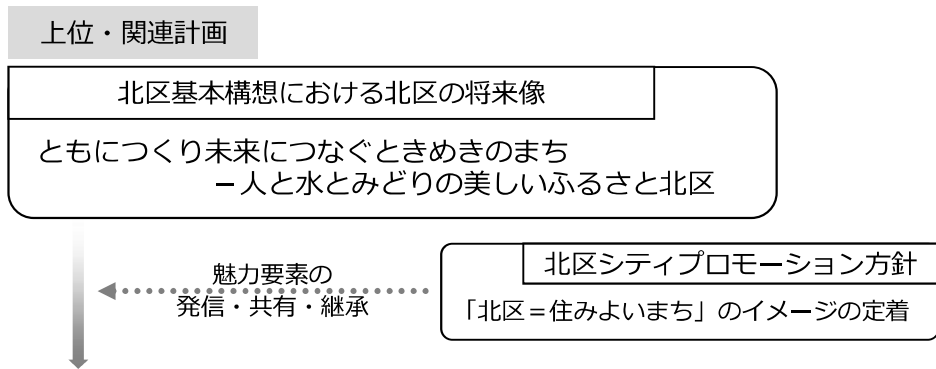


第2章 都市づくりのビジョン

第2章 都市づくりのビジョン

第1章で整理した、北区基本構想や北区基本計画 2020 などの上位・関連計画における将来像と方向性やこれからの都市づくりの課題を踏まえ、北区が目指すべき概ね 20 年後の「未来のくらしを豊かにする将来都市像」を設定し、その実現した姿を区民生活の視点から「未来のくらしのイメージ」として描きます。また、「未来のくらしを豊かにする将来都市像」を支える社会基盤として、目指すべき将来都市構造を設定します。

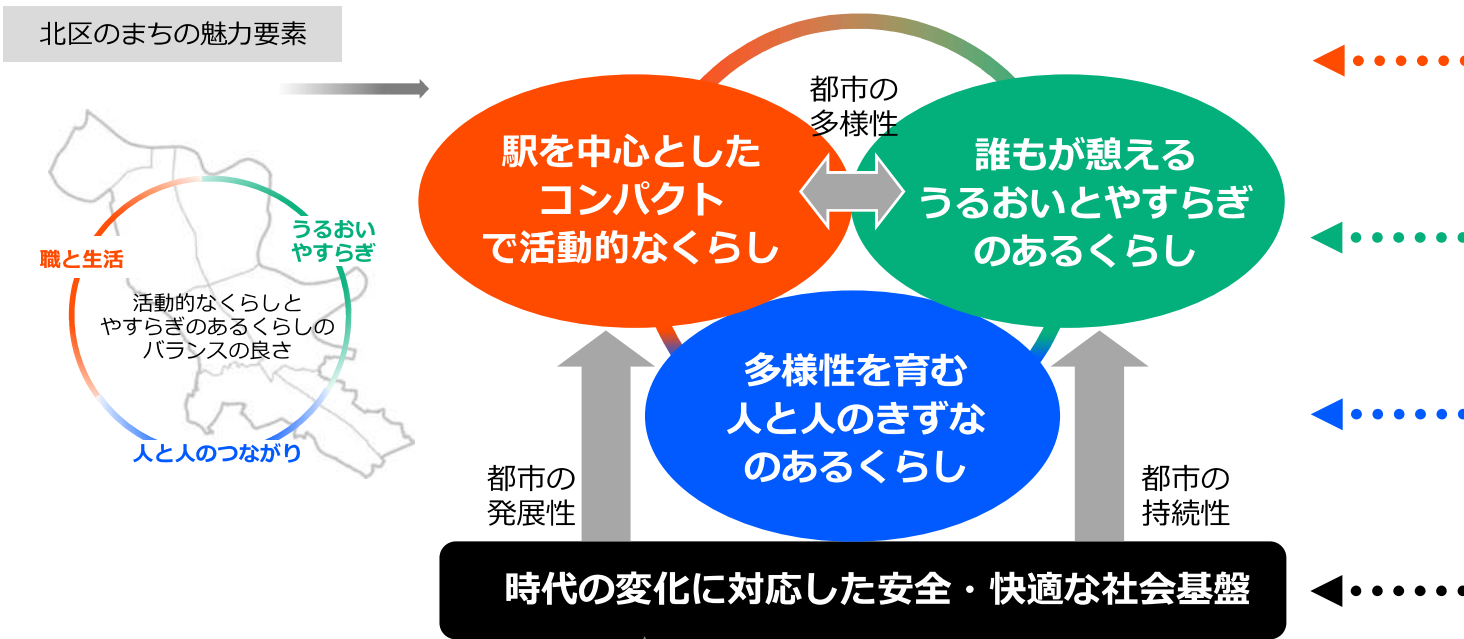
「都市づくりのビジョン：全体の構成」



2-1 未来のくらしを豊かにする将来都市像

人と人のつながりがあり、利便性とうるおいのあるくらし

2-2 未来のくらしのイメージ



2-3 将来都市構造

2-1 未来のくらしを豊かにする将来都市像

人と人のつながりがあり、利便性とうるおいのあるくらし

「人と人のつながりがあり、利便性とうるおいのあるくらし」とは、人生 100 年時代を見据えて「時代の変化に対応した安全・快適な社会基盤」のもと、「多様性を育む人と人のきずなのあるくらし」に支えられ、「駅を中心としたコンパクトで活動的なくらし」と「誰もが憩えるうるおいとやすらぎのあるくらし」が実現している姿です。

人と人のつながりを大切にしながら、まちの魅力要素を磨き上げるとともに、7つの都市づくりの課題に対応することで、誰もがいきいきとくらせる都市の実現を多様な主体との協働により目指します。

7つの都市づくりの課題

- 駅周辺の魅力的な拠点の形成
- 産業と住民のくらしの調和

- ライフステージに応じた住環境の形成
- 地域の自然・歴史・文化の次世代への継承・魅力発信

- 多様性を活かした地域のまちづくりの展開

- 地域特性に応じた大規模災害への対応
- 先端技術の導入の推進

2-2 未来のくらしのイメージ

「未来のくらしを豊かにする将来都市像」の実現した姿を区民生活の視点から「未来のくらしのイメージ」として描きます。

北区のまちの魅力要素や7つの都市づくりの課題などの視点を総合的に整理し、「将来都市像」に対応した「未来のくらしのイメージ」を描き、その実現に向けた都市づくり・まちづくりの展開を示します。

駅を中心としたコンパクトで活動的なくらし

- ・駅などを中心に交通結節点[※]としての機能が向上し、駅周辺のまちづくりにより、商業・業務・教育・文化機能などが集積したコンパクトで利便性の高いにぎわいのある拠点が形成されています。
- ・先端技術を活かしたものづくりや商店街など身近な場所での起業・創業などによる、職と生活のバランスのよさを活かした新しいライフスタイルが創出されています。
- ・鉄道駅を中心としたシームレス[※]な交通サービスの構築により、高低差のある東西間の移動が改善され、区内外への高い利便性とおでかけしたくなる楽しみのある快適な移動環境が形成されています。

誰もが憩えるうるおいとやすらぎのあるくらし

- ・子どもがのびのびと、高齢者がいきいきと、誰もがそれぞれのライフステージに応じたやすらげる居場所がある環境が形成されています。
- ・武蔵野台地の自然や、4つの河川に恵まれたうるおいと起伏のある地形を活かした北区らしいまちなみが形成されています。
- ・四季の変化を楽しめる自然環境と受け継がれてきた地域の風習、文化が根付いたまちが形成されています。
- ・公園やスポーツ施設などで手軽に運動でき、学校や図書館などで気軽に学べる環境が充実しています。

多様性を育む人と人のきずなのあるくらし

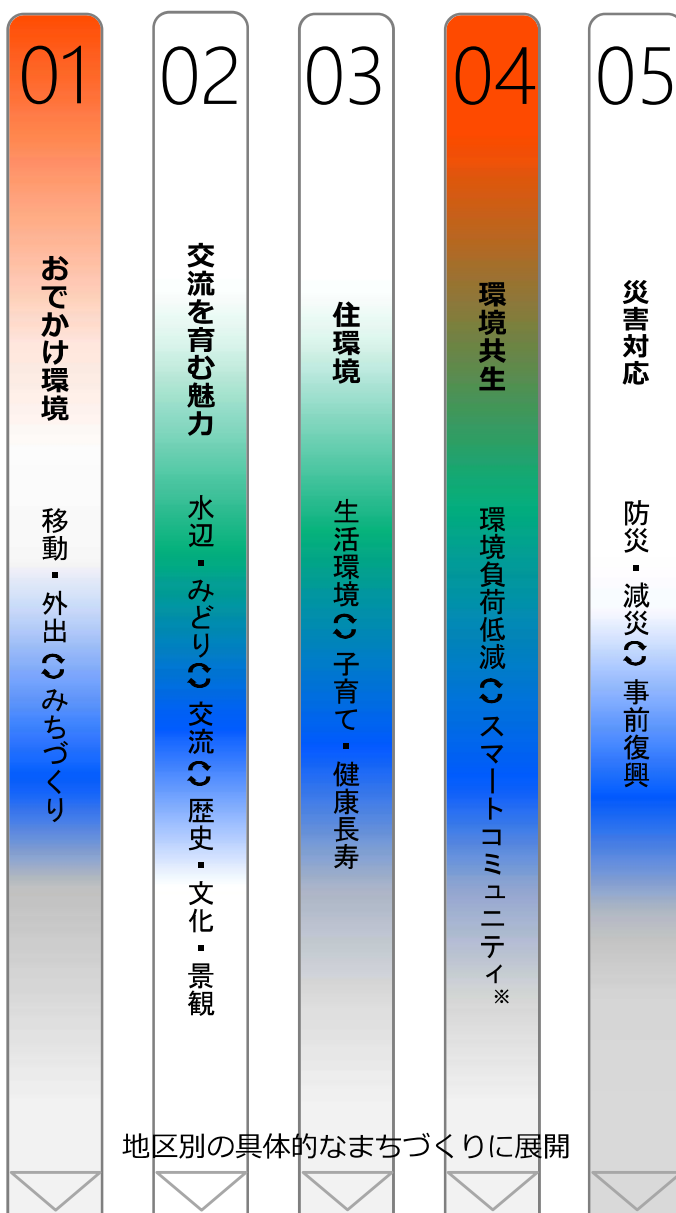
- ・日頃から互いに顔を合わせたコミュニケーションがとられ、区民や商店街をはじめとした地域事業者など、様々な主体によって地域のまちづくりが展開されています。
- ・区民、事業者、教育機関や研究機関、行政などにより、お互いの知見を活かした相互連携によるまちづくりが進められています。
- ・多様な価値観・文化が共生する安全なまちが形成されるとともに、多様性を活かしたまちづくりが展開されています。

時代の変化に対応した安全・快適な社会基盤

- ・燃えない、倒れない、燃え広がらない都市構造のもと、低地から台地への避難経路が確保され、地域の団結力を活かした強固な災害対応力が醸成されるとともに、発災後の迅速な復旧と適切な復興に向けた備えのある市街地が形成されています。
- ・利便性・快適性・安全性の高い交通インフラが整備され、医療・福祉・教育などの多様な機能へのアクセス性が高く、誰もが安心・安全にくらせる環境が形成されています。
- ・ICTなどを活用したまちづくりや社会実験などが実施され、先端技術の実用化を促進し、新たな都市づくりをリードする環境が形成されています。

第3章 土地利用の基本方針

第4章 分野別都市づくりの方針



地区別の具体的なまちづくりに展開

第5章 地区別のまちづくり方針

赤羽地域	浮間地区		
	赤羽東地区		
	赤羽西地区		
王子地域	王子東地区		
	王子西地区		
滝野川地域	滝野川東地区		
	滝野川西地区		

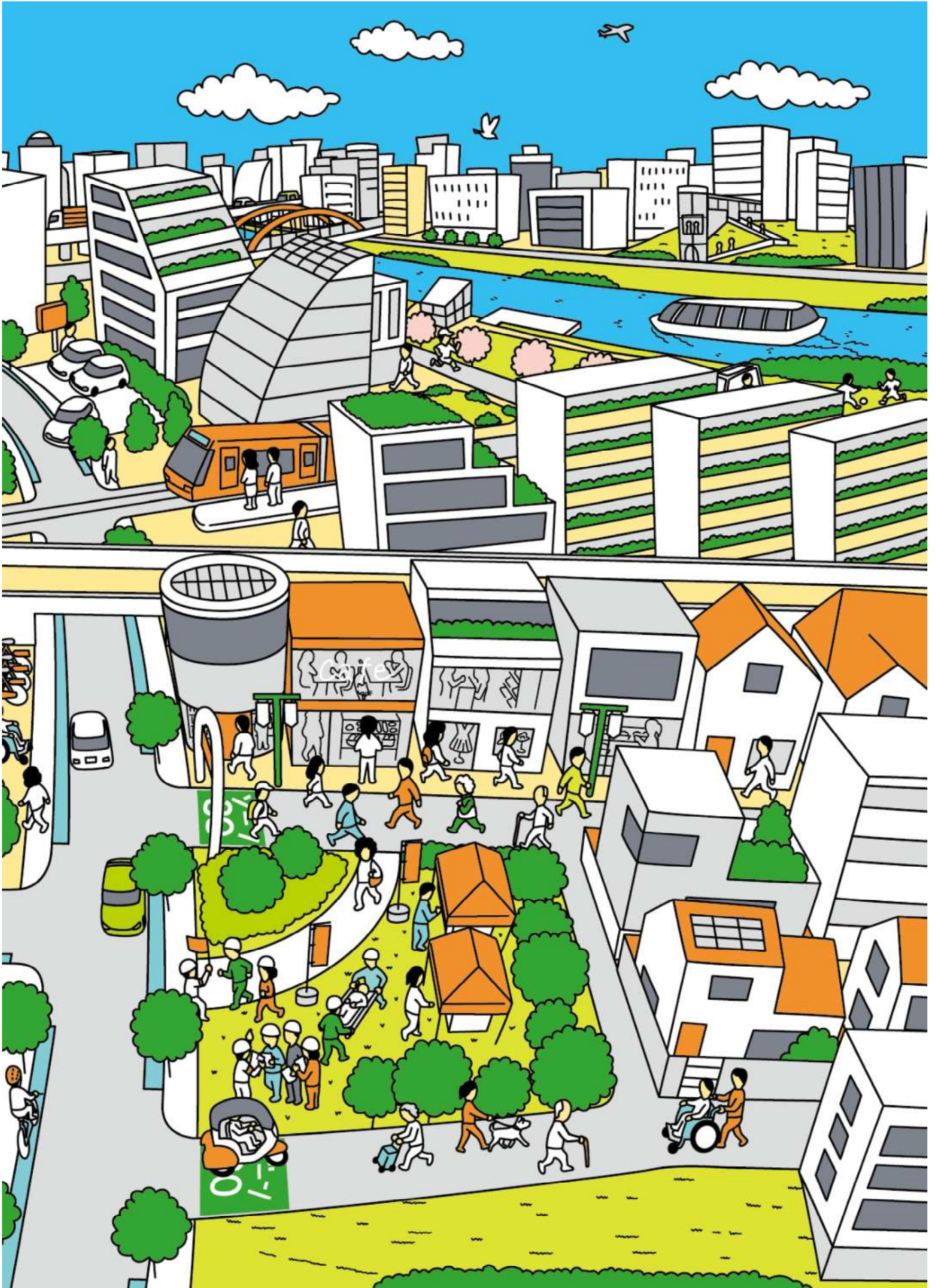
第6章 構想の実現に向けた方策

都市づくりの推進

まちづくりの推進

●未来のくらしのイメージ





2-3 将来都市構造

「未来の暮らしを豊かにする将来都市像」の実現に向けて、区民生活を支え、多様な交流や活力を生み出す「将来都市構造」を設定します。

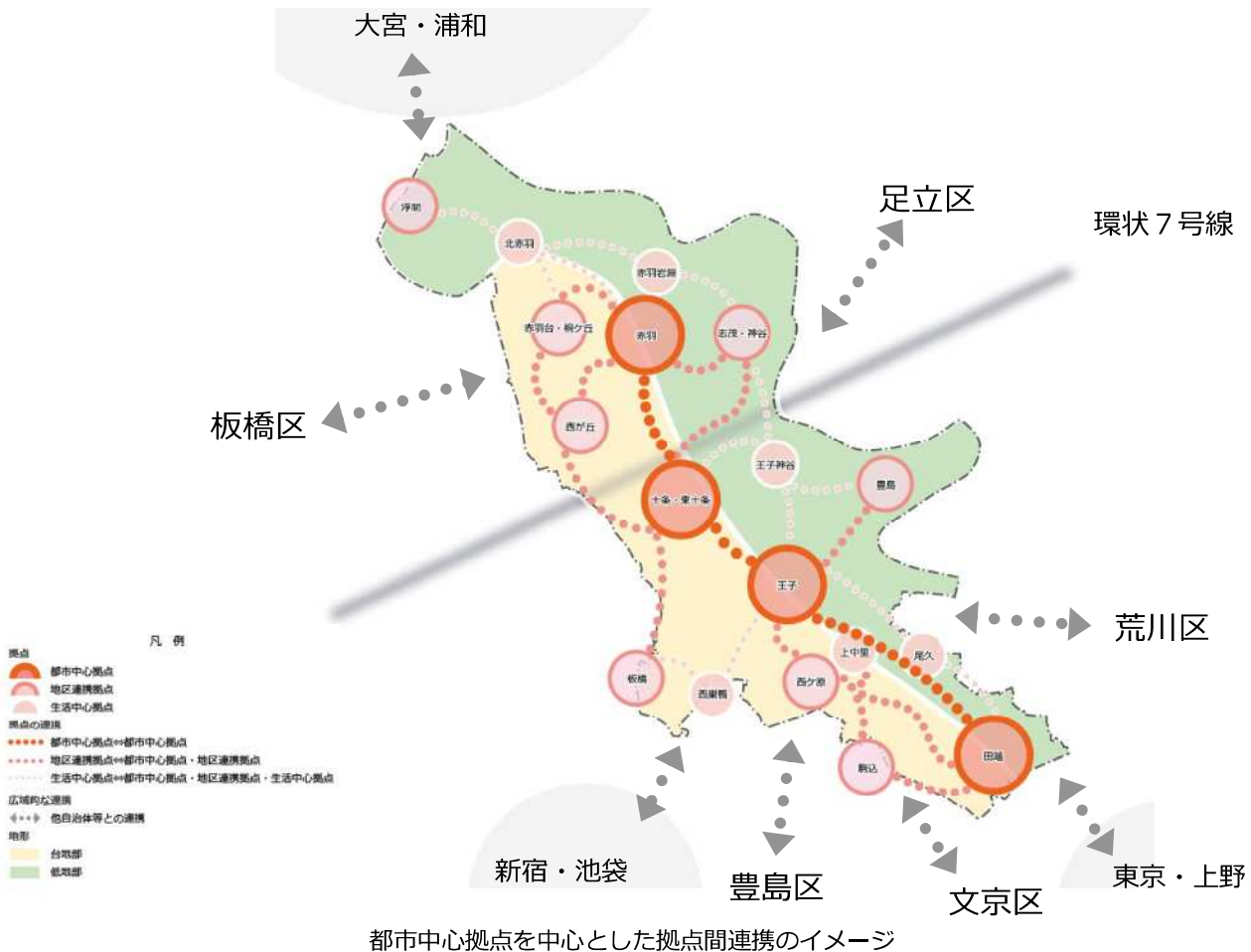
鉄道駅及び特色ある市街地を中心とした様々な都市機能が集積する「拠点」と、「拠点」間を結ぶ道路・交通の円滑な「移動のネットワーク」、都市空間において区民の身近なゆとりや安らぎ、くつろぎに満ちた生活の舞台となるみどりや水辺の「うるおいのネットワーク」を都市の骨格として位置付けます。

拠点育成とネットワークの形成により集約型地域構造への転換を進め、区民が安心して徒歩、自転車、または公共交通で移動でき、区民の生活に必要な諸機能が享受できる環境を創出します。

広域的には移動やうるおいのネットワークを最大限活用し、隣接区市や大宮・浦和、東京・上野、新宿・池袋などの拠点となる都市との連携を図ります。

(1) 3段階の拠点

都市機能の集積状況から、都市中心拠点、地区連携拠点、生活中心拠点の3段階の拠点を設定し、各地域特性に応じた都市機能の集積を促進します。都市中心拠点を中心に隣接区や埼玉県、都心¹との連携を図っていくとともに、都市中心拠点をはじめとする各拠点間において人やモノを展開していくことで、各地域におけるコンパクトでくらしやすい集約型の地域構造への再編を図ります。



¹ 都心とは、東京都「都市づくりのグランドデザイン」における、東京の活力を牽引する国際ビジネス交流ゾーンを意図しています。

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、十条駅・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。

地域特性に応じた都市機能集積を促進することにより、各地域の都市活動の中枢を担う拠点として育成します。また、交通結節機能の強化を進めるとともに、各種交通サービスがシームレスにつながった環境が形成されることで、他の拠点との機能分担や連携を促進し、にぎわいや交流が生まれる拠点としての魅力向上を図ります。

地区連携拠点

地域の生活利便施設や公共サービスの集積を図りつつ、地域間移動の交通結節点となる鉄道駅周辺及び大規模団地などの際立った個性や都市機能の潜在的な可能性を有する市街地を「地区連携拠点」とします。

各拠点の特性に応じた土地利用の誘導を図り、地域間の交通結節機能を担うことにより生活を支える拠点や地域として、生活利便機能の整った市街地を形成します。

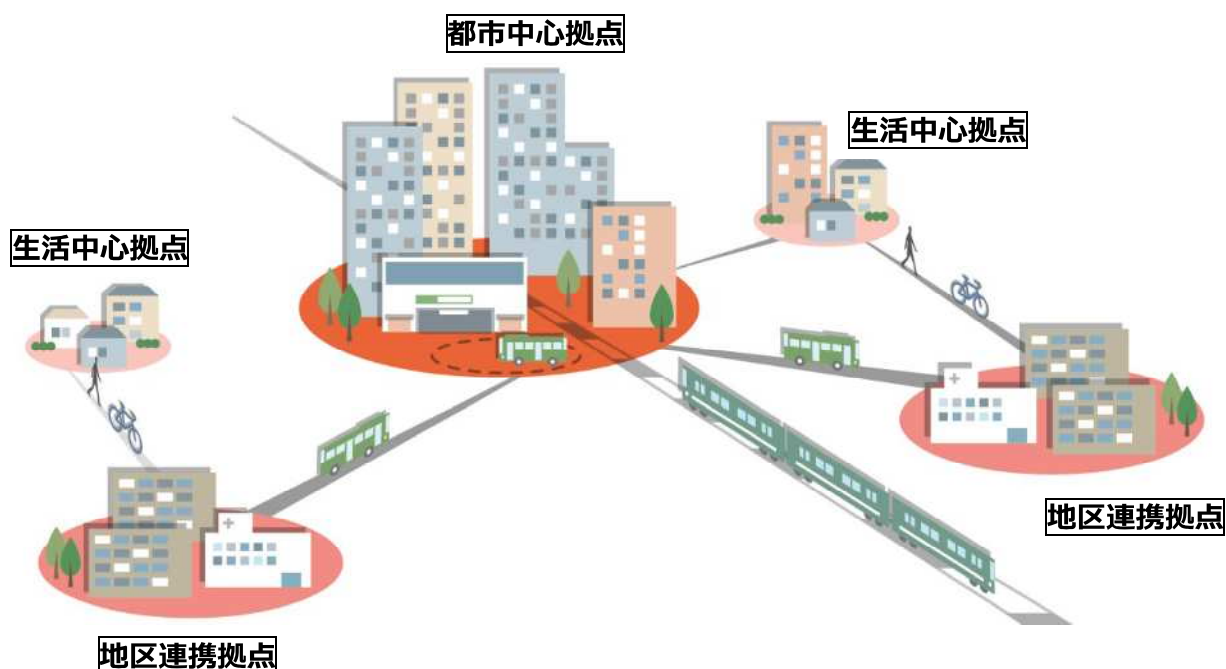
生活中心拠点

上記拠点以外の駅周辺を「生活中心拠点」とします。

駅周辺の回遊性と利便性の高い特徴を活かし、都市中心拠点や地区連携拠点との連携のもと、地域での生活を支える身近な生活利便施設などの立地を促進します。

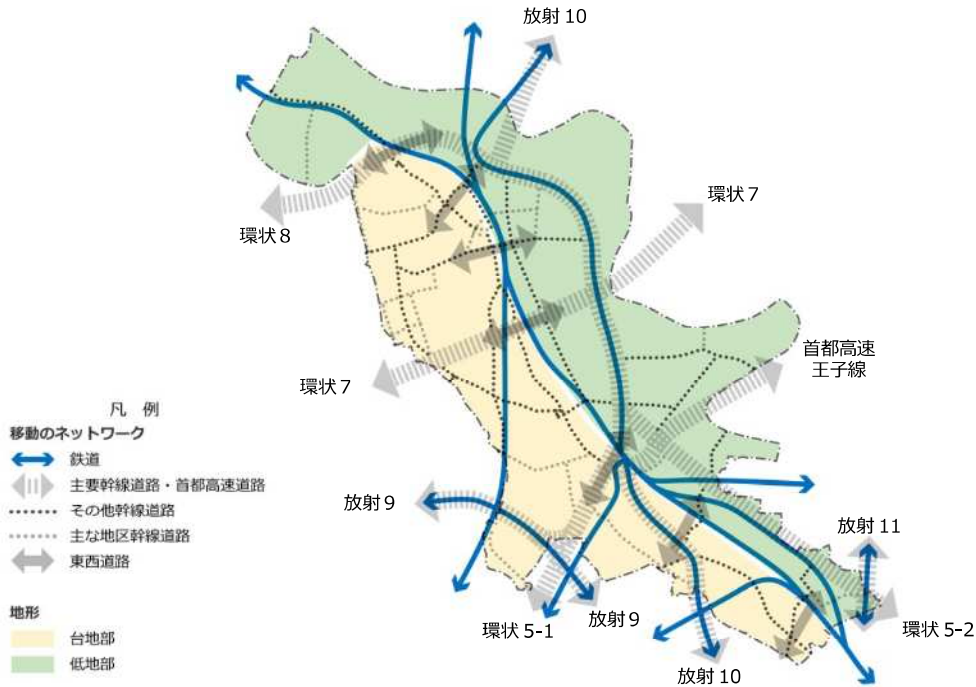
表：都市機能の集積状況による3段階の拠点

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、赤羽岩淵、王子神谷、上中里、尾久、西巢鴨



(2) 移動のネットワーク

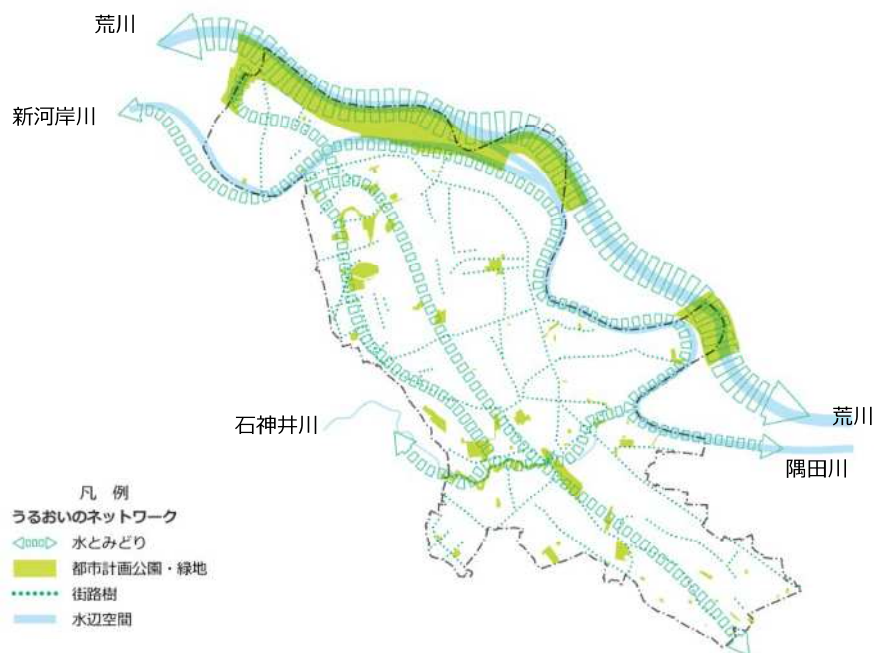
主要な拠点を結ぶ鉄道や幹線道路※など、拠点間や区内外の人・モノの移動を支える主要動線を「移動のネットワーク」として位置付けます。公共交通機能の強化や様々な移動ネットワークの形成を促進するとともに、主要幹線道路などで西側の台地と東側の低地を結ぶ移動軸を確保し、全体として移動環境の最適化を図ります。



移動のネットワーク図

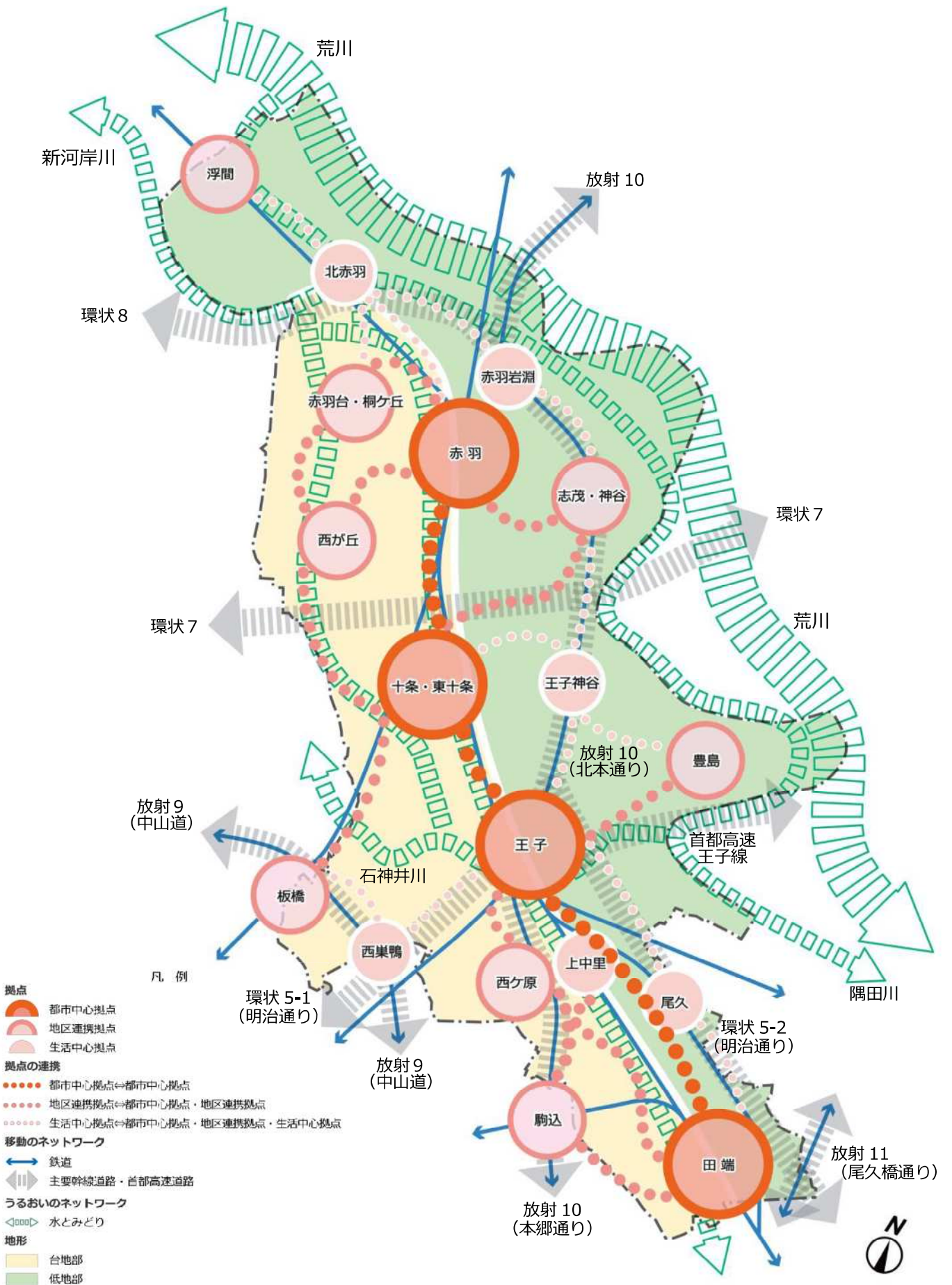
(3) うるおいのネットワーク

公園や崖線緑地、河川など、快適に過ごすことができる都市空間の形成に加えて、みどりの多機能性を発揮する水辺や緑地などを「うるおいのネットワーク」として位置付けます。みどりの保全を進めるとともに、街路空間や民有地などの緑化を推進することでうるおいのネットワークの形成を図ります。



うるおいのネットワーク図

● 将来都市構造図



◆コラム 都市を構成する4本の路（道）

都市や都市間の移動は、鉄路、道路、水路、空路の4本の路によって支えられています。

4本の路は、社会・経済活動を支え、生活者のくらしや安全、交流の生活利便性向上を図る都市の根幹的な施設です。

北区都市計画マスタープランでは、この移動を支える鉄路・道路に、区内を流れる4つの河川（水路）を加えた3つの路を基本として、都市の骨格となる「移動とうるおいのネットワーク」を位置付けています。

北区における4本の路

【鉄路】区内には、JR 宇都宮線、JR 高崎線、JR 上野東京ライン、JR 湘南新宿ライン、JR 埼京線、JR 京浜東北線、JR 山手線、東京メトロ南北線、東京さくらトラム（都電荒川線）が乗り入れています。JR 駅は都内最多の11 駅、東京メトロ駅が5 駅、都電が6 停留場と多くの鉄道駅などがあり、交通利便性に富んでいます。

【道路】区内には、首都高速道路王子線をはじめ、中山道、明治通り、本郷通りや環状7号線、環状8号線など、区部における放射・環状型の重要な道路が通っています。道路交通機能の利便性ほか、延焼遮断帯や災害時の避難路、救援物資輸送路としての機能など、地域の防災性向上にも寄与しています。

【水路】区内には、荒川、隅田川、新河岸川、石神井川の4本の河川が流れています。河川が有する「うるおいと安らぎ」をもたらす機能や交流の場、災害時における救援・救護輸送などの防災機能を担う道（路）として、多様な都市河川の機能を有しています。

【空路】首都高速道路王子線の開通に伴い、羽田空港への高速バスの停留所が設置されるなど、全国、全世界につながる空路へのアクセス性が高くなっています。

