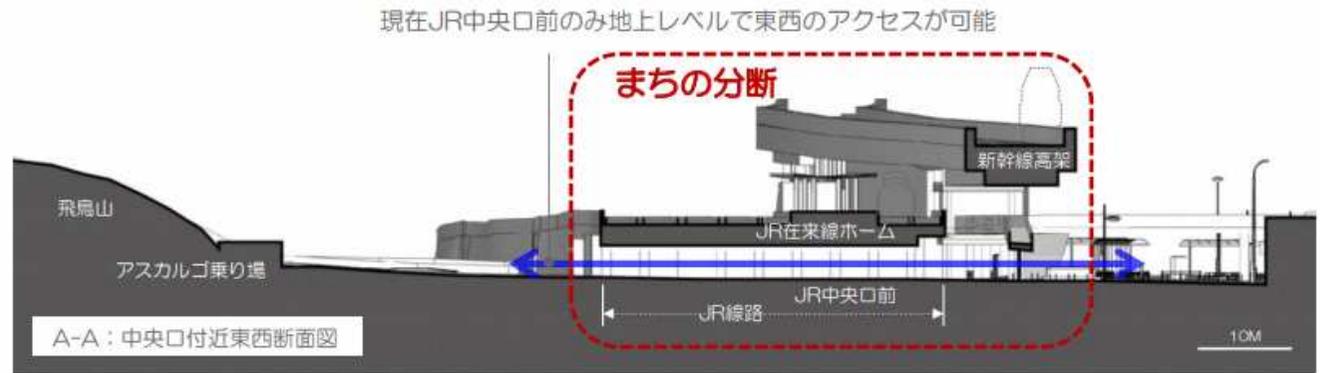
3. 王子駅周辺の現況

■ 駅舎などによるまちの分断

- ・明治通りや北本通り、首都高速道路などが歩行者の回遊を分断しており、特に高齢者、障害者、乳幼児同伴者等の移動が困難である。
- ・駅をはさんだ東西のまちが、崖線や鉄道により分断されており、アクセスも悪くまち全体の一体性が希薄である。
- ・石神井川も地区の南北を分断している要素のひとつとなっている。



まちの分断要素と断面図の位置



※出典：王子駅周辺まちづくりランドデザイン

3. 王子駅周辺の現況

■ 鉄道利用現況

- 王子駅には J R 京浜東北線王子駅、東京メトロ南北線王子駅の 2 駅があり 1 日約 1 9 万人が利用している。
- 鉄道利用者数は近年まで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、R 2 年度の利用者数は落ち込んでいる状況。
- また、J R 王子駅に沿って都電荒川線の王子駅前停留場も設置され、地域の足として利用されている。

JR 王子駅	
事業者	東日本旅客鉄道 (JR東日本)
路線	京浜東北線 (東北本線)
駅構造	高架駅 (盛土上)
ホーム	1面2線

東京メトロ 王子駅	
事業者	東京地下鉄 (東京メトロ)
路線	南北線
駅構造	地下駅
ホーム	1面2線

東京都交通局 王子駅前停留場	
事業者	東京都交通局
路線	都電荒川線 (東京さくらトラム)
駅構造	地上駅
ホーム	2面2線

さくらトラム乗降客
 早稲田方面 : 5,822人/日
 三ノ輪方面 : 5,843人/日
 合計 : 11,665人/日

※調査日 : 平成30年5月22日 (火)

王子駅の1日あたり乗降客数 (人)



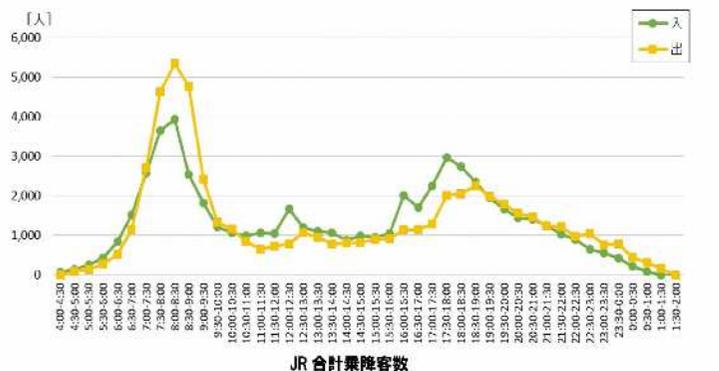
※出典 : H21迄駅別乗降者数総覧、以降各社HP

3. 王子駅周辺の現況

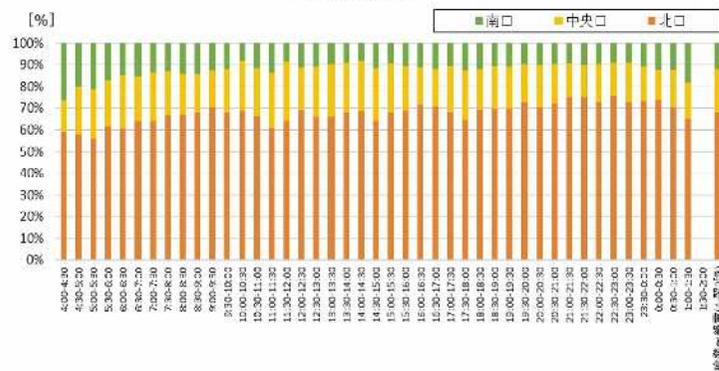
■ 鉄道利用現況

○ JR乗降客数

- ・JRの乗車客数および降車客数はともに8:00～8:30がピークとなっている。
- ・朝は降車、夕方は乗車の割合が多い傾向にある。
- ・改札利用割合は北口：中央口：南口がおおよそ7：2：1となっている。



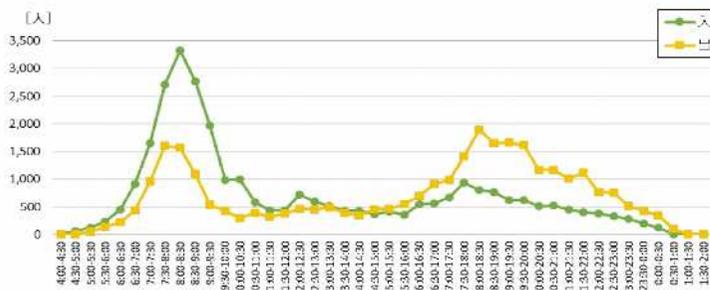
JR 合計乗降客数



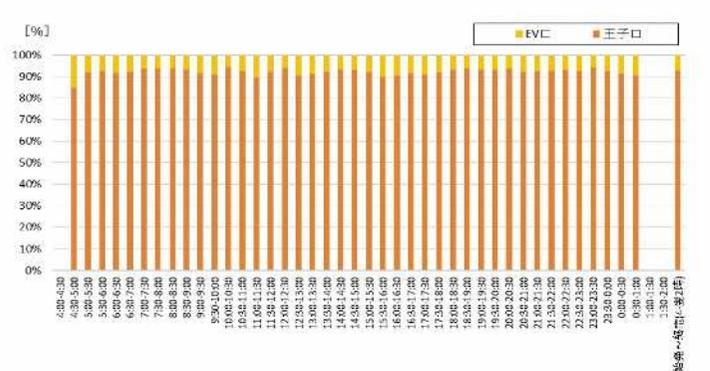
JR 改札利用割合

○ 東京メトロ乗降客数

- ・東京メトロの乗車客数は8:00～8:30がピークとなっており、降車客数は18:00～18:30がピークとなっている。
- ・朝は乗車、夕方は降車の割合が多い傾向にある。
- ・改札利用割合は王子口：EV口がおおよそ9：1となっている。



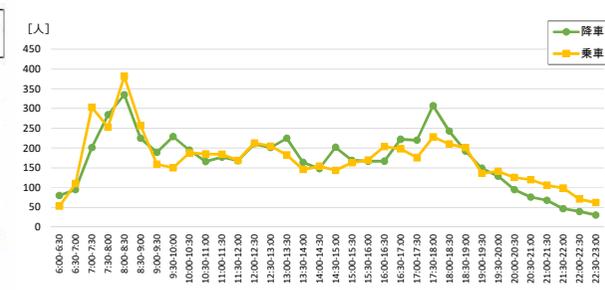
東京メトロ合計乗降客数



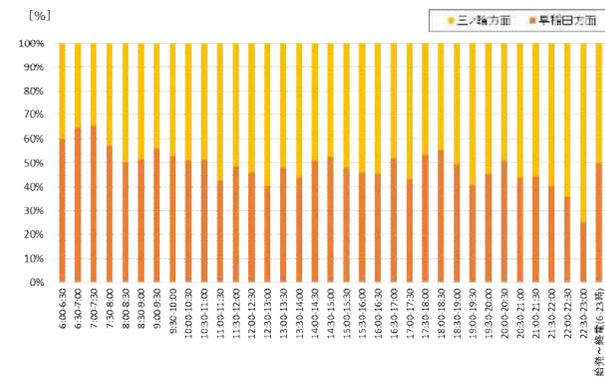
東京メトロ改札利用割合

○ 都電乗降客数

- ・1日を通して、早稲田方面は降車客が多く、三ノ輪方面は乗車客の方が多い。
- ・ピークは朝8:00～8:30、夕方17:30～18:00となっている。
- ・時間帯では朝は早稲田方面が多いが、夜にかけて三ノ輪方面の割合が高くなる。



合計乗降客数



方向別乗降客数割合

※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 鉄道利用現況

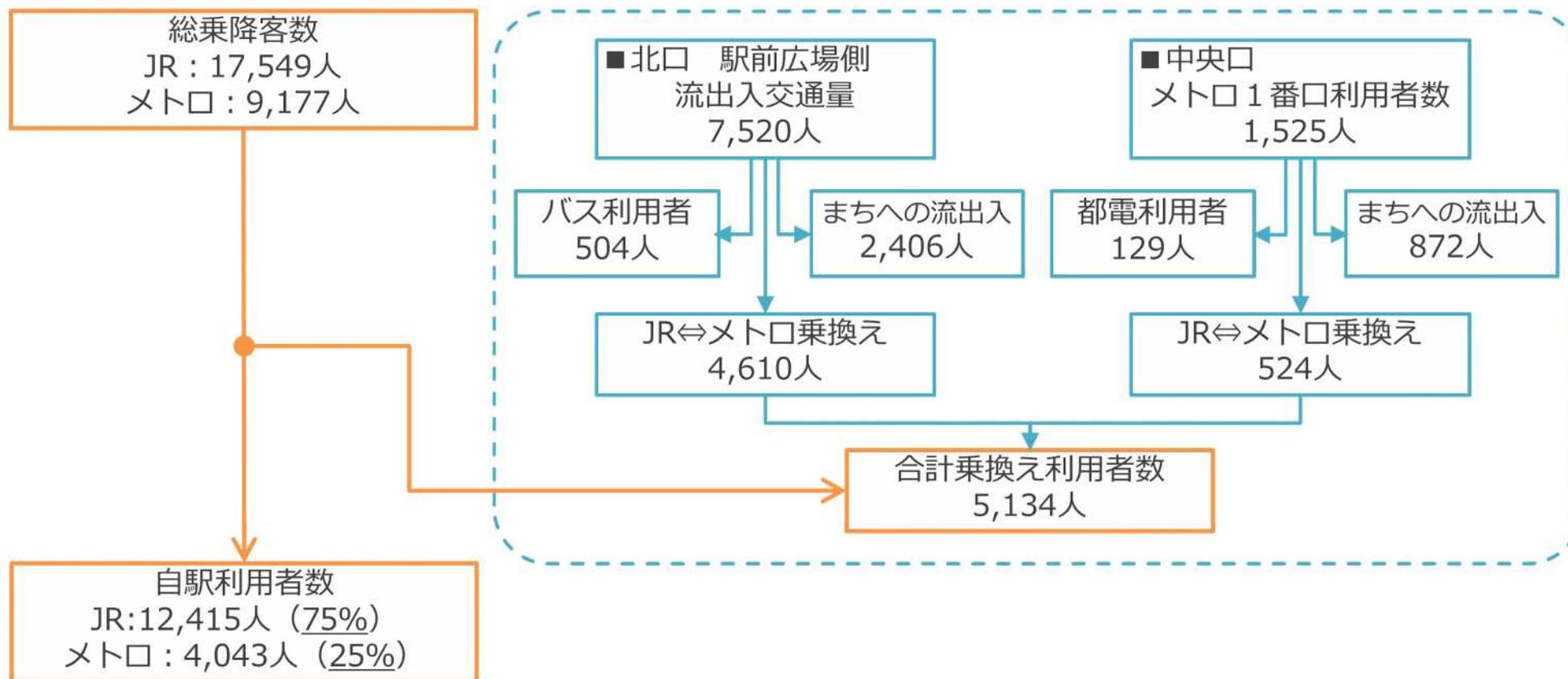
○ 鉄道の改札および自駅利用状況

- ・ピーク時の自駅利用率はJRが約70%、メトロが約45%となっている。
- ・自駅利用者数はJR：メトロ = 3：1程度となっている。

▼ 自駅利用と乗換え利用

	JR	メトロ
自駅利用	約12,400人	約4,000人
乗換え利用	約5,100人	約5,100人

▼ 自駅利用率算出の考え方



3. 王子駅周辺の現況

■ 駅前広場の現況

○ 王子駅北口駅前広場

- 北口の駅前広場は、昭和39年に面積約2,900㎡で都市計画決定された駅前広場であり、現在の供用面積も決定面積と同様である。
- 広場内の自動車動線は、時計回りの半周形式であるが、各方向に対して折り返し機能を持った形状となっている。
- 交通機能としては路線バスの乗降場として7バス、降車専用が1バス、タクシーの乗車場2バス、タクシープールが27台確保されている。



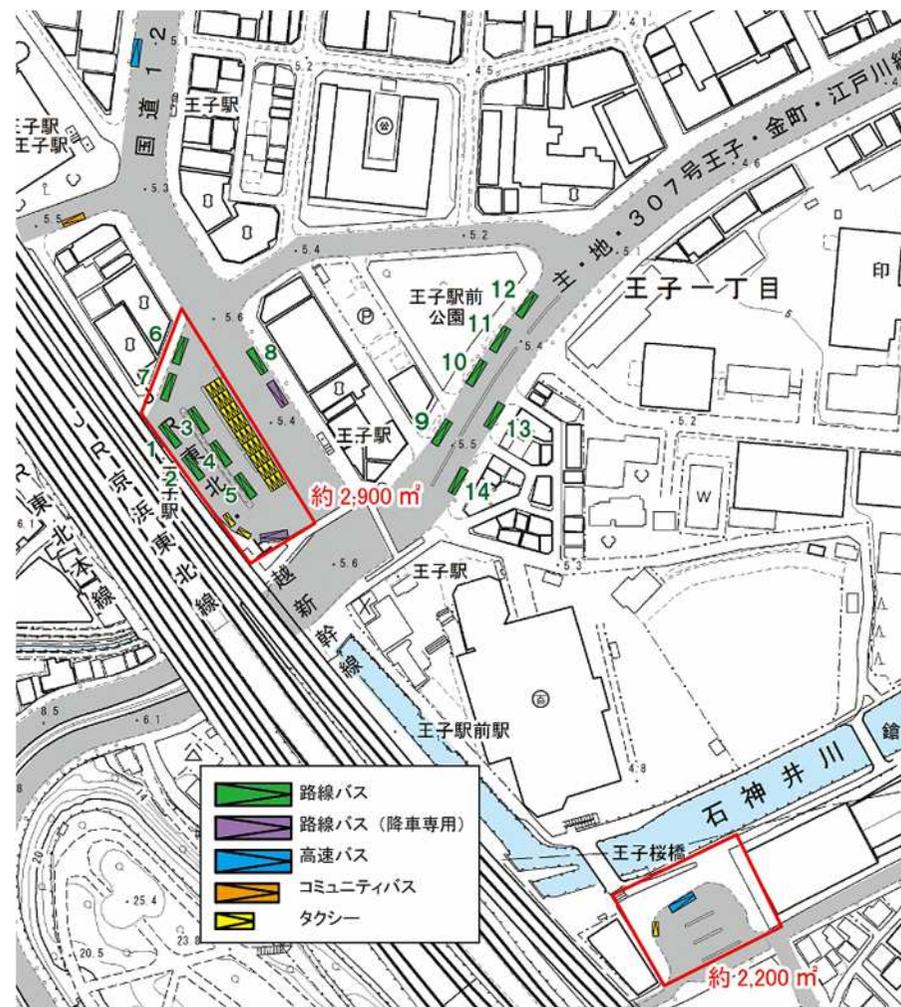
○ 王子駅南口駅前広場

- 首都高速道路王子線のトンネル覆蓋部を活用して、平成19年に約2,200㎡で整備された駅前広場であり、都市計画決定はされていない。
- 交通機能としては、高速・リムジンバスの乗降場が1バス、タクシーの乗車場が1バス確保されている。



○ 駅前広場外での乗降場

- 明治通り沿いには、路線バスの乗降場が、外回り沿いに4バス、内回り沿いに2バスある。
- 北本通りの上り車線沿いには、路線バスの乗降場1バスと降車専用（高速バスも兼用）が1バスあり、下り車線沿いには高速バスの乗車バスが1バスある。
- 北とびあの南側に、コミュニティバスと福祉バスの乗降場が1バスある。



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

3. 王子駅周辺の現況

■ 路線バス運行状況

乗降場は合計14バス

- ・北口駅前広場内：7バス
- ・北本通り沿道：1バス
- ・明治通り沿道：6バス

乗り入れているバス会社は3社



▼バス路線表

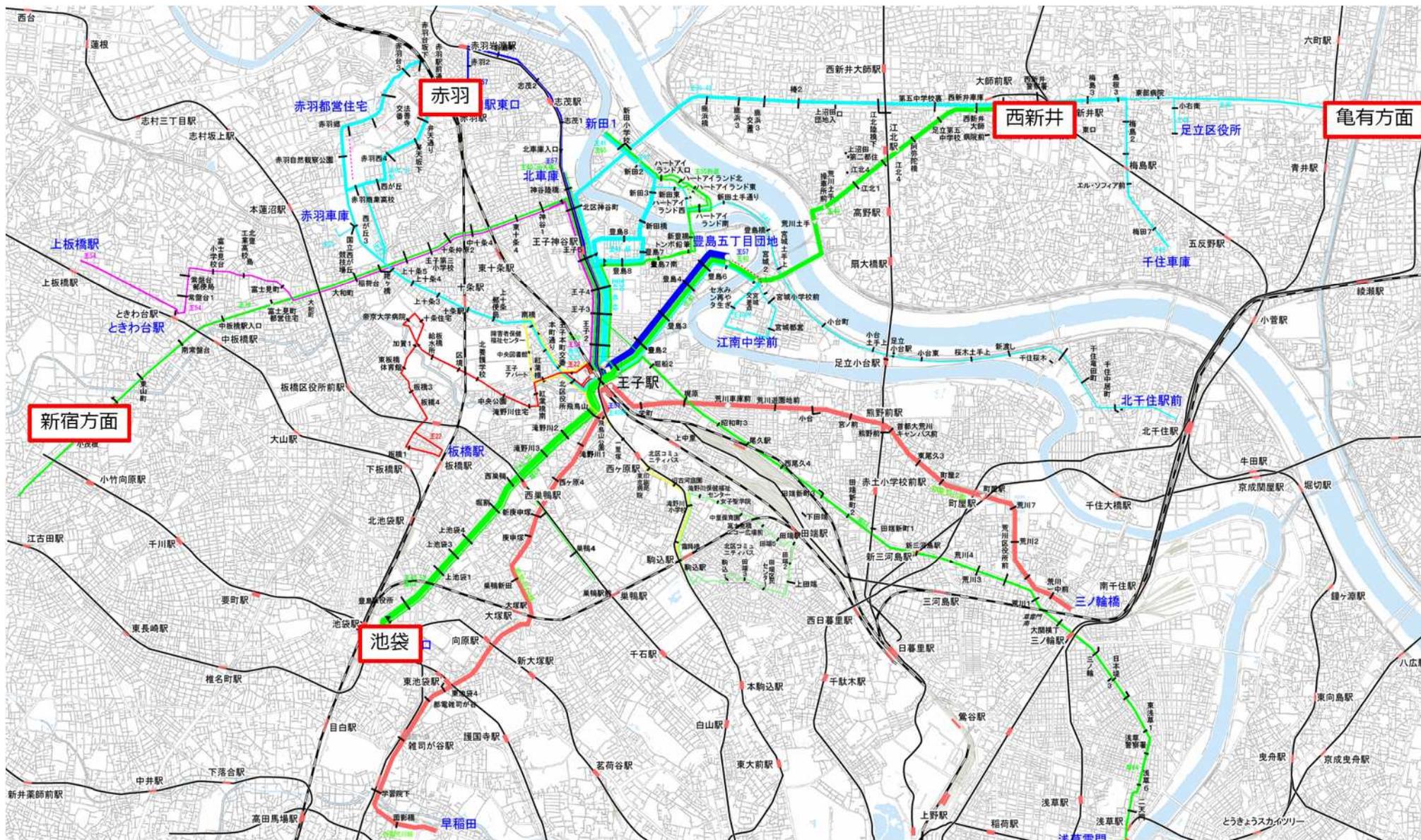
のりば	会社	系統番号	始発	行き先	出発地
①	都営	王41	始	新田一丁目 (新田橋経由)	王子駅前
		王45	始	北千住駅前	王子駅前
②	都営	王55	通	新田一丁目 (ハートアイランド東経由)	池袋駅東口
		王55折返	始	ハートアイランド東 (循環)	王子駅前
③	都営	王78	始	新宿駅西口	王子駅前
		深夜02	通	豊島五丁目団地	池袋駅東口
④	都営	王49	始	千住車庫 (北区神谷町経由)	王子駅前
		王49折返	始	足立区役所 (北区神谷町経由)	王子駅前
		王49折返	始	足立区役所 (ハートアイランド廻り) 平日 日中のみ運行	王子駅前
		深夜11	始	新田二丁目	王子駅前
⑤	都営	王40	始、通	北車庫前	王子駅前、池袋駅東口
	東武	王30	始	亀有駅北口	王子駅前
⑥	国際興業	王22	始	板橋駅	王子駅前
		王54/54-2	始	上板橋駅/上板橋駅前	王子駅前
⑦	国際興業	王23	始	赤羽車庫	王子駅前
		赤50	始	赤羽駅西口	王子駅前
⑧	都営	王55	通	池袋駅東口	新田一丁目
⑨	都営	草64	通	浅草雷門南	池袋駅東口・とげぬき地蔵
⑩	都営	王57	通	豊島五丁目団地	赤羽駅東口
⑪	都営	王40	始	宮城循環	王子駅前
⑫	都営	王40	通	西新井駅前	池袋駅東口
⑬	都営	王57	通	赤羽駅東口	豊島五丁目団地
		王40	通	北車庫前	西新井駅前
⑭	都営	王40	通	池袋駅東口	西新井駅前、北車庫前
		草64	通	池袋駅東口・とげぬき地蔵	浅草雷門南

3. 王子駅周辺の現況

■ 路線バスルート

・王子駅発着のバス路線は主に池袋、西新井、赤羽、新宿方面へと伸びている。

▼王子駅に発着する路線バス網図



3. 王子駅周辺の現況

■ 路線バスの動線パターン

- 王子駅に発着する路線バスの動線は10パターンに分類できる。
- 全体の約40%が王子駅始発、約60%が通過型である。

▼ 動線パターン別の運行本数

— 始発 — 通過

動線A			動線B			動線C			動線D			動線E		
運行本数	日合計 (本/日)	357	運行本数	日合計 (本/日)	74	運行本数	日合計 (本/日)	25	運行本数	日合計 (本/日)	144	運行本数	日合計 (本/日)	6
	割合	27%		割合	6%		割合	2%		割合	11%		割合	1%
	ピーク時 (本/時)	48		ピーク時 (本/時)	5		ピーク時 (本/時)	3		ピーク時 (本/時)	17		ピーク時 (本/時)	3
動線F			動線G			動線H			動線I			動線J		
運行本数	日合計 (本/日)	34	運行本数	日合計 (本/日)	198	運行本数	日合計 (本/日)	221	運行本数	日合計 (本/日)	179	運行本数	日合計 (本/日)	71
	割合	3%		割合	15%		割合	17%		割合	14%		割合	5%
	ピーク時 (本/時)	3		ピーク時 (本/時)	17		ピーク時 (本/時)	22		ピーク時 (本/時)	22		ピーク時 (本/時)	9

※ 出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 高速バスの現況

○ 下り方面

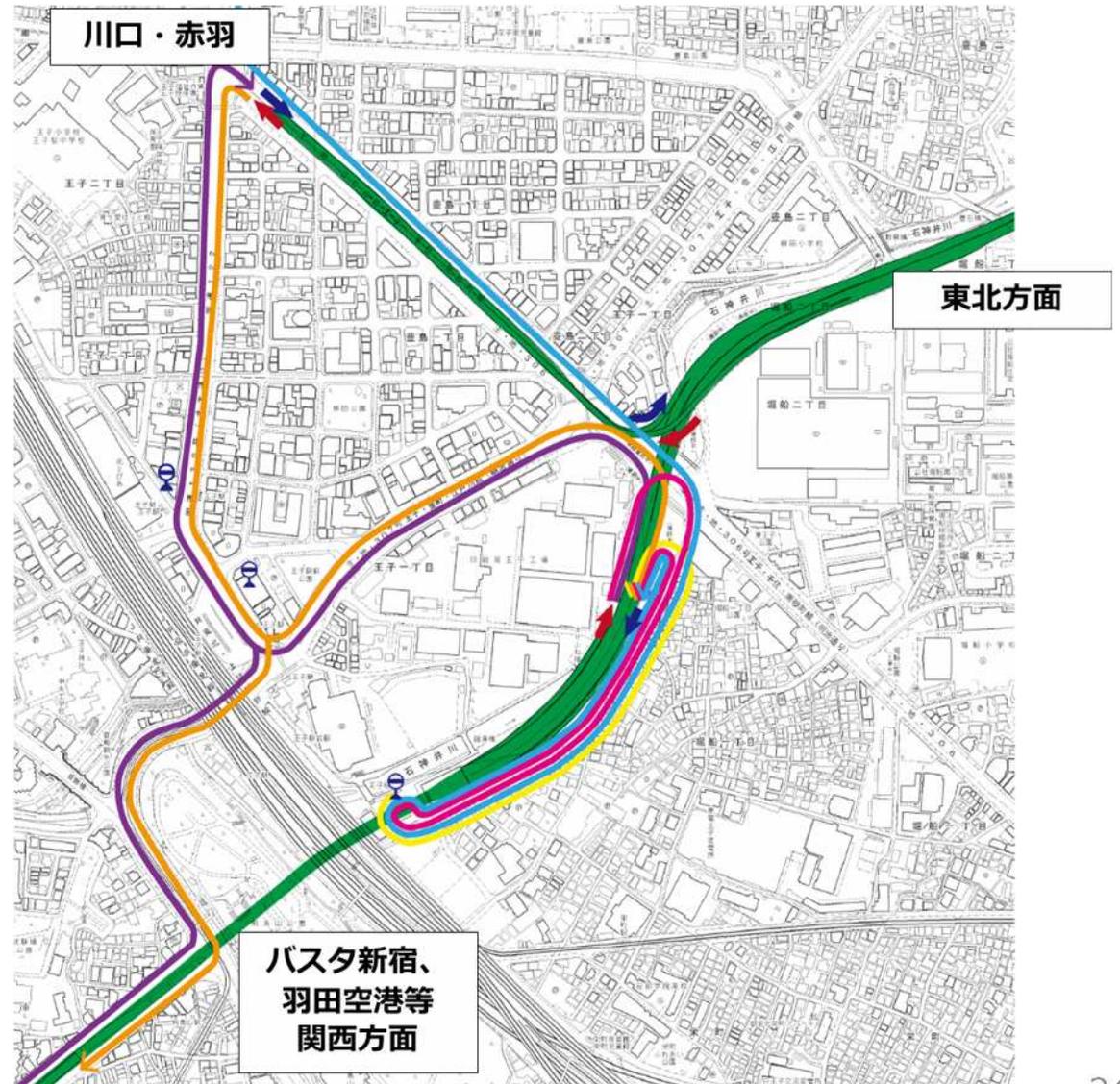
- ・バスタ新宿等の都心から、王子駅を經由して東北方面に行く路線
- ・大宮等から王子駅・バスタ新宿等を經由して関西方面に行く路線（関西方面の路線は王子駅始発もあり）

○ 上り方面

- ・上記の上り路線（王子駅では降車のみ）
- ・川口・赤羽からの羽田空港へのリムジンバス



▼ 高速バスの駅周辺の運行ルート



3. 王子駅周辺の現況

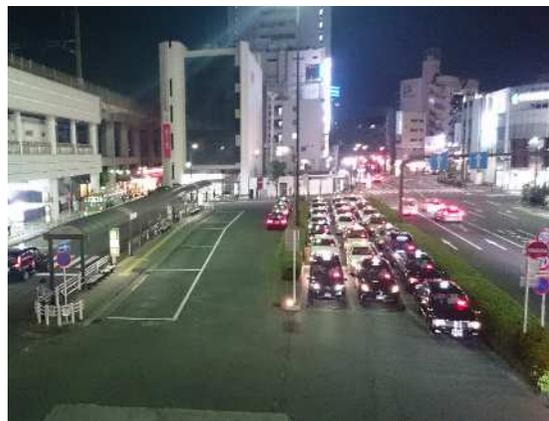
■ タクシーの現況

- ・タクシーについては、北口広場に乗車場が2バースあるが、降車場は無く、明治通りや北本通り沿道で降車している。
- ・タクシープールは北口広場に27台あり、比較的十分な台数が確保されている。

▼明治通り沿道でのタクシー降車



▼深夜のタクシープール(23時前)



■ 一般車の現況

- ・一般車については北口広場は駐停車禁止となっており、北口付近での一般車利用は降車が北本通りの東側沿道等で行われている。
- ・一方、一般車の駐停車が可能な南口広場には、貨物車等も含めて一般車の駐停車が多く利用されている。

▼北本通り沿道での一般車降車



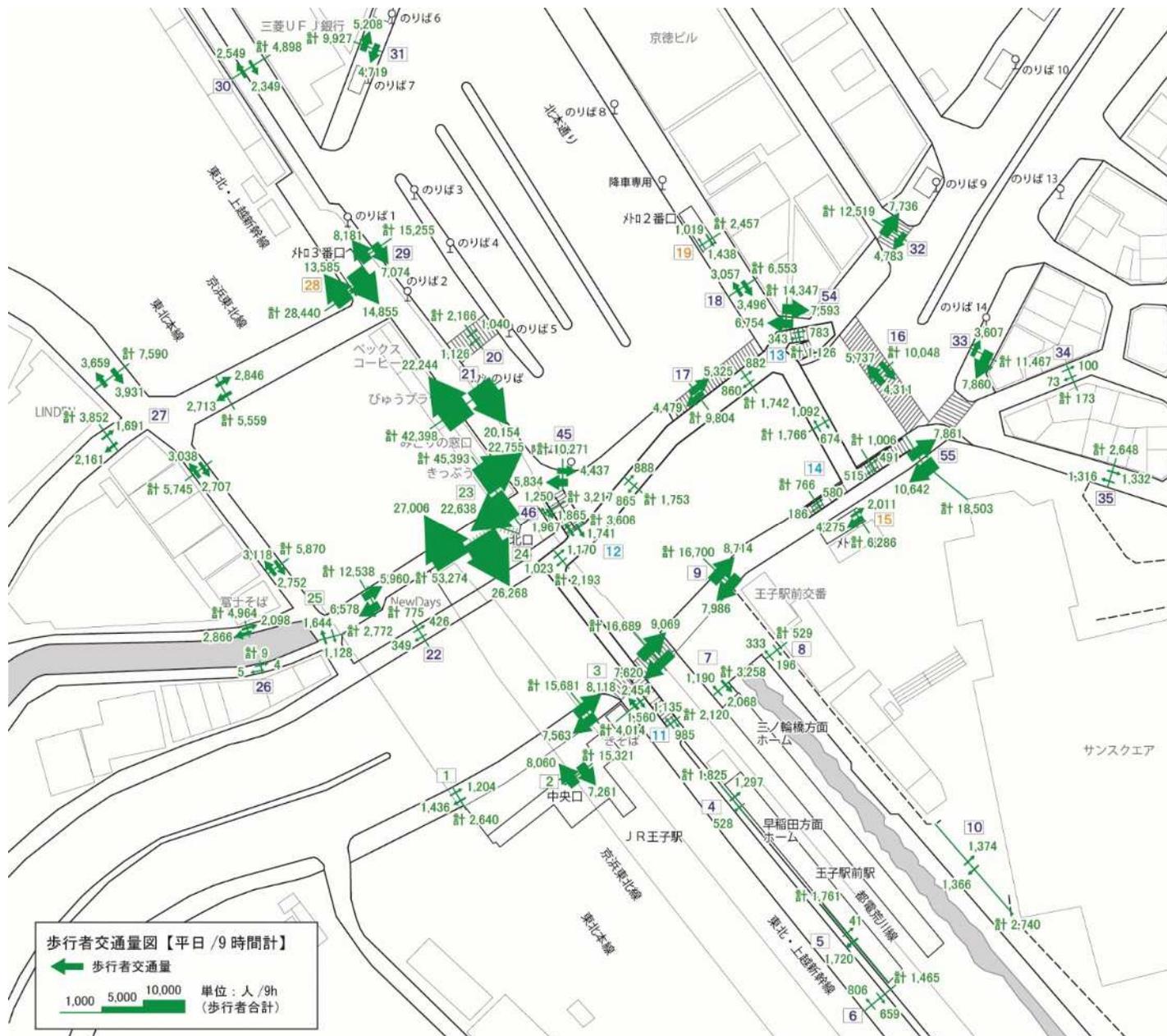
▼南口広場での一般車利用



3. 王子駅周辺の現況

■ 歩行者交通量

- ・駅前広場の歩行者流動は、J R 駅本屋前面・東京メトロ出入口など広場西側に集中している。



※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 歩行者交通量

- ・乗換えの主動線であるJR北口とメトロ3番口間の歩行者交通量が多く、朝ピークの歩行者サービス水準はBとなっている。
- ・明治通りの北口と中央口間の平面横断ができず、立体横断橋の利用者も少ない。
- ・JR中央口は都電と隣接しており、改札を出た歩行者が滞留できる空間が不足している。

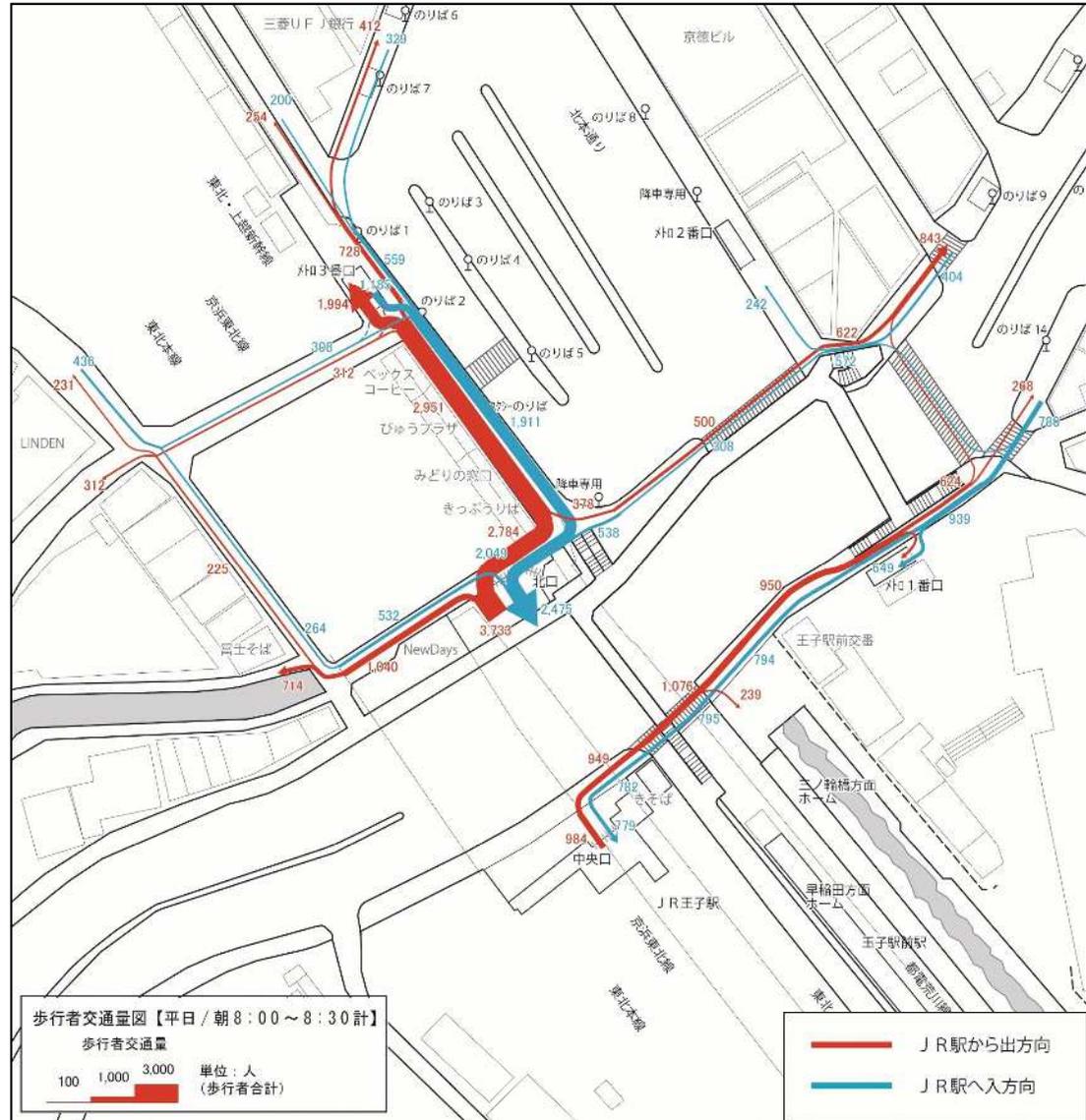
▼北口正面の広場内歩道



▼JR中央口横の都電



▼歩行者交通流動図 (朝8:00~8:30)

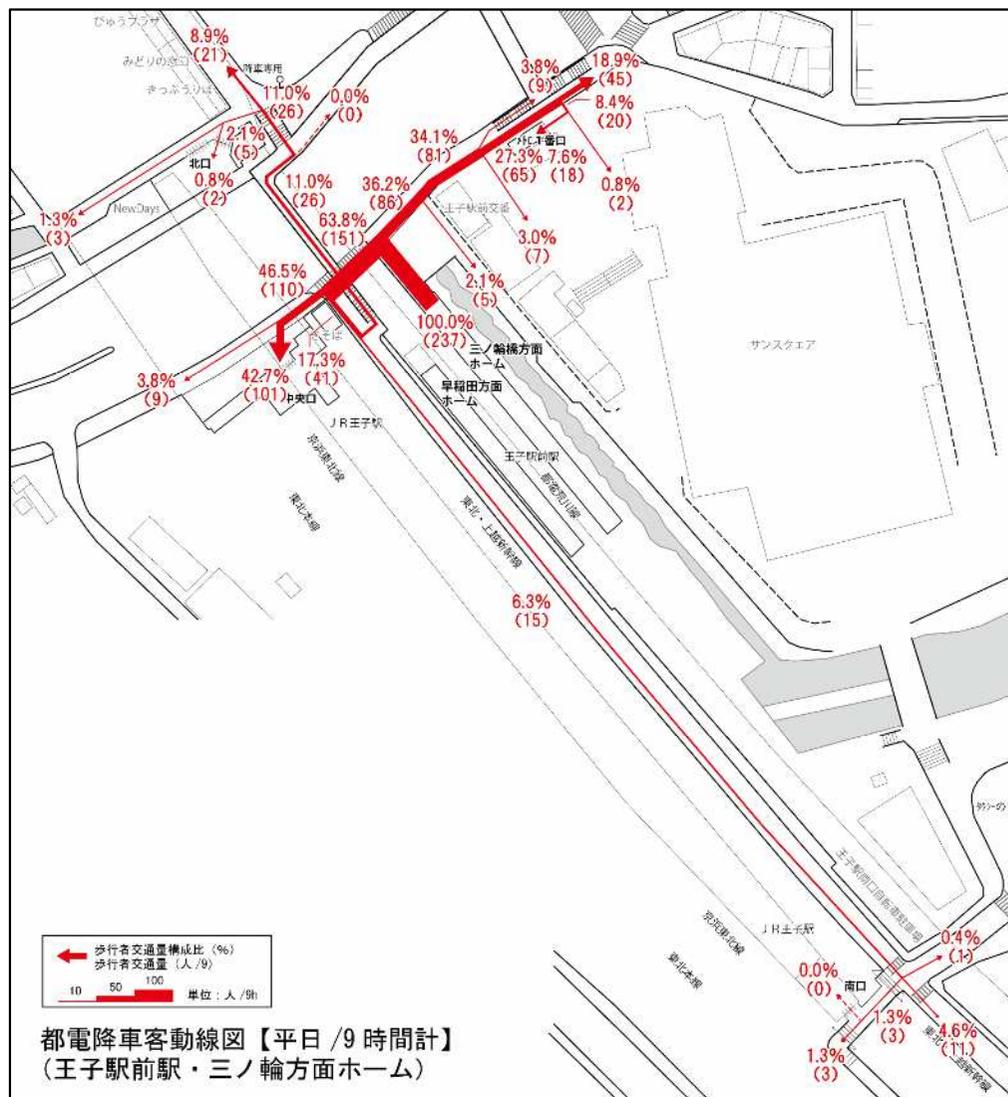
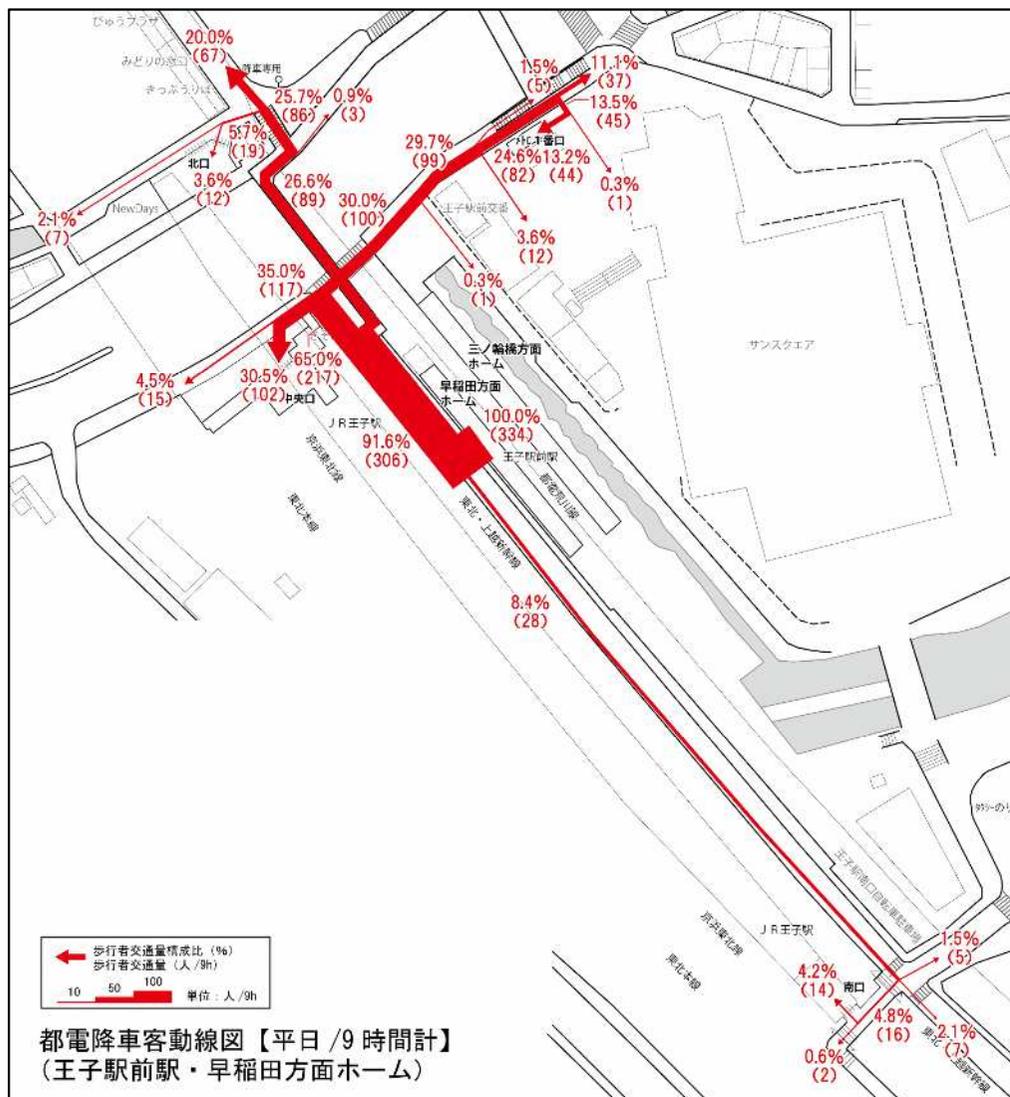


※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 都電乗換え利用者動線

- 都電の乗り換え利用者は早稲田方面ホームの利用者が多く、その内30.5%がJR中央口へ、20%が北口広場方面へ、13.2%が東京メトロ出入口へと流れている。
- 三ノ輪方面ホーム利用者の46.5%がJR中央口へ、8.9%が北口広場方面へ、7.6%が東京メトロ出入口へと流れている。

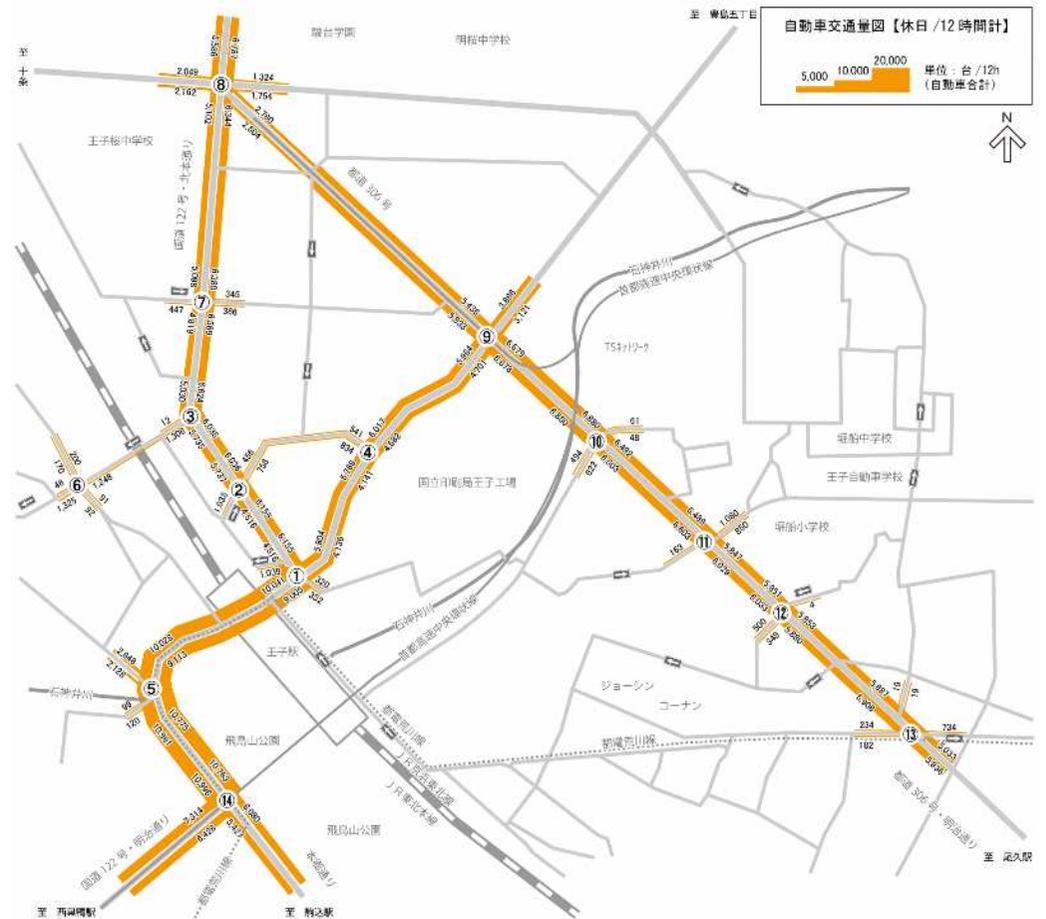
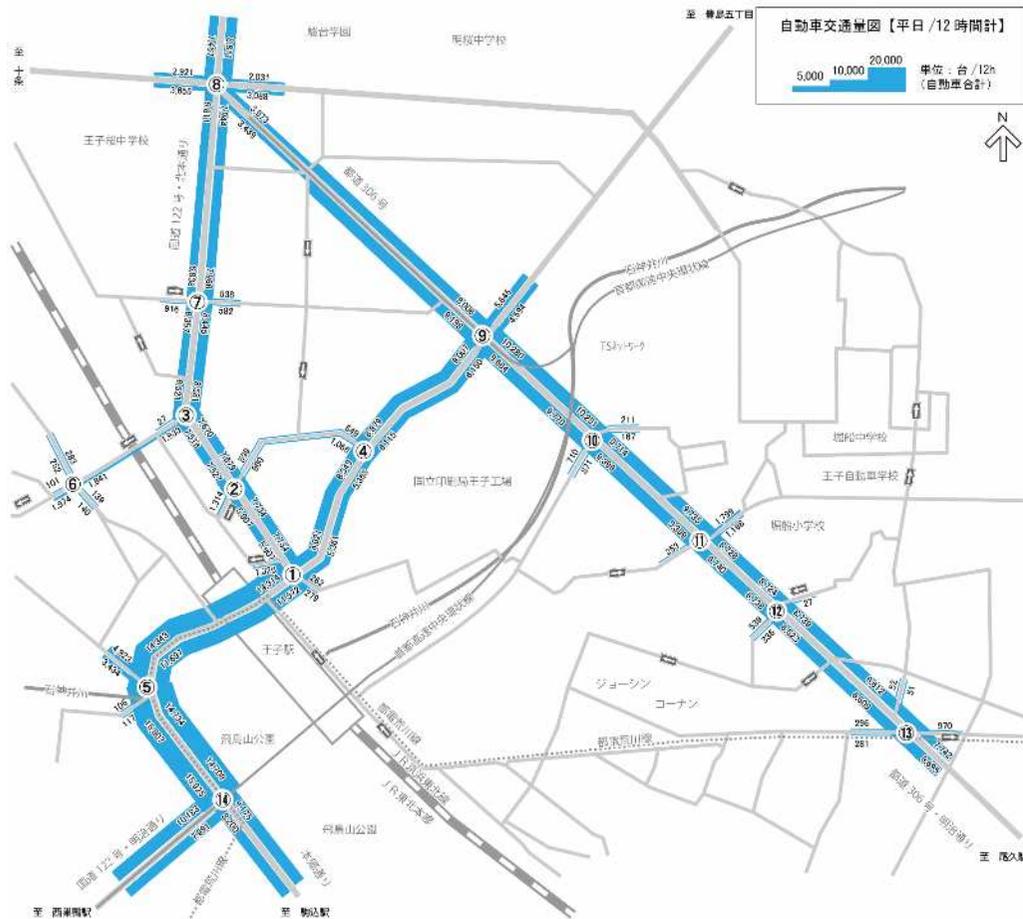


※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■自動車交通量

- ・自動車交通量は全体的に平日の方が多くなっている。
- ・平日・休日ともに王子駅西側の明治通り（①～⑭の区間）の交通量が多くなっている。



3. 王子駅周辺の現況

■ 周辺交差点の運用状況

・王子周辺の交差点における信号サイクルは、王子神社付近の交差点（図中⑥）を除いて長く、駅前広場関連の3交差点の信号サイクル長は146～166秒であり、駅への歩行者動線としてサービスが低い。

交差点番号	最短	最長
地点：No.1 王子駅前	146	166
地点：No.2	147	165
地点：No.3 北とびあ前	152	161
地点：No.4	149	156
地点：No.5 音無橋	145	155
地点：No.6	50	55
地点：No.7	155	156
地点：No.8 王子三丁目	130	159
地点：No.9 溝田橋	140	149
地点：No.10	137	154
地点：No.11	141	150
地点：No.14 飛鳥山	154	155

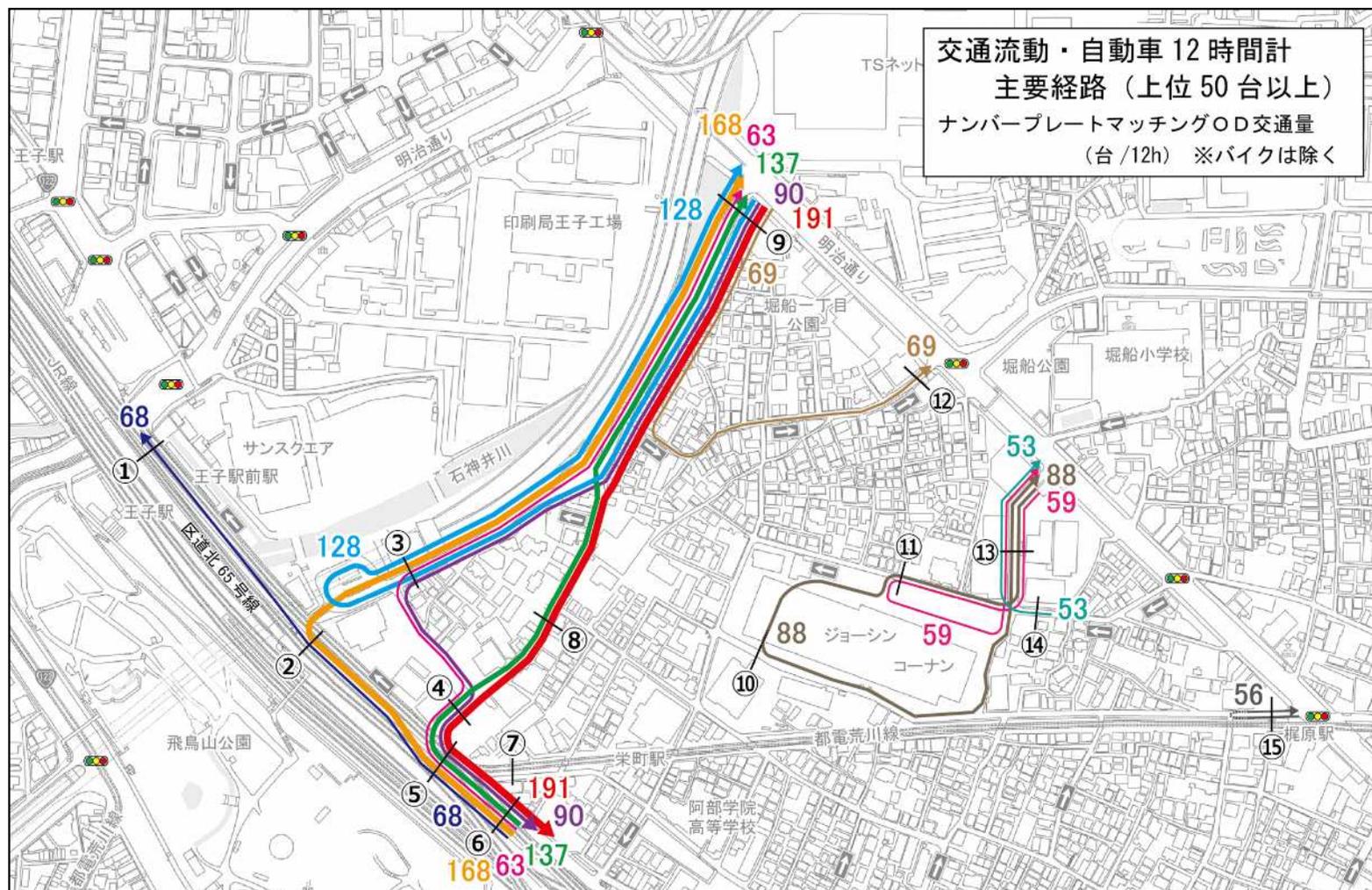


※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 堀船地区の生活交通

- 断面交通量が最も多いのは⑨地点であり、次いで⑥地点（⑤地点がほぼ近似）となっている。区道北65号線から首都高速道路の付属街路3号を經由し都道306号に抜ける交通、ならびにその逆移動が最も多い動線となっていることが推察される。
- このことから、調査対象地区内の住宅地に入り込んだり、JR中央口・南口の区道北65号をショートカットしているような通過交通は少なく、JR、首都高の「へり」を通行している車が多いことが分かる。
- ⑬地点、⑩地点、⑪地点の断面交通量が多いことから、都道306号からジョーシン・コーナンを訪れ、都道306号に戻る動線が上記に次いで多いことが推察される。

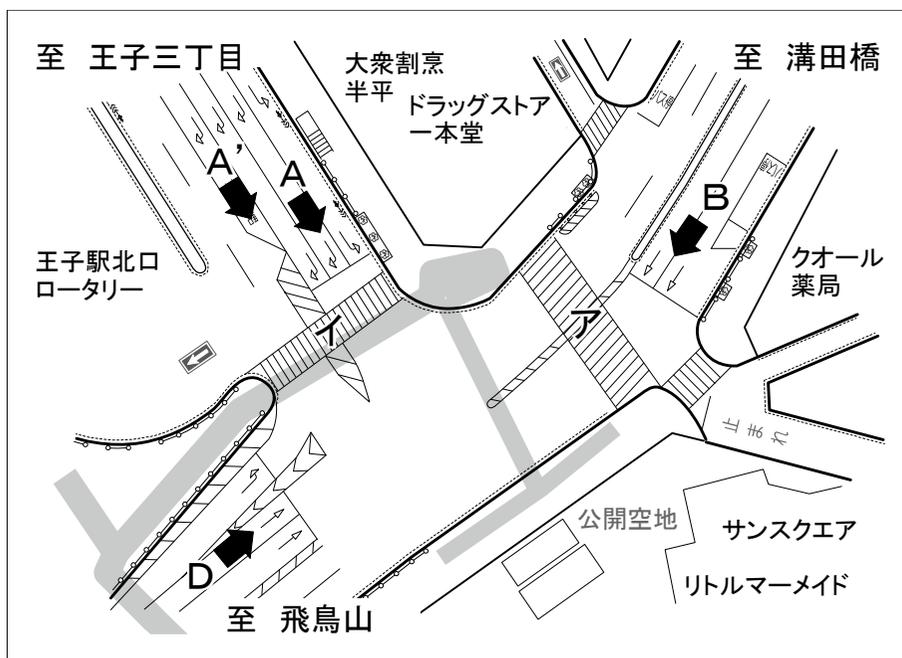


※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 王子駅前交差点の運用状況

- 王子駅前交差点は明治通りと北本通りのT字型交差点であるが、駅前広場入り口への流入現示を含めて、信号階梯が全体で9現示となっており、信号サイクル長は146～166秒と長い。
- また、西側に都電専用の信号（黄矢印）も設置されており、非常に複雑な交差点運用となっている。



地点：No.1 王子駅前	時間帯	最短	最長
	朝	150秒	166秒
	昼	147秒	157秒
	夕	146秒	165秒

朝（1サイクル目） サイクル長 = 150秒

流入部	1φ15秒	2φ18秒	3φ3秒	4φ16秒	5φ17秒	6φ8秒	7φ5秒	8φ34秒	9φ34秒	
A	R82						右34		G20 Y ₃ R8 3	
A'	右30		Y ₃	R114						3
B	R15	G33		Y ₄	R95					3
D	直36		G33		左74				Y ₄ 3	
歩ア	R77						G26	点10	R34 3	
歩イ	G23	点10	R114						3	

AR

朝（2サイクル目） サイクル長 = 152秒

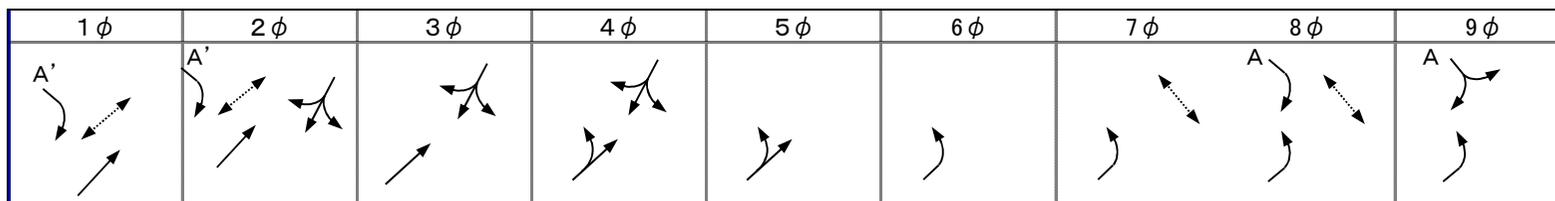
流入部	1φ15秒	2φ16秒	3φ3秒	4φ23秒	5φ17秒	6φ8秒	7φ5秒	8φ35秒	9φ30秒	
A	R87						右35		G16 Y ₃ R8 3	
A'	右28		Y ₃	R118						3
B	R15	G38		Y ₄	R92					3
D	直34		G40		左71				Y ₄ 3	
歩ア	R82						G27	点10	R30 3	
歩イ	G21	点10	R118						3	

AR

朝（3サイクル目） サイクル長 = 166秒

流入部	1φ15秒	2φ20秒	3φ3秒	4φ24秒	5φ17秒	6φ8秒	7φ5秒	8φ34秒	9φ40秒	
A	R92						右34		G26 Y ₃ R8 3	
A'	右32		Y ₃	R128						3
B	R15	G43		Y ₄	R101					3
D	直38		G41		左80				Y ₄ 3	
歩ア	R87						G26	点10	R40 3	
歩イ	G25	点10	R128						3	

AR



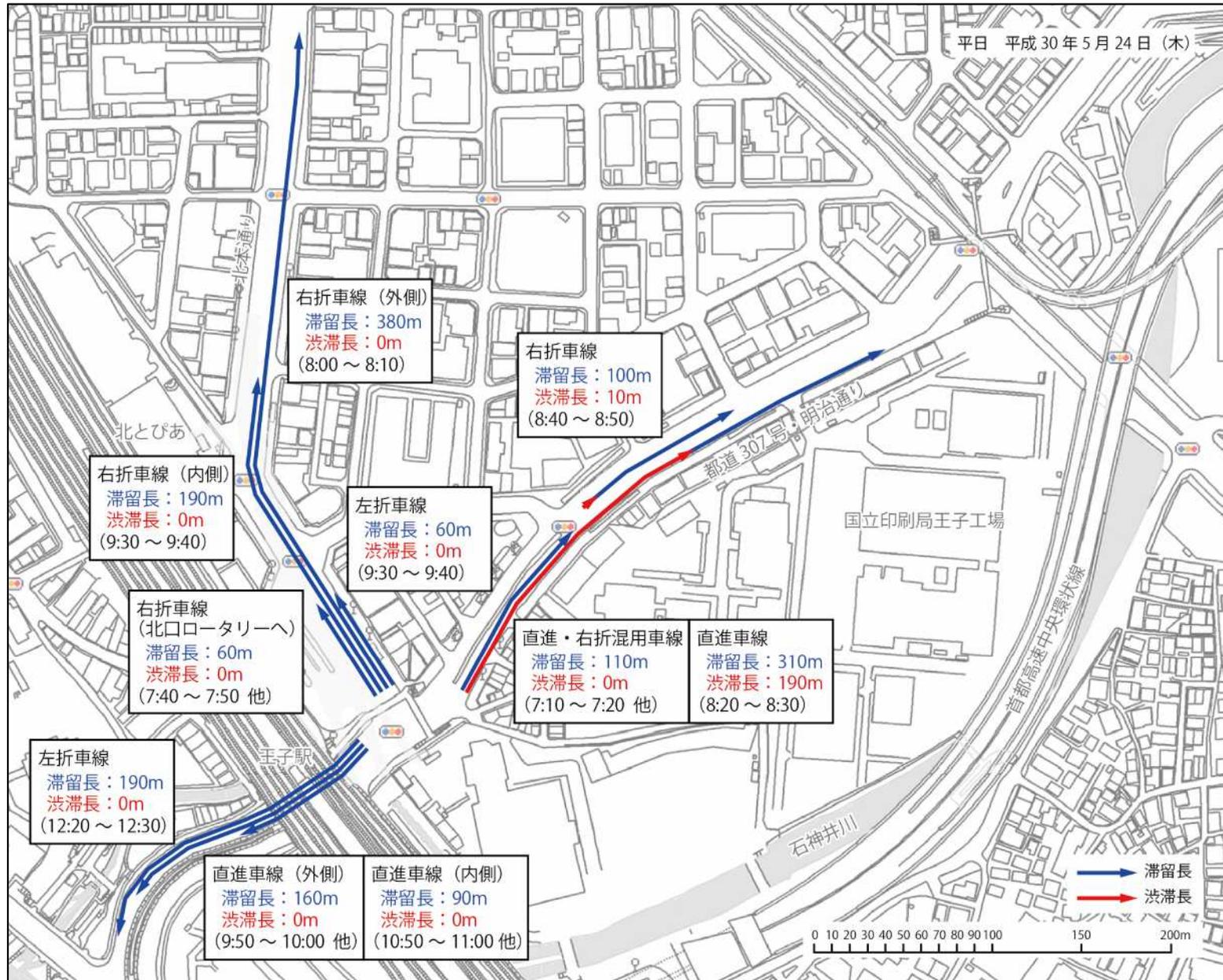
G	青	Y	黄	点	歩行者用 点滅
右等	青矢	R	赤	AR	全赤

※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 王子駅前交差点の混雑状況

- ・平日の王子駅前交差点は、北本通りの右折車線（外側）が滞留長380mと最大である。信号サイクルが長いことが一因と考えられる。
- ・東側の明治通りの直進車線も滞留長が長くなっており、190mの渋滞長も発生している。

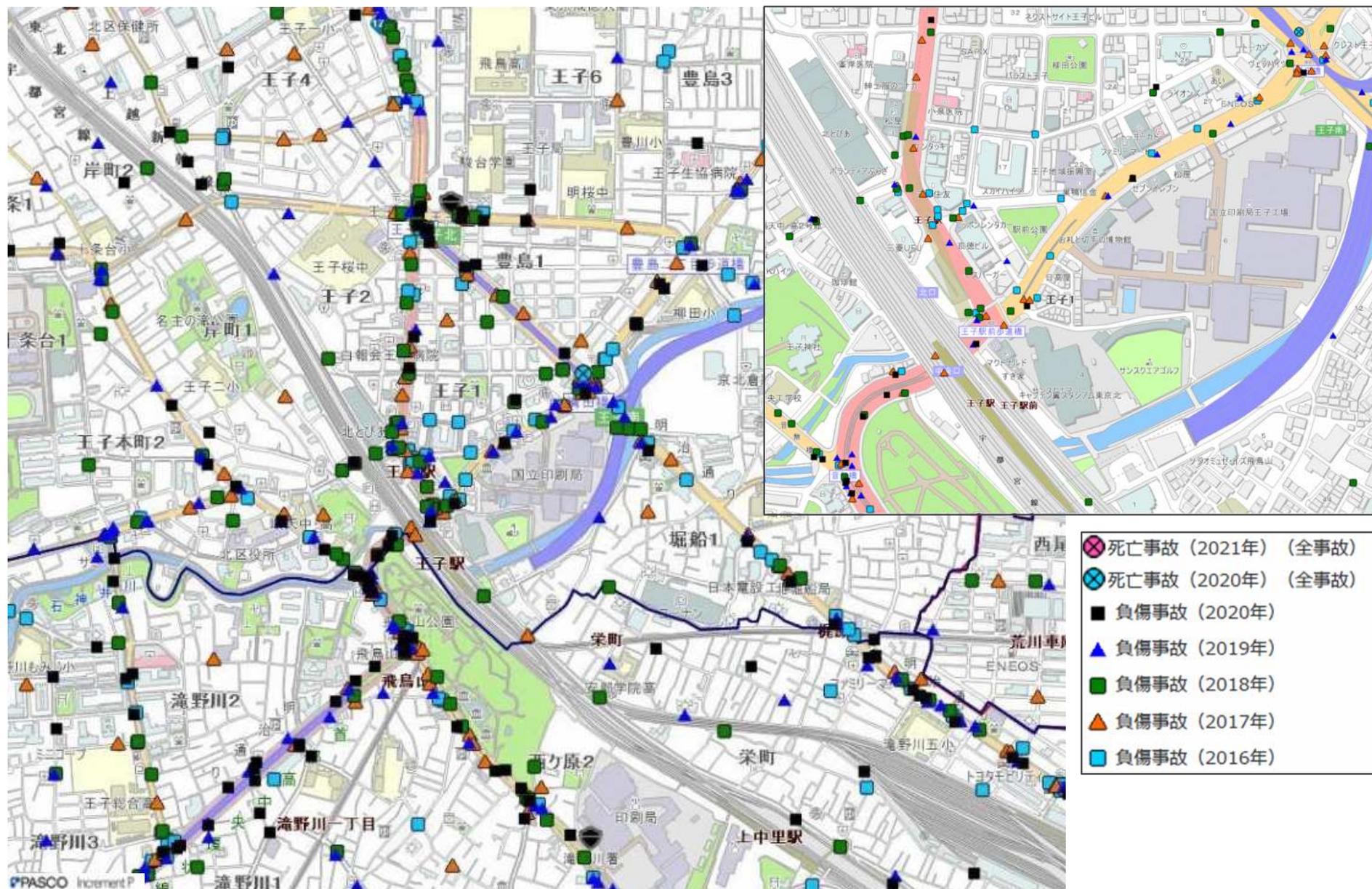


※出典：H30交通実態調査より

3. 王子駅周辺の現況

■ 交通事故発生状況

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



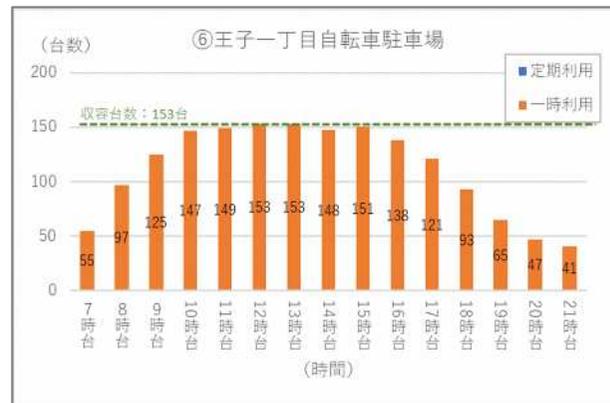
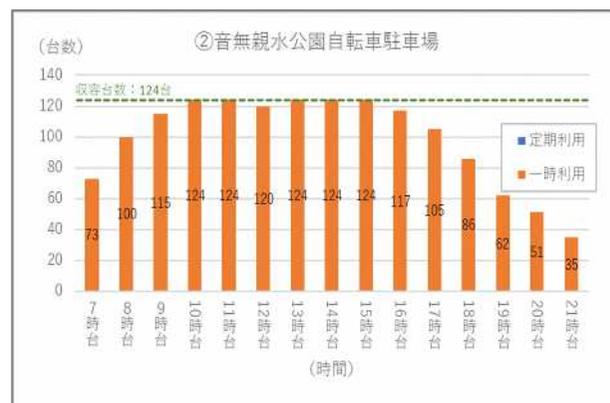
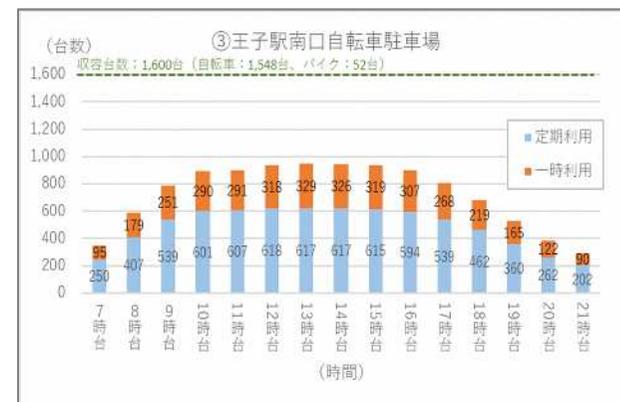
※出典：警視庁事件事故マップ

3. 王子駅周辺の現況

■ 駐輪場利用実態調査結果

※出典：R2駐輪実態調査より

- ・全体のピークは13時台（利用率68%※）
- ・①北口駐輪場、②音無親水公園駐輪場、⑥王子一丁目駐輪場、⑦明治通り駐輪場は、昼間の利用率が概ね100%
- ・③南口駐輪場、④栄町駐輪場※、⑤サンスクエア駐輪場の、南側のものは余裕あり



3. 王子駅周辺の現況

■ 放置自転車実態調査結果

※出典：R2駐輪実態調査より

- 全体のピークは19時台で549台。王子一丁目JR北口より北側のエリアで放置台数が多い傾向。(ピーク時 エリアC：20時205台、エリアe：18時108台)
- JR南口付近(エリアf)、明治通り西側(エリアg)は、昼夜問わず北側よりは放置台数が少ない。
- 岸町一丁目(エリアi)は、夜より昼間の方が放置台数が多い。

