

荒川区の街づくりと再開発 ～これまでの取組と今後の課題～

荒川区 防災都市づくり部
防災街づくり推進課

1. はじめに

荒川区は東京都の北東部に位置し、人口は約21万人、総面積は10.16km²で23区中22番目の広さになります。地形は東西に長く、北部から東部の区境には隅田川が流れています。区内の大部分は起伏が少なく平坦ですが、南西部には山手台地の一部があり、通称諏訪台・道灌山と呼ばれる高台になっています。



△ 荒川区位置図

(出典：荒川区ホームページ 平成26年10月1日現在)

区内にはJ R、東京メトロ、つくばエクスプレス、京成電鉄、日暮里・舎人ライナーの駅があり、また、区民の身近な交通機関として利用される都電荒川線・都営バス・荒川区コミュニティバスが運行され、交通利便性が高くなっています。一方で、老朽化した木造建築物が密集する地域があり、東京都による「地震に関する地域危険度測定調査(第7回)」(平成25年9月)では、区内の多くが総合危険度の高い地域となっています。

2. 街づくりの方針について

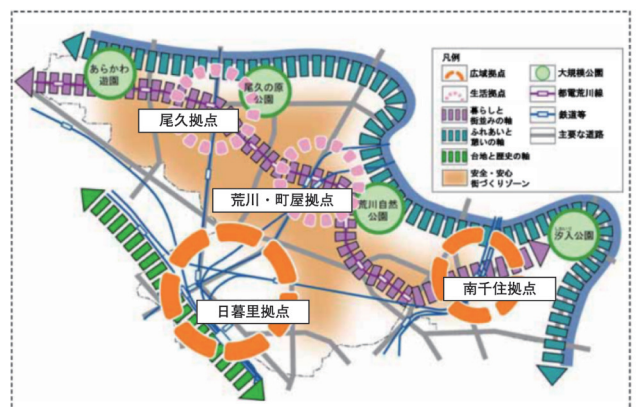
(1) 上位計画

荒川区では、「荒川区基本構想」(平成19年3月)における将来像として「幸福実感都市あらかわ」を掲げ、心の豊かさや人とのつながりを大切にしたい、区民一人ひとりが真に幸福を実感することが出来るまちを目指しています。



△ 荒川区の将来像と6つの都市像

その将来像を実現するため、「荒川区都市計画マスタープラン」(平成21年3月)では、目指す街の姿を「水とみどりと心ふれあう街 あらかわ」とし、安全で安心して暮らせる街づくり・快適でおいしい街づくり・にぎわいと活力のある街づくりを目標としています。また、区内の主要な交通結節点となる駅周辺を中心とした地区を「拠点」とし、多様な都市活動の中心となる地区の形成を掲げています。



△ 将来都市構造図

(2) 現在の街づくりの方向性

現在、荒川区では、「災害で一人の犠牲者も出さない」という信念のもと、市街地において、建物等の不燃化や耐震化への助成、危険老朽空き家ゼロ作戦、永久水利施設の整備等、様々な取組を行っています。一方で、駅前への拠点については、防災性の向上だけではなく、土地の高度利用や都市機能の更新及び駅前の活性化を目的として、市街地再開発事業を推進しています。

本稿では、区内の各拠点で実施された市街地再開発事業の概要と今後の再開発による街づくりの課題について御紹介します。

3. 拠点の位置付け

これまでに市街地再開発事業を実施した拠点は以下の3か所です。

① 日暮里拠点（広域拠点）

日暮里駅、西日暮里駅及び三河島駅周辺を中心とする地区において、区内最大の交通結節点としての利便性の高さを生かしながら、商業・業務機能をはじめとする多様な都市機能が集積した、国内外から人々が訪れる広域拠点です。

② 南千住拠点（広域拠点）

南千住駅周辺を中心とする地区において、川の手の開放感あふれる空間の中で、高度に集積する住宅、魅力ある商業施設、歴史・文化資源などが調和する、活力と魅力にあふれた広域拠点です。

③ 荒川・町屋拠点（生活拠点）

町屋駅周辺を中心とする地区において、駅周辺や幹線道路沿道などの商業施設によるにぎわい、各種公共施設などによる行政・文化機能などを生かして、区民の生活や交流の核となる活気にあふれた生活拠点です。



△ 荒川区再開発事業位置図

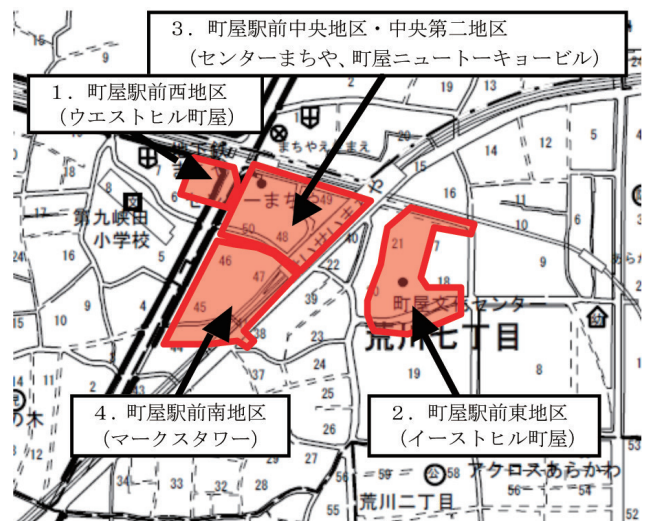
4. 町屋駅周辺の再開発について

(1) 従前の状況

町屋駅周辺地区は、荒川区の中央部に位置し、東京メトロ千代田線、京成電鉄本線、都電荒川線が交差する地区です。荒川区における中心的な商業地域であり、交通の要衝として重要な拠点となっています。

しかし、従前は、街区整備が行われないうまま市街地化していたため、狭く複雑な道路や老朽化した木造建築物が密集しており、防災性の向上が強く望まれていました。また、収益性・利便性が高いにもかかわらず、核となる施設が存在せず、にぎわいの場としての魅力にも欠けていました。

荒川区では、駅周辺を中心的商業地として再生し、併せて道路、公共施設を優先的に整備していく地区として位置付け、昭和56年に「町屋駅周辺地区整備基本構想」にて、駅周辺をいくつかの地区に分けて段階的に整備していく計画を策定しました。



△ 町屋駅周辺地区再開発概要図

(2) 町屋駅前西地区第一種市街地再開発事業（ウエストヒル町屋）

西地区は、防災機能を高めるとともに良質な住宅の供給を図ることを目的に、区内で初めての市街地再開発事業として昭和57年4月に再開発準備研究会設立、昭和59年1月に都市計画決定、昭和59年8月に個人施行の認可、昭和60年3月に建築工事着工、昭和62年10月に竣工しました。また、都内で初めての個人施行による再開発でもあります。



△ 従前の町屋駅前西地区

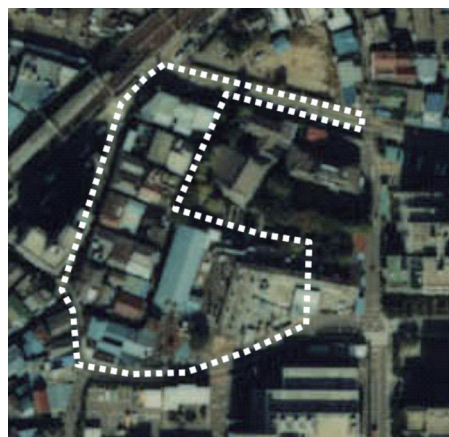
地区面積は約0.2haで、地下1階～地上2階は商業、3階は空中広場、4～12階は住宅（45戸）となっています。規模が大きいながらも街の活性化に貢献するような施設が整備されており、丸みを帯びた柔らかな印象の外観とあわせて、町屋駅前の顔の一つになっています。



△ ウエストヒル町屋

(3) 町屋駅前東地区第一種市街地再開発事業（イーストヒル町屋）

東地区は、地域における商業の活性化・不足している公共施設の整備及び良質な住宅の供給を目的に、昭和59年3月に準備組合設立、昭和60年3月に都市計画決定、昭和60年11月に組合設立認可、昭和61年12月に建築工事着工、昭和63年9月に竣工しました。



△ 従前の町屋駅前東地区

地区面積は約0.6haで、高層棟地上1～2階は商業・業務施設、3～14階は住宅（175戸）、低層棟は公益施設「町屋文化センター」となっています。公益施設は、講座やイベントの会場として活用されており、区民の交流の場となっています。大正モダンの雰囲気を持つ当施設は、下町風情を生かした街並みをつくりだし、町屋駅前の魅力ある街づくりに貢献しています。



△ イーストヒル町屋

(4) 町屋駅前中央地区第一種市街地再開発事業
(センターまちや)

中央地区は、駅前にふさわしい公共空間の整備や商業活動の活性化を目的に、昭和62年1月に準備組合設立、昭和63年3月に都市計画決定、平成元年11月に組合設立認可、平成5年6月に建築工事着工、平成8年3月に竣工しました。



△ 従前の町屋駅前中央地区

地区面積は約0.5haで、地下2階は約1,400台収容の公共駐輪場、地下1階～地上2階は商業施設として専門店街からなるショッピングモール、3～4階はホール(296席)を備えた文化施設「ムーブ町屋」、5階は商業・業務施設、7～22階は住宅(117戸)となっています。公共駐輪場と地下1階の飲食店街は地下鉄の駅と直結しており、利便性に優れています。ショッピングモールを核とした一体感のある商業空間や各種イベントが開催されるホールにより、地域のにぎわいの創出に寄与しています。

(5) 町屋駅前中央第二地区第一種市街地再開発事業
(町屋ニュートーキョービル)

隣接する他事業と合わせた空地整備や地下鉄出入口を移設し利便性を向上させることを目的に、昭和58年3月に再開発準備協議会設立、昭和63年3月に都市計画決定、平成6年4月に個人施行の認可、平成6年12月に建築工事着工、平成8年3月に竣工しました。

地区面積は約0.1haで、地下1階～地上2階は商業施設、3～8階は住宅(68戸)となっています。地下鉄出入口の移設により、東京メトロ千代田線、京成電鉄本線、都電荒川線の移動がスムーズになったり、道路の整備により歩行者空間が広がったりと、利便性が向上しました。



△ センターまちや(右)、
町屋ニュートーキョービル(左)

(6) 町屋駅前南地区第一種市街地再開発事業
(マークスタワー)

南地区は、老朽木造建築物の密集を解消し、商業・住環境を整備することを目的に、平成2年5月に準備組合設立、平成9年2月に都市計画決定、平成12年8月に組合設立認可、平成15年10月に建築工事着工、平成18年3月に竣工しました。当地区は、再開発組合が独自に資金調達をし、23区では初めて直接分譲によって事業収入を確保しました。



△ 従前の町屋駅前南地区

地区面積は約0.6haで、1～2階は大型スーパーを中心とした商業施設とクリニックモール、3～28階は住宅（301戸）となっています。商業・医療施設が充実しており、さらに、地下鉄の駅と直結していることで、居住者だけでなく周辺住民への利便性の向上に寄与しています。



△ マークタワー

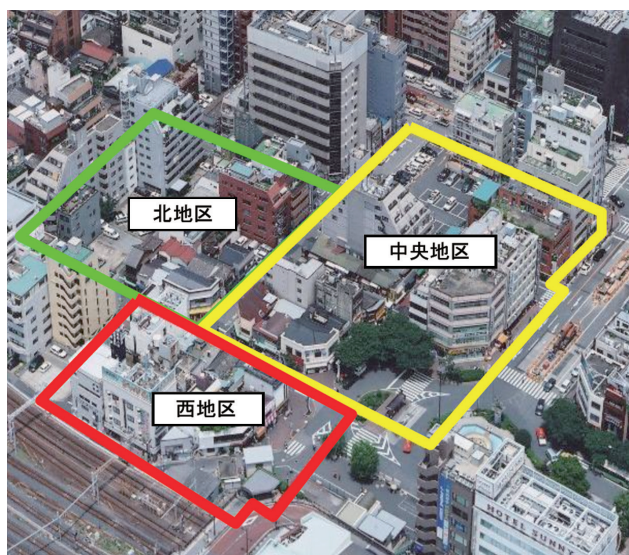
5. 日暮里地域の再開発

(1) 日暮里駅地区・従前状況

日暮里駅地区は、荒川区の南西部に位置し、J R山手線、京浜東北線、常磐線、京成電鉄本線、日暮里・舎人ライナーが結節する交通利便性の高い地区であり、荒川区の玄関口となっています。当地区周辺には、多種多様な布地が購入できる全長約1kmの繊維問屋街があり、にぎわいを見せ

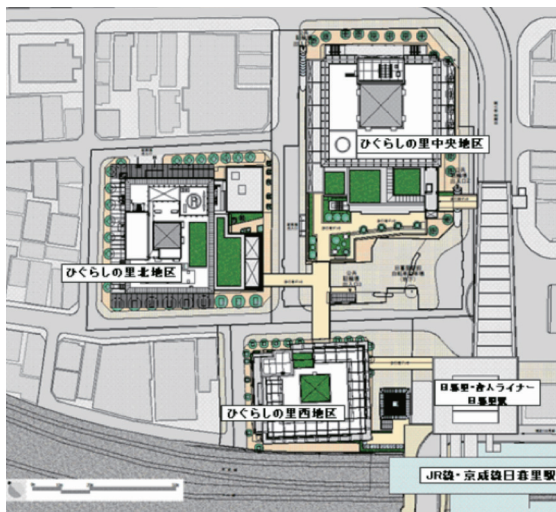
ています。

しかし、従前の当地区は、戦災復興土地区画整理事業が行われているものの、一街区の規模が小さいため駅前らしい土地の有効利用や高度利用が図られず、商業・業務・住宅が混在し、核となる施設建築物がありませんでした。さらに、駅と市街地との間に約9mの高低差があることから街の発展が阻害され、バリアフリーの点でも問題がありました。そのため、交通便利性の高さや集客力の高い問屋街の存在にもかかわらず、駅前商業地らしいにぎわいや活気が不十分でした。また、十数件の菓子問屋が並ぶ「日暮里菓子玩具問屋街」を含め、一部に老朽木造建築物が密集する地域があることから防災面でも課題を抱えていました。



△ 従前の日暮里駅地区

そのような状況の中、新交通システム日暮里・舎人ライナーの導入を契機に、荒川区の玄関口にふさわしい複合市街地の形成や利便性・防災性の向上、にぎわいの創出を目指して、ひぐらしの里西・中央・北地区の3地区で連鎖的に市街地再開発事業が進められました。



△ ひぐらしの里配置図

(2) ひぐらしの里西地区第一種市街地再開発事業 (ステーションポートタワー)

ひぐらしの里西地区は、日暮里駅地区のリーディングプロジェクトとして、3地区の中で最初に建築に着手した地区です。平成11年2月に準備組合設立、平成12年12月に都市計画決定、平成13年10月に組合設立認可、平成16年10月に建築工事着工、平成19年5月に竣工しました。

地区面積は約0.3haで、地上1～3階は商業施設、4～6階は業務施設、7～25階は住宅(145戸)となっています。医療施設として、専門的な診療科目がそろった医療センターが導入されています。また、地域の課題であった高低差を解決するために公共階段・エレベーターが設置され、特にエレベーターは自転車利用者を含めて多くの方が利用しています。

(3) ひぐらしの里中央地区第一種市街地再開発事業 (ステーションガーデンタワー)

ひぐらしの里中央地区は、平成12年6月に準備組合設立、平成13年12月に都市計画決定、平成15年2月に組合設立認可、平成17年4月に建築工事着工、平成20年2月に竣工しました。

地区面積は約0.7haで、地上1～4階は商業施設、5～9階は業務施設、公益施設(都税事務所)、11～40階は住宅(340戸)となっています。当地区にはイベント広場が整備され、地元団体を中心に月2,3回程度イベントが開催されており、日暮里地域のにぎわいにおいて重要な役割を果たしています。核となる商業施設には、地域に不足

していた食料品や日用品を購入できる場所としてスーパーマーケットが導入されました。また、施行区域内の道路地下部分に約1,270台収容可能な自走式公共駐輪場を整備しています。

(4) ひぐらしの里北地区第一種市街地再開発事業 (ステーションプラザタワー)

ひぐらしの里北地区は、先行して事業が進められた2地区によって当地区内の機運が高まり、再開発を行うことになりました。平成13年8月に準備組合設立、平成14年12月に都市計画決定、平成15年10月に組合設立認可、平成18年11月に建築工事着工、平成21年10月に竣工しました。

地区面積は約0.4haで、地上1～3階は商業施設、4～7階は業務施設、9～36階は住宅(288戸)となっています。専門学校や、街の整備に伴う人口増加・利便性の向上によって需要が高まる診療所や保育園を設けています。



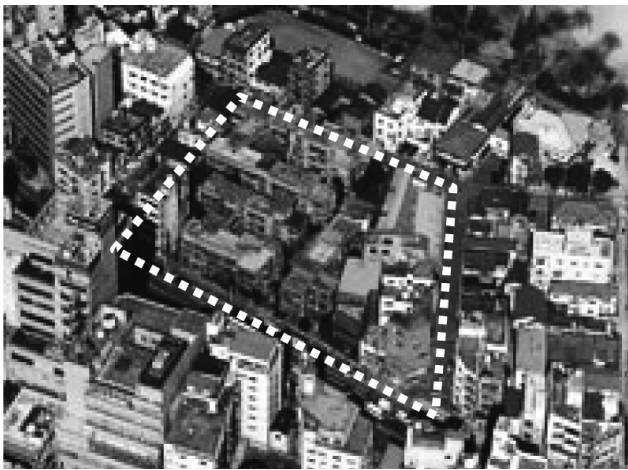
△ サンマークシティ(ひぐらしの里地区)

ひぐらしの里西・中央・北地区では、3階レベルの歩行者デッキを整備して各地区を繋げることにより、日暮里・舎人ライナーの駅や各地区間、市街地との回遊性の向上を図りました。従後は、3地区が一体となって地域全体の防災性・利便性を高め、安全な歩行者空間や街のにぎわいを創出しています。

(5) 東日暮里五丁目地区・従前の状況

東日暮里五丁目地区は、日暮里駅から徒歩圏内にあります。

従前の当地区には関東大震災後の復興住宅として昭和4年に建設された旧同潤会鷺谷アパートがありました。日本の集合住宅の先駆けだった同アパートは、1960年代以降、何度か建替え計画が提案されたものの、実現には至りませんでした。その後、建物の老朽化が著しく防災上の観点からも強く対策が望まれていたこと、バブル景気を背景として不動産屋による地上げの動きがあったことから、周辺地域も含めた市街地再開発事業が推進されました。



△ 従前の東日暮里五丁目地区

(6) 東日暮里五丁目地区第一種市街地再開発事業（リーデンスタワー日暮里）

当地区は、住環境の改善だけでなく、住み続けられる街を目標として、平成4年8月に準備組合設立、平成7年4月に都市計画決定、平成8年9月に組合設立認可、平成11年6月に建築工事着工、平成13年6月に竣工しました。

地区面積は約0.7haで、低層棟・高層棟・業務棟を配置しています。各棟は2階レベルで接続されており、1～2階は商業・業務施設、低層棟2～5階及び高層棟2～28階は住宅（低層棟19戸・高層棟278戸）となっています。住み続けられる街を実現するための工夫として、住宅については高層棟に併せて管理費等の負担が少ない低層棟を建設し、業務については敷地北側に従前からの事業を継続するための地権者用業務棟を配置しています。



△ リーデンスタワー日暮里

6. 南千住駅周辺の再開発

(1) 従前の状況

南千住駅周辺地区は、荒川区の南東部に位置し、JR常磐線・東京メトロ日比谷線・つくばエクスプレスが交差する地区です。

従前の駅西側は、住商混在の密集市街地で、狭小な敷地が多く、防災上や居住環境の面で課題がありました。また、駅前にもかかわらず営業をしていない店舗があり、駅前商業地としてののにぎわいや活気が不十分でした。交通面では、駅前交通広場が狭く、バス利用者や地元から駅前のバス路線導入について要望がありました。

当時の南千住地域では、つくばエクスプレス南千住駅の開業が公表されたことに加え、駅東側では住宅市街地総合整備事業や東京都施行による白鬚西地区市街地再開発事業といった大規模な開発が推進され、新しい街が形成されつつありました。そういった街の大きな変化の中で、駅東西が一体となった街づくりが求められたことにより、駅西側では課題解決の手法として市街地再開発事業の検討が進められました。



△ 従前の南千住西口駅前地区

(2) 南千住西口駅前地区第一種市街地再開発事業 (アクレスティ南千住)

当地区は、密集市街地の改善や地域の活性化を目指し、平成13年12月に準備組合設立、平成15年11月に都市計画決定、平成17年7月に組合設立認可、平成19年8月に建築工事着工、平成22年1月に竣工しました。

地区面積は約0.8haで、地上1～2階及び北側2層部分は商業・業務施設、2～3階は公益施設、7～28階は住宅（215戸）となっています。公益施設として、地域コミュニティーの核となる「南千住駅前ふれあい館」や行政手続を担う区民事務所、路線バスの乗り入れ可能な交通広場やタクシープールを整備したことによって、利便性や安全性が向上しました。

南千住地域では、当再開発事業も含めた街づくりが相乗効果をもたらし、地域全体の活性化に繋がりました。



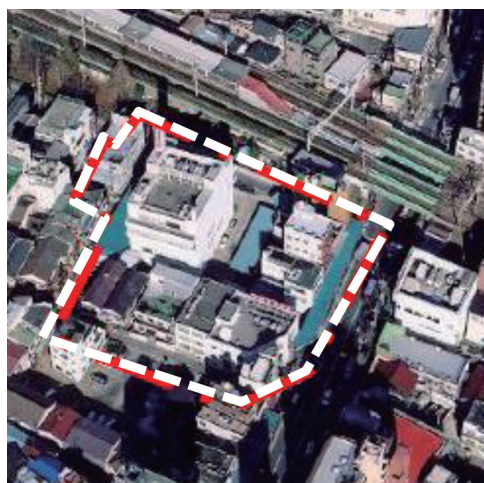
△ アクレスティ南千住

7. 三河島駅周辺の再開発

(1) 従前の状況

三河島駅周辺地区は、荒川区の南部に位置し、JR常磐線三河島駅に隣接しています。従前は、駅前に広場等のゆとりある公共空間が不足し、商業の集積が十分とはいえないことから、街の顔としてのにぎわいや魅力に欠けていました。また、道路が狭く、建物が密集している等の防災上の課題や、駅周辺に違法駐輪がされ、安全で快適な歩行者動線が確保されていない等の課題がありました。

三河島駅周辺では、駅北側エリアで先行して、再開発事業の検討が進められました。その後、三河島のイメージアップのためには駅の北側だけではなく南側も、という権利者と区の強い思いから、南側における街づくりの必要性、再開発事業の仕組み等について意見交換や勉強会を重ねたことにより、再開発事業への機運が高まりました。



△ 従前の三河島駅前南地区

(2) 三河島駅前南地区第一種市街地再開発事業 (アトラスブランズタワー三河島)

当地区は、地区の課題解決と三河島のイメージアップを目標とし、平成16年2月に準備組合設立、平成20年6月に都市計画決定、平成22年10月に組合設立認可、平成24年2月に建築工事着工、平成26年9月に竣工しました。

地区面積は約0.5haで、地上1～2階は商業・業務施設、3～34階は住宅（327戸）となっています。広場や外周道路を整備することによって地域の防災性や安全性の向上に寄与しています。ま

た、従前の公共駐輪場を約400台収容可能な地下機械式駐輪場として再整備しています。機械式のため利便性が高く、良好な景観形成や放置自転車対策についても成果を上げており、利用者や区民の皆様から好評を得ています。



△ アトラスブランズタワー三河島

8. これまでの課題と今後の街づくり

これまでに実施された再開発事業から今後の再開発に向けて、新たな課題が顕在化しています。

第一に、核テナントや公益施設がある地区ではにぎわいが継続している一方、一部の地区では空き店舗が見られ、集客力が不足しているといった課題があります。原因として、統一感のやや少ないテナント構成や施設構造が考えられます。今後

の再開発では、回遊性のある動線や開放感・統一感のある空間づくりといったハード面、一体的な管理運営方式や地域住民主導のエリアマネジメントの実施といったソフト面について初期段階から検討し、にぎわいを継続できる開発を行う必要があります。

第二に、一部の駐輪場で、利用率が想定より低い一方、商業施設付近や死角となっている公開空地に多数の放置自転車が見られるといった課題があります。原因として、地下自走式という駐輪方式や、施設との接続が良くないといった利便性の低さが考えられます。今後駐輪場を整備する際は、施設との接続・位置・駐輪方法、公開空地の植栽配置や形状について検討し、利用しやすく放置自転車を発生させない駐輪場を整備することが求められています。

現在、荒川区では、西日暮里駅前地区、三河島駅前北地区の再開発事業を推進しています。これまでの課題を踏まえて、より良い再開発を実現するために、地元の方等の意見を伺いながら、準備組合とともに検討を進めていく予定です。

9. おわりに

荒川区は、多数の鉄道路線をはじめとする公共交通機能が充実した交通利便性の高い地域であり、かつ古くからの商店街や町工場がある下町情緒が残る地域です。そのような魅力を継承しながら、「区政は区民を幸せにするシステムである」という本区のドメインのもと、区民が安全・安心で幸せを実感することができるまちの実現を目指し、引き続き再開発事業を推進していきます。