

—北千住駅周辺環境整備・再開発特集—



本まち 広報

編集／足立区企画部広報課 電話120 足立区千住一丁目4-18 電話(882)1111 第二庁舎 電話(889)6161

- 1 面
 - 住みよいまちづくりをめざして着々とすすむ環境整備
 - 新しい都市に向けて
 - 北千住駅周辺の環境整備方針
 - 北千住駅建設経過について
 - 北千住駅ビル概要
- 2 面
 - 北千住駅ビル建設に伴う周辺環境整備の方針
 - 駅前商業地区の内開発・整備(足立区基本計画)



住みよいまちづくりをめざして 着々とすすむ 環境整備

私たちが住んでいる足立区では、住みよいまちづくりをめざして、環境整備を進めています。そのひとつとして、北千住駅周辺の環境整備といっしょに駅ビルも建設され、新しい都市として生まれ変わりつつあります。また、駅前商業地区の再開発として、最初に、綾瀬駅に近い綾瀬一丁目地区市街地再開発が始まろうとしています。

新しい都市へ 向けて

災害に強いまち、交通便利なまち、住みよいまちづくり、安全で快適な、いきいきとしたまちづくりの必要性が高まっています。私たちのまち足立区でも、この数年まちづくりについて、いろいろ検討しています。

古いまちをよみがえらせ、土地を合理的に利用し、都市の機能を充実させる再開発も、具体化してきました。

北千住駅周辺の 環境整備方針まとまる

国鉄は、荒川の常磐線鉄橋のかけ替えを機会に北千住駅を改良し、足立区の玄関にふさわしい機能を持った駅ビルの建設を計画しました。北千住駅は、国鉄常磐線・東武伊勢崎線、地下鉄日比谷線・千代田線が乗り入れ、一日六十七万人の人が利用する首都圏内最大のターミナル駅となっています。

北千住駅建設経過について

この計画の内容が周辺に及ぼす影響が大きいと判断し、区議会と協議して、国鉄に周辺整備の方針に協力してくれるよう要望しました。特に商業調整については、事前に調整するため、覚書を締結しました。これは、昭和五十七年、月十日足立区議会議員の立ち会いのもとで足立区商店街振興組合連合会、足立区長、国鉄の三者で行われました。主な内容は、次のとおりです。

- 駅ビル建設については、三者で相互に協力する
- 駅ビルの売場面積等については、別途足立区商店街振興組合連合会および国鉄が協議し、合意に解決する
- 国鉄は、駅周辺の街づくりに関して誠意をもって協議する

このうち、この街づくりに関する協議の具体的な事項の主なものは次のとおりです。

- ▽国鉄貨物駅跡地の土地利用計画
- ▽駅舎機能の向上
- ▽北千住駅東西通行の機能強化(地下通路の拡幅)
- ▽再開発ビルおよび周辺公共施設整備との整合
- ▽環境整備上の配慮
- ▽工事に伴う諸問題の対策

そこで区は、北千住駅周辺の街づくりに関し、先の覚書を基本に国鉄と細部にわたり協議を行い、昭和五十八年三月三十日に一応の結論を得ました。なお、売場面積等の商業調整につきましては、現在、足立区商店街振興組合連合会と国鉄等の出資会社である北千住ターミナルビル株式会社とで協議を進めています。

葦立ち

五年目を迎えた荒瀬江公園のホタルの飼育は、今年も順調にいよいよテレビや新聞でも大きな話題になりました。また、しょうぶ公園では、しよぶの盛期にはたくさんの方が訪れ、楽しそうに觀賞している光景が見受けられました。このようなことを見聞きするにつけ、自然の息吹に接することが貴重な都会生活では、親水公園や都市農業公園を建設していくことの重要さを痛感します。災害に強いまち、交通に便利なまちの実現も、私が重視している施策で、今号ではその一つの再開発事業を特集しました。すでに新聞でも取り上げられましたが、当区での再開発事業の第一号として、綾瀬駅に近い綾瀬一丁目地区市街地再開発が始まろうとしています。また、北千住駅では西口周辺の再開発に先立って駅ビルが建設されます。再開発事業によって、ゆつたりした駅前広場、買物にも便利な魅力ある商店街、災害が起きたときにも安全なまちが形成されます。このように新しくまちが生まれ変わるには、関係者の方々はもちろんのこと、区民の皆さんのご理解がどうしても必要となりますのでご協力ください。

区長 古性直



(北千住駅完成予想図)

北千住駅ビルの概要

北千住ターミナルビル株式会社の出店計画によると次のようになっています。

- 規模：鉄骨造一部鉄骨鉄筋コンクリート造
- 延面積：約五万四千平方メートル
- 延面積：約四万四千三百平方メートル(協議中) 約一万四千六百平方メートル

工期：昭和六十年三月(開業予定)用途(予定)：地下：一階から地上六階：衣料品等の店舗フロア

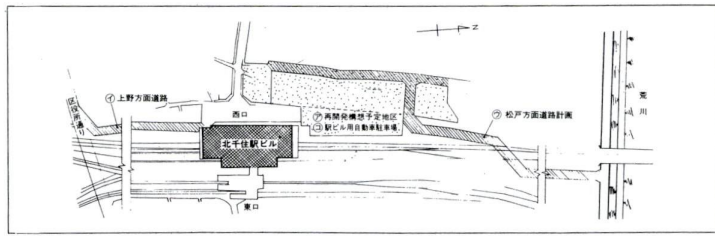
- 地上：一階から地上三階までの一部：駅舎
- 地上七階から地上十階：アスレチック、カルチャー(文化施設)催事場、食堂等多目的フロア

北千住駅ビル建設に伴う 周辺環境整備の方針

区では、次のような方針により、関係機関等と整備の実現のための細部協議を進めています。

●**松戸方面貨物駅跡地の利用**
北千住駅西口再開発事業計画の具体化に合わせて、区が国鉄から譲渡を受け再開発事業用地として利用します。(図一〇七)

●**道路の整備**
上野方面貨物線跡地を利用して、西口駅前広場から区役所通りに通ずる道路(幅九メートル)を都市計画事業により築造します。(図一〇八)
松戸方面貨物線跡地および国鉄線路敷地を利用して、西口駅前広場



●**西口駅前広場の改良**
駅ビルの西口駅前広場に面した二階部分に駅コンコースから通ずる歩行者用デッキを設けます。
地下鉄千代田線入口への歩道橋(図一〇九)
歩道デッキ(図一一〇)
駅前通り(図一一一)から地下鉄千代田線入口への歩道橋(図一一二)
駅前通りへの歩道橋(図一一三)

●**駅前前面国鉄用地の整備**
駅前西口再開発事業の具体化までの間、広場として景観上の整備を国鉄で行います。(図一一四)

●**自転車駐車場**
現在の駅前広場内自転車駐車場を廃止し、その部分を駅前広場として改良します。

●**公共便所**
現在の駅前にある公共便所は廃止し、上野方面貨物線跡地に新規に公共便所を設置します。(図一一五)

●**駅前用自動車駐車場**
西口再開発事業の具体化までの間、松戸方面貨物線跡地に設けます。(図一一六)

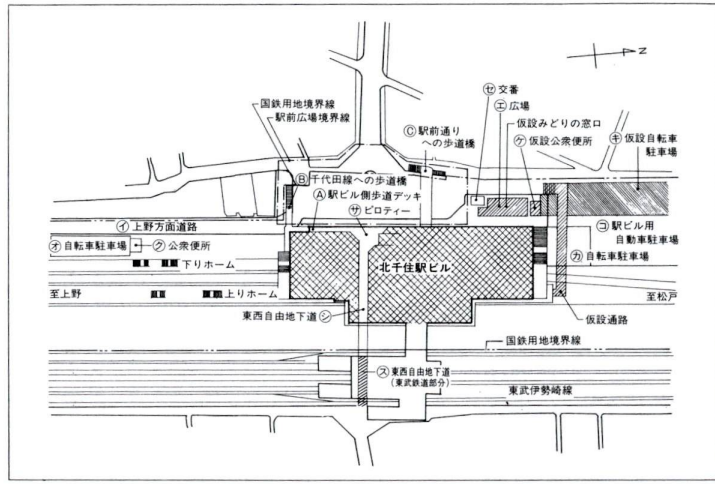
●**ピロティの設置**
駅コンコースから一階(降り)の周辺にピロティを設けます。(図一一七)

●**東西自由地下道の改良**
現在の自由地下道のうち、国鉄用地部分について駅改良工事の工程(昭和五十八年～六十四年)に合わせて幅約七・五メートル(現在幅四・六メートル)に拡幅整備します。(図一一八)
なお、東武鉄道部分については、今後東武鉄道と協議の上拡幅整備の方向で検討します。(図一一九)

●**身体障害者対策**
駅ビル用エレベーターは、身体障害者の方にも利用できるように設計されています。

●**交番の移設**
駅前にある交番は、駅ビル前面国鉄用地に移設されます。(図一二〇)

●北千住駅周辺環境整備についてのお問い合わせは、区役所開発指導係。



なお、①②の自転車駐車場の設置後、駅周辺を「足立区自転車駐車場の設置」に関する条例に基づいて設置禁止区域に指定する予定です。

●**駅ビル前面国鉄用地の整備**
駅前西口再開発事業の具体化までの間、広場として景観上の整備を国鉄で行います。(図一一四)

●**自転車駐車場**
現在の駅前広場内自転車駐車場を廃止し、その部分を駅前広場として改良します。

●**公共便所**
現在の駅前にある公共便所は廃止し、上野方面貨物線跡地に新規に公共便所を設置します。(図一一五)

●**駅前用自動車駐車場**
西口再開発事業の具体化までの間、松戸方面貨物線跡地に設けます。(図一一六)

●**ピロティの設置**
駅コンコースから一階(降り)の周辺にピロティを設けます。(図一一七)

●**東西自由地下道の改良**
現在の自由地下道のうち、国鉄用地部分について駅改良工事の工程(昭和五十八年～六十四年)に合わせて幅約七・五メートル(現在幅四・六メートル)に拡幅整備します。(図一一八)
なお、東武鉄道部分については、今後東武鉄道と協議の上拡幅整備の方向で検討します。(図一一九)

●**身体障害者対策**
駅ビル用エレベーターは、身体障害者の方にも利用できるように設計されています。

●**交番の移設**
駅前にある交番は、駅ビル前面国鉄用地に移設されます。(図一二〇)

●北千住駅周辺環境整備についてのお問い合わせは、区役所開発指導係。

駅前商業地区の再開発・整備 (足立区基本計画)

足立区の中でも、所によって、夜間人口の減少がみられるようになり、また人口の減少は、これまで保たれていた地域社会のバランスをくずしてしまっています。

例えば、商店街では購買力が減少し、成立基盤が弱まり、活気がなくなる傾向が生じます。その結果、ついにはコミュニティそのものが弱体化してしまふことも考えられます。

足立区での再開発は、こうした傾向に歯止めをかけ、地域のよみをめを旨とし、既存市街地の土地の合理的、健全な高度利用と都市機能の更新を図ろうとするものです。

その基本的な考え方は、昭和五十二年十二月に策定された「足立区基本構想」の中で明らかにしています。

基本構想では、拠点的な再開発を進める必要があるということから駅前地区として、さらに足立区基本計画では、おおむね五つの地区を対象地区として考えられます。

これらの再開発拠点は必ずしもバランスをくずすわけではないというわけではありませんが、地域の特性によってさまざまな問題をかかえてしまっています。

区では、各々の地区の特性に合った整備を図るため、各種の調査を実施し、これを踏まえて住民の方々の自主的な努力を基本として促進していく考えです。

竹の塚駅西口地区

- 竹の塚駅西口周辺再開発等意識調査(昭和56年度)
- 竹の塚駅西口周辺再開発基礎調査(昭和57年度)
- 調査段階

再開発推進のための計画調査の体系

第1段階 再開発意識調査 → データ

第2段階 再開発基本構想策定のための基礎調査 → データ

再開発基本構想等調査 → 基本構想

第3段階 再開発基本計画策定調査 → 基本構想

(施行区域の条件)
次の(1)または(2)のいずれかに該当すること
(1) 市街地再開発促進区域内にあること
(2) 次の各条件に該当すること
イ 高度利用地区内にあること
ロ 耐火建築物の建築面積の合計が全ての建築物の建築面積の合計のおおむね以下であること
ハ 土地の利用状況が著しく不健全であること
ニ 当該区域内の土地を高度利用することが当該都市の機能の更新に貢献すること

西新井駅西口地区

- 西新井駅西口周辺アンケート調査(昭和53年度)
- 調査段階

五反野地区

- 五反野駅周辺再開発等意識調査(昭和54年度)
- 五反野地区再開発基礎調査(昭和56年度)
- 五反野駅周辺再開発基本構想(昭和57年度)
- 調査計画段階

綾瀬地区

- 再開発事業の推進
- 準備組合の設立(昭和57年8月)
- 事業段階

北千住地区

- 北千住駅周辺再開発パイロットプラン(昭和54年度)
- 北千住駅西口地区市街地再開発事業基本計画(昭和55年度)
- 準備組合の設立(昭和55年12月)
- 事業計画段階

◎再開発についてのお問い合わせは、再開発担当へ。