

資 料
No. 5
都市整備部

平成 22 年 6 月 10 日

## 金町駅北口周辺地区の街づくりについて

### 1 街づくり基本構想(案)

金町駅北口周辺地区は、JR 金町駅を中心とした交通結節点機能と、駅前商店街や大規模店舗等による商業集積により、本区北部地域の広域生活拠点として大きな役割を担ってきている。しかしながら、当初住居系市街地として開発されたこともあり、駅前広場や道路、歩行者空間などが現在では、必ずしも十分な機能を果たしているとはいえない状況にある。

このような中、東京理科大学の開設や、複数の民間開発による人口や交通量の増大、また、少子高齢社会の進展などを見込んだ整備を図ることが急務となっている。

そこで、平成 20 年度に引続き東金町一丁目を含めた金町駅北口周辺地区の現況調査や交通量調査と今後の市街地変化の予測等を実施するとともに、これまでの成果をもとにして金町駅北口周辺地区の街づくりについての基本構想(案)を検討したので報告する。

### 2 検討対象地区

東金町一丁目、二丁目(一部)、三丁目(約 48h a)

別添資料参照

### 3 今後の進め方

具体的な街づくりにあたっては、地域の方々との意見交換等を進め、当地区の将来像等を共有していくことが重要である。そのうえで、大学の開設時期を目標とした、平成 25 年 4 月までを短期的課題解決期間として、駅北口西側バス通りの歩道部の歩行空間の改善や道路交通規制の検討等を沿道住民や商店街の方々、地権者等の意見を伺いながら行っていく。

また、今回の街づくり基本構想(案)をもとに、中長期的な期間として平成 25 年度以降の当地区内の低未利用地の活用や駅前団地の再生なども視野に入れた街づくりの検討を進めていく。

別添資料

平成 22 年 6 月 10 日

# 金町駅北口周辺地区の 街づくりについて

平成 22 年 6 月

街づくり推進課

---

## 目 次

1. 地区の位置づけ	1
2. 市街地の現況	3
3. 今後の市街地変化の予測	13
4. 地区の整備課題の検討	18
5. 整備・事業手法の検討	29

※本資料では「葛」を略式の「葛」で記載している。

---

# 1. 地区の位置づけ

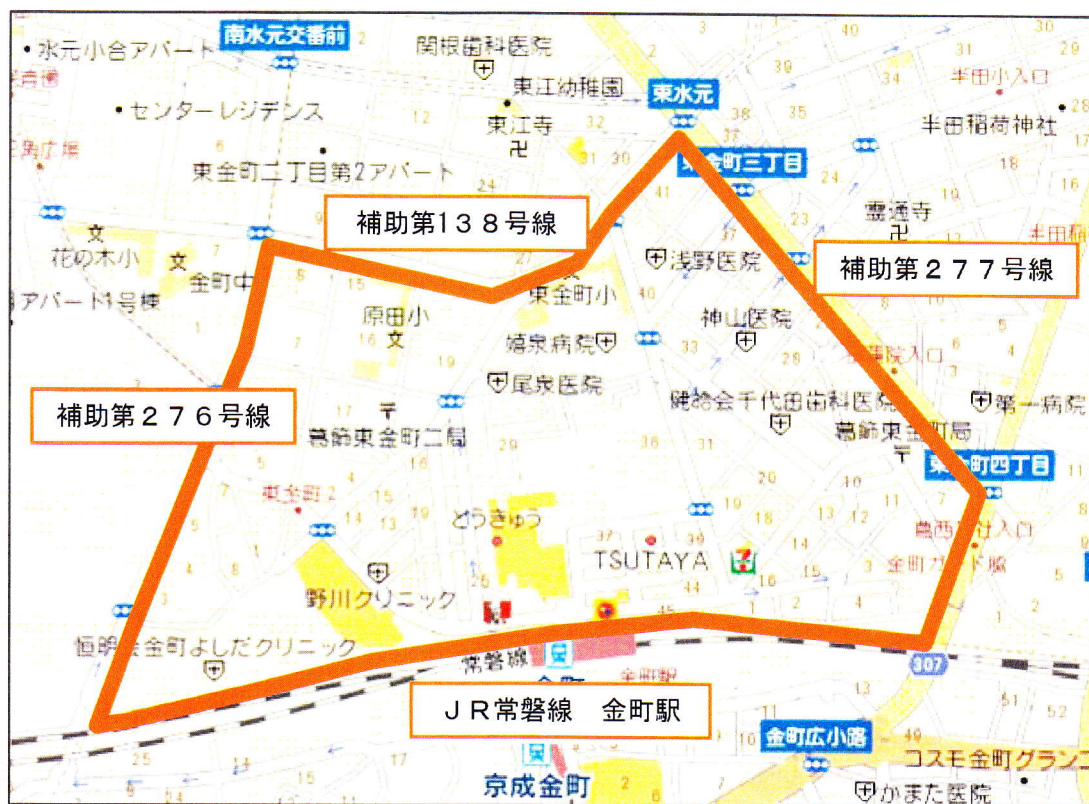
## (1) 地区の概要

本地区は、葛飾区北部の JR 金町駅北口周辺の面積約 48ha の地域で、葛飾区東金町一丁目、三丁目及び二丁目の一部で構成されている。

本地区は、昭和 30 年代中途から 40 年代中途までの民間開発等により大きく整備されてきたまちで、JR 金町駅北口周辺にあたる東金町一丁目付近では多くの物販店や飲食店が立地し、JR 金町駅北口を利用する区北部の多くの区民が利用する商業のまちが形成されている。一方、その外周部にあたる東金町二丁目付近では都営住宅や UR 都市機構の集合住宅が、東金町三丁目付近では低層住宅地が、それぞれ広がりを見せている。また本地区の外周部では水元を中心に広範囲に渡って住宅地が広がっており、多くの区民が日常生活を営んでいる。

JR 金町駅は、葛飾区北部全域を駅勢圏として考えることができることから、本地区については、葛飾区北部の中心的なまちであると言える。

【本地区の位置】





## (2) 上位計画による位置づけ

本地区における上位計画としては、次のものがあげられる。

### ① 東京の新しい都市づくりビジョン(改定)(平成 21 年)

- ⇒・駅などを中心としたコンパクトな市街地の再編  
・金町駅北口周辺は、「都市環境再生ゾーン」として位置づけ

### ② 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成 16 年)

- ⇒・金町駅周辺が属する「東部環 7 周辺の将来像」は、「うるおいのある住環境の形成」、「安全で緑豊かな住環境を形成」、「活力と魅力のある街の形成」、「緑豊かな住環境の維持」  
・特に、柴又帝釈天など歴史と文化の香る観光地と、利便性を活かした複合開発が進められる金町等が連携し、活力と魅力ある街を形成

### ③ 葛飾区基本計画(平成 17 年)

- ⇒・「賑わい戦略」、「安全戦略」、「安心戦略」、「快適戦略」、「協働戦略」、「経営戦略」の 6 つの戦略による計画の実現

### ④ 葛飾区都市計画マスタープラン(平成 13 年) (※現在、改定作業中)

- ⇒・金町、新宿地区のまちづくりの基本方針
- ①賑わいと活力のある中心市街地の再生
  - ②三菱製紙工場跡地の再開発による新たな拠点の形成
  - ③水辺と親しめる公園づくりと観光ネットワークの形成
  - ④地区の特性に応じた調和のとれた安全で良好な住環境の形成

### ⑤ 葛飾区住宅基本計画(平成 12 年)

- ⇒・金町・新宿地域の住宅・住環境整備の方針を「広域生活拠点型商業・業務系市街地(高層)」、「集合住宅系市街地(中層)」、「住環境改善型市街地(低層・中層)」に区分

### ⑥ 葛飾区緑とオープンスペース基本計画(平成 12 年)

- ⇒・基本方針を「まちづくりと一体となった緑づくり」、「オープンスペースの適正確保」、「河川等を活用した葛飾らしい緑づくり」、「区民・事業者・行政による緑づくり」としている

### ⑦ 交通バリアフリー基本構想(平成 18 年)

- ⇒・金町駅圏のバリアフリー化の基本的な方針を「安心して買い物ができる歩行空間の確保」、「都市基盤整備事業と一体となった推進」、「JR 金町駅南北で連続的・一体的なバリアフリー空間を形成」としている

## 2. 市街地の現況

### (1) 人口及び世帯の動向

- ・ 区の総人口は年々微増傾向が続き、平成21年には43万人を超えた。また、総世帯数では、年々増加傾向が見られ、平成21年には20万世帯を超えた。
- ・ 総人口は平成17年に対して約2%の伸びになっているが、総世帯数は約6%の伸び。
- ・ 本地区（東金町1～3丁目）の人口は、平成17年までは増加傾向であったが、以降減少に転じ、平成20年には1万人を割り込む。中でも、駅前の商業地を中心とした東金町1丁目については、過去5年間で335人の減少。
- ・ 本地区の世帯数については、過去5年間で増加と減少を送り返しており、駅前商業地（東金町1丁目）、東金町3丁目では増加と減少、都営住宅等が立地する東金町2丁目では、概ね増加傾向にある。
- ・ 平成21年度の葛飾区全域の高齢人口の割合は約22%、これに対し、本地区は約26%となっており、4人に1人の割合で高齢者が居住していることになる。

【本地区の年齢三層区分別人口】

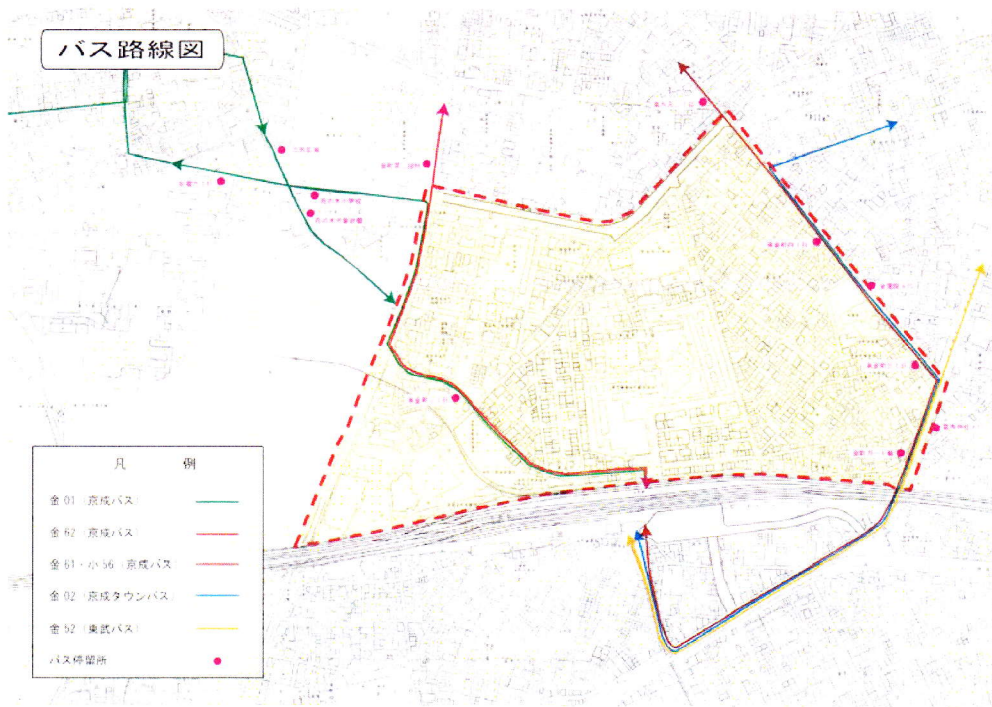
地域	年少人口		生産年齢人口		老年人口		合計
	人口	割合	人口	割合	人口	割合	
葛飾区	53,345	12.4%	283,088	65.8%	93,818	21.8%	430,251
東金町1丁目	227	6.3%	2,287	63.1%	1,112	30.7%	3,626
東金町2丁目	461	13.0%	2,316	65.2%	773	21.8%	3,550
東金町3丁目	216	8.3%	1,728	66.5%	654	25.2%	2,598
調査地区全域 (東金町1～3丁目)	904	9.2%	6,331	64.8%	2,539	26.0%	9,774

※割合は、地域ごとの各区分別の割合を示す  
(出典：葛飾区住民基本台帳（平成21年1月1日）)

### (2) 駅及びバス利用者の現況

- ・ JR金町駅の一日の平均乗降客数は、葛飾区内のJR・京成・北総線全12駅の中で、JR新小岩駅、京成高砂駅について3番目に利用が多い。
- ・ JR金町駅の日平均乗降客数は約87,000人、京成金町駅は約25,000人となっている。
- ・ 金町駅北口を起点とする路線バスは5系統あり、平日朝のピーク時では上下線併せて最大で42本/時間、約400本/日のバスが運行されている。

【金町駅北口のバス路線図】



(3) 本地区の土地及び建物の現況

- ・ 駅前が商業地域及び近隣商業地域、UR金町駅前団地が第2種住居地域、東金町二丁目周辺が第1種中高層住居専用地域、東金町三丁目周辺が第1種住居地域に指定されている。
- ・ 第1種中高層住居専用地域では都営住宅や民間マンションなどの集合住宅のほか、一部で低層木造住宅地の密集が見られる。
- ・ 東金町三丁目では低層木造住宅が中心で、一部に密集地域もあるが、比較的良好な住環境を形成している。
- ・ 建ぺい率及び容積率は、概ね建ぺい率にあつては60～80%、容積率にあつては200～500%となっている。駅前の商業系土地利用では概ね建ぺい率が80%、容積率が400～500%で高度利用を図る地域として、住居系土地利用では概ね建ぺい率は60%、容積率は200%で中低層利用を図る地域として指定されている。

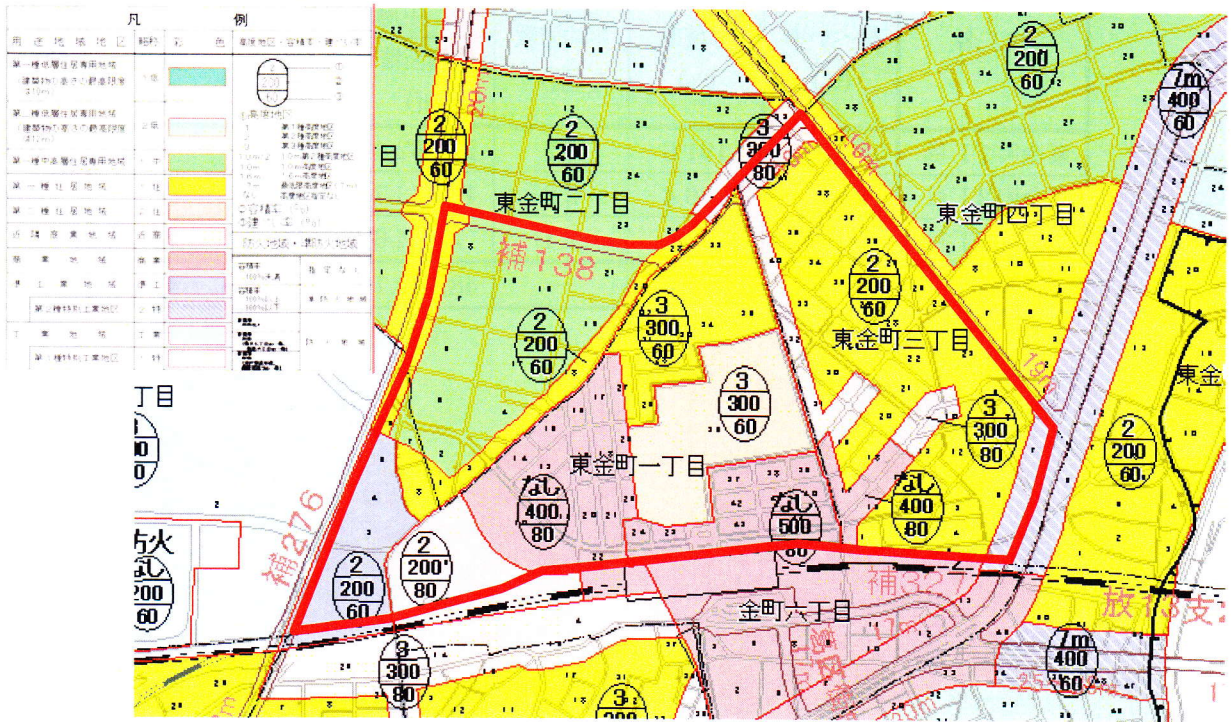
【土地利用の現況】

町丁名	宅地面積 (ha)	公共用地 (ha)	商業用地 (ha)	住宅用地 (ha)	工業用地 (ha)
東金町1丁目	12.5	1.7	5.7	4.4	0.7
東金町2丁目	13.2	1.9	1.0	10.1	0.2
東金町3丁目	10.7	0.7	1.6	8.0	0.4
合計	36.4	4.3	8.3	22.5	1.3

(出典：葛飾の土地利用 (平成19年度))



【土地利用状況(都市計画図)】



- ・ 建物の構造については、防火地域である駅前では耐火造の非木造建築物、その他は全て準防火地域に指定されているため、東金町三丁目を除き非木造建築物が立地している。
- ・ 東金町三丁目周辺は準防火地域に指定されているが、そのほとんどが防火構造である木造建築物となっている。

【構造別建物の現況】

町丁名	建物棟数 (棟)	耐火造		準耐火造		防火造		木造	
		棟数 (棟)	建築面積 (ha)	棟数 (棟)	建築面積 (ha)	棟数 (棟)	建築面積 (ha)	棟数 (棟)	建築面積 (ha)
東金町1丁目	423	262	6.2	32	0.3	127	1.0	2	0.0
東金町2丁目	417	116	3.4	50	0.5	244	1.9	7	0.0
東金町3丁目	766	152	1.6	61	0.5	517	3.9	36	0.4
合計	1,606	530	11.2	143	1.3	888	6.8	45	0.4

(出典：葛飾の土地利用(平成19年度))

- ・ 階数別に見ると、駅前周辺でUR金町駅前団地が11~12階建ての高層建築物であるほかは、概ね4階建ての中層建築物と3階建て程度の低層建築物が多く見受けられる。
- ・ 東金町二丁目では、集合住宅を中心に4~5階の中層建築物が見られるほかは概ね2階建て以下の低層建築物、東金町三丁目付近については概ね2階建ての低層建築物が立地している。



【階数別建物の現況】

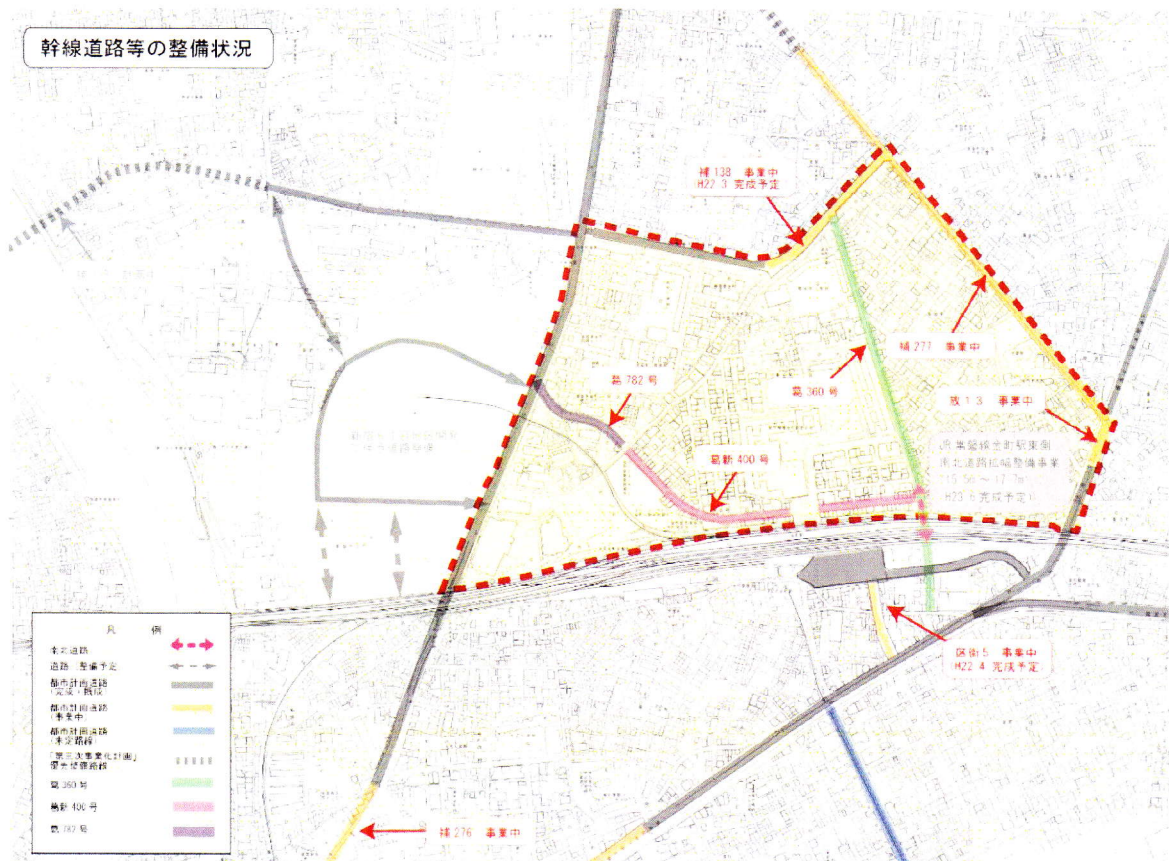
町丁名	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	平均階数 (階)	中層建築物		老朽木造建物	
				建築面積 (㎡)	中高層化率 (%)	棟数 (棟)	老朽木造建物率 (%)
東金町1丁目	60.2	191.6	3.2	25,662.4	34.0	75	10.0
東金町2丁目	44.4	126.4	2.8	19,573.7	33.5	77	12.4
東金町3丁目	60.3	125.5	2.1	3,174.6	4.9	266	24.7
合計	—	—	—	48,410.7	—	418	—

(出典：葛飾の土地利用（平成19年度）)

(4) 本地区の都市基盤及び公共公益施設の整備状況

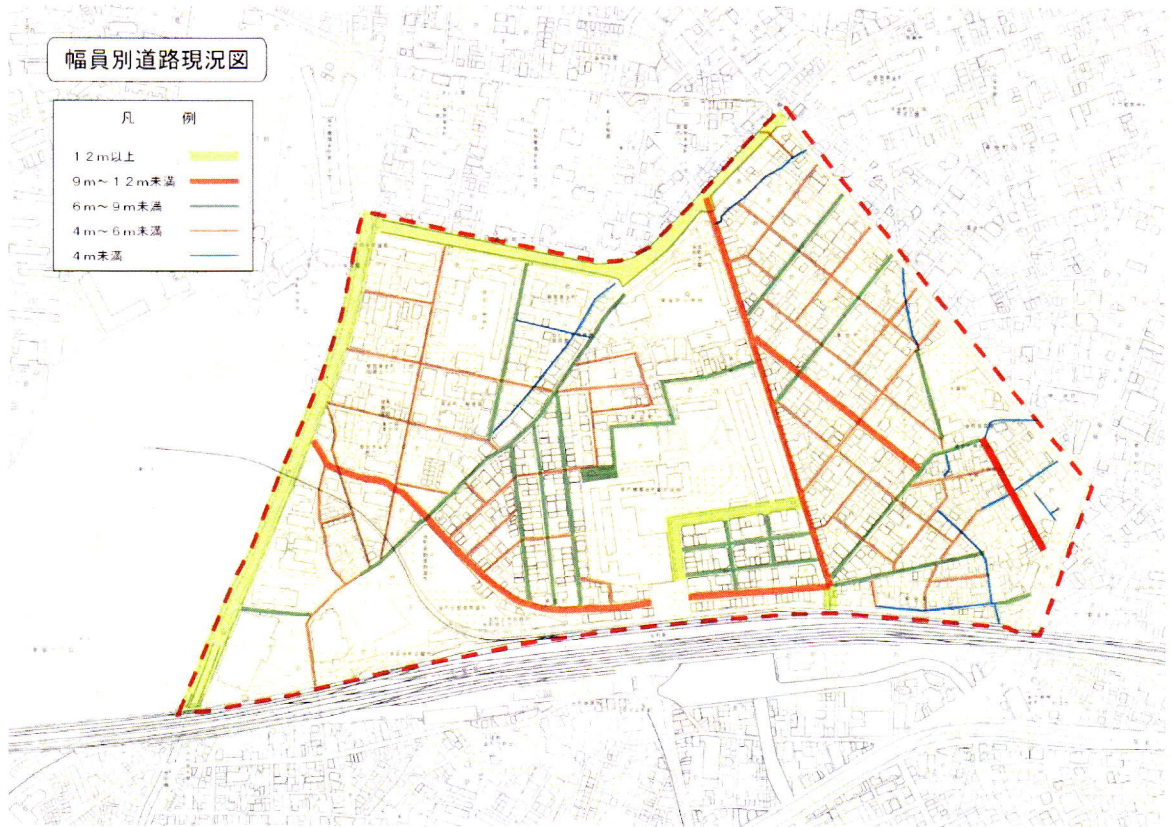
- 本地区周辺での幹線道路は概ね整備済みまたは拡幅整備中であり、新規の整備路線はない。また、本地区内ではJR常磐線をアンダーパスする南北道路が整備中であり、平成23年6月に開通予定である。
- 本地区内の主要な道路としては、葛782号、葛新400号及び葛360号があり、いずれも葛飾区北部地域からJR金町駅北口への主要なアクセス路となっている。
- その他の道路は、概ね生活道路として機能しており、駅前にあつては6~9m、その他住宅地にあつては4~6mの道路で構成されている。なお、一部4m未満の道路も見受けられる。
- 本地区内の公園は6箇所整備されており、UR金町駅前団地内広場も含めると地区全域が児童遊園または広場の誘致圏（公園、広場から半径250m以内）に納まる。
- 本地区内では、駅前商業地及び東金町三丁目の住宅地内に土地利用転換が進まず駐車場または駐輪場として利用されている土地が多数見受けられる。駐車場利用による収益性はあるものの、低未利用地化した状況にある。
- 本地区内の公益施設は、区立原田小学校、区立東金町小学校、亀ヶ岡集会所、金町地区センター、子ども家庭支援センターがある。

【幹線道路等整備状況図】

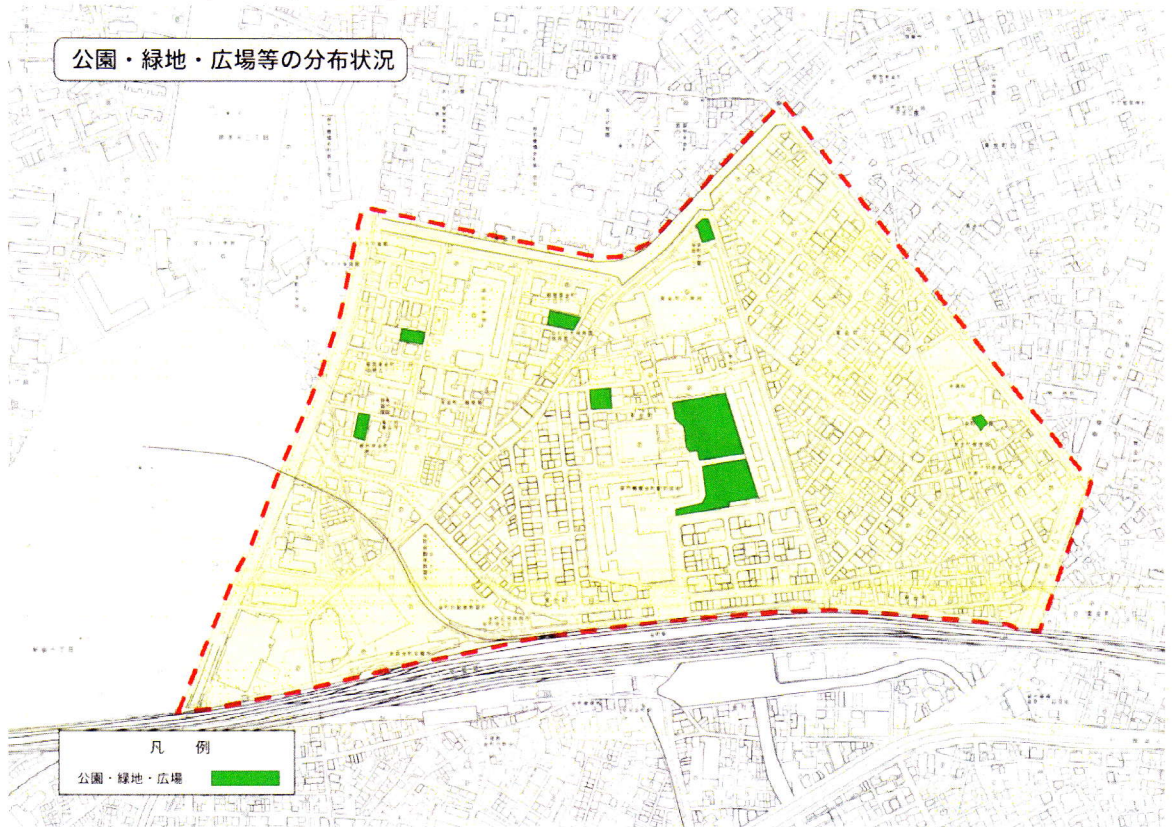




【地区内における幅員別道路現況図】

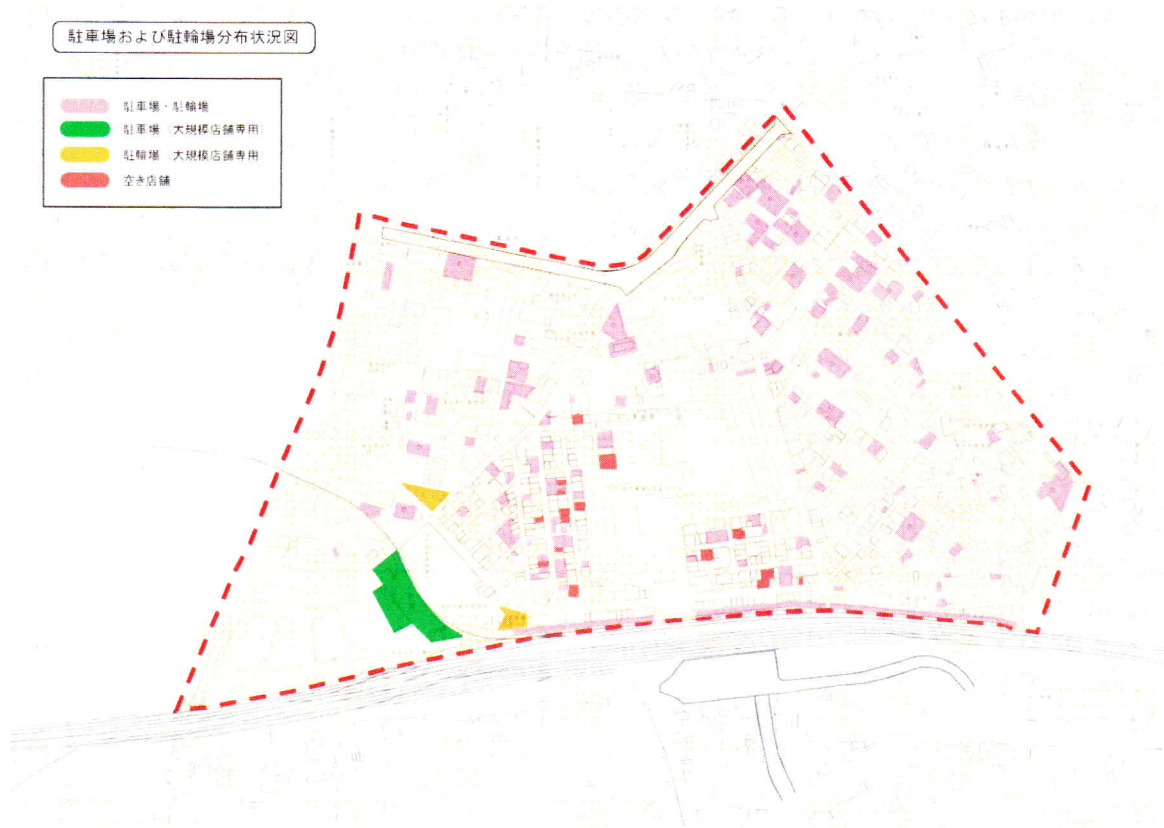


【公園・緑地・広場等分布状況図】

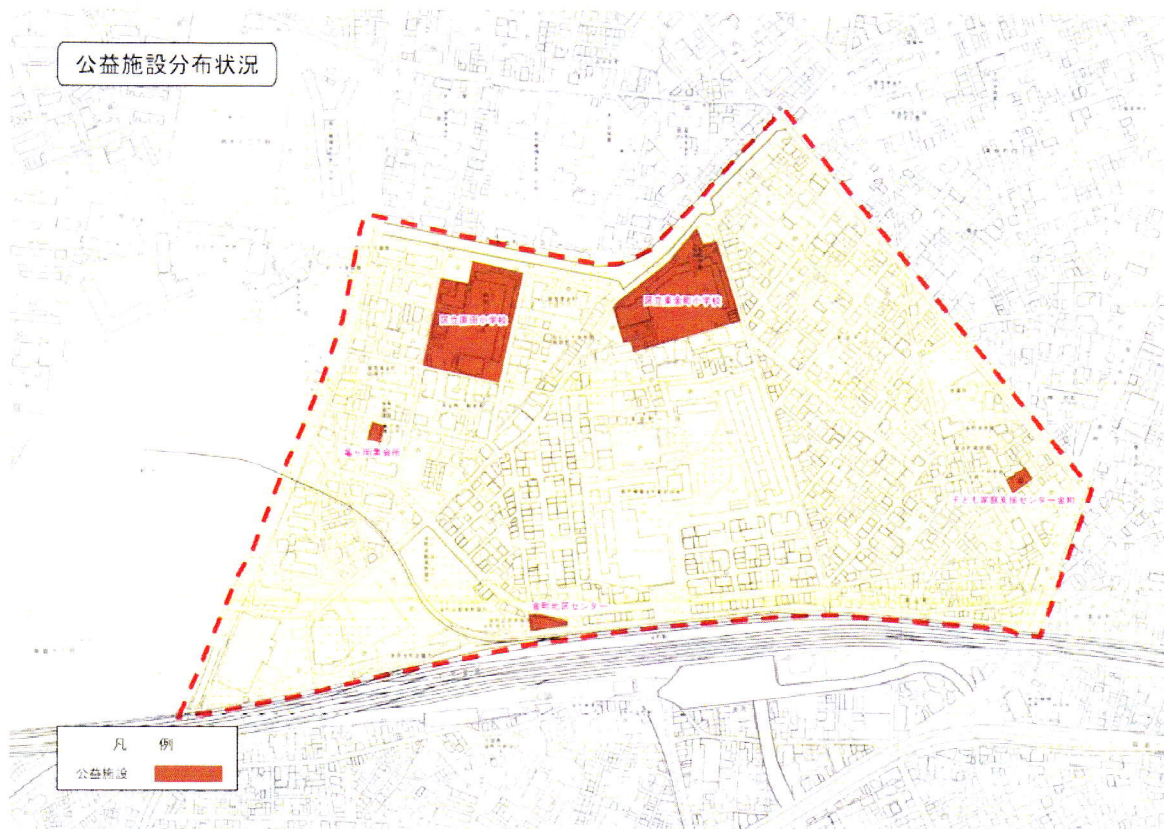




【駐車場及び駐輪場等分布状況図】



【公益施設等分布状況図】





(5) 金町駅北口周辺の商店街及び大規模店舗の分布状況

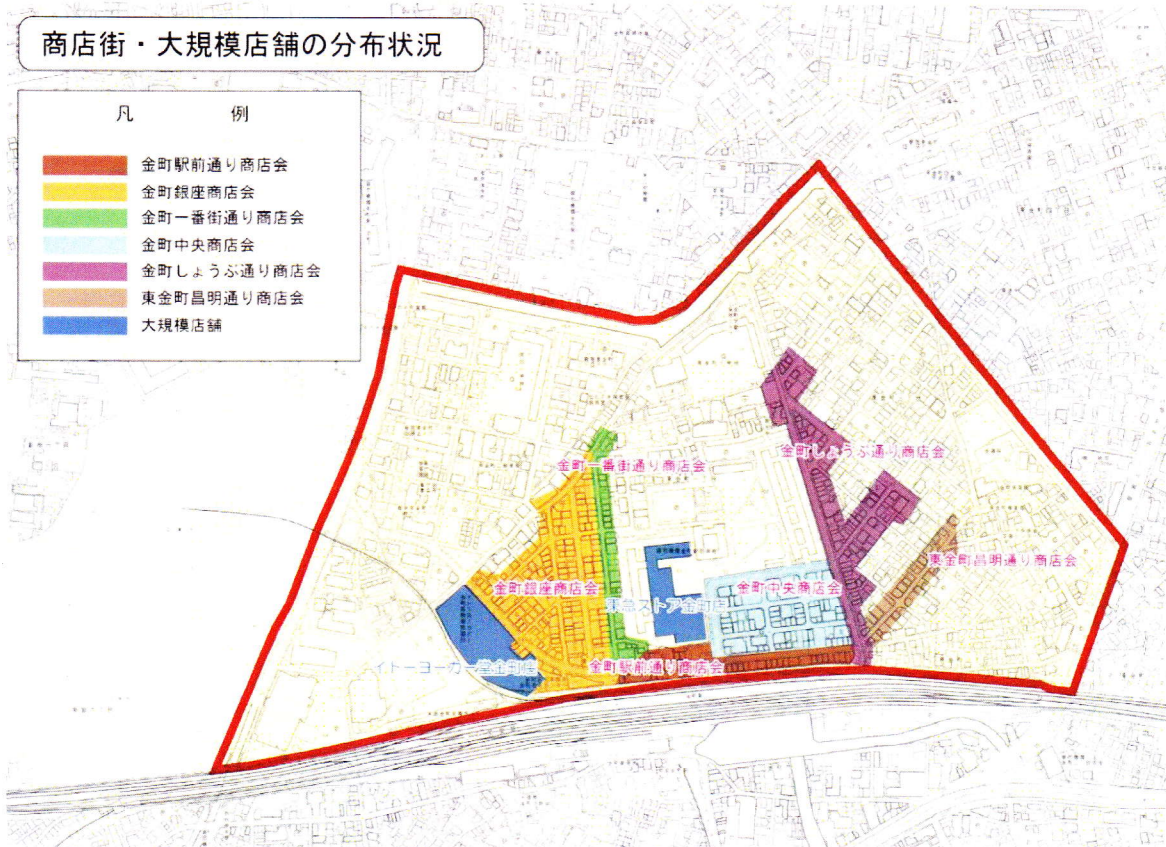
- ・ 金町駅北口周辺は大規模商業施設2店舗と6つの商店会（金町駅前通り商店会、金町中央商店会、金町銀座商店会、金町一番街通り商店会、金町しょうぶ通り商店会、東金町昌明通り商店会）が存在している。
- ・ いずれもJR金町駅北口駅前の主要な商業地として機能しているものの、近年では閉店する商店も多く見受けられる。
- ・ JR金町駅北口周辺の商店街の事業所数、従業者数、年間販売額については、平成14年度と比べて全ての項目で下回っている状況である。

【金町駅北口の商店街の売り上げ状況の推移】

町名	平成 14 年				平成 19 年				年間販売額 の増減率
	事業 所数	従業 者数	年間販売額 (百万円)	割合	事業 所数	従業 者数	年間販売額 (百万円)	割合	
東金町 一丁目	126	1,125	23,070	51.3%	122 (-4)	1,053 (-72)	20,654 (-2,416)	51.4%	-10.5%
東金町 二丁目	27	164	1,994	4.4%	21 (-6)	140 (-24)	4,609 (-1,137)	11.5%	-19.8%
東金町 三丁目	67	304	3,752	8.3%	46 (-21)	177 (-127)			
合 計	220	1,593	28,816	64.0%	189 (-31)	1,370 (-223)	25,263 (-3,553)	62.9%	-12.3%
東金町 全 域	319	2,204	44,965	100%	265 (-54)	1,801 (-403)	40,142 (-4,823)	100%	-10.1%

※ 平成 19 年下段の数字は、平成 14 年との増減を示す  
(出典：葛飾区統計書（平成 20、21 年度）)

## 【商店街及び大規模店舗分布状況図】

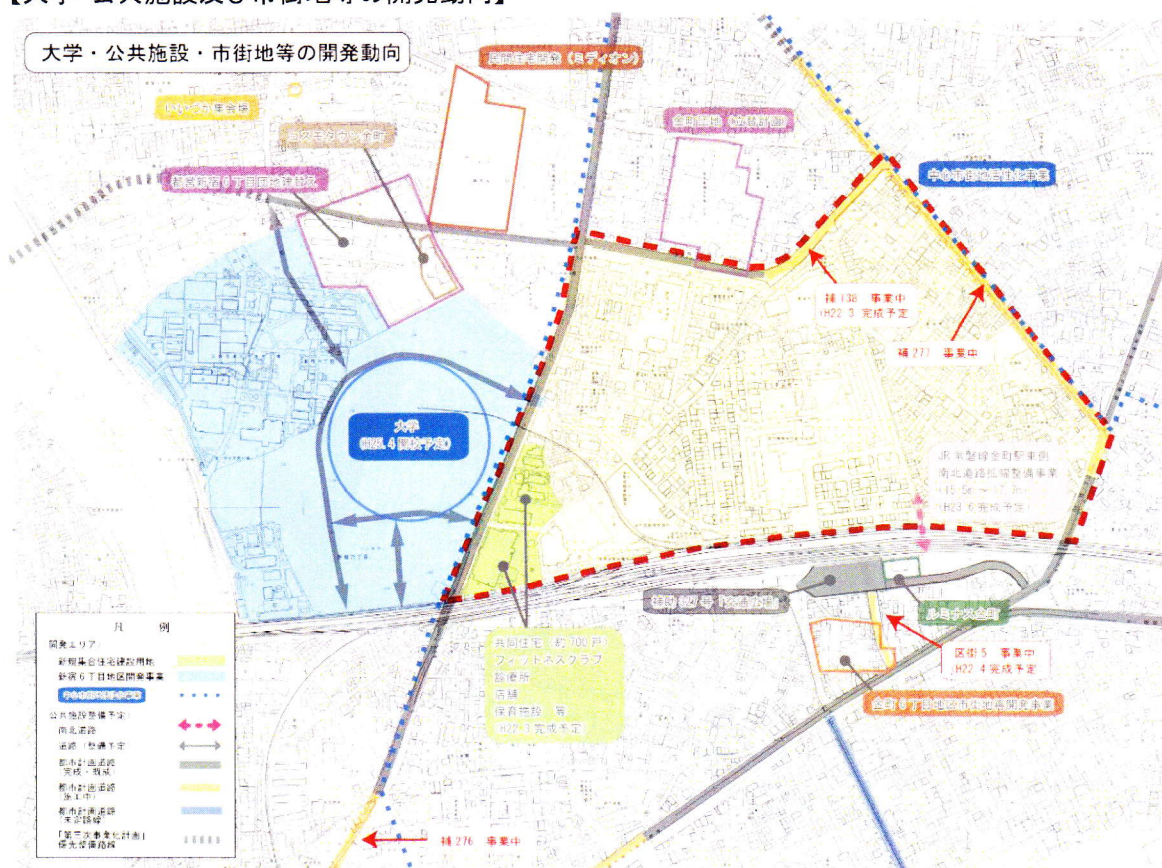


### (6) 周辺開発動向の状況

- 本地区周辺の市街地開発事業等の動向としては、JR金町駅南口の「金町六丁目地区市街地再開発事業」が該当する。その他、市街地開発事業ではないものの、本地区西部で民間企業による開発行為が行われている。
- 本地区西側では新宿六丁目地区の開発が行われる予定となっており、大学整備と併せて道路や公園の整備が行われる。大学開設は平成25年春の予定である。
- 公共施設整備の動向については、都市計画道路補138号拡幅整備、同補277号拡幅整備、南北道路整備がある。（南北道路は平成23年6月の開通に向けて整備が進められている。）



## 【大学・公共施設及び市街地等の開発動向】



### (7) 地価の推移

- ・ 地価の推移については、本地区内に地価公示調査地点が3箇所、東京都基準地価調査地点が2箇所あるが、5年前の2004年と比べて全ての地点で約15~20%程度上昇している。
- ・ 特に、東金町1丁目では約23%と大幅な地価の上昇を見せている。

### 【地価公示価格及び東京都基準地価の推移】

調査区分	調査地点の所在	2004年	2009年	上昇率
		価格 (円/㎡)	価格 (円/㎡)	
地価公示	東金町2-6-18	270,000	309,000	+14.4%
地価公示	東金町3-30-16	315,000	366,000	+16.1%
地価公示	東金町3-34-1	311,000	364,000	+17.0%
基準地	東金町3-34-1	310,000	377,000	+21.6%
基準地	東金町1-10-10	403,000	498,000	+23.5%

(出典：国土交通省地価公示、都道府県地価調査)

### 3. 今後の市街地変化の予測

#### (1) 大学開設及び南北道路開通に伴う交通量の変化

##### ① 自動車の可能交通容量と将来交通量

- 2方向2車線道路の可能交通容量は、『道路の交通容量(昭和59年9月 日本道路協会)』に基づき、基本交通容量に幅員や側方余裕などの補正係数を乗じて算出する。これにより、本地区の「葛新400号(バス通り)」及び「葛360号(モスリン通り)」の交通容量は以下の通りとなる。

	葛新400号	葛360号	備考
基本交通容量(①)	2,500(pcu/h)	2,500(pcu/h)	2方向2斜線道路の基本交通容量は、往復合計で2,500(pcu/h)とする。
車線幅員による補正(②)	0.94 (W=3.0m)	0.88 (W=2.75m)	$\gamma_L = 0.24W + 0.22$ (W=車線幅員)
側方余裕による補正(③)	0.95 (路肩幅員:0.5m)	0.95 (路肩幅員:0.5m)	路肩0.5m(両側)の場合:(0.95)
道路状況による補正(④)	0.70	0.70	駐停車の影響がある市街地:(0.70)
大型車による補正(⑤)	0.83 〔大型車混入率: 20%として想定〕	0.90 〔大型車混入率:10% として想定〕	乗用車換算2.0として計算
二輪車混入率による補正(⑥)	0.80 〔二輪車混入率:5% 自転車混入率:67% として想定〕	0.79 〔二輪車混入率:3% 自転車混入率:74% として想定〕	
可能交通容量 (①×②×③×④×⑤×⑥)	約1,035台/h	約1,040台/h	

※ pcu: 通行車両すべてを乗用車に換算したときの通行台数。実態に合うように、「大型車による補正」の項目で実台数に換算。

- 南北道路開通後の葛新400号及び葛360号における将来交通量(増加量)は、南北道路の開通時の計画交通量を平成21年7月2日及び9日に実施した交通量調査結果により按分し、葛新400号では約1,500台/12h、葛360号では約1,400台/12hの増加として見込む。
- 南北道路のピーク時間当たり交通量は、葛360号の現況交通量に対するピーク時間当たり交通量の割合(平日(7:00~8:00):約14%、休日(11:00~12:00):約11%)に基づき算出すると、平日(7:00~8:00):約500台/h、休日(11:00~12:00):約400台/hとなる。これを、現況交通量で按分し、葛新400号の交通増加量を平日:220台/h、休



日：180台/h、葛360号の交通増加量を平日：200台/h、休日：180台/hとして設定する。

- これらを平成21年7月に実施した交通量調査の結果に加算し、先に算出した可能交通量と比較する。

**【葛新400号のピーク時間当たりの将来交通量と可能交通容量との比較】**

ピーク時間交通量	平日 (H21年7月2日) (7:00~8:00)	休日 (H21年7月9日) (17:00~18:00)
葛新400号(駅前)	572台/h (352台/h+220台/h)	795台/h (615台/h+180台/h)
葛新400号(イトーヨーカ堂前)	735台/h (515台/h+220台/h)	846台/h (666台/h+180台/h)
葛新400号(ヨーカ堂駐輪場前)	643台/h (423台/h+220台/h)	667台/h (487台/h+180台/h)
(1)で算出された 可能交通容量	約1,035台/h	

※( )内は、(ピーク時間当たり現況交通量(自動車・バイク・自転車)+南北道路開通による交通増加量)を示す。

※現在の葛新400号の休日のピーク時間は17:00~18:00であるが、南北道路の開通による交通増加量はその最大値(11:00~12:00:180台/h)を採用する。

**【葛360号のピーク時間当たりの将来交通量と可能交通容量との比較】**

ピーク時間交通量	平日 (H21年7月2日) (7:00~8:00)	休日 (H21年7月9日) (11:00~12:00)
葛360号(補138号交差点)	1,012台/h (812台/h+200台/h)	710台/h (530台/h+180台/h)
葛360号(南北道路交差点)	814台/h (614台/h+200台/h)	651台/h (471台/h+180台/h)
(1)で算出された 可能交通容量	約1,040台/h	

※( )内は、(ピーク時間当たり現況交通量(自動車・バイク・自転車)+南北道路開通による交通増加量)を示す。

- 上表より、葛新400号及び葛360号の将来交通量は、現在の可能交通容量の範囲内となり、現在の道路幅員及び断面構成でも交通処理能力は十分にあるという結果となる。
- 葛360号においては、補138号交差点付近で可能交通容量に近い値となっており、今後何らかの対応を検討していく必要がある。
- 本検討では南北道路の計画交通量を現在の交通量にあわせて按分し、算出していることから、今後はパーソンとリップ調査等の実施により、トリップエンド等を考慮した将来交通量の算出等、予測結果の精度を高めていくことが必要である。

② 大学の開設に伴う将来歩行者交通量の算出と歩道の評価

- ・ 新宿六丁目地区の開発に伴い、本地区内の歩行者交通、特に葛400号の歩行者交通量は大幅に増加することが予想されている。ここでは、東京理科大学開設後の歩道環境について、歩行者交通密度（人/m・分）を算出しサービス水準を検証する。
- ・ 平成21年7月に実施した交通量調査の結果に、過年度調査により算出されたピーク時における歩行者及び自転車の交通量（歩行者：約4,000人、自転車：約720台）を加算し、その将来交通量を算出すると、下表の通りとなる。

【平日ピーク時の歩行者及び自転車の将来交通量】

調査箇所	将来歩行者交通量	将来自転車交通量	合計
JR 金町駅前	5,610 (1,610 人+4,000 人)	728 (8 台+720 台)	6,338
イトーヨーカ堂前	4,415 (415 人+4,000 人)	825 (105 台+720 台)	5,240
イトーヨーカ堂駐輪場前	4,263 (263 人+4,000 人)	806 (86 台+720 台)	5,069

※（ ）内は、（ピーク時間当たり現況交通量（歩行者・自転車）+新宿六丁目開発に伴う交通増加量（人・自転車））を示す。

- ・ 上記結果を踏まえ、現状及び将来の歩行者交通量を歩行者交通密度（人/m・分）に換算し、その歩行環境を評価する。
- ・ 評価にあたっては、自転車交通は1台当たり2人として換算し、歩道幅員は2.25m×2（両側）として評価する。
- ・ また、評価指標としては、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づき、以下の通りとする。

【歩行流動係数とその水準】

水準	歩行流動係数（人/m・分）
A. 自由歩行	～ 2 7
B. やや制約	2 7～ 5 1
C. やや困難	5 1～ 7 1
D. 困難	7 1～ 8 7
E. ほとんど歩行不可能	8 7～ 10 0

（出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成 19 年））

【将来の歩行者交通密度】

箇所	幅員	将来歩行者交通量	将来換算自転車交通量	合計	歩行者交通密度	評価
J R 金町駅前	2.25×2	5,610	1,456	7,066	26.2	A
イトーヨーカ堂前	2.25×2	4,415	1,650	6,065	22.5	A
イトーヨーカ堂駐車場前	2.25×2	4,263	1,612	5,875	21.8	A

※歩行者交通密度：(歩行者交通量+換算自転車交通量) / (2.25×2) / 60 (分)

- ・ 上表より、将来交通量に対し現在の歩道水準での「自由歩行」が可能なサービスの提供ができる結果となり、改善等の必要性は不要となる。
- ・ しかし、特に J R 金町駅前では自由歩行の限界地である27人/m・分に近い値となっていること、現状では電柱や街路照明、街路樹などの道路施設、歩道上の駐輪自転車や店舗の看板等の設置など、歩行環境は決してよい状態とはいえない。
- ・ 放置自転車や立て看板への対策、道路施設の移設等の対策により、より良い歩行者環境を確保していくことが必要である。

(2) 今後の市街地の動向の予測

① 商業施設の動向の予測

- ・ 本地区では、区の統計資料より東金町1~3丁目の商業売上高、店舗数、従業員数はともに減少傾向が見られる。
- ・ 平成23年の南北道路開通及び平成25年の東京理科大学開設により新たな人の流れが生まれることは明らかであり、商店街の活性化が期待される。
- ・ 今後の市街化の予測については、現在の土地利用や店舗の立地状況、また最近の市況等から大規模店舗の進出は考えにくい。また、東京理科大学の開設に伴い新たな個別店舗の立地や業態の変化が想定される。

② UR 金町駅前団地の動向

- ・ UR金町駅前団地については昭和43年から入居が始まり、既に40年以上経過している。
- ・ 一方で、JR金町駅北口周辺においては手狭になったJR金町駅北口交通広場の改善などの公共施設の再編を検討していく必要があることから、空地率の高いUR金町駅前団地の再生とあわせた街区再編による交通広場の拡張等についても、今後検討していく必要がある。
- ・ 今後は金町駅前のUR金町駅前団地の利活用の動向を見据えつつ、周辺居住者との連携を図りながら金町駅北口駅前のまちづくりについて考えていく必要がある。あわせて、状況に応じて共同事業に関する働きかけを行っていくことも重要である。
- ・ なお、現在のUR団地再生計画は以下のとおりとなっている。



- 
- 平成19年（2007年）12月公表
  - 東日本支社内では金町駅前団地を含む約520団地が対象
  - 平成20年（2008年）～30年（2018年）までの10年間は引き続き維持管理する。
  - 計画策定時から10年を目途としており、10年を経過しない時点（平成28～29年（2017～18年））で次期の利活用計画を策定するとしている。

③ 個別開発の動向

- ・ JR金町駅北口駅前の個別開発は、東金町一丁目地区での集合住宅建設と、新宿六丁目地区での集合住宅の建設計画のほかは、今のところ大きな動きはない。
- ・ 今後、東京理科大学の開設や南北道路の開通により人の流れは大きく変わることが予想される。一部で大規模低未利用地が存在することから、集合住宅等の開発が想定されるが、その他は大きな個別開発が可能となる余地は少ない状況にある。
- ・ 本地区は「広域生活拠点」として位置づけられ、計画的な土地利用が望まれる。その点を踏まえ、まちのルールづくりや都市計画による誘導などの施策を検討していくことが必要である。



---

## 4. 地区の整備課題の検討

### (1) 金町駅周辺の整備課題

#### ① 広域交通の課題（広域交通網図 参照）

- ・本地区周辺での主要幹線道路としては「放射13号」、「補助269号」、「補助277号」、補助幹線道路としては「補助138号」、「補助261号」、「補助276号」があげられる。
- ・これら幹線及び補助幹線道路については、拡幅整備中もしくは未実施の箇所も見られ、「補助277号」、「補助138号」、「補助261号」などの早期完成が望まれる。

#### ② 土地利用上の課題（整備課題図 参照）

##### 【金町駅北口駅前】

- ・JR金町駅北口駅前周辺では、建物の密集化や空き店舗、駐車場等に利用した多数の低未利用地が散見される。
- ・駅前商店の再生と、葛飾区北部の賑わいの再生を図る等の対策が必要である。また、交通広場はUR金町駅前団地の再生などと併せた環境改善等を検討する。
- ・大学の開設に伴い、駅前の駐輪対策等による歩行空間の改善を検討する必要がある。

##### 【金町駅北東部周辺地域】

- ・金町駅北東部周辺は、良好な住環境が形成されている一方で、木造密集地や駐車場等に利用している低未利用地が多く見受けられる。
- ・木造密集地の住環境改善と周辺の良好な居住環境を保全を検討していく必要がある。

##### 【金町駅北西部周辺地域】

- ・金町駅北西部地域では、東京理科大学の開設など新宿六丁目地区の開発とあわせた広域生活拠点の形成を図るほか、大規模低未利用地の有効利用も検討する。
- ・低未利用地の有効活用により、新宿六丁目地区とあわせた新たな生活拠点の形成を図っていく。特に、東京理科大学の開設による歩行者空間の改善を図る必要がある。

#### ③ 駅北口周辺の交通の課題（整備課題図 参照）

##### 【地区内幹線道路】

- ・葛782号、葛新400号及び葛360号は、大型車の通行に支障を及ぼす恐れがあるほか、南北道路の開通や東京理科大学開設により、自動車や歩行者等の交通量変化が見込まれる。
- ・将来増加する交通量に対応するための、自動車通行空間及び安全な歩行空間への改善等に向け道路の幅員構成や自動車等の通行空間の改善・検討が必要になる。

##### 【生活道路】

- ・地域の人々が主に利用する生活道路では、自動車交通の多い道路など、危険な道路も見受けられる。また、通学路の一部では歩道の設置がなされていない箇所もある。
- ・自動車交通中心の道路と生活道路との明確な区分を行い、安全な歩行環境の改善を行っていく必要がある。

---

以上を踏まえ、本地区のまちづくりの課題図を次に示す。

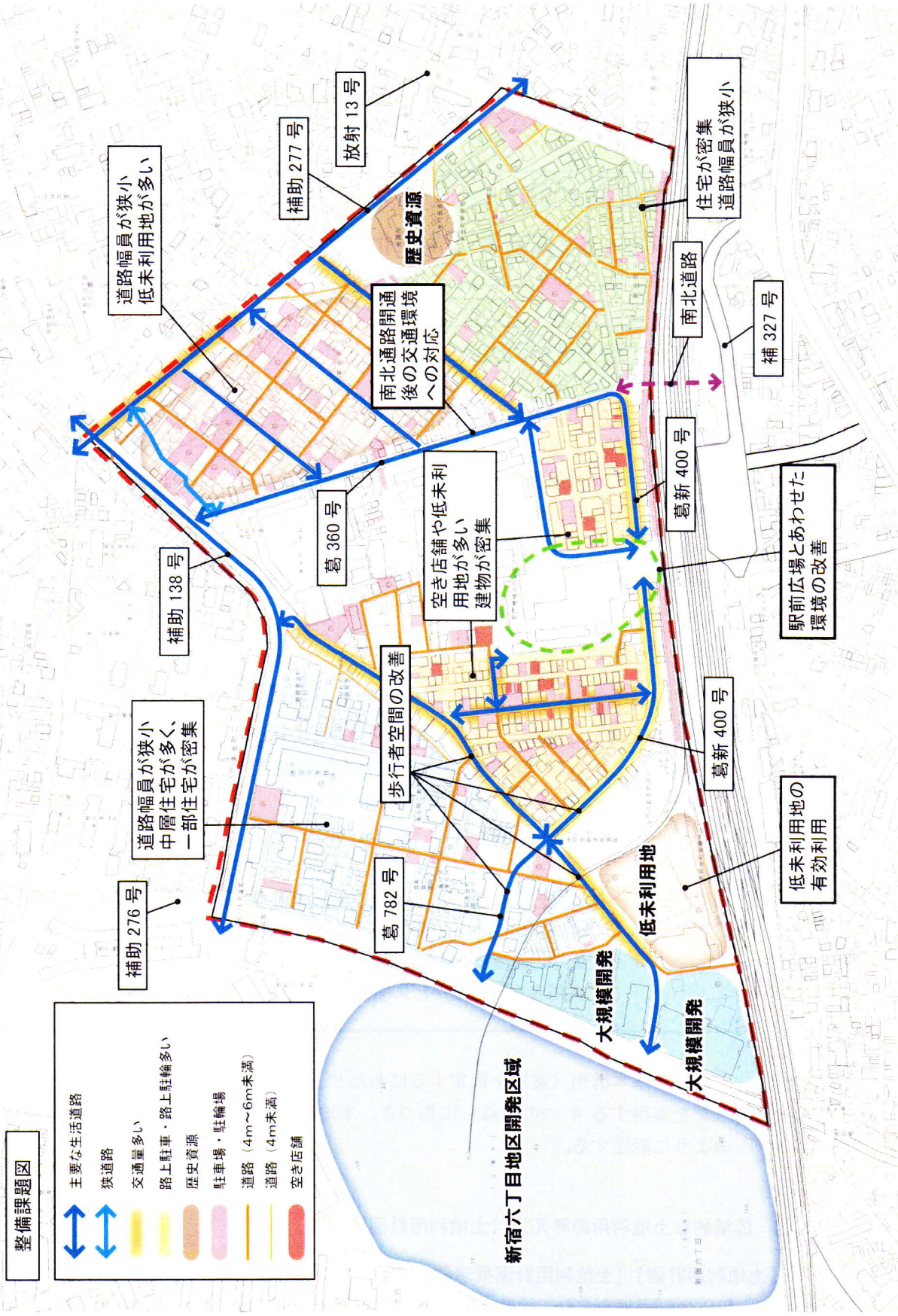


【金町駅周辺の街づくり基本構想図】





【金町駅周辺の街づくり基本構想図】





## (2) 本地区の街づくりについての基本構想（案）

### ① 本地区の基本構想（案）

- ・ 「東金町一丁目地区まちづくり調査等委託（平成 21 年 3 月）」では、金町駅北口のまちづくりの考え方として、次のように整理した。

#### 金町駅北口周辺地区の将来イメージ

### ライフスタイル・来街者の多様化に対応した葛飾北部の拠点形成

#### 将来イメージを実現するための 4 つの視点

##### 視点 1：快適に安心して暮らせるための「生活の場をつくる」

- 多様なライフスタイル、ワークスタイルをサポートする機能の強化
- 通勤通学者の快適性・安全性の向上
- 防災機能の強化

##### 視点 2：にぎわいがまち全体に広がる「賑わいの場をつくる」

- 歩いて楽しい買い物空間の整備
- 回遊性の基点となる駅前空間の整備
- 回遊性を向上させる

##### 視点 3：都市の中で自然を感じることもできるような「憩いの場をつくる」

- 水辺・緑地を結ぶネットワークの整備
- 金町らしさを感じるまちなみづくり
- 環境に配慮した潤いある空間の形成

##### 視点 4：人と人との出会いによってまちの魅力を高めるような「交流の場をつくる」

- 地域コミュニティの強化
- 大学と連携したまちづくり
- 来街者向けのサービス機能の向上

- ・ 本地区の基本構想（案）を策定するにあたり、金町駅北口における上記の「将来イメージを実現する 4 つの視点」に基づき、本地区の土地利用計画及び交通計画を以下のように設定する。

### ② 広域的な土地利用の考え方（土地利用計画構想図 参照）

#### 【土地利用計画】（土地利用計画構想図 参照）

- ・ UR 金町団地を含む、補助 138 号までの区域を「駅前拠点」として位置づけ、葛飾区

---

北部地域の交通結節点としての「快適性・安全性」や、多くの区民が集まる多様な空間となる「生活の場」を創出する。また、買い物空間であり、かつ葛飾区北部地域の回遊性の基点となる「賑わいの場」、「交流の場」として位置づける。

- ・ 新宿六丁目地区開発区域は都市計画マスタープラン（平成 13 年度）において「文化レクリエーション拠点」として位置づけており、また「新宿六丁目地区まちづくり方針（平成 21 年）」ではその一部を「都市型工場・研究ゾーン」として位置づけていることから、周辺地域と併せた「生活・賑わい・交流・憩いの場」である「広域生活拠点」として位置づける。
- ・ 金町駅北口周辺の幹線・補助幹線道路沿道については、商業・業務系の沿道型土地利用として位置づけし、沿道における「賑わいの場」の創出と併せて店舗間の連携による回遊性の向上を図り、買い物空間など賑わいの場の創出を図る区域として位置づける。
- ・ その他、多様なライフスタイル・ワークスタイルをサポートするため、現状の土地利用を踏まえた「生活の場」としての集合住宅系及び低層住宅系の土地利用を設定する。また、JR 金町駅北口の生活空間は、住民が金町らしさを感じることができる「憩いの場」として、さらに、住宅地内での回遊性を確保することによる人々の「交流の場」としての空間の創出を図る。

#### 【交通計画】（広域交通網図 参照）

- ・ 都市計画マスタープラン（平成 13 年度）における広域交通計画及び現在の交通状況等を踏まえ、本地区周辺の以下の道路をそれぞれ「広域幹線道路」、「補助幹線道路」として位置づける。
  - 放射 13 号、補助 269 号、補助 277 号を「広域幹線道路」として位置づけし、広域的な回遊性を確保するための主動線として機能させることで、JR 金町駅北口周辺の「賑わいの場づくり」を図る。
  - 補助 138 号、補助 261 号、補助 276 号を「補助幹線道路」として位置づけし、回遊性を図るための主動線として機能するとともに、通勤通学の快適性、安全性の向上を図ることによる JR 金町駅周辺の「生活の場」の形成を図る。
  - 拡幅事業の早期完成により、自動車交通空間及び歩行者空間の改善を図る。

#### ③ JR 金町駅周辺のまちづくりの方向性（整備計画検討図 参照）

- ・ 現況の土地利用及び都市計画マスタープラン（現在改訂中）の地域別構想を踏まえ、将来的な高齢化社会への対応や多様なライフスタイル、ワークスタイルへの対応を図るため、金町駅北口のまちづくりの方向性を次のように定める。

#### 【金町駅北口周辺の土地利用計画】（整備計画検討図 参照）

- 駅前のにぎわい再生ゾーン
  - ・ 駅前の既存商店街、個別店舗中心の商業地再生を図る。
  - ・ 様々な人々が訪れ、賑わう場所であることから、「賑わいの場、交流の場」としての空間の再生を図る。
- 駅前拠点創出ゾーン
  - ・ UR 金町駅前団地を中心に、既存商業施設と併せた「駅前拠点」として再生を図る。



---

これにより、「駅前にぎわい再生ゾーン」と一体となった「賑わいの場、交流の場」として空間の再生を図る。

- ・ UR 金町駅前団地の再生による都市型住宅地の形成と併せて、「生活の場」としての居住空間の形成を図るとともに、交通広場等の公共施設の環境改善を検討する。

○ 低未利用地有効活用検討ゾーン・集合住宅ゾーン

- ・ 低未利用地化した土地の有効利用を図って駅前拠点の一角を形成し、「生活の場、賑わいの場、交流の場」としての空間を創出する。
- ・ 新宿六丁目地区の開発と一体となった複合的な「広域生活拠点型商業・業務系市街地」の形成を図る。

○ 中層住宅居住環境保全ゾーン

- ・ 既存の集合住宅を中心に、周辺環境と調和した建物づくりを進めるほか、みどり豊かな住環境の維持・形成を図る。多様なライフスタイルに対応した「生活の場」として、快適な生活空間を創出する。
- ・ 一部の木造密集住宅地については、住環境の改善を検討し、防災機能を強化することで安全な「生活の場」を創出する。
- ・ また、住宅地内での回遊性を確保し、人々の「交流の場」としての空間創出を図る。

○ 低層住環境保全ゾーン

- ・ 最も良好な住環境を保つ地域であるため、現状の住環境を保全しながら安心して快適な「生活の場」を保全する。
- ・ 一部については、歩行者空間の環境改善を検討して安全な「生活の場」を作り、また、住宅地内の回遊性を確保した人々の「交流の場」としての賑わいを創出する。

○ 商店街活性化ゾーン

- ・ 既存商店街の再生を図るとともに、モスリン通りの沿道利用とあわせて駅前と一体的な「賑わいの場」の創出を図る。
- ・ モスリン通り沿道の賑わい創出による JR 金町駅前から北側への回遊ルートの一角を形成し、JR 金町駅北口周辺の回遊性を向上させる。

○ 低住環境改善ゾーン

- ・ 木造住宅の密集地域であることから、既存の土地利用を配慮し、公共施設の改善等を図る。良好な住環境の形成を図り、防災機能を向上させた快適かつ安全な「生活の場」を創出する。
- ・ 将来的に、JR 金町駅北口及び既存商店街等と一体となった「広域生活拠点型商業・業務市街地」の形成への誘導し、商業機能と調和した都市型住宅地の形成、複合的な都市機能が融合する広域的な拠点の形成を図る。

○ 歴史資源保全ゾーン

- ・ 地域の歴史、文化を象徴する歴史的資源を保全・活用することで「金町らしさを感じるまちなみづくり」を図る。
- ・ 当該歴史的資源を「憩いの場」として位置づけ、その形態の保全を図る。

---

【金町駅北口周辺の交通計画】（整備計画検討図 参照）

- 地区内幹線道路
  - ・ 外周部に位置し本地区における主要な幹線道路として位置づけられる、補助 276 号、補助 277 号、補助 138 号を「地区内幹線道路」として位置づける。
- 地区内補助幹線道路
  - ・ 地区内幹線道路を補完し、主に金町駅北口周辺地域における交通を処理する主要な路線を「地区内補助幹線道路」として位置づける。
  - ・ 対象は、葛新 400 号、葛 360 号、葛 358 号、葛 782 号、葛 113 号とする。
- 生活道路
  - ・ 街区を形成する道路は、「生活道路」として位置づける。
  - ・ 生活に密着した道路であるため、通過交通を排除すべく地区内交通環境の改善を図る。
- その他
  - ・ 地区内幹線道路、地区内補助幹線道路とともに、JR 金町駅北口周辺と北部地域とを回遊させる。連携を図る道路として機能させることにより、JR 金町駅北口駅周辺を葛飾区北部の交流の場をつくっていく。
  - ・ 将来的な高齢化社会への対応を図るため、JR 金町駅北口周辺における各道路や交通広場などの公共施設においては、バリアフリー化などによる対応を図っていく。



【金町駅周辺の街づくり基本構想図】

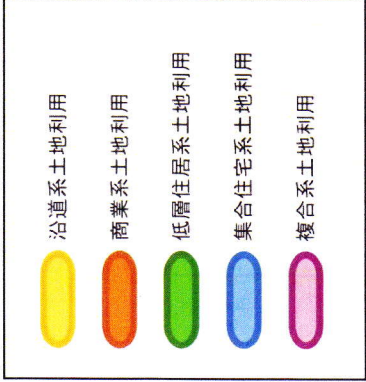
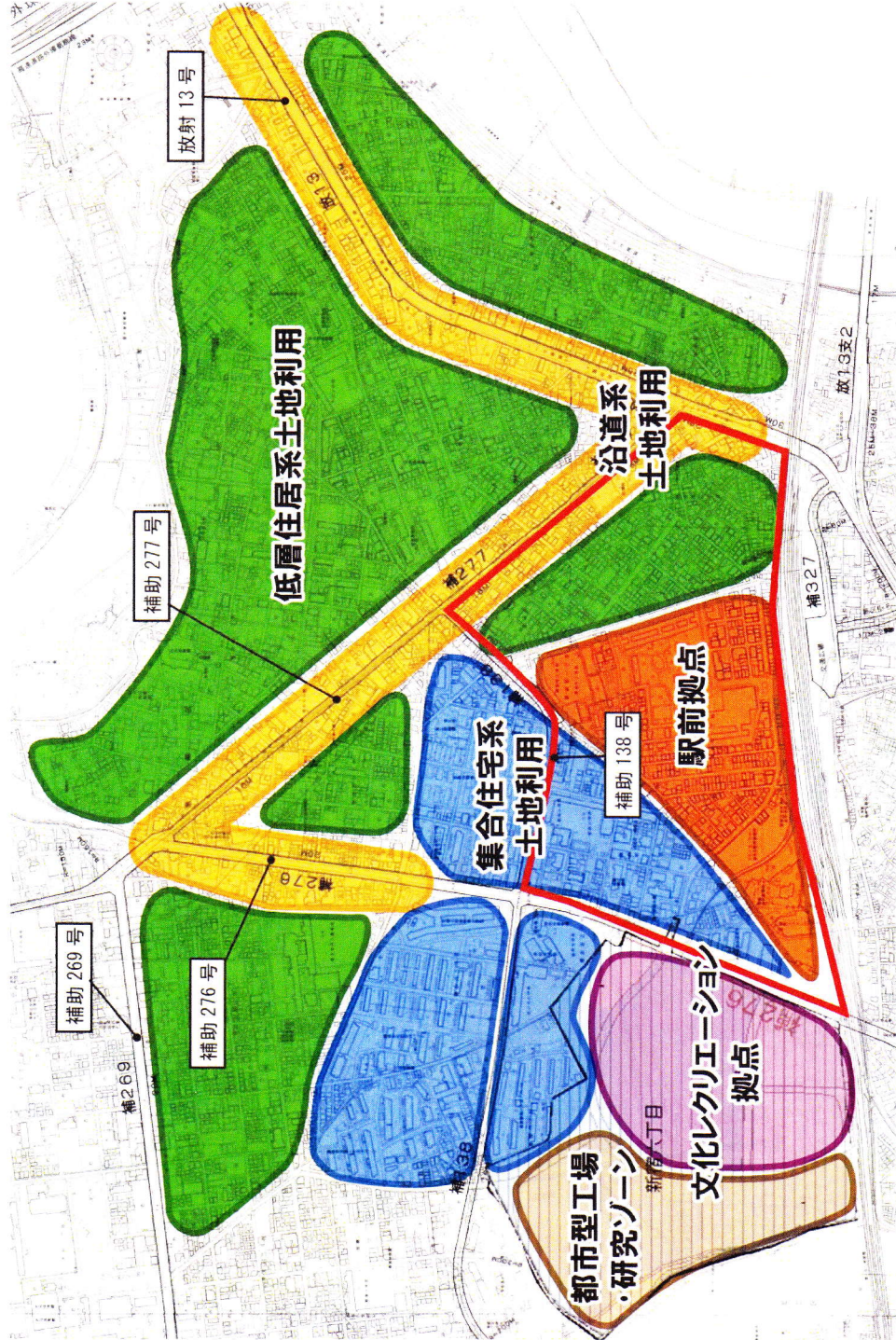
**都市施設等整備構想図**



(出典：都市計画マスタープラン（現在、改訂中）)



**土地利用計画構想図**









## 5. 整備・事業手法の検討

### (1) 金町駅北口周辺の課題とその対応策

これまでに整理した本地区における土地利用及び交通上の課題を踏まえ、その対応策として一般的に有効と考えられる整備・事業手法を以下に整理する。

#### 【本地区の課題と対応策】

箇所	主な課題	一般的に考えられる対応策
金町駅 北口駅前	・空店舗や低未利用地の有効活用	→ ・面的な市街地開発事業
	・駅前及び歩道上の駐輪対策 ・葛新 400 号の歩道空間の改善	→ ・駐輪自転車の取り締まり強化、立看板の撤去 ・駐輪場整備 ・街路樹の移植、無電柱化 ・車道の一方通行化 ・街路事業、市街地開発事業
金町駅 北東部周辺	・南北道路開通に伴う葛 360 号の自動車 通行空間の改善	→ ・街路事業、市街地開発事業
	・住宅地内の公共施設の改善	→ ・地区計画等による街並み誘導
金町駅 北西部周辺	・大規模低未利用地の有効活用	→ ・街路事業、市街地開発事業
	・歩道上の駐輪対策 ・葛新 400 号の歩行者空間の改善	→ ・駐輪自転車の取り締まり強化、立看板の撤去 ・駐輪場整備 ・街路樹の移植、無電柱化 ・車道の一方通行化 ・街路事業、市街地開発事業

### (2) 整備・事業手法の概要

#### ① 市街地再開発事業

- ・都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るもの。

#### ○ 事業のしくみ

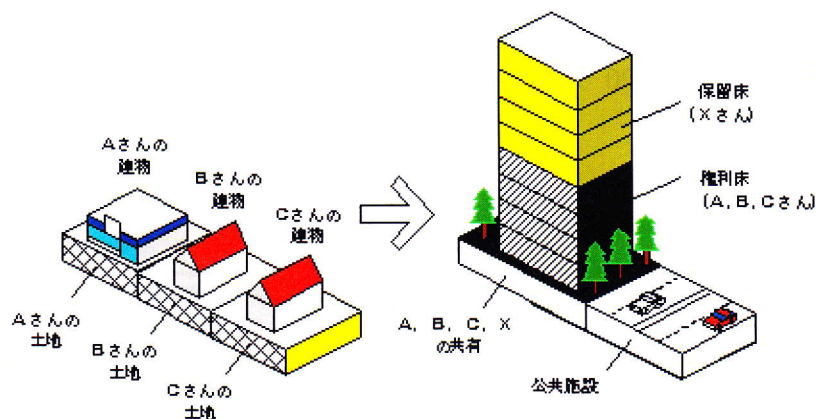
- ・敷地を共同化し、高度利用することにより、公共施設用地を生み出す
- ・従前の権利者の権利は、原則として等価で新しい再開発ビルの床に置き換えられる（権利床）
- ・高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し事業費に充てる
- ・第一種市街地再開発事業＜権利変換方式＞

：権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する。

・第二種市街地再開発事業<管理処分方式（用地買収方式）>

：公共性、緊急性が著しく高い事業で、一旦施行地区内の建物・土地等を施行者が買収又は収用し、買収又は収用された者が希望すれば、その代償に代えて再開発ビルの床を与える。

【市街地再開発のイメージ図】



(出典：国土交通省ホームページ)

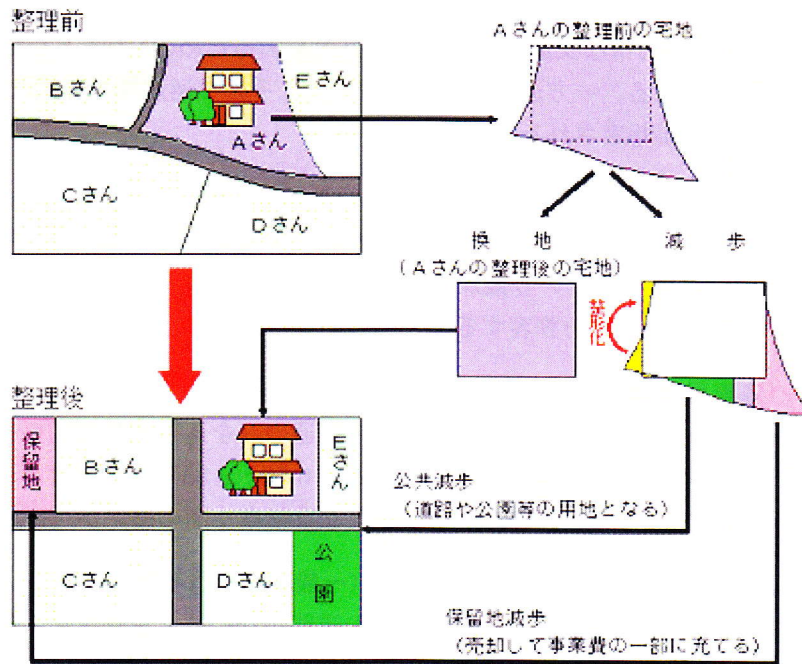
② 土地区画整理事業

- ・土地区画整理事業とは、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るため、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更を行う事業であり、健全な市街地の造成を図ることにより公共の福祉の増進に資することを目的としている。

○事業のしくみ

- ・公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度  
(公共用地が増える分に充てるのが公共減歩、事業資金に充てるのが保留地減歩)
- ・事業資金は、保留地処分金その他、公共側から支出される都市計画道路や公共施設等の整備費（用地費分を含む）に相当する資金から構成される
- ・地権者においては、土地区画整理事業後の宅地の面積は従前に比べ小さくなるものの、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うことにより、利用価値の高い宅地が得られる

## 【土地区画整理事業のイメージ】



(出典：国土交通省ホームページ)

### ③ 無電柱化

#### ○ 無電柱化の方式

- 電線共同溝方式：「電線共同溝法」に基づき、道路管理者が道路の地下に設ける施設に電線類を収容する方式
- 自治体管路方式：地方自治体が管路設備を敷設する手法であり、管路等は道路占用物件として地方自治体が管理する方式
- 単独地中化方式：電線管理者が自らの費用で地中化を行う方式で、管路等の管理は電線管理者が道路占用物件として管理する方式
- 要請者負担方式：各地方の無電柱化協議会で優先度が低いと評価された箇所において無電柱化を実施する場合に用いる方式
- 裏配線：無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線を配置し、主要な通りの沿道需要家への引込みを裏通りから行う方式
- 軒下配線：無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道の家屋の軒下または軒先に配置する方式

#### ○ 概算費用（目安）

- 施工計画や既存埋設管の状況などにより異なるが、概ね5～7億円/km程度

#### ○ 実施上の課題点

- 既存埋設物を考慮した設計及び施工となるため、工事費や施工方法等に配慮する必要が高い
- 商店街の中での施工となるため、夜間工事の想定、地上機器の設置位置や施工方



---

法など地元住民との合意形成が必要

④ 駅前通りの一方通行化

- ・ 葛新400号の円滑な交通と歩行者空間拡大を図るための1手法として、葛新400号の一方通行化がある。一方通行化にあたっては、その交通規制の形態について、以下の4パターンが想定される。

○ トランジットモール化（一般車の通行不可）

- 大学開講時の歩行者交通の増加への対応に加え、既存商店街を中心とした「賑わいの場の創出」という観点からも望ましいものの、葛新400号の「400本/日」のバスの運行本数を許容することについては、望ましい形態とはいえない。

○ バス専用の車道（一方通行）の確保（一般車の通行不可）

- トランジットモール化に対し、バス交通のみを運行本数に関係なく許容する考え方で、現況道路の幅員が11m（2.25－6.50－2.25）をバス専用的一方通行化とすることで、歩行空間の増加及び新たな自転車空間の確保が可能とする。

○ バス専用の車道（相互通行）の確保（一般車は通行不可）

- 葛新400号以外にバスの通行可能な道路がないことを踏まえ、葛新400号の一般車の通行を規制し、バスのみ相互通行を可能とする考え方。

○ 自動車交通の一方通行化（一般車の通行可）

- 周辺への交通負荷の緩和と一般車による沿道の利用を考慮した考え方。
- 一般車の流入により、沿道での荷捌きスペースが想定されるが、この場合、荷捌きスペースは20m～30mに1箇所の間隔で設ける。

なお、実施にあたっては次のような課題点に留意する必要がある。

◆ 他路線への負荷について

- ・ 当該路線の一方通行化及びバス専用化に伴い、他路線への交通の集中が予想される

◆ バス路線の変更について

- ・ 一方通行化の場合、バスルートが上下線で異なることから、駅～東金町2丁目のバス停までの移動距離が長くなる
- ・ 東金町小学校東側の区道については、車道幅員が5.5m（片側2.75m）であると推測されるが、路線バス等（普通自動車）の通行は難しいと考える
- ・ 以上から、トランジットモール化及び当該路線の一方通行化の場合、東金町小学校東側区道の道路改良の必要があるものと考えられる

◆ 当該路線をトランジットモール化した場合のバスの運行運数について

- ・ トランジットモールは公共交通の通行のみを可とする考え方であるが、当該道路の場合、多いときで「42台/時間」のバスが通行しており、トランジットモール本来の機能を損なうことが想定される

◆ 地区住民の理解

- ・ 交通規制に伴う交通体系の変更や交通量の増加に対する合意形成が必要

◆ 自転車通行等による危険性について

- 
- ・バス専用道路で相互通行した場合でも道路の幅員構成は変わらないため、歩行者交通及び自転車交通上の課題は解決されない

⑤ 既存公共施設の有効活用

- ・沿道の公共施設用地の一部を道路空間として活用することによる道路空間の拡大を図るものであり、葛新400号では「金町地区センター」、葛360号では「東金町小学校」と「東金町児童遊園」が検討の対象となる
- ・金町地区センターについては、建物東側のオープンスペースの一部を有効に活用することで歩行者空間の「たまり」を確保できる
- ・葛360号でも沿道に「東金町小学校」及び「東金町児童遊園」があり、これらの活用により、歩行者空間及び自動車空間の改善が可能になる