

北千住駅前地区における 再開発事業の検討状況等

令和 7 年 1 0 月 1 7 日 (金)
1 0 月 1 9 日 (日)

北千住駅前地区市街地再開発準備組合

①地域課題の解決に向けた魅力的な駅前拠点の実現

賑わいや緑の創出に繋がる広場の整備
北千住駅東口のバリアフリー動線の強化
壁面後退、道路拡幅等による歩行者空間の安全性向上 等

北千住駅東口の魅力向上につながる地域貢献

②権利者の皆さまの営業・居住を継続することが可能（生活再建）

歩行者中心の歩いて楽しいまちづくり

- *北千住駅東西を繋ぐペDESTリアンデッキの整備
歩行者・駅利用者の利便性向上
- *デッキと地上を繋ぐエレベーター・エスカレーターの整備
バリアフリー動線の強化、歩行者動線の分散
- *ゆとりある歩行空間の整備
建物の壁面後退により歩行空間を創出
- *道路の拡幅整備
安全性に配慮した周辺道路の再整備



災害に強く、誰もが安心・安全に暮らせるまちづくり

- *帰宅困難者のための一時滞在施設及び、水害時の垂直避難場所の整備
- *マンホールトイレ・かまどベンチの整備
大規模災害への対応強化
- *大規模災害に備え、防災備蓄倉庫の整備
建物の自立性確保(災害時の居住者・施設利用者への対応強化)
- *電線の地中化(区域内外)
大規模災害による電柱の倒壊を防ぐ



下町情緒と新しい街並みが調和する活気のあるまちづくり

- *周辺商店街と調和のとれた店舗等の整備
北千住駅東口の活性化創出・継承
- *圧迫感を軽減した建物立面の分節化
街並みの調和
- *緑の空間
オープンスペースに賑わいと憩いの空間を創出



広域拠点形成に資する都市機能の集積するまちづくり

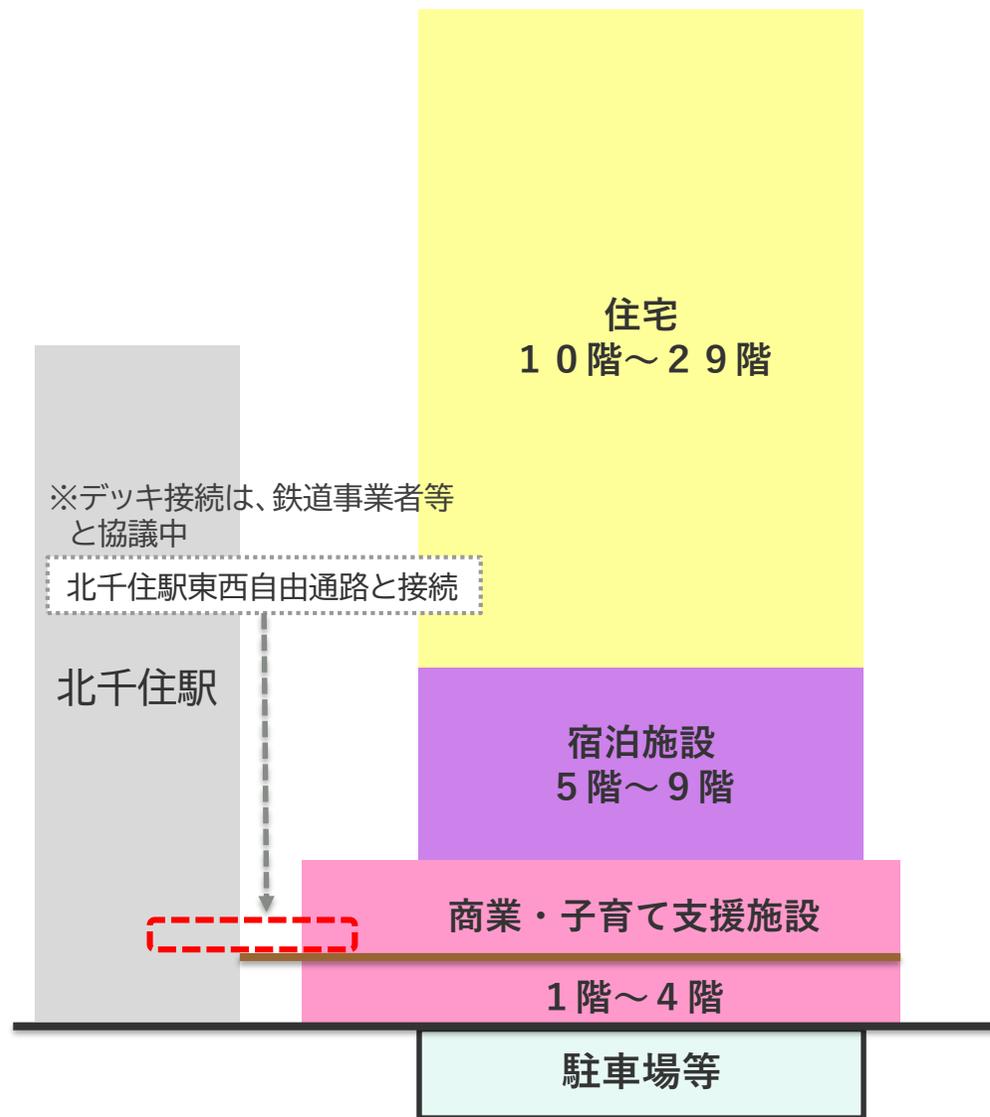
- *高度利用地区の指定
北千住駅前の顔となる賑わい拠点の形成を目指す
- *昨今のインバウンド需要にも対応したホテルの整備
来街者の滞在しやすい環境づくり
- *子育て支援等の生活支援施設の整備
子育て世帯にとって住みやすい環境づくり
- *長く住み続けられるよう長期優良住宅の整備
多様な世代が長く住み続けられる環境づくり



施設計画概要（現時点）

敷地面積	約4,800㎡
建築面積	約3,000㎡
計画建蔽率	約70%
計画容積率	約650% ※指定容積率400%+割増容積率250% として東京都と協議中
延床面積 ()は容積対象面積	約44,900㎡ (約31,200㎡)
主要用途	店舗、住宅、宿泊施設、子育て支援施設、 駐車場
建築物の高さ	約123m
階数	地上29階、地下1階
構造	鉄筋コンクリート造/一部鉄骨造
住戸数	250～300戸
駐車台数	130～140台
駐輪台数	580～630台

用途構成イメージ



東京電機大学側からみたイメージ



交通広場側からみたデッキ・広場のイメージ



交通広場側からみた低層部のイメージ



- 北千住駅東口の顔として、新たな賑わい拠点の形成を図るとともに、歩いて楽しいまちづくりの実現に向けて、**歩道と広場が一体となった広場空間を計画**しています。
- 学園西通りに面して**路面型店舗を配置し、既存商店街との調和や賑わいの連続性を形成する計画**とするとともに、**駅や店舗、広場にアプローチしやすい安全な歩行空間を確保**しています。
- エレベーター・エスカレーターを整備し、**新たなバリアフリー動線を計画**しています。



※今後、行政・関係機関との協議状況により変更になる場合があります。

【北千住駅東口の顔として、ヒト・モノ・コトが集うまちに開かれた広場】



北千住駅東口の顔として、ヒト・モノ・コトが集う広場となるよう計画しています。

日常使いやイベント、災害などの場面に合わせて、柔軟に空間の設えを変えられるように、まとまった広場空間を確保するとともに、可動式ベンチ、かまどベンチ等の設置を検討しています。
また、交通広場や東京電機大学と連続した街路樹を整備し、まち全体の統一感を高めるように配慮した計画としています。

【下町情緒ある街並みと賑わいを継承し、既存商店街と連続した歩行空間】



学園西通りに沿って街路樹を整備する他、店舗前に植栽や可動式ベンチ等を設置することで、**買い物客をはじめとした来街者が憩い・滞在する空間を計画**しています。

東京都の都市開発諸制度活用方針及び足立区の上位計画による位置づけや拠点形成による更なる賑わいの創出、権利者の生活再建などの観点を踏まえ、容積率を東京都と協議しています。

《都や区の上位計画による位置づけ》

- 商業・業務、文化、情報サービス、子育て、教育、医療、福祉、宿泊、都市型住宅等の機能導入が求められています。
- 市街地再開発事業などによって、土地の高度利用を図り、誘導すべき施設の立地を進め、複合的に機能を誘導することが求められています。

《更なる賑わいの創出、権利者の生活再建》

- 地域の課題解決として、広場や歩行空間を整備するとともに、地域防災力の強化として、区域内外における無電柱化の実施や帰宅困難者のための一時滞在施設、水害時の垂直避難場所等の整備も行います。
- インバウンド需要等にも対応するような宿泊施設の整備するとともに、権利者が生活再建できる受け皿（商業施設・住宅等）も計画します。

東京都方針・足立区上位計画による位置づけや更なる賑わいの創出等を踏まえ

指定容積率 400%（東京都と協議中、現状は300%と400%）

建物規模（計画容積率650%）で計画

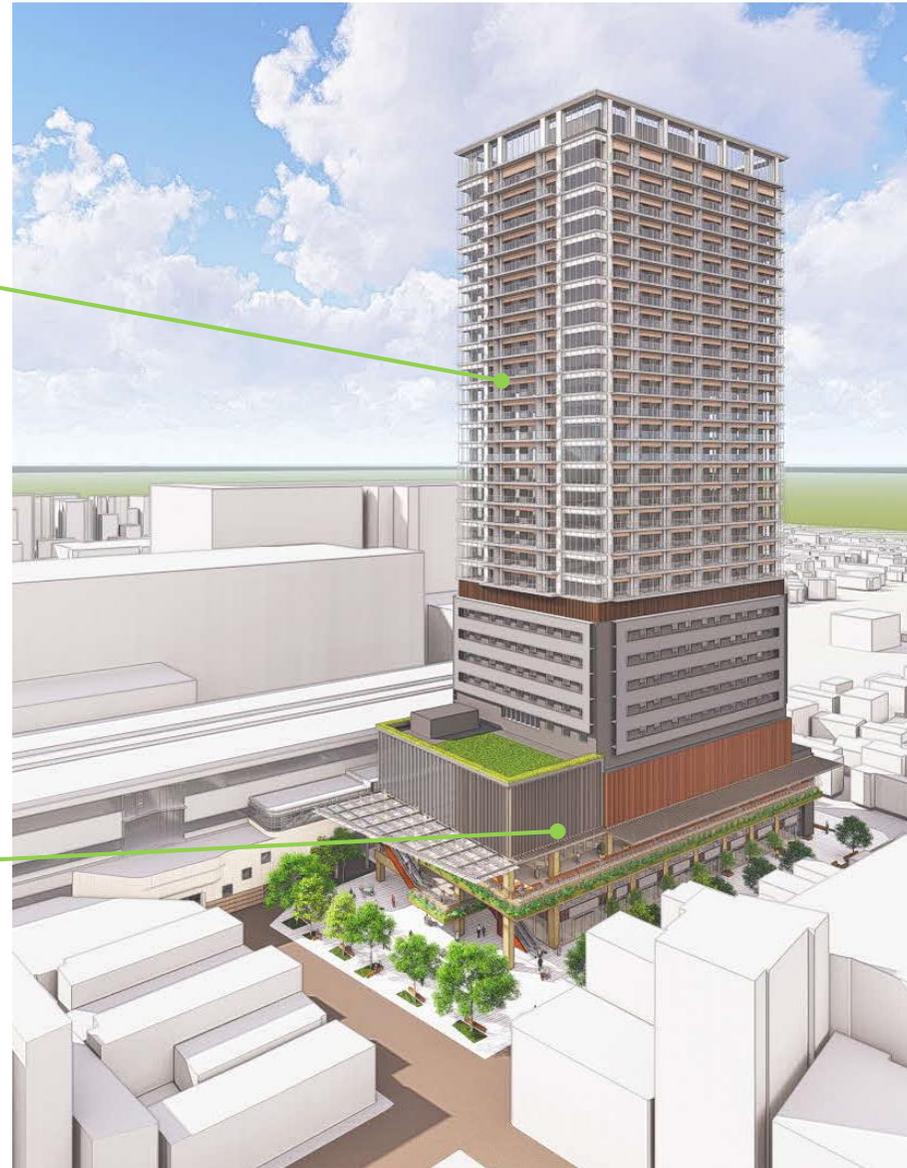
指定容積率に250%割増として東京都・足立区と協議中

< 高層部 >

- ・北千住駅東口の顔としてシンボルとなる景観形成を図ります。
- ・低層部よりも壁面を後退させるとともに長大な壁面に見えない外観とし、周辺市街地への圧迫感の軽減や周辺環境（景観、日影、風等）に配慮しています。

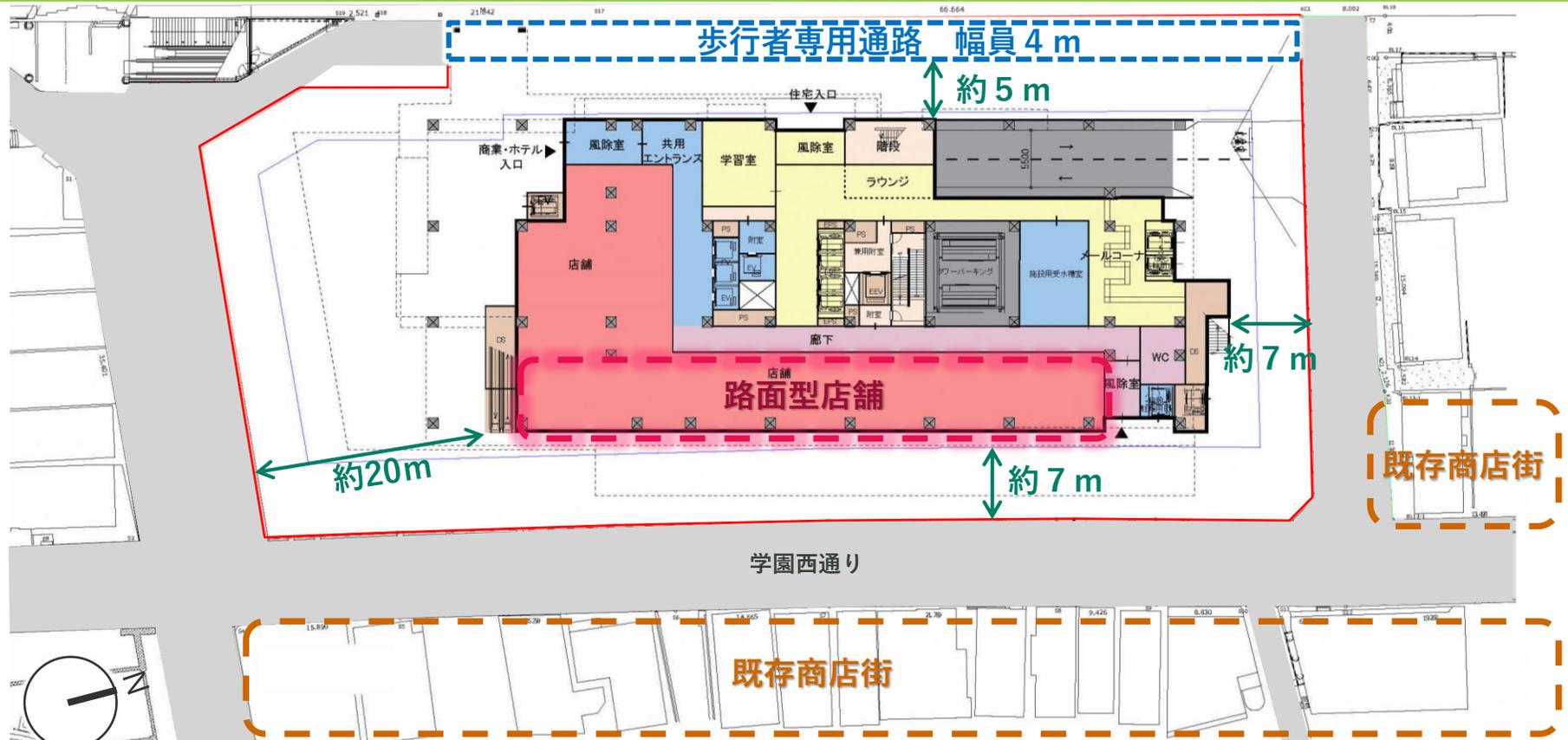
< 低層部 >

- ・形状と色彩により、高層部と低層部を分節し、低層部は周辺市街地と高さを合わせることで、周辺市街地への圧迫感の軽減に配慮しています。
- ・並木等の緑化を行い、潤いのある歩行空間の形成を図ります。

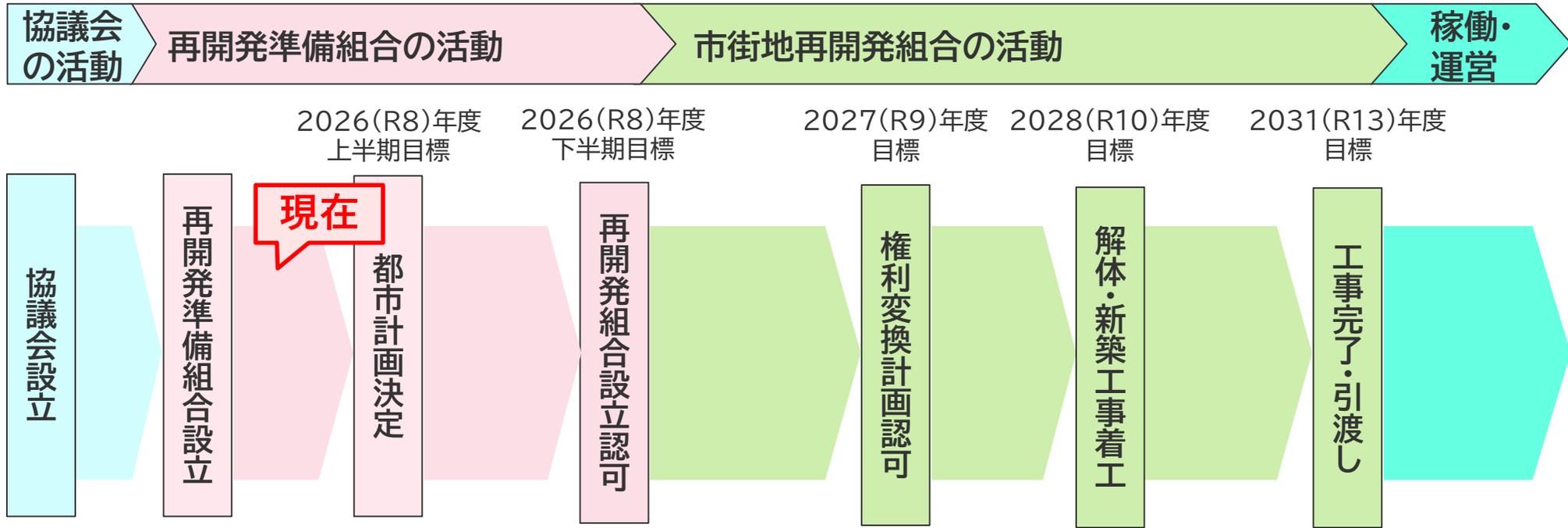


<低層部>

- ・ 壁面を後退させ、歩行者空間を形成することで、周辺市街地・商店街への圧迫感の軽減に配慮しています。
- ・ 学園西通り側は既存商店街にあわせて路面型店舗を配置し、街並みの調和に配慮しています。



※今後、行政・関係機関との協議状況により変更になる場合があります。



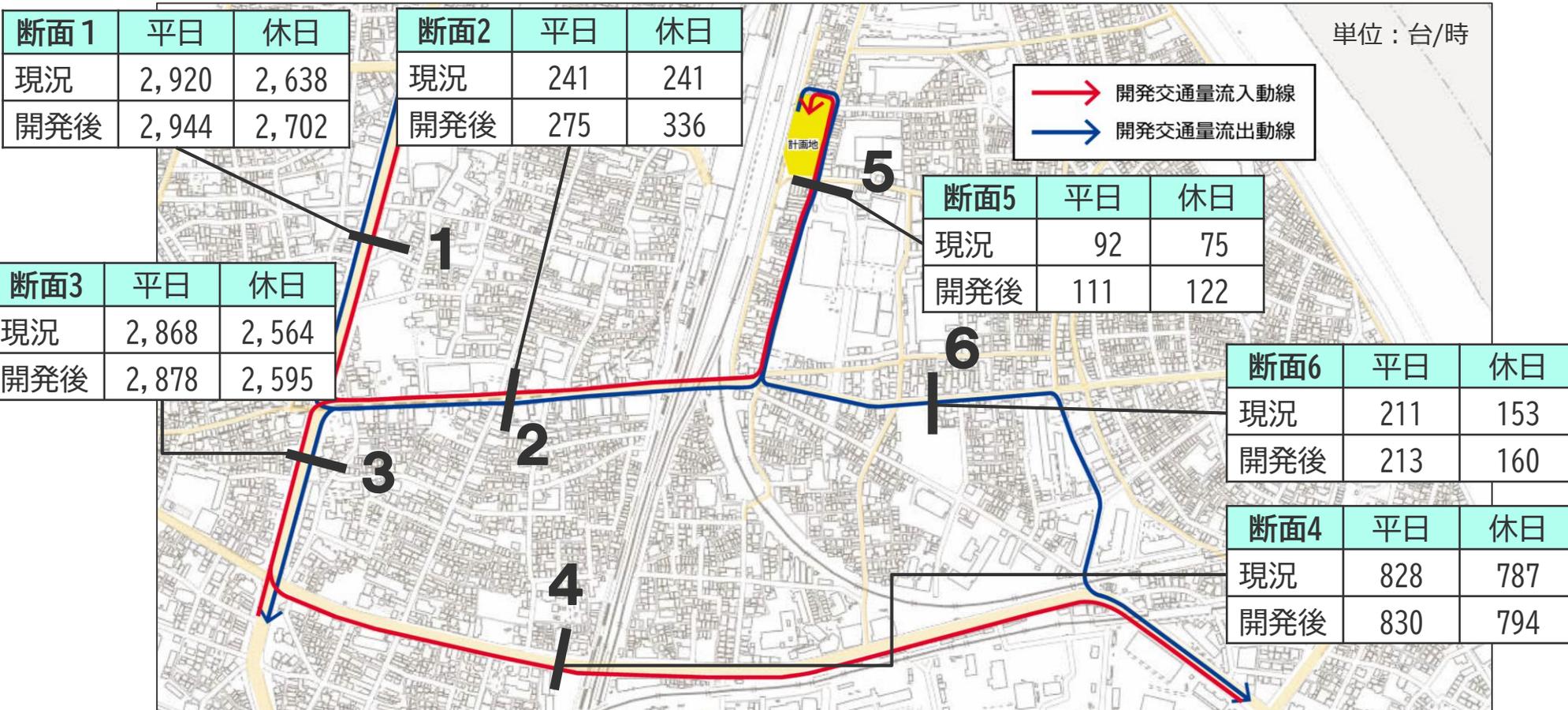
現在、令和8年度上半期の都市計画決定を目指して活動しております。

周辺への影響 ～周辺交通～

< 将来自動車交通量 >

- 現況及び開発後の道路断面交通量（1時間あたり）は下記のとおりとなります。
(H30,R4に交通量調査実施)
- なお、**開発後※1**は、**現況交通量**に、**本開発交通量**、**周辺開発交通量※2**などを加算しています。

単位：台/時



※1) 開発後は、本開発・周辺開発の増加分等を含む

※2) 周辺開発交通量は、南側街区の開発が竣工した際の交通量（想定）

< 自動車による周辺交通への影響 >

- 開発後の将来交通量に基づき、周辺交差点について影響評価を行いました。
- この結果、図中の交差点について、将来交差点需要率*1は0.9以下（No.3・4・6）、各車線の交通容量比*2は1.0以下（No.1・2・5・7・8）となりました。
- 開発に伴う交通量増加によって交通処理に支障は発生しないことを確認しました。



*1) 交差点需要率とは信号交差点において交通を処理する能力の指標であり、0.9以下であれば処理可能となる。

*2) 各車線の交通容量比とは各流入部の各車線ごとにおける実交通量と処理可能交通量の比率であり、1.0以下であれば処理可能である。

< 歩行者による周辺交通への影響 >

- 現況交通量に本開発交通量、周辺開発交通量を加え、開発後の将来における**計画地周辺の歩行空間について歩行者流量によるサービス水準を算定**しました。
- この結果、計画地外周の歩行空間について、**歩行者流量によるサービス水準A（自由歩行）が確保される**ことを検証しました。

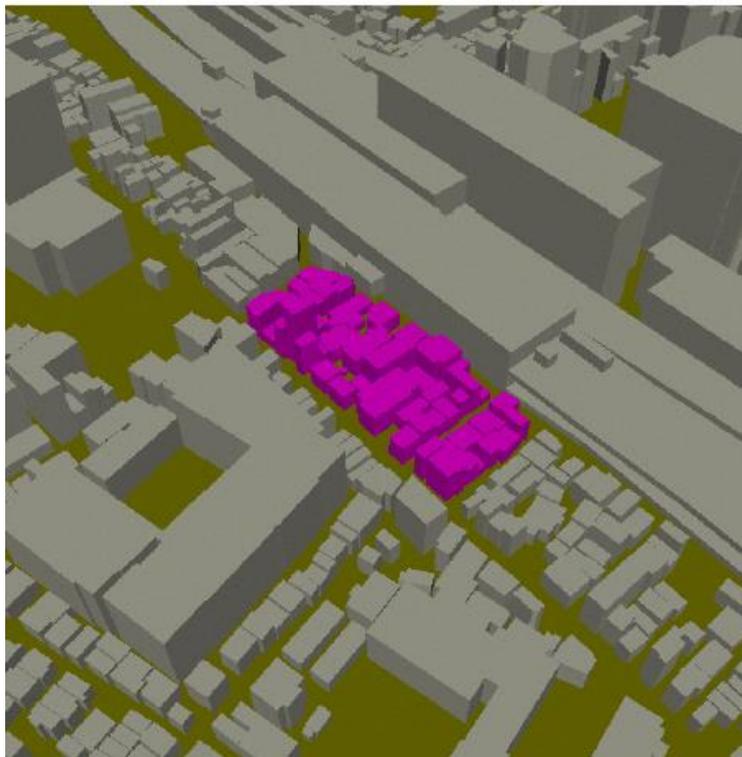
A	自由歩行	:	～27(人/m・分)
B	やや制約	:	27～51
C	やや困難	:	51～71
D	困難	:	71～87
E	ほとんど不可能	:	87～100



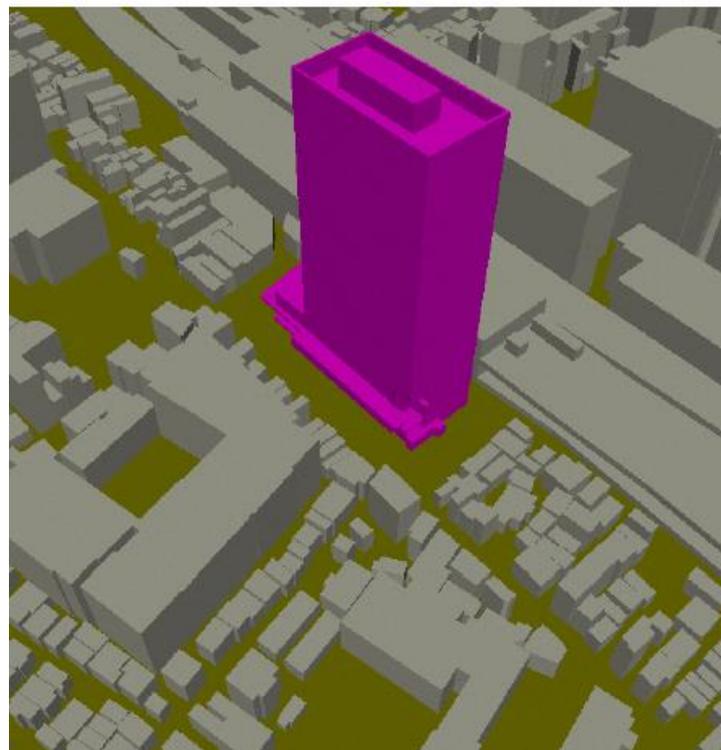
※開発後は本開発・周辺開発の交通量を加算

- 現状と、再開発ビル建設後の街の状況をコンピューター上に再現し、再開発ビルの建設による風環境の変化に関する評価を行いました。

建設前



建設後



- 風環境の評価では、3つのランクに区分しています。

評価尺度（村上周三、岩佐義輝他「居住者の日誌による風環境調査と評価尺度に関する研究」日本建築学会論文報告集 第325号、pp.74-84、昭和58.3）

ランク	強風による影響の程度	対応する空間用途の例		評価する強風のレベルと許容される超過頻度		
				日最大瞬間風速(m/s)		
				10	15	20
				日最大平均風速(m/s)		
				10/G.F.	15/G.F.	20/G.F.
1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街	野外レストラン	10% (37日)	0.9% (3日)	0.08% (0.3日)
2	影響を受けやすい用途の場所	住宅街	公園	22% (80日)	3.6% (13日)	0.6% (2日)
3	比較的影響を受けにくい場所	事務所街		35% (128日)	7% (26日)	1.5% (5日)

● ランク1

● ランク2

● ランク3

注1：日最大瞬間風速：評価時間2～3秒（地上1.5mで定義）

日最大平均風速：10分間平均風速（地上1.5mで定義）

注2：日最大瞬間風速

10m/s…ゴミが舞い上がる。干し物が飛ぶ

15m/s…立て看板、自転車等が倒れる。歩行困難。

20m/s…風に吹き飛ばされそうになる

等の現象が確実に発生する。

注3：G.F…ガストファクター（地上1.5m 評価時間2～3秒）

※突風率（最大瞬間風速÷日最大平均風速）を意味します。通常の市街地の目安である2.0に設定しています。

密集した市街地（乱れは強いが、平均風速はそれほど高くない） 2.5～3.0

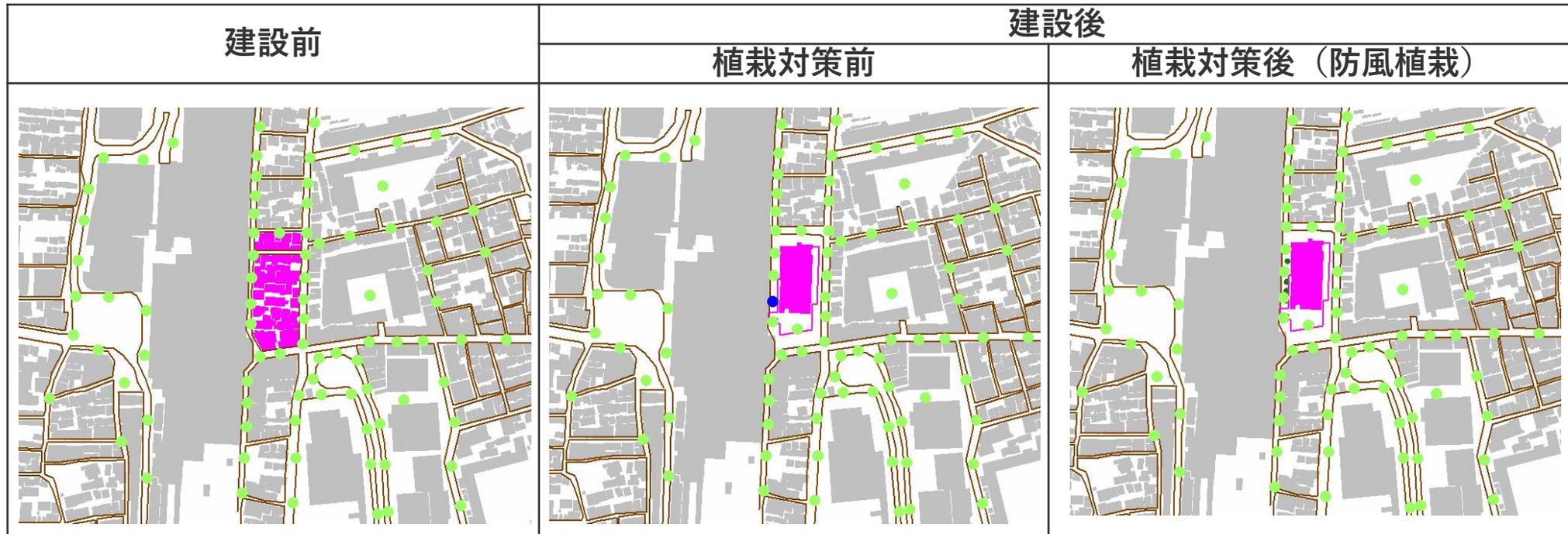
通常の市街地 2.0～2.5

特に風速の大きい場所（高層ビル近傍の増速域など） 1.5～2.0

注4：評価尺度の意味

ランク1の用途では、日最大瞬間風速が10m/sを超過する頻度が10%（年間約37日）以下であれば許容されます。

- 現建設後のシミュレーションにおいて、植栽のない状況では1カ所、ランク2となる点が見られました。
- 防風植栽の配置による防風対策を施すことにより、ランク1に改善する予測結果となっています。

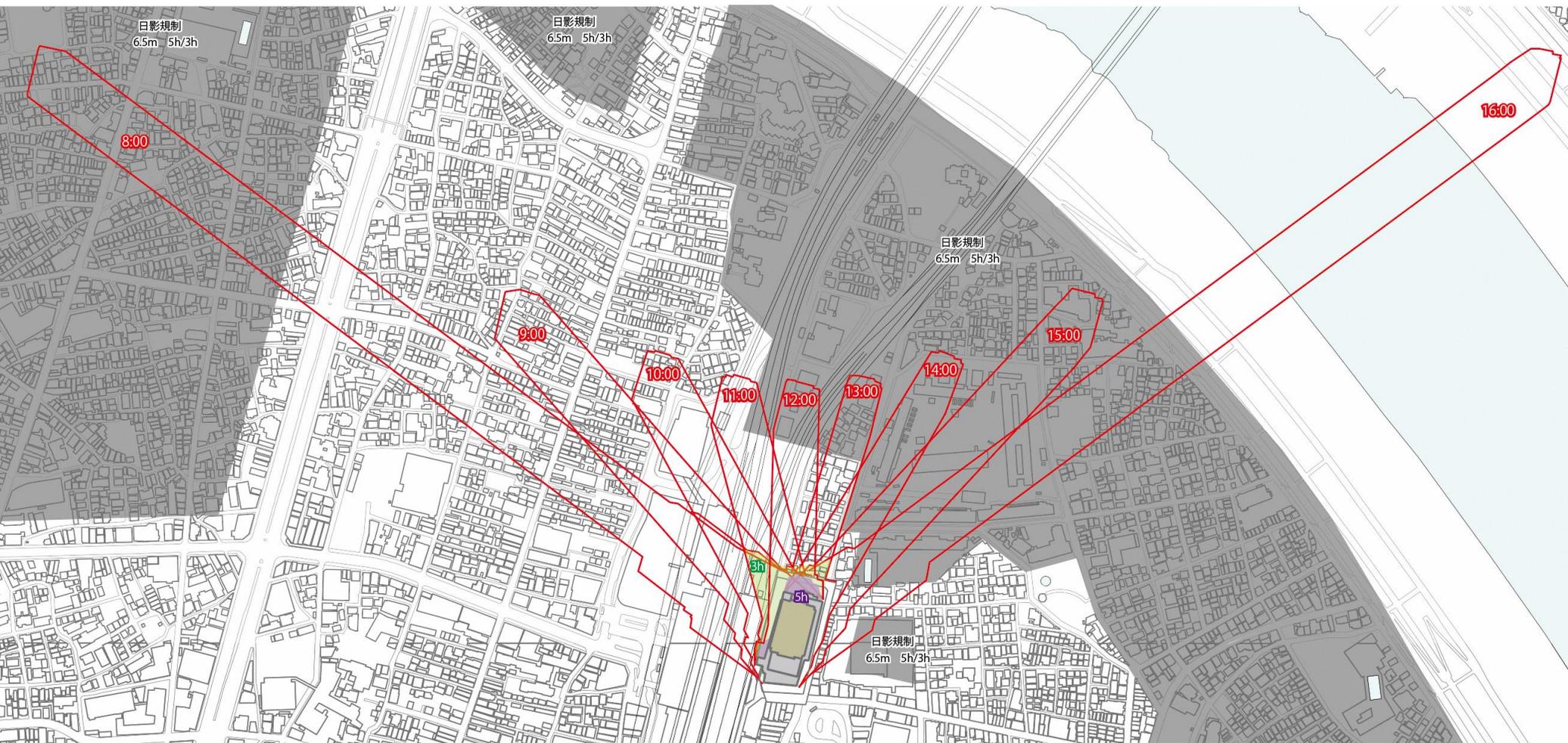


● ランク1

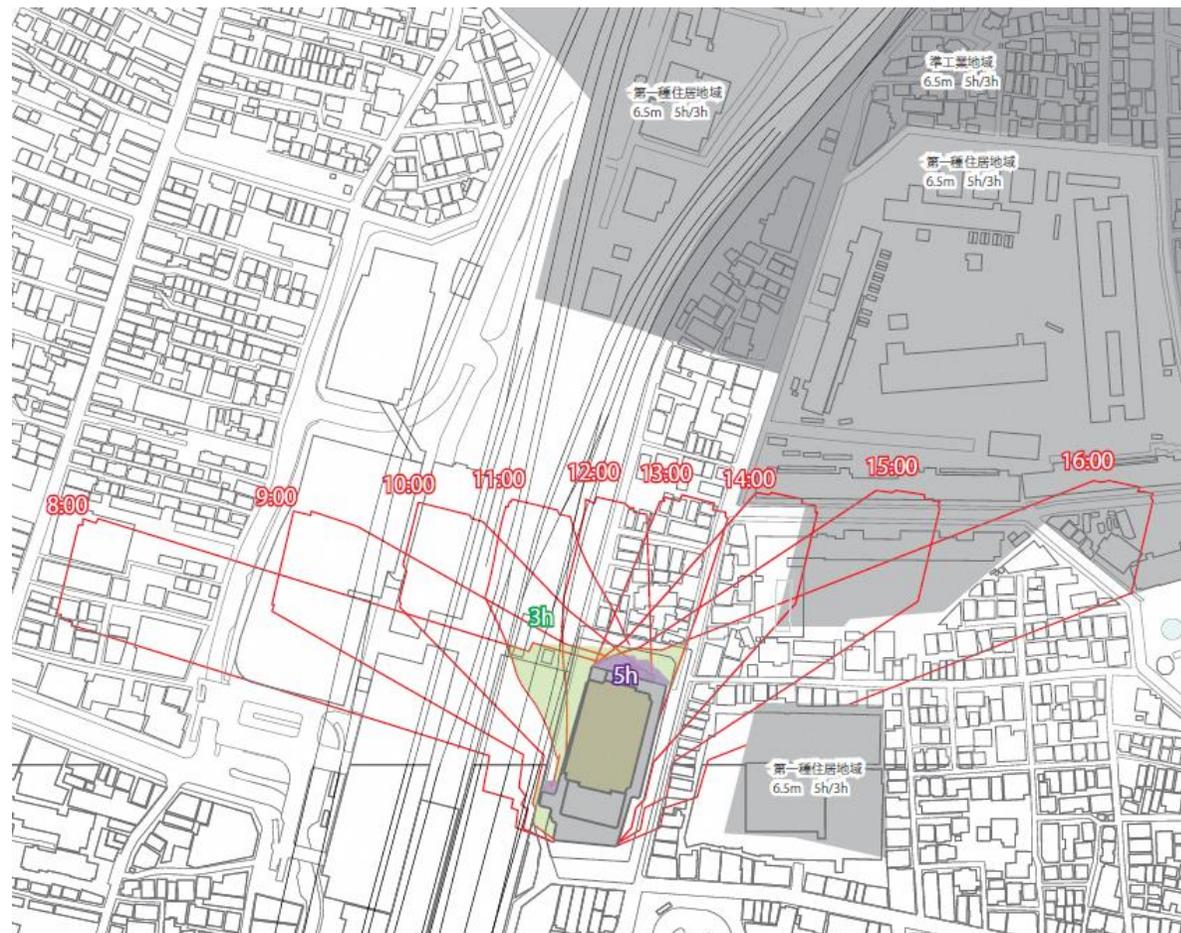
● ランク2

● ランク3

- 本計画地は日影規制対象地ではありません。しかし、西側・東側・北側に日影規制が指定されていますので、等時間日影（5h/3h）がかからないよう配慮しました。



● 日影図（春秋分）

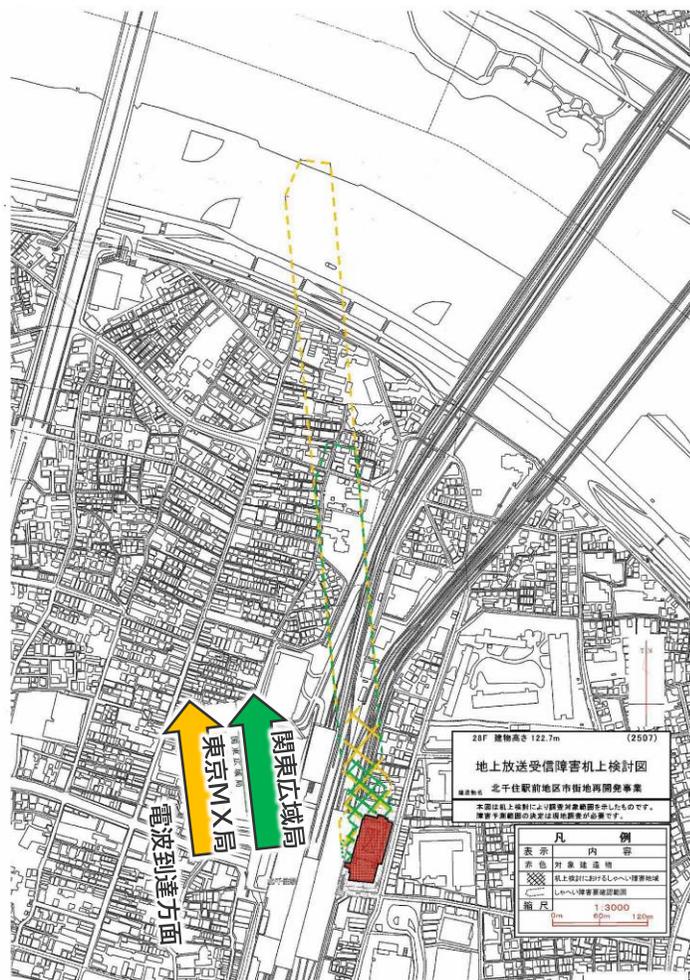


● 日影図（夏至）

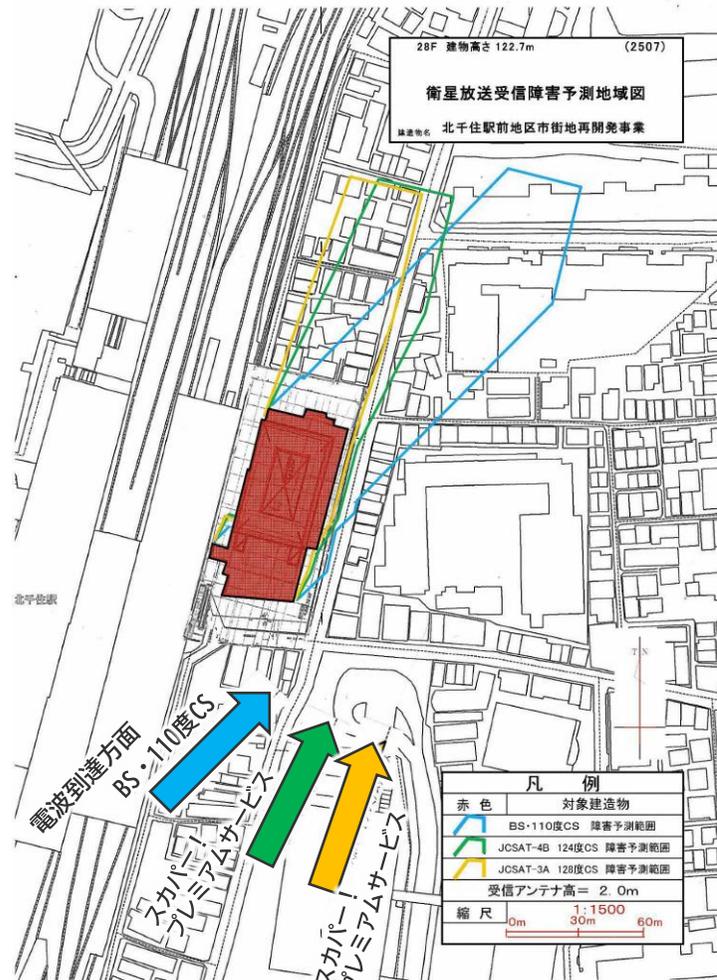


- 再開発ビルの建設により、電波受信に障害が出る可能性がある範囲を机上調査により予測しました。
- 今後、事業進捗に応じ具体的な調査、対応を実施します。

① 関東広域局・東京MX局



② 衛星放送



再開発事業に関する問合せ

北千住駅前地区市街地再開発準備組合

電話：03-6806-2900