

HIKIFUNE

東武曳舟駅周辺地区まちづくり方針

目 次

1 はじめに

- (1) 策定の目的及び位置付け . . . 1
- (2) 対象地区の概要 . . . 1
- (3) 曳舟の歴史について . . . 2

2 まちづくり計画の位置付け

- (1) 東京都における上位計画 . . . 3
- (2) 墨田区における上位計画 . . . 5

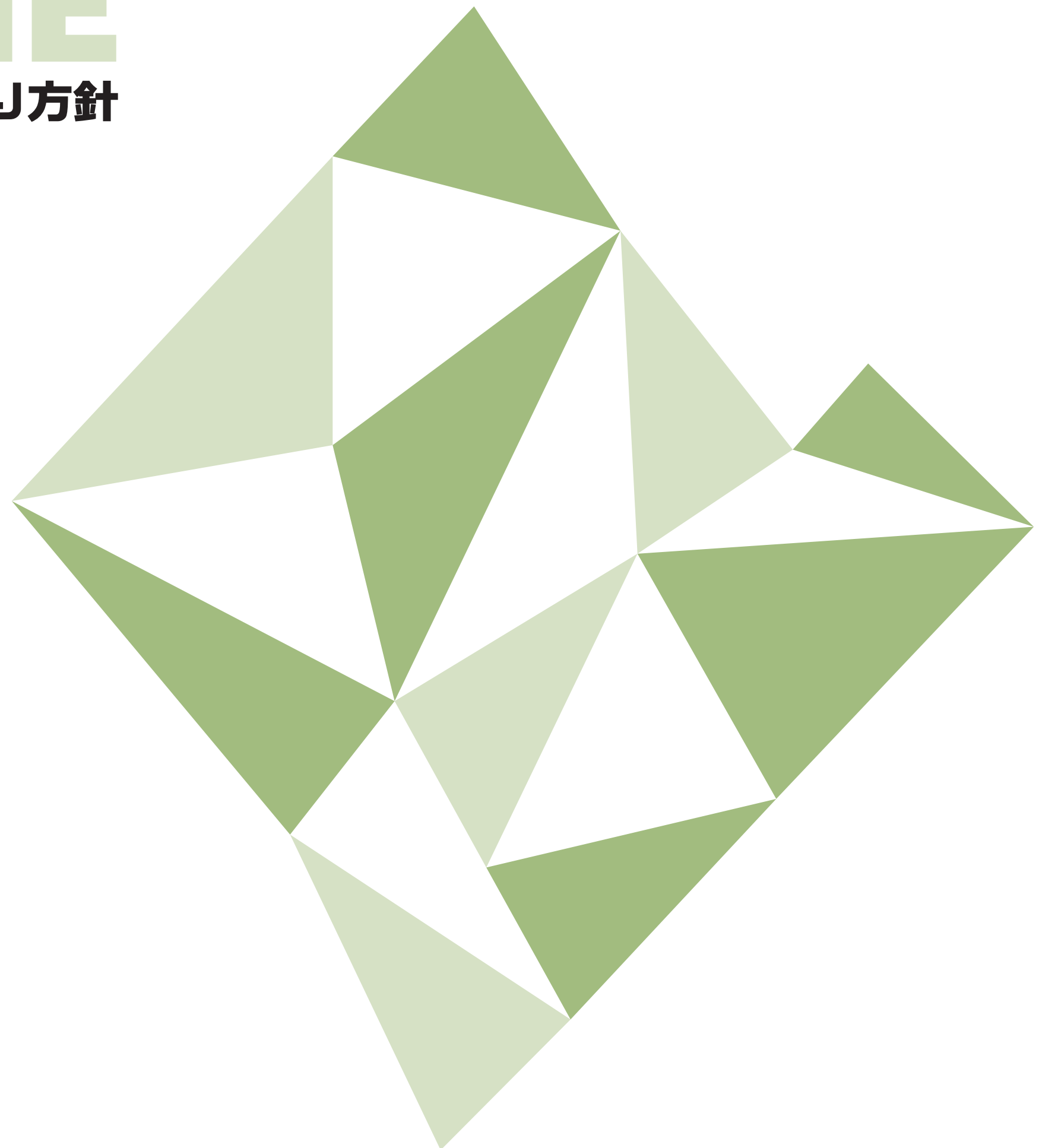
3 曳舟駅周辺の現況

- (1) 世代別人口 . . . 11
- (2) 産業構造 . . . 11
- (3) 土地利用 . . . 12
- (4) 道路 . . . 15
- (5) 交通ネットワーク . . . 16
- (6) 災害発生時の危険性 . . . 17
- (7) 公園等 . . . 18
- (8) 地域住民の声 . . . 19

4 まちづくり方針

- (1) 解決すべき現況と課題について . . . 20
- (2) まちの将来像・目標について . . . 20
- (3) 土地利用の方針 . . . 21
- (4) 公共施設等の整備方針 . . . 22
- (5) まちづくりの実現に向けて . . . 23

令和 7 年 9 月 墨 田 区



(1) 策定の目的及び位置付け

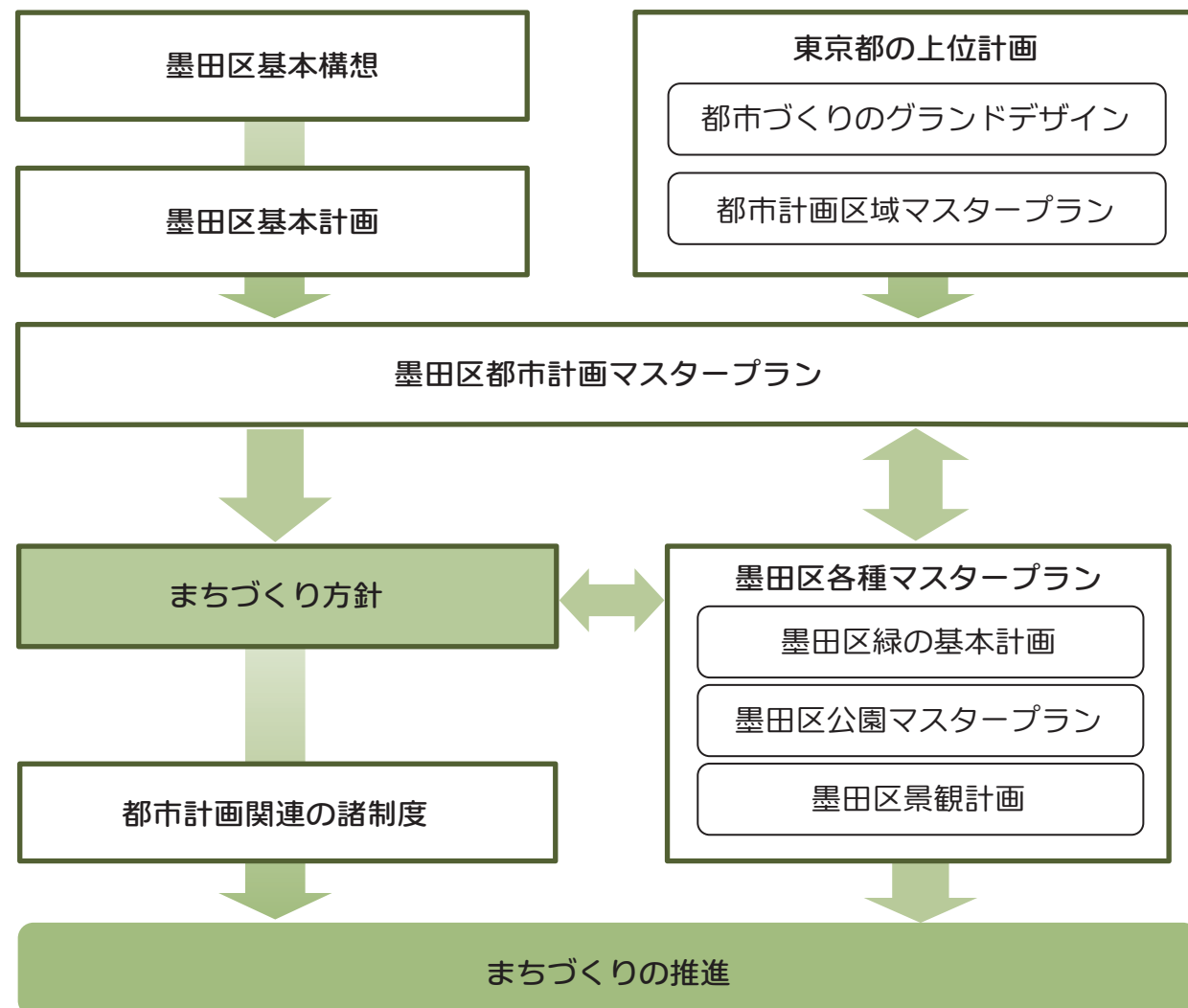
曳舟駅周辺地区は、墨田区都市計画マスタープランにおいて、広域拠点として位置付けられ、東武伊勢崎線の曳舟駅、京成押上線の京成曳舟駅を通じて区北部地域をつなぐ要の位置にあります。

京成曳舟駅周辺では、京成押上線の連続立体交差事業を契機として地区計画を定め、市街地再開発事業等の推進により、段階的にまちづくりを進めてきました。

一方、曳舟川通りの西側では、市街地再開発準備組織が設立される等、新たなまちづくりへの機運が高まっています。この状況を踏まえ、周辺エリアを「東武曳舟駅周辺地区」とし、区民・事業者・行政が一体となって持続的に成長する魅力あるまちを実現していくため、まちの将来像、目標、整備方針及びその実現に向けた取組の方向性を明らかにする「東武曳舟駅周辺地区まちづくり方針(以下、「まちづくり方針」という。)」を定めます。

まちづくり方針は、墨田区基本構想、墨田区都市計画マスタープラン等を踏まえ、地域特性に応じて策定するものです。今後、地区計画等の都市計画決定を行う際の指針にもなります。

■まちづくり方針と上位計画



(2) 対象地区の概要

東武曳舟駅周辺地区は、墨田区都市計画マスタープランにおける拠点型複合地区の曳舟川通りから西の約 8.2 haを対象地区とします。



(3) 曳舟の歴史について

● 曳舟川

曳舟川は、本所・深川の市街地に飲料水を供給していた本所上水の跡で、江戸時代中期に、小梅村から亀有村(葛飾区亀有)に至る約 7.4キロメートルが舟運運河として改修されました。この運河では往来の旅人を乗せ、肩に綱を付けて岸から引いたサツパコと称される小型舟が運航しており、「曳舟」の名称の由来になったとも言われています。しかし、明治時代になると交通機関として人力車が出現し、多くの橋が架けられるようになり、舟運は衰退していきました。

大正時代に入ると向島地区で工業が発達し、工場が建ち並んだことで、曳舟川は工場排水に汚染されました。昭和 29年度、曳舟川の荒川・隅田川間の暗渠工事の開始とともに、曳舟川は埋立て工事、地下排水工事及び道路改修工事が行われ、現在の「曳舟川通り」として生まれ変わりました。

● 東武伊勢崎線

東武伊勢崎線は、墨田区の北部地区をほぼ南北に走る交通機関ですが、昭和 27年度に新四つ木橋の開通後、道路の交通量が急速に増加した結果、踏切が自動車の通行に大きな障害となり、ひどい渋滞が目立つようになりました。その最も顕著な例が、国道 6 号線(水戸街道)と都道環状 4 号線(明治通り)との交差点から、それぞれ 50m ほどのところでした。そのため、昭和 32年度から建設省(当時)によって立体交差化の検討が始まりました。

その後、昭和 39年度から工事が開始され、昭和 40年度に下り線が、昭和 41年度には上り線の高架化が完了し、曳舟川通りや水戸街道など全部で 12か所の踏切が除却されました。

和暦(西暦)	出来事
昭和 26年度(1951)	都議会が曳舟川の埋立てを採択
昭和 29年度(1954)	曳舟川(準用河川)廃止告示 曳舟川(小梅水門～地蔵橋)埋立て工事完成
昭和 30年度(1955)	曳舟児童遊園(通称三角公園)開園
昭和 34年度(1959)	曳舟川埋立てによる道路改修工事第 1 期(地蔵橋～東武踏切)完了
昭和 35年度(1960)	東武鉄道高架促進期成連盟結成(地域内 19 町会)
昭和 39年度(1964)	東武鉄道伊勢崎線高架化工事開始(亀戸線分岐点～鐘ヶ淵駅手前約 100m)
昭和 40年度(1965)	東武鉄道伊勢崎線高架化下り線工事完了
昭和 41年度(1966)	東武鉄道伊勢崎線高架化上り線工事完了(12 か所の踏切を除却)
平成 19年度(2007)	曳舟児童遊園拡張

■ 安藤広重画「名所江戸百景」四ツ木通用水引ふね



出典：国立国会図書館デジタルコレクション

■ 曳舟児童遊園(昭和 55年)



出典：すみだ郷土文化資料館

■ 暗渠工事中の曳舟川



出典：すみだ区報(2007年 11月 1日号)

■ 暗渠工事後の曳舟川



出典：すみだ郷土文化資料館

■ 高架化工事前 曳舟踏切(昭和 32～33年)



出典：すみだ郷土文化資料館

■ 高架化工事中 東向島(玉ノ井) 駅付近(昭和 41年)



出典：すみだ郷土文化資料館

2 まちづくり計画の位置付け

(1) 東京都における上位計画

① 都市づくりのグランドデザイン(平成 29年 9月策定)

都市づくりのグランドデザインとは

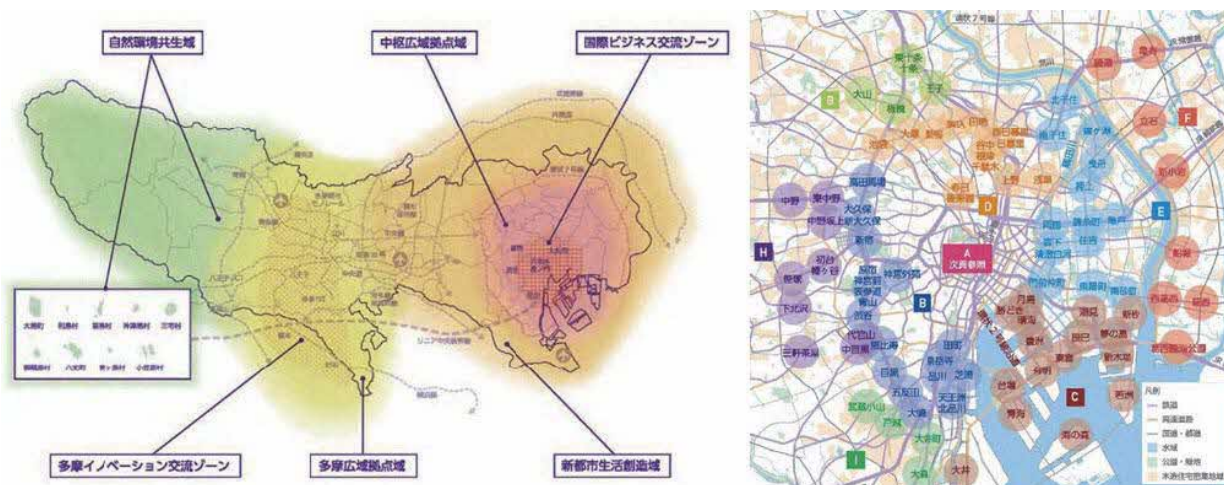
目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画です。

都市機能の集積や地域特性、インフラの整備状況、今後の社会経済情勢の動向などを見据えるとともに、広域的な都市構造の位置付けも踏まえ、東京都を4つの地域区分に再編しています。

東武曳舟駅周辺地区は、4つの地域区分の1つである、高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する「**中核広域拠点域**」、またその中でも「**東部（荒川以西）【E】押上・曳舟・鐘ヶ淵・東京スカイツリー®周辺**」に位置付けられています。

【押上・曳舟・鐘ヶ淵・東京スカイツリー®周辺の将来像】

- ・鉄道の高架化等の都市基盤の整備、建築物の建替えや不燃化、木造住宅密集地域の解消が進むとともに、商業、業務、文化、観光、居住機能などが集積し、安全でにぎわいのある拠点が形成されています。
- ・既存のものづくり産業の集積を生かした産学公の連携により、産業の活性化が進むとともに、市街地の機能更新と併せて住宅と産業の調和が図られ、活力があり、交流が生まれる市街地が形成されています。



4つの地域区分と2つのゾーン

中核広域拠点区域

② 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 東京都市計画「都市計画区域マスタープラン」(令和3年3月改定)

都市計画区域マスタープランとは

東京都が広域的な見地から都市計画の基本的な方針を定めたもので、長期的な視線に立って都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示すものです。

都市づくりのグランドデザインで示した4つの地域区分の1つである「**中核広域拠点域**」において、エリアを7つに分けており、東武曳舟駅周辺地区は、「**東部（荒川以西）**」の曳舟に位置付けられています。

【曳舟の将来像】

- ・ものづくり産業の集積を生かした産学公の連携により、産業の活性化が進むとともに、市街地の機能更新と併せて住宅と産業の調和が図られ、活力があり、交流が生まれる市街地を形成
- ・再開発事業等による木造住宅密集地域の解消や道路等の都市基盤の整備などが進み、物販やその他のサービス機能、都市型住宅が集積した市街地を形成
- ・東武伊勢崎線、京成押上線による区部中心部へのアクセスの良さを生かした居住のポテンシャルを有する地域を形成

③ 東京都市計画 都市再開発の方針 (令和3年3月改定)

東京都市計画 都市再開発の方針とは

市街地における再開発の各種施策を長期的かつ総合的に体系付けるマスタープランのことで、再開発の適正な誘導と計画的な推進を図ることを目的として定めるものです。

東武曳舟駅周辺地区は、計画的な再開発が必要な市街地で、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区「**再開発促進地区（2号地区）**」の墨3 東向島・京島・八広地区に指定されています。

【東向島・京島・八広地区の再開発、整備等の目標】

- ・曳舟駅・八広駅周辺は、区北部地域の広域拠点・生活拠点として、土地の高度利用を促進し、商業機能の整備を図る。
- ・低層老朽住宅等密集市街地においては、現在のまちの良さを生かしつつ整備改善し、地域の活性化と災害に強いまちづくりを促進する。
- ・幹線道路沿道は、不燃化・共同化による中高層建築物への更新を促進し、さらに延焼遮断帯の形成を図る。



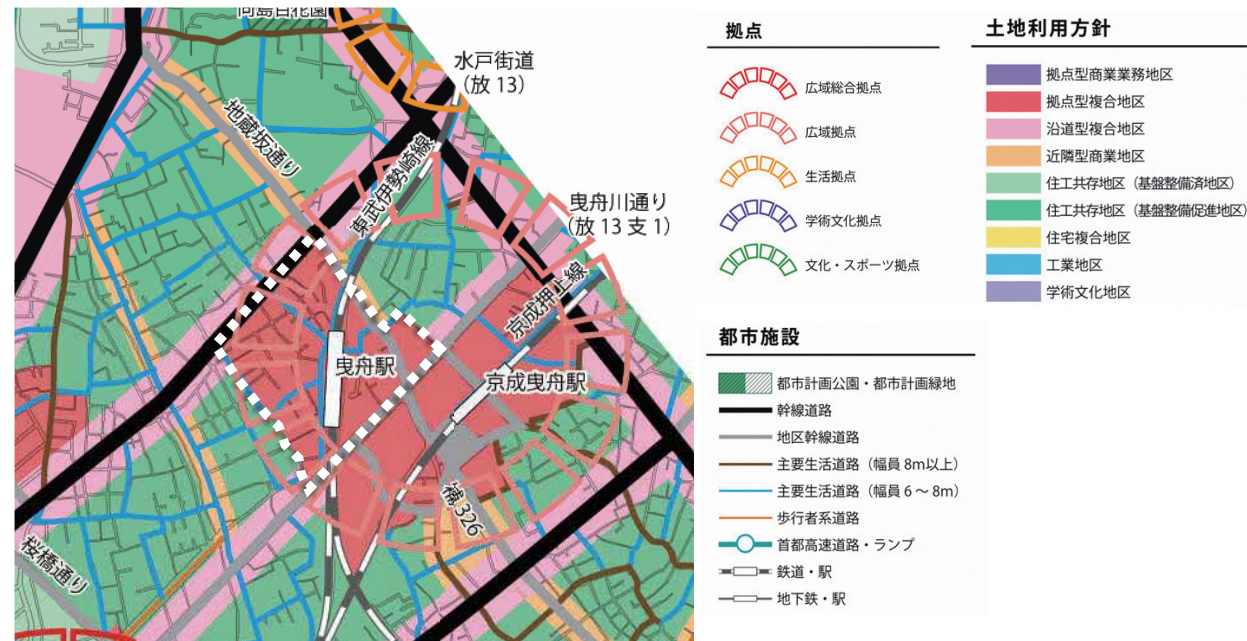
再開発促進地区位置

(2) 墨田区における上位計画

① 墨田区都市計画マスタープラン（平成 31年3月改定）

墨田区都市計画マスタープランとは

墨田区基本構想・墨田区基本計画を上位計画とし、それぞれの計画で示されたまちづくりについての基本的な考え方に即し、目標の達成を目指すもので、墨田区がめざす都市の姿や方針を示しています。



地域別構造【向島・京島・押上地域】地域の土地利用・都市施設等方針

■将来の都市構造（拠点・都市軸）

- ・東武曳舟駅周辺地区は、広域拠点の「曳舟駅周辺地区」に位置付けられています。
- ・曳舟駅周辺地区は、東武伊勢崎線の曳舟駅、京成押上線の京成曳舟駅を通じて区北部地域をつなぐ要の位置にあります。これまで、主に京成曳舟駅周辺において、連続立体交差事業や再開発事業等により、広域的な生活の拠点として整備が進められてきました。
- ・引き続き、駅とまちとの一体性を高めるため、再開発事業等により土地の高度利用を推進し、地区内の密集市街地の解消や道路等の都市基盤の整備を進めるとともに、物販やその他のサービス機能、質の高い都市型住宅の集積を図るなど、区北部地域の広域拠点として整備・育成します。

■土地利用の方針

- ・東武曳舟駅周辺地区は、「拠点型複合地区」に位置付けられています。
- ・拠点型商業業務地区の周辺、広域拠点、生活拠点が位置する地区を拠点型複合地区とし、住宅と調和した商業・業務施設等の集積を図り、区民ニーズに応えられる地区を形成します。

■道路等の整備の方針

- ・東武曳舟駅周辺地区には、幹線道路として水戸街道、地区幹線道路として曳舟たから通りと曳舟川通り、また多くの主要生活道路等が位置しています。

【道路環境の整備】

《幹線道路》

- ・優先的に整備すべき路線の選定や地域の実情を踏まえ、道路交通の円滑化、防災性の向上、物流・公共交通を支える道路ネットワークの形成、まちづくりの支援といった都市問題の解決に資する道路を重点的に整備します。

《地区幹線道路》

- ・大規模な開発と一体的に整備するとともに、防災上の視点などから優先順位を決め、整備を進めます。

《主要生活道路・生活道路》

- ・大規模な開発と一体的に整備するとともに、路線の形成状況や防災上の視点などから優先順位を決め、整備を進めます。

【歩きやすい「みち」づくりの推進】

- ・拠点に位置付けられている駅周辺における、駅前広場、周辺道路等の基盤整備を進め、公共交通の乗換えの円滑化や誘導サインの整備、ユニバーサルデザインの導入等、歩行者が快適に利用できるよう整備を推進します。
- ・歩道の安全で快適な通行空間の確保やバリアフリーの有効幅員の確保、良好な景観の形成などの観点から、無電柱化の整備を推進します。

■水とみどりの方針

【すみだの表情をつくる公園整備の推進】

- ・街区公園やまちかど公園など、身近に利用できる公園の整備を推進します。
- ・高齢者や子育て世代など誰もが利用しやすいトイレや休憩所の整備など、区民等のニーズの多様化に対応した公園の多機能化等を進めます。

■住まいの方針

【住みたくなる良好な住環境の誘導】

- ・拠点型複合地区では、商業・業務機能と住宅機能が立体的に調和して配置され、景観に配慮した統一感のあるまちなみを形成する高層・中高層建築物が並び、利便性が高く安全で快適に暮らすことができる住環境を誘導します。

【産業や周辺環境と調和する住まいの誘導】

- ・安全で快適な住環境の確保と、工場等の操業環境の維持が両立し、住工が共存して調和のとれた環境づくりを促進します。
- ・拠点型複合地区においては、地区計画や中高層階住居専用地区等の指定により、低層部においては商業機能を配置し、中高層部においては居住機能を配置するなど、商業・産業機能と調和した住まいを誘導します。

■産業・観光の方針

【拠点地区における商業・業務機能の強化】

- ・歴史・文化を活かした景観形成、駐車場等の都市基盤整備を進めながら、広域拠点である曳舟駅周辺における商業・業務機能の集積・強化を図り、東京都心部等における他の拠点とは異なる個性的な魅力ある拠点地区を形成します。

■地域別構想

- ・東武曳舟駅周辺地区は、「向島・京島・押上地域」に位置しています。

【向島・京島・押上地域の土地利用の方針】

- ・曳舟駅周辺は区北部地域の広域拠点に相応しい拠点型複合地区として、商業・業務機能と住宅等との複合的な利用を誘導し、災害に強い安全で快適な居住環境を整備し、魅力ある複合市街地の形成を図ります。

【向島・京島・押上地域の都市施設等の方針】

- ・主要生活道路の整備など安全に散策しやすい道路環境づくりを推進します。
- ・市街地の防災性向上のため、火災の延焼拡大を防止する延焼遮断帯の形成を推進します。

■主要推進プロジェクト

- ・東武曳舟駅周辺地区は、「拠点市街地の曳舟駅周辺地区」及び「密集市街地の北部中央地区（重点整備地区）」に位置付けられています。

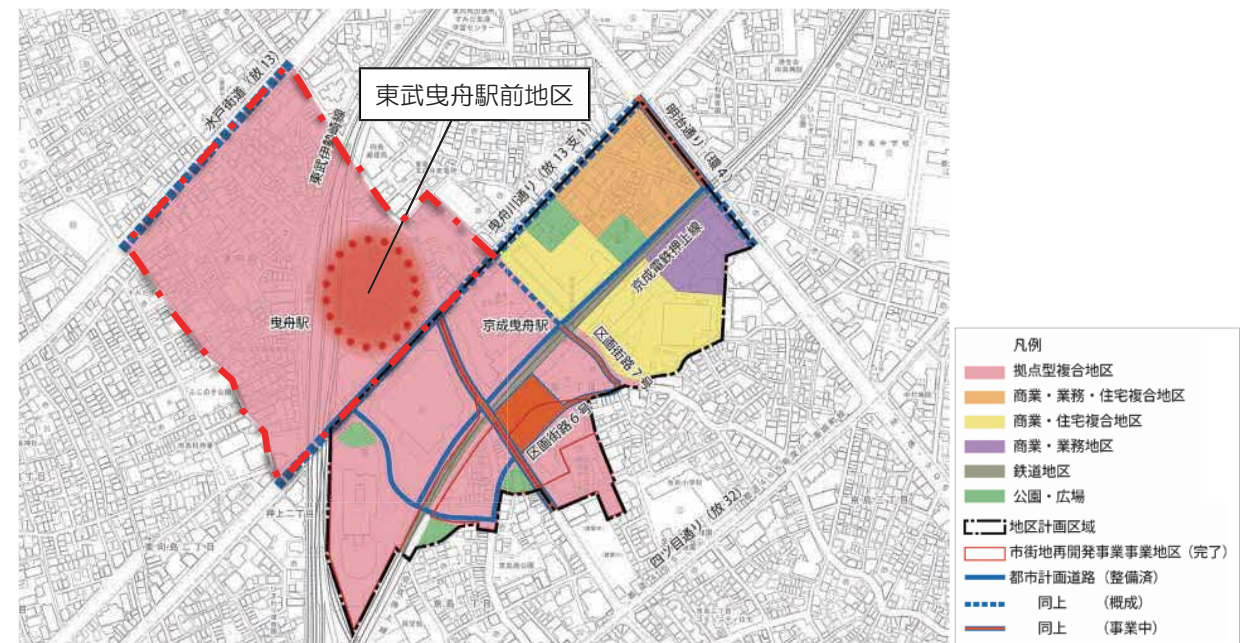
【拠点市街地関連：曳舟駅周辺地区】

《土地利用の方針》

- ・広域拠点にふさわしいまちづくりをめざし、京成曳舟駅及び東武線曳舟駅を中心とした5つの地区に分け、地区の特性に応じた土地利用と各地区が調和のとれた合理的な土地利用の誘導を図ります。
- ・拠点型複合地区は市街地再開発事業等の面整備により、土地の高度利用を図り、商業、業務、質の高い都市型住宅の集積等の駅前立地を活かしたにぎわいのある複合用途の土地利用を誘導します。
- ・東武曳舟駅前地区では、まちづくり検討組織が設立されるなど、まちづくりに対する機運が高まっています。引き続き機運の醸成を図り、権利者の意向を踏まえた安全で利便性の高い土地利用を誘導します。

《都市施設等の方針》

- ・地区の商業や業務等の都市活動、その他の交通を支える道路ネットワークを形成します。
- ・地区居住者及び周辺住民の憩いや交流の場となる広場を、地区内の公共施設や商業施設等との連携を図りながら整備を行います。
- ・東武曳舟駅前地区のまちづくりにおいて、駅前にふさわしい公共空間や施設整備等の検討を進めます。



曳舟駅周辺地区 整備方針図

【密集市街地関連：

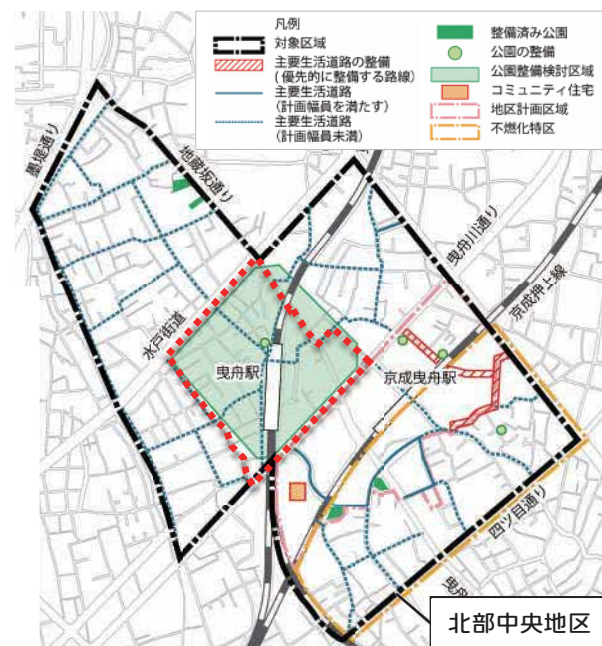
北部中央地区（重点整備地区）】

《土地利用の方針》

- ・住宅、商業・業務、工業など複合的な土地利用が相互に調和し共存する環境を目標に、低層建築物と中層建築物で構成された市街地をめざします。

《都市施設等の方針》

- ・主要生活道路は、防災機能、自動車交通機能、歩行機能を考慮して、100m間隔、幅員6～8mで、できるだけ現道を尊重して計画し、老朽建築物の除却、建替えにあわせて整備します。



北部中央地区（重点整備地区）整備方針図

2 墨田区地域公共交通計画(令和7年3月策定)

墨田区地域公共交通計画とは

誰もが安全・快適で使いやすい持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域公共交通に関する考え方や方向性を示した計画です。

■駅周辺のまちづくりの進展について

- ・東武曳舟駅前地区は、地区内の密集市街地の解消や道路等の都市基盤の整備を進めるとともに、区北部地域の広域拠点として駅前にふさわしい公共空間や施設整備等の検討を進めています。

■目指すべき将来像

地域で支える 多様な交通ネットワーク

～誰にでもやさしく 快適に移動できるまちの実現～

地域で支える

公共交通に関する課題を地域と共有し、地域連携・協働による持続可能な公共交通の実現を目指します。

多様な交通ネットワーク

まちづくりと連携を図るとともに、利便性と効率性が調和され、利用者が必要とする交通手段を選択できるまちの実現を目指します。

誰にでもやさしく 快適に移動できるまち

「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、地域の実情に応じて、誰もが快適に移動できるまちの実現を目指します。

■墨田区地域公共交通の施策

目標1 多様な交通ネットワークをつくる

1-1 鉄道駅周辺まちづくりの取組

《取組方針》

- ・交通広場等（鉄道用地や道路用地）の整備を計画する場合には、駅周辺の交通量、周辺環境、駅利用人数なども勘案しながら、駅利用者がバスやタクシー、シェアサイクル等にシームレスに乗り継ぐことができ、モビリティハブとしても機能するように、検討します。
- ・交通広場等は多くの人が集まる広い空間を有していることから、人が集い交流できる空間としての活用も検討します。
- ・なお、大規模なまちづくりを推進する際には、周辺交通への影響等を検証し、必要に応じて交通計画の見直しを行います。

《主な取組》 交通広場等の整備

- ・鉄道駅は中長距離移動の起終点であり、バスやタクシー等との乗り継ぎ場所ともなることから、今後も鉄道駅周辺まちづくりを推進する際には、交通広場の整備について検討していきます。
- ・また、交通結節点としての機能拡充を図るため、シェアリングサービスの結節など、モビリティハブの考え方も取り入れながら、利用者にとって安全・便利に様々な交通に乗り継ぎできるよう取り組んでいきます。
- ・あわせて、交通広場等においてイベント等を開催するなど、人が集い交流できる空間としての活用を検討します。

目標2 安全・安心で快適に移動できるまちにする

2-1 乗り継ぎしやすい環境づくり

《主な取組》 バリアフリー化の推進

- ・バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準、及び「（仮称）墨田区バリアフリー基本構想」に沿った整備を推進するとともに、「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などの移動制約者を含め、すべての利用者にとって利用しやすい環境とします。

目標3 誰にでもやさしい交通をつくる

目標4 公共交通を地域で支える

目標5 環境に配慮した交通に転換する

③ 第二次墨田区緑の基本計画～墨田区生物多様性地域戦略～(令和4年3月)

墨田区緑の基本計画とは

緑の基本計画とは、都市緑地法に基づくもので、都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置として、主として都市計画区域内において講じられるものを総合的かつ計画的に実施するための計画です。

■緑の現況について

- ・東武曳舟駅周辺地区は、「向島・京島・押上地域」及び「東向島地区」に位置付けられています。
- ・向島・京島・押上地域の緑被率は9.1％であり、区内6地域中3番目となっています。
- ・東向島地区の緑視率は21.2％であり、区内26地区中8番目となっています。

■みどり率の目標値（墨田区全体）

- ・目標の一つである「水や緑のうるおいを感じられるまちづくり」を実現するため、「みどり率」を指標とした目標値を示しています。

現状値 (平成30年度)	目標値 (令和22年度)
20.8%*	21.0%

* 出典：墨田区緑と生物の現況調査（平成30年度）

■将来像図



※緑被率とは、「緑地（樹林、草地、屋上緑地）が占める面積割合」です。

緑視率とは、立体的な視野内に占める緑量の割合で、人の目に映る緑の量のことを緑視と言います。

みどり率とは、緑被率に「河川等の水面が占める割合」と「公園内の緑で覆われていない面積の割合」を加えたものです。

■地域ごとの計画内容

- ・区内の緑被地の現況調査の結果に基づき、緑被の状況が類似及び隣接する地域を統合し、4エリアに分けて地域の特性、目標、方針を整理しています。東武曳舟駅周辺地区は「向島・京島・押上地域」に位置付けられています。

【向島・京島・押上地域の方向性】

- ・曳舟駅周辺では、再開発事業など地域のまちづくりの動向にあわせて、グリーンインフラを生かし、地域の防災力向上やにぎわいづくりに資する公園整備を検討していきます。

※グリーンインフラとは、「社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組」です。

④ 墨田区公園マスタープラン(令和6年4月改定)

墨田区公園マスタープランとは

公園に求められるニーズの変化などを予測しながら、公園がもたらす効果を踏まえ、今ある公園を最大限に活用し、「誰もが快適に利活用できる公園」を実現するとともに、区全体の魅力や価値の向上につながるまちづくりに資することを目的とした、公園行政の羅針盤となる計画です。

誰もが健やか まちが輝く すみだの公園

多世代の利用者の多様なニーズに応えるとともに、区の特徴である水辺や歴史・文化を生かしながら、にぎわいの創出や交流を促すコミュニティ形成を進める。

また、緑豊かで多くの生き物が生息する環境にやさしいまちづくり、災害に強い安全・安心なまちづくりにも寄与する。

これらにより、快適で居心地がよく、利活用するすべての人の心や体を健やかにして、まち全体を輝かせる公園を目指します。

目指す公園像に向けて5つの施策

施策1 さまざまな人の多様な活動の場となる公園づくりを進めます。

取組 1-5 公園や公園的空間の拡充

① 新たな公園の整備や既存公園の拡充

市街地再開発事業などによる新たな公園の整備の機会を捉えて進めていく。

施策2 水辺、歴史・文化など、すみだらしさを活かした、まちの顔となる公園づくりを進めます。

施策3 コミュニティを育て、まちににぎわいを生み出す公園づくりを進めます。

施策4 まちのみどりや生き物を育む、環境にやさしい公園づくりを進めます。

施策5 災害に強い安全・安心なまちづくりに寄与する公園づくりを進めます。

5 墨田区住宅マスタープラン(令和5年3月改定)

墨田区住宅マスタープランとは

「人と人がつながり、誰もが安心して快適に暮らしつづけることができるまち『すみだ』の実現」を基本理念とし、多様な生活や課題を抱える人々が地域でつながり、支え合いながら安心して快適に暮らせる住環境の整備を目指すための計画です。

■基本目標と基本目標の実現に向けた主な方針

基本理念である「人と人がつながり、誰もが安心して快適に暮らし続けることができるまち『すみだ』の実現」を踏まえ基本目標を定めました。基本目標の実現に向けて、具体的な住宅施策を展開していきます。

基本目標	基本目標の実現に向けた主な方針
基本目標1 多様な住居ニーズに応じた住環境づくり	1－1 活力ある地域コミュニティ形成による住環境整備 1－2 世帯のニーズに応じた住宅・住環境の確保 1－3 多様な生活課題に対応した取組 1－4 新たな日常に対応した住まい方
基本目標2 良質で多様な住宅ストックの確保	2－1 良質な住宅の供給誘導 2－2 地域特性に応じた良質な住環境整備 2－3 住宅ストックの有効活用
基本目標3 高齢者等の居住の安定確保	3－1 住まいの安全確保と長寿命化 3－2 地域包括ケアシステムの充実 3－3 民間住宅に入居しやすい環境整備 3－4 支援付き住宅や福祉施設等の供給
基本目標4 管理不全マンションゼロを目指して	4－1 維持管理の適正化 4－2 安全性確保の促進 4－3 修繕及び建替え支援
基本目標5 ゼロ・カーボン社会に向けた住環境性能の向上	5－1 環境に配慮した良質な住宅ストックの形成 5－2 持続可能な住環境の形成 5－3 水と緑豊かな住宅市街地の形成
基本目標6 危険な空き家ゼロを目指して	6－1 空き家、空き室の利活用 6－2 空き家予防のための普及啓発 6－3 老朽危険建築物に対する対策
基本目標7 住宅確保要配慮者の居住の安全確保	7－1 公共住宅の適正管理と供給 7－2 民間住宅を活用した居住支援の充実
基本目標8 安全に暮らせる住環境づくり	8－1 耐震化・不燃化による防災性の確保 8－2 防災・防犯対策への取組

■改定基礎調査報告書

住宅マスタープランを改定するにあたり、令和3年度に改定基礎調査を実施しています。各種統計資料の収集分析を行うとともに、区民や関係団体等へのアンケート等を実施し、本区の住宅施策における課題を明確にして、新しい施策につなげています。

地域別の調査において、東武曳舟駅周辺地区は、「墨田区都市計画マスタープラン」に準じて設定された6つの地域のうち、「向島・京島・押上地域」に位置しています。

項目	調査結果	まとめ
墨田区全体の分析		
転入・転出	・転出・転入の状況を見ると、20歳代(「20～24歳」及び「25～29歳」)が突出して転入超過している。一方で「0～4歳」「30～34歳」「35～39歳」が突出して転出超過している。	●人口及び世帯は増加しており、特に若年世帯の転入が増えている。 ●子のいる世帯の割合は減少しており、特に0～4歳の転出超過率が高い。
定住	・年齢別定住率をみると「20～24歳→25～29歳」が最も低い。	
世帯の内訳	・単独世帯の割合は増加傾向にある。子のいる世帯の割合が減少傾向にある。	
向島・京島・押上地域の分析		
地域別人口・世帯数	・他の5地域と比較すると、「向島・京島・押上地域」における地域別人口は 53,318人、世帯数は 27,904世帯であり、いずれも2番目に多い。	●1世帯当たりの人口は約 1.91人であり、少人数世帯が多い。 ●30㎡未満の面積の狭小な住宅が約 26.0%であり、区全体と同程度の割合である。
地域別住宅ストック総数	・他の5地域と比較すると、「向島・京島・押上地域」における地域別住宅ストック総数は 28,880戸であり、3番目に多い。	
地域別1住宅当たり面積	・「向島・京島・押上地域」について、地域別1住宅当たり面積を見ると、「50～69㎡」が 21.2%と最も高く、次いで「20～29㎡」が 19.5%となっている。	
地域別住宅の建て方	・「向島・京島・押上地域」について、地域別住宅の建て方を見ると、「共同住宅(6階以上)」が 46.7%と最も多く占めており、次いで「共同住宅(1～2階)」が 24.1%となっている。	

➡ 東武曳舟駅周辺地区においては、1住戸当たりの面積が狭小な住宅が多く、多様な世帯に対応した住宅・住環境の確保が課題となっている。

⑥ 墨田区景観計画(平成 29年6月改定)

■墨田区景観計画とは

景観法に基づき策定する良好な景観の形成に関する計画のことで、墨田区は平成21年に策定し、平成29年に一部改定しました。

「水辺と歴史に彩られ、下町情緒あふれる『すみだ風景づくり』」を実現するため、区民・事業者・区の協働により、景観まちづくりを推進しています。

■景観まちづくりの方針・基準

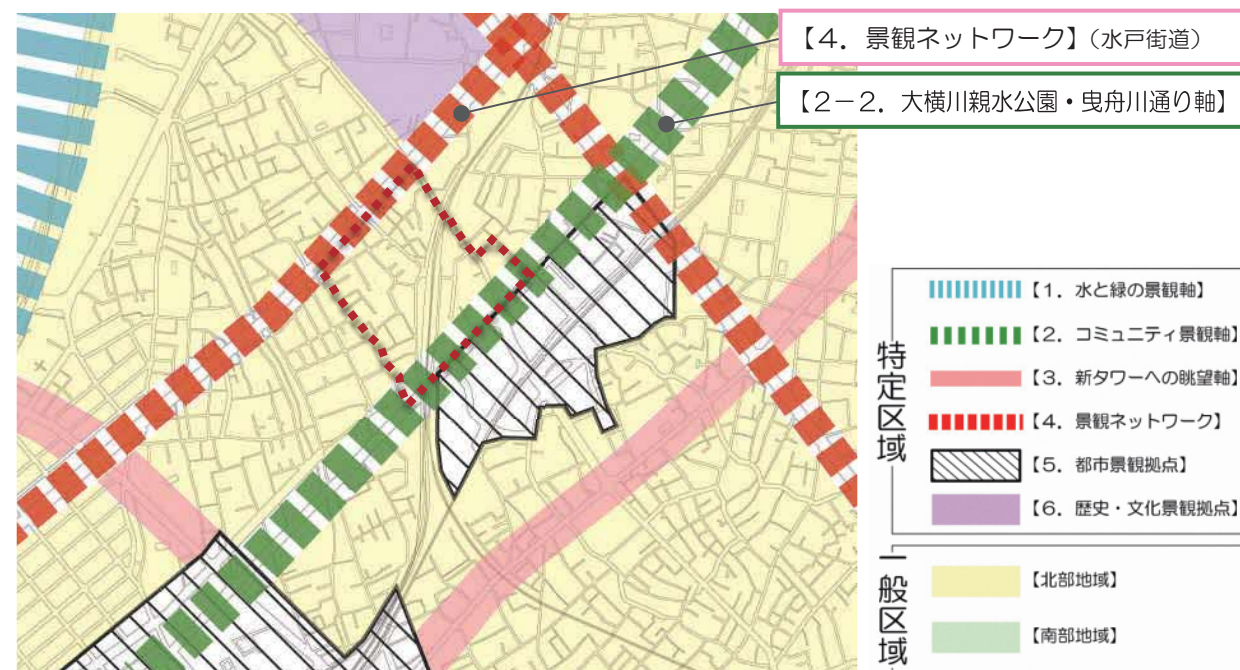
- ・東武曳舟駅周辺地区は一般区域の「北部地域」及び、先導的に景観まちづくりに取り組むべき区域である特定区域の「大横川親水公園・曳舟川通り軸」及び「景観ネットワーク」(水戸街道)」に位置付けられています。

【景観特性】

- ・曳舟川通りは、江戸から明治にかけて向島地区のメイン道路であり、文化性をもった軸として個性ある通りの形成が図られています。
- ・水戸街道は広域的な交通機能を担う幹線道路となっています。
- ・水戸街道は江戸時代に定められた幹線道路であり、江戸と水戸とを結ぶ脇街道として位置付けられていました。

【景観形成方針】

- ・曳舟川通りにおける墨田区のシンボル道路ともなる街並み形成の誘導
- ・まちづくりと連動した周辺市街地をつなぐ空間及び動線の整備

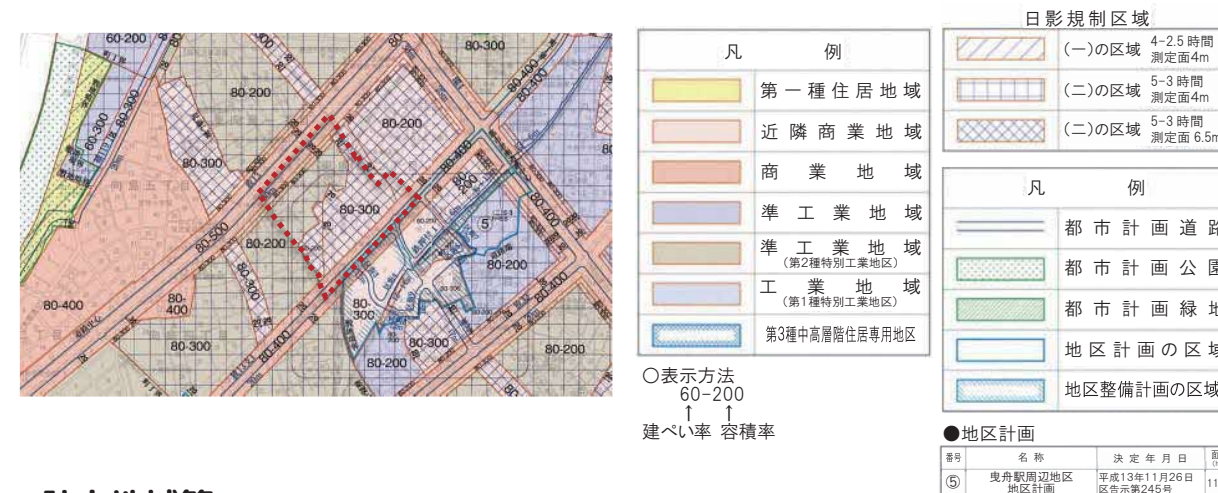


特定区域、一般区域、景観形成重点地区の区域図

⑦ 地域地区等

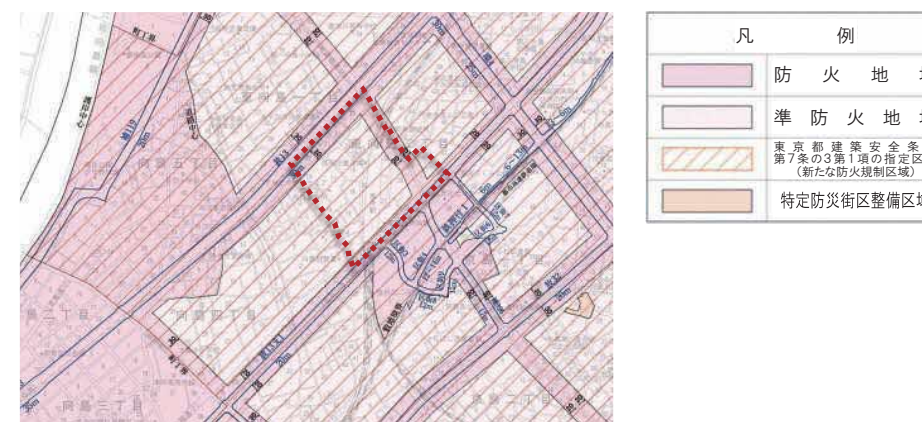
■用途地域・建ぺい率・容積率・日影規制

東武曳舟駅周辺地区は、概ね、近隣商業地域及び準工業地域が指定されています。そのほか、幹線道路沿いには商業地域にも指定されています。



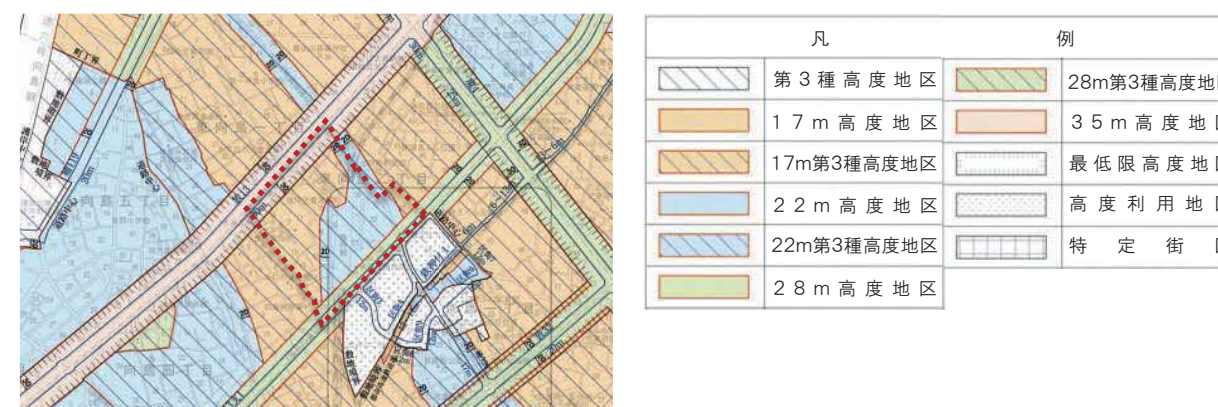
■防火地域等

東武曳舟駅周辺地区は、避難場所の周辺に延焼遮断帯を形成する必要があることから、防火地域及び準防火地域に指定しています。



■高度地区

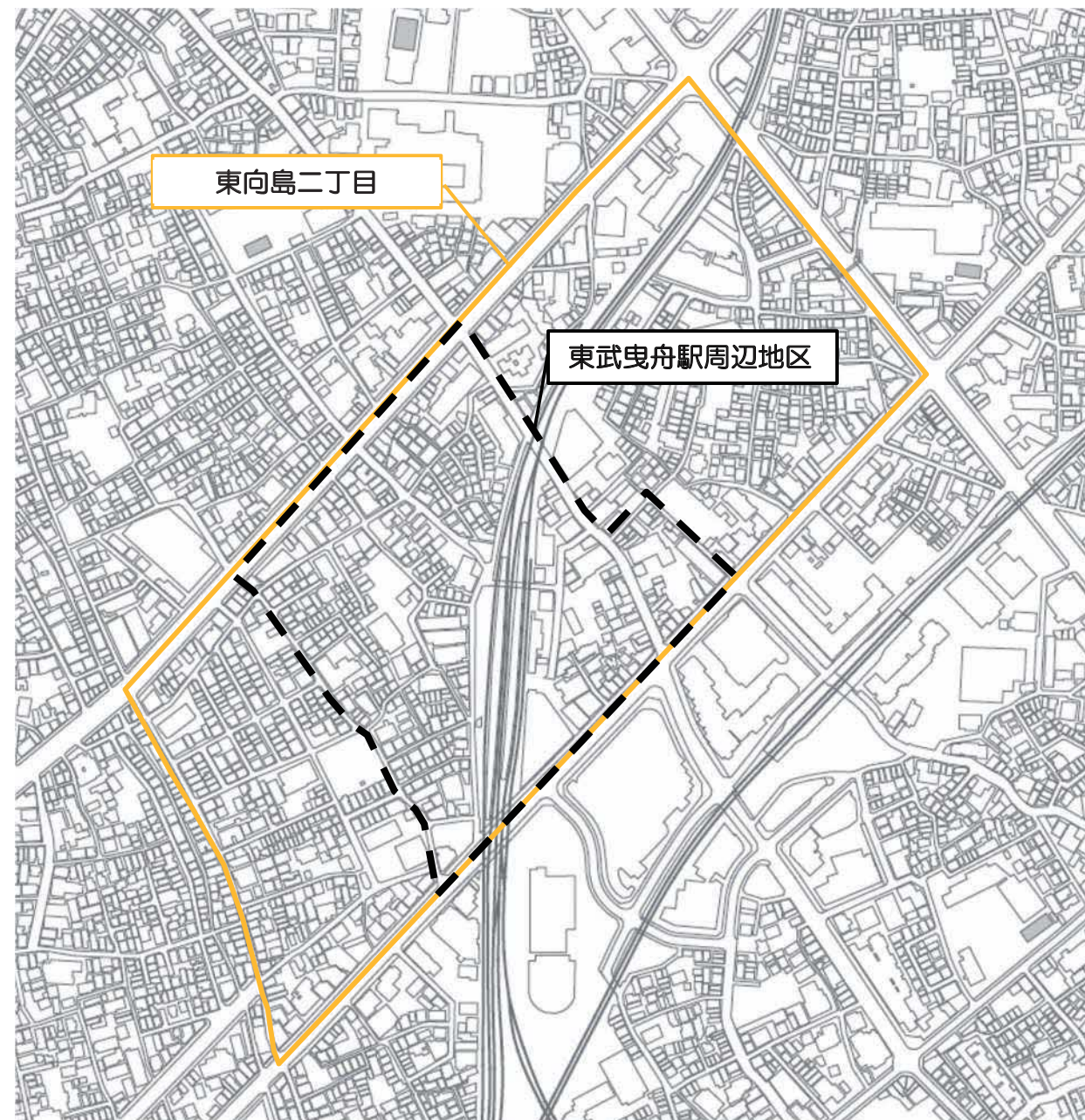
水戸街道沿道には、延焼遮断帯の形成及び避難路確保の観点から最低限高度地区が指定されています。



3 曳舟駅周辺の現況

前提条件

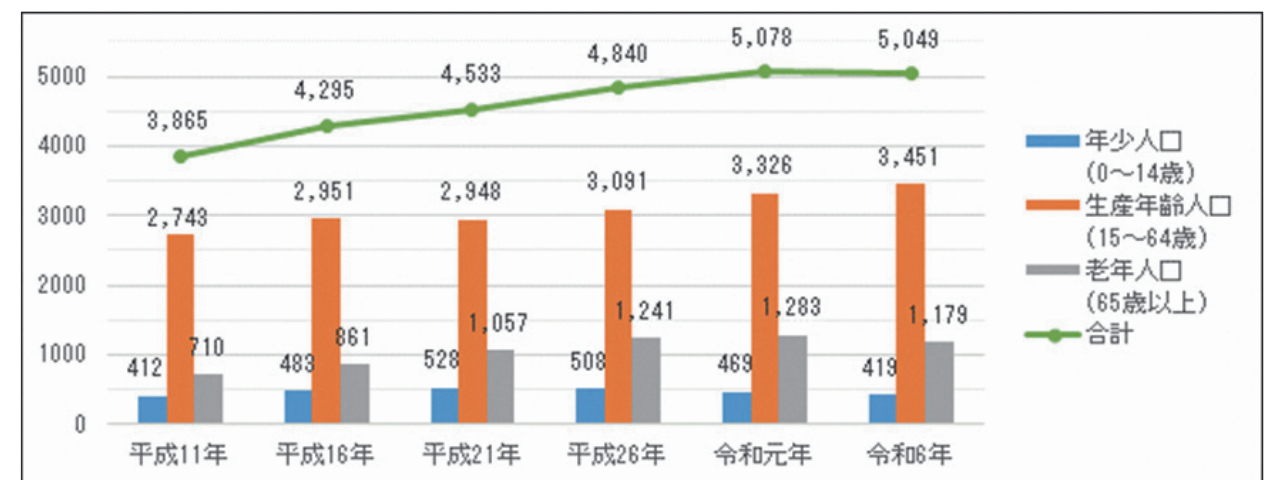
東武曳舟駅周辺地区の現況を確認するに当たり、3(1)～(2)においては、墨田区東向島二丁目のデータでとりまとめを行います。



(1) 世代別人口

年少人口は平成 11年から平成 21年までの 10年間は増加しておりましたが、その後はやや減少傾向にあります。生産年齢人口は、平成 21年以降は増加傾向にあります。老年人口は、平成 11年から令和元年までの 20年間で約 80%増となっており、他世代と比べ増加傾向にあります。

■世代別人口の推移（東向島二丁目）

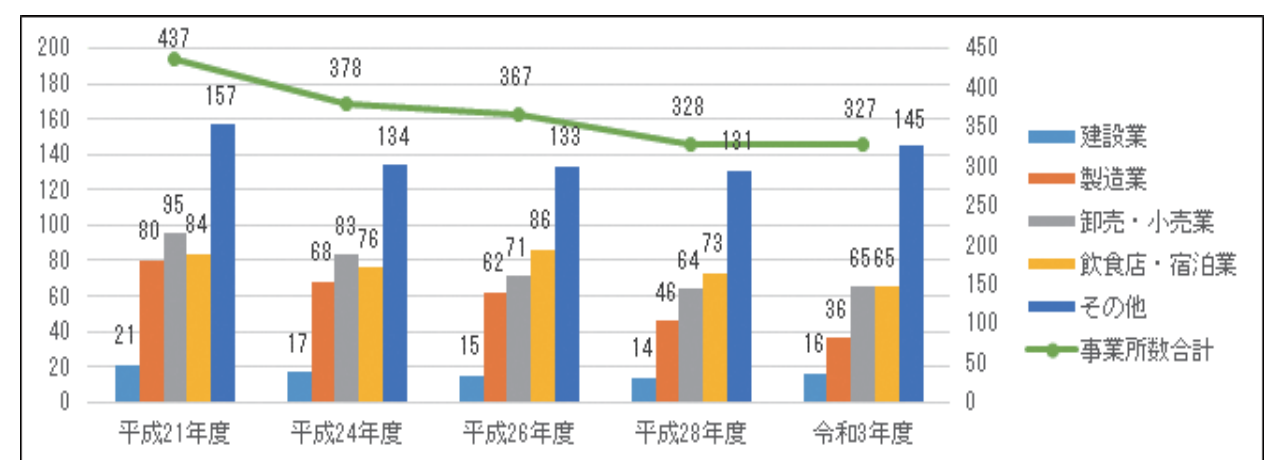


出典：人口統計データ（各年1月1日時点）

(2) 産業構造

事業所数は、平成 21年度から令和 3年度にかけて約 25%減少しています。業種別にみてもすべての業種において減少傾向にあります。特に、製造業はおよそ半数程度にまで減少しています。

■産業構造の推移（東向島二丁目）



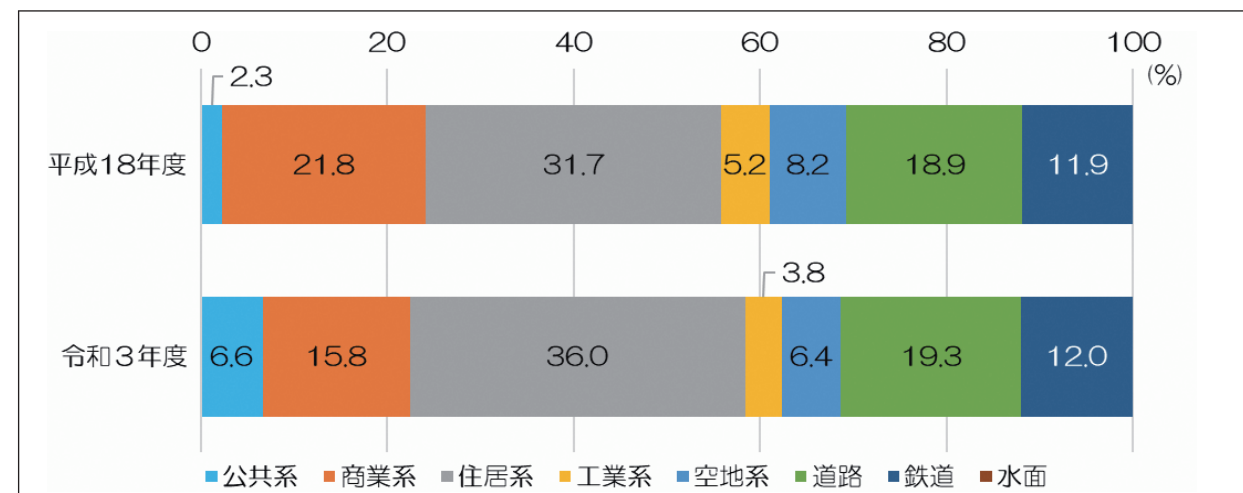
出典：墨田区経済センサス - 活動調査報告

(3) 土地利用

① 土地建物用途

平成 18年度と令和 3年度を比較すると、商業系・空地系が減少し、公共系と住居系が増加しています。

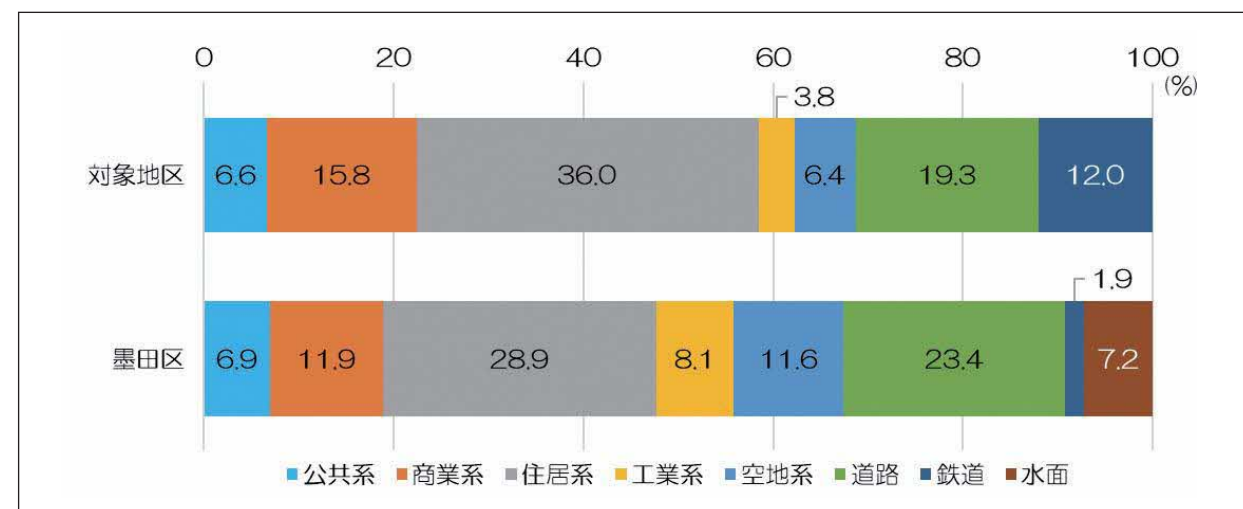
■土地建物用途の推移（対象地区）



出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度・令和 3 年度）

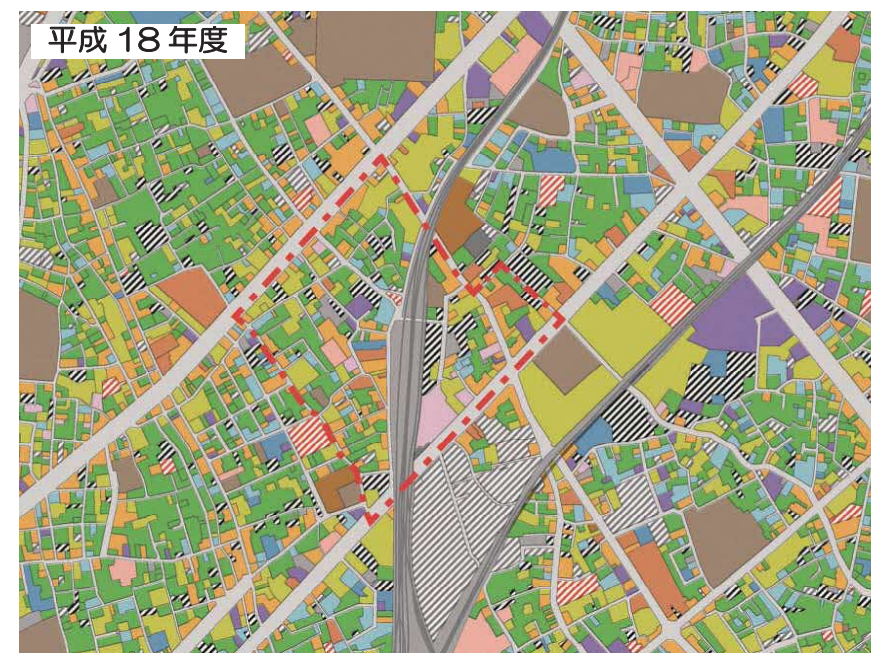
また令和 3 年度の対象地区の宅地利用の割合（公共系、商業系、住居系、工業系を合算した割合）は 62.2%で、墨田区全体の宅地利用の割合である 55.8%と比較してやや多くなっています。しかし、空地系の割合は 6.4%であり、区全体の空地系の割合である 11.6%と比較すると少ない地域となっています。

■土地建物用途比率の比較（対象地区と墨田区全体）

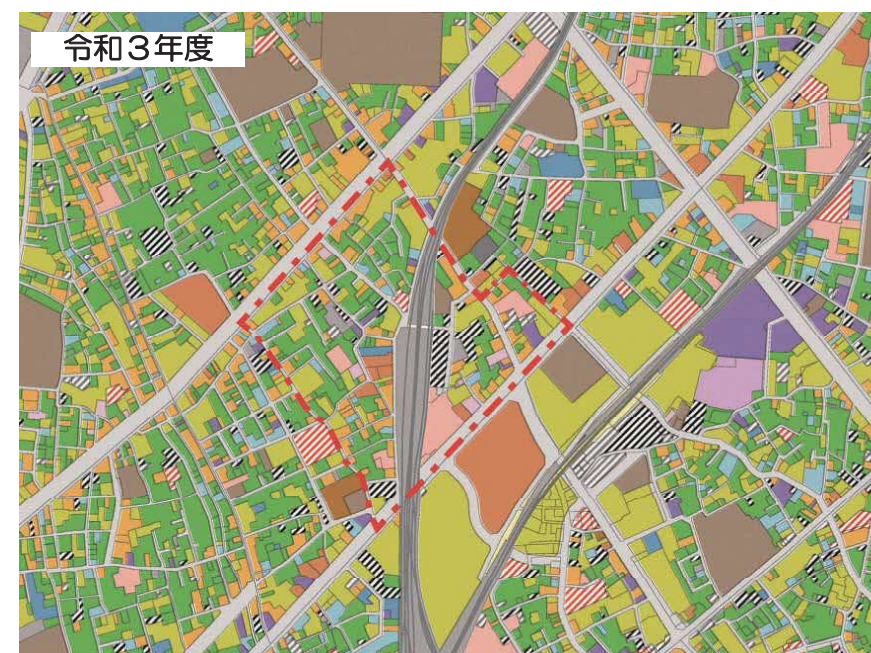


出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

■土地建物用途現況図

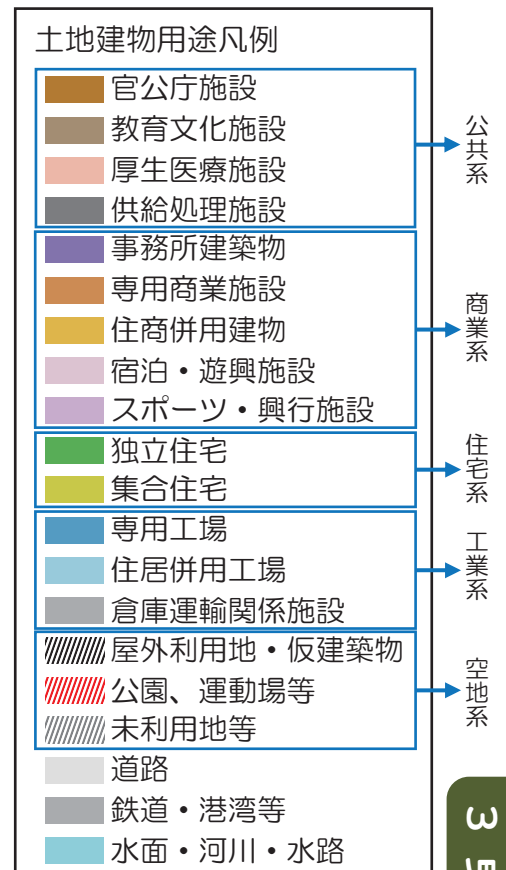


出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度）



出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

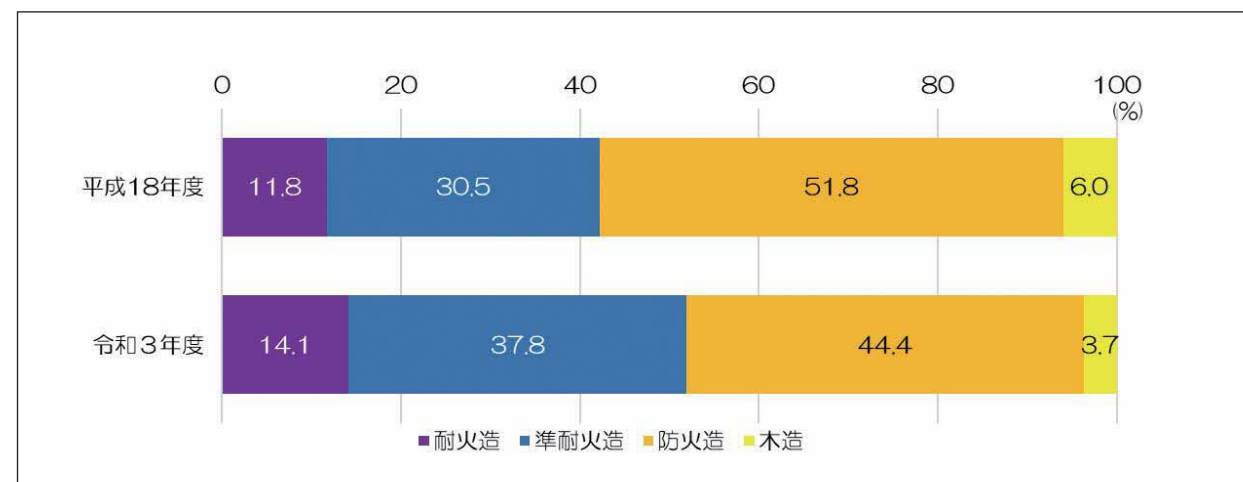
東武曳舟駅周辺地区内には、住宅と工場、商業施設が共存しています。また曳舟川通り及び曳舟たから通り沿道には、住商併用建物が多く立地しており、イーストコア曳舟商店会があります。



② 建物構造

平成 18年度と令和 3年度を比較すると木造、防火造の建物は減少傾向で、全体の48.1%となっており、不燃化が進んでいます。

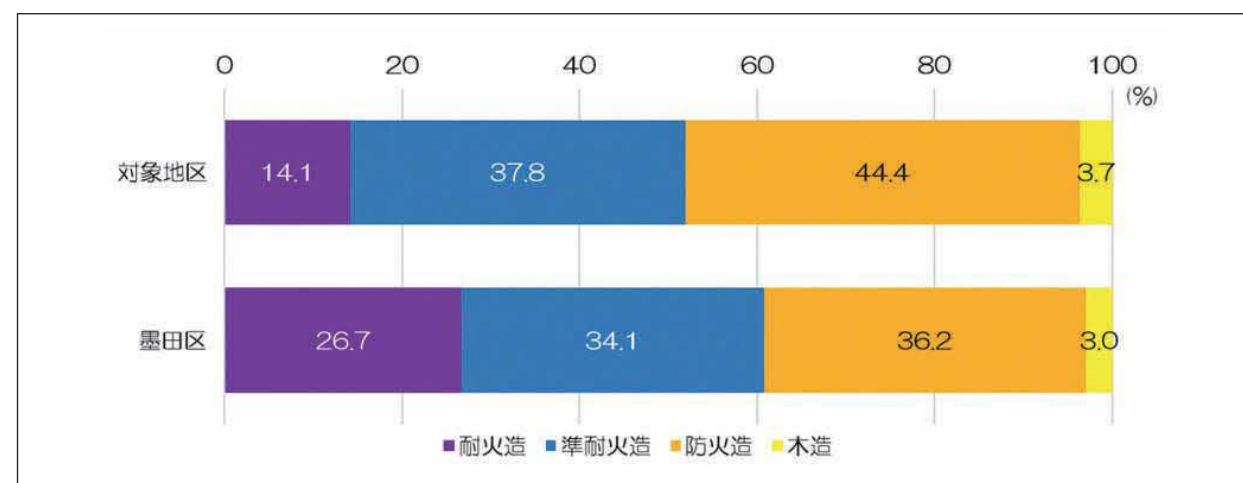
■建物構造別の推移（対象地区）



出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度・令和 3 年度）

令和 3 年度の対象地区にある木造・防火造の建物の割合は 48.1%で、墨田区全体の木造・防火造の割合である 39.2%と比較すると多い地域となっています。

■建物構造別比率の比較（対象地区と墨田区全体）

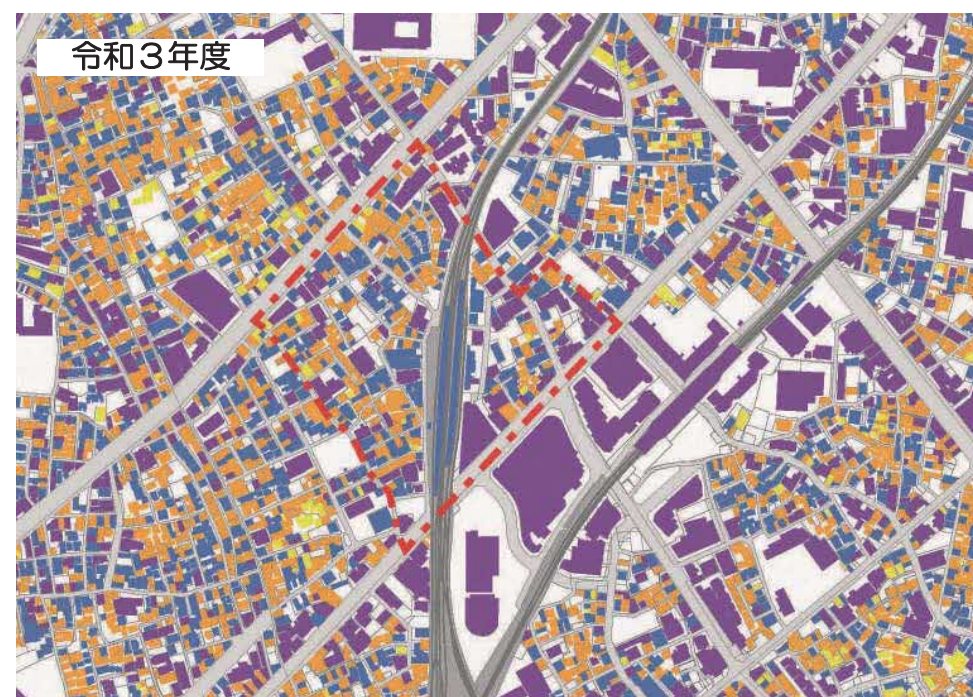


出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

■建物構造別現況図



出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度）

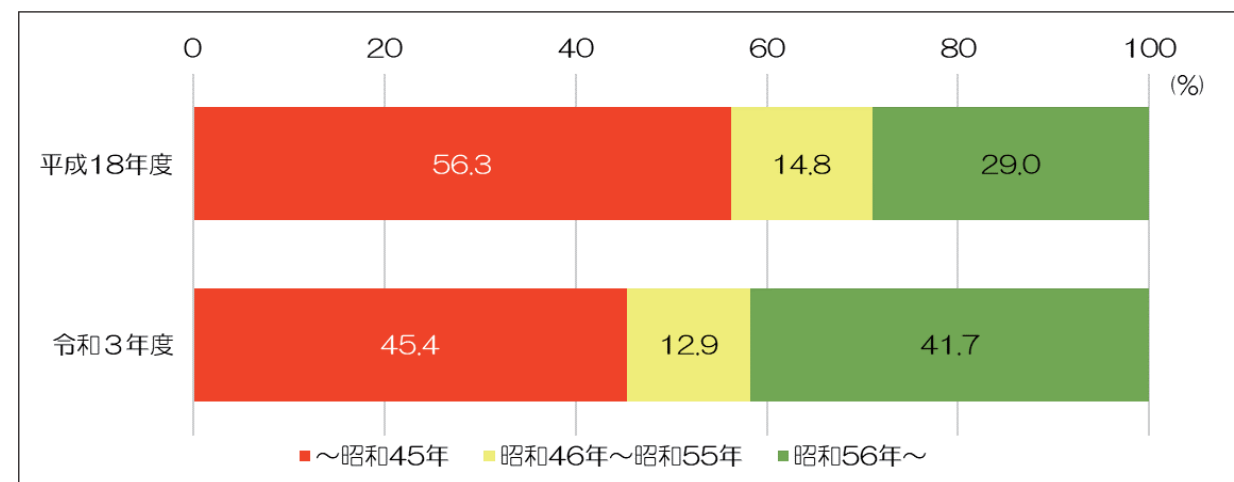


出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

③ 建物経年

平成 18年度と令和 3年度を比較すると昭和 55年以前に建築された旧耐震基準の建物は減少傾向で全体の 58.3%となっており、耐震化が進んでいます。

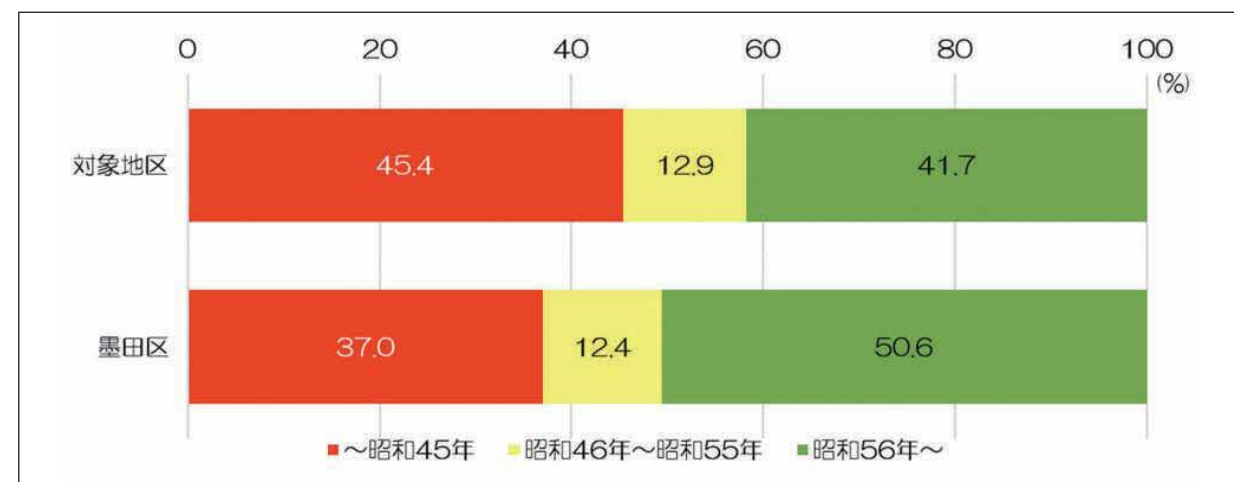
■建物経年別の推移（対象地区）



出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度・令和 3 年度）

令和 3 年度の対象地区の昭和 55年以前に建築された旧耐震基準の建物の割合は 58.3%で、墨田区全体の昭和 55年以前に建築された旧耐震基準の建物の割合である 49.4%と比較すると多い地域となっています。

■建物経年別比率の比較（対象地区と墨田区全体）



出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

■建物経年別現況図



出典：墨田区土地利用現況調査（平成 18 年度）



出典：墨田区土地利用現況調査（令和 3 年度）

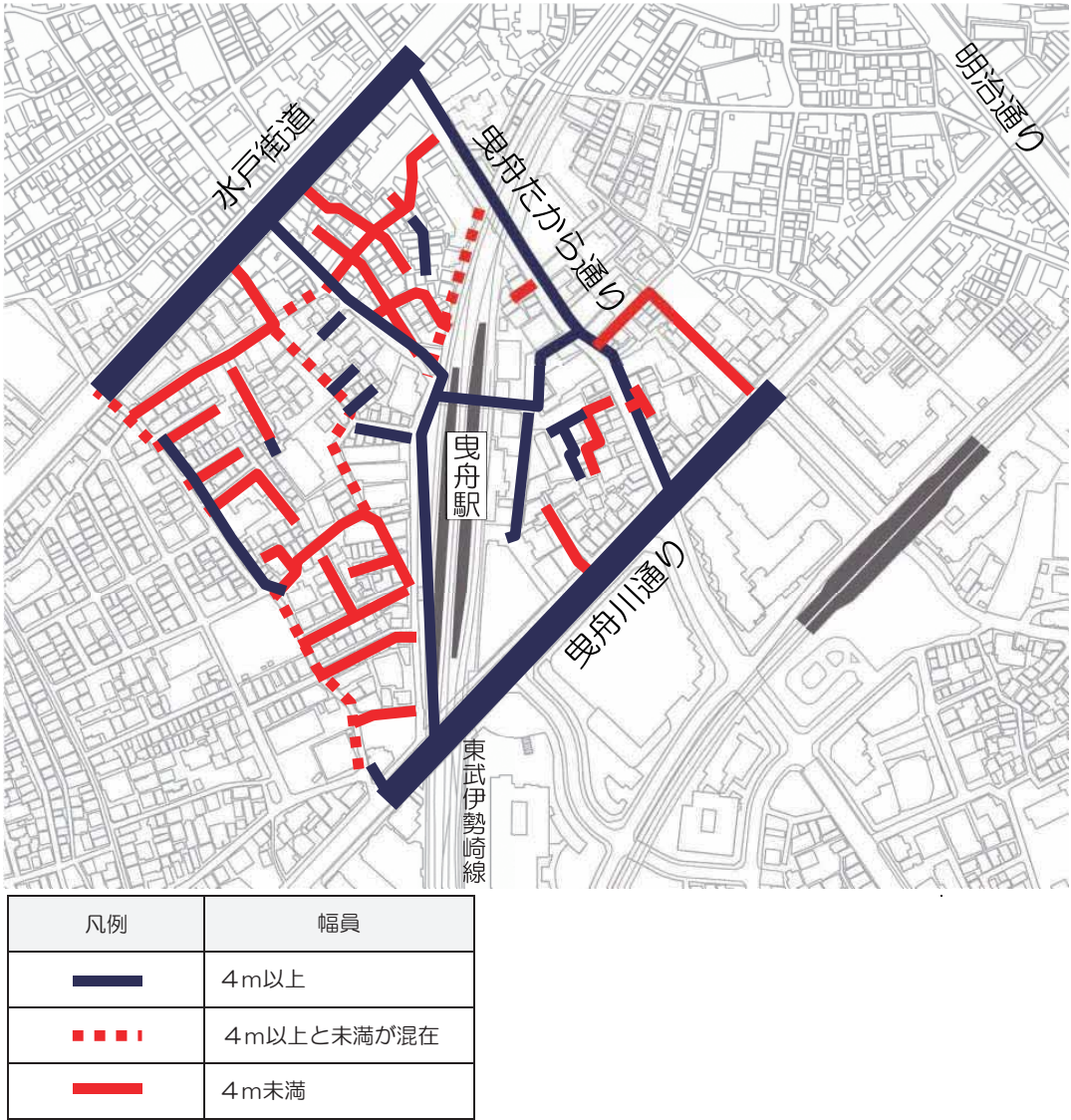
(4) 道路

東武曳舟駅周辺地区の道路は、都市間を結ぶ幹線道路（水戸街道）、拠点間を結ぶ地区幹線道路（曳舟川通り、曳舟たから通り）、地区内の日常生活の基本となる生活道路等で構成されています。

特に曳舟川通りではタクシーの路上駐停車が多く、自転車の通行を阻害しています。曳舟たから通りでは歩車分離がされていないため、歩行者、自転車及び自動車が増雑しています。生活道路では一部を除き、幅が4 m未満の狭い道路や行き止まり道路が数多く存在しています。

また災害発生時に、被災者の避難及び救急活動人員や物資等の緊急輸送を円滑に行うための路線である「緊急輸送道路」に曳舟川通りが、「特定緊急輸送道路」に水戸街道が、医療救護活動の拠点となる病院である「災害拠点病院」に東京曳舟病院が指定されています。

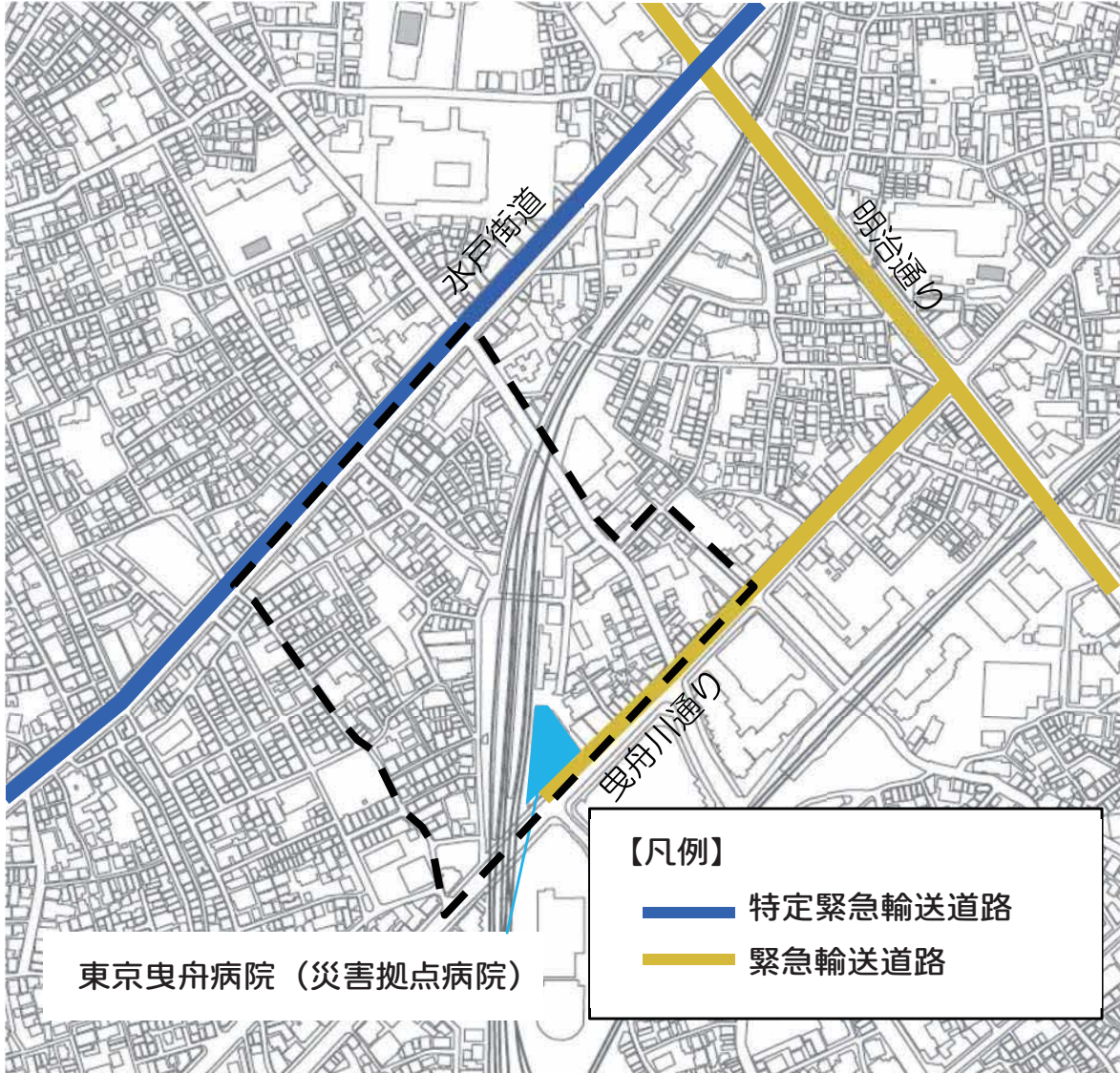
■ 曳舟駅周辺の道路状況



■ 曳舟川通りと曳舟たから通りの様子



■ 緊急輸送道路（概路図）



(5) 交通ネットワーク

公共交通網として、バスが2系統運行しているほか、区内循環バスが1ルート運行しています。そのほか地区内には曳舟駅、至近には京成曳舟駅があり、東武伊勢崎線と京成押上線が運行しています。これらの路線は、それぞれ東京メトロ半蔵門線や都営浅草線と相互乗り入れを行っており、都心へのアクセスもよく、交通利便性が高い地域となっています。

なかでも、曳舟駅の一日平均の乗降客数は、テレワークの普及等の働き方の多様化により、令和2年度には減少に転じていますが、令和3年度以降は再び増加傾向にあり、更なる利便性の高い駅機能が求められています。

【道路】	幹線道路	水戸街道（放射 13 号線）
	地区幹線道路	曳舟川通り（放射 13 号線支線 1）、曳舟たから通り（補助 326 号線）
	主要生活道路等	
【バス】	都営バス	曳舟川通り（錦 40）、水戸街道（草 39）
	区内循環バス	曳舟川通り（北西部ルート）
【鉄道】	曳舟駅	東武伊勢崎線・東武亀戸線

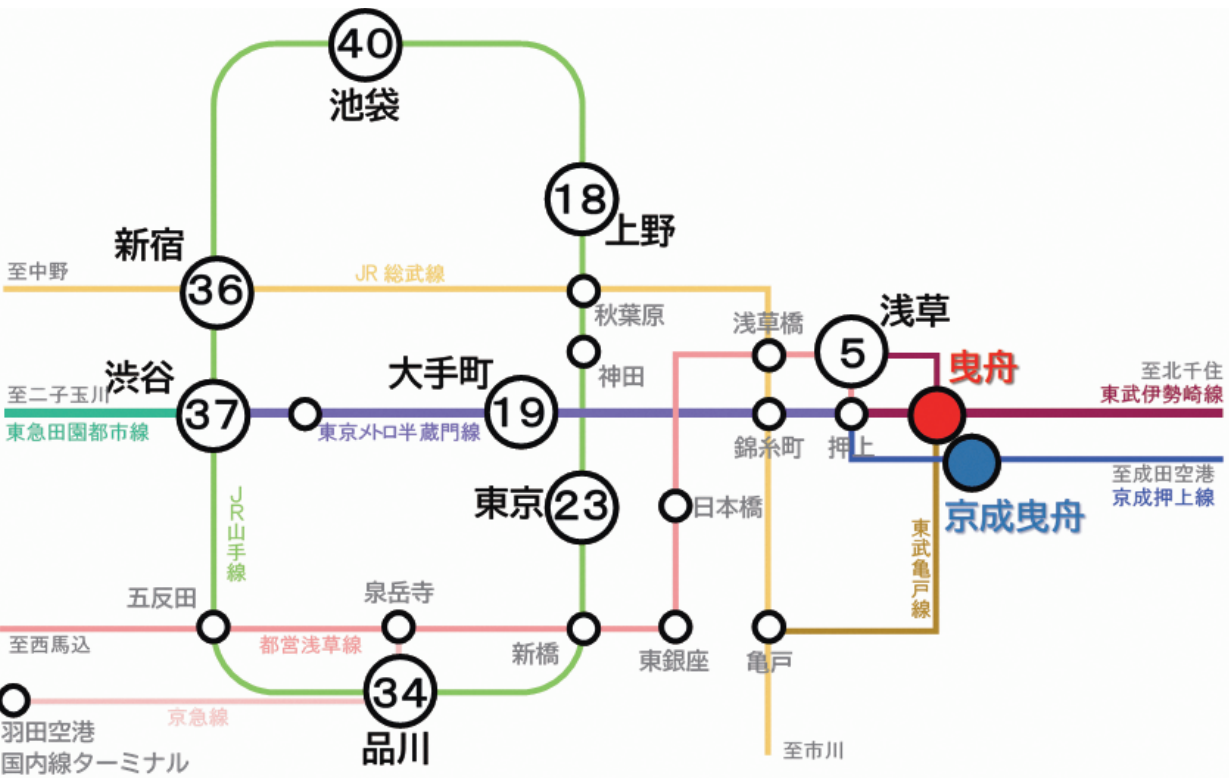


出典：墨田区内循環バスルートマップ

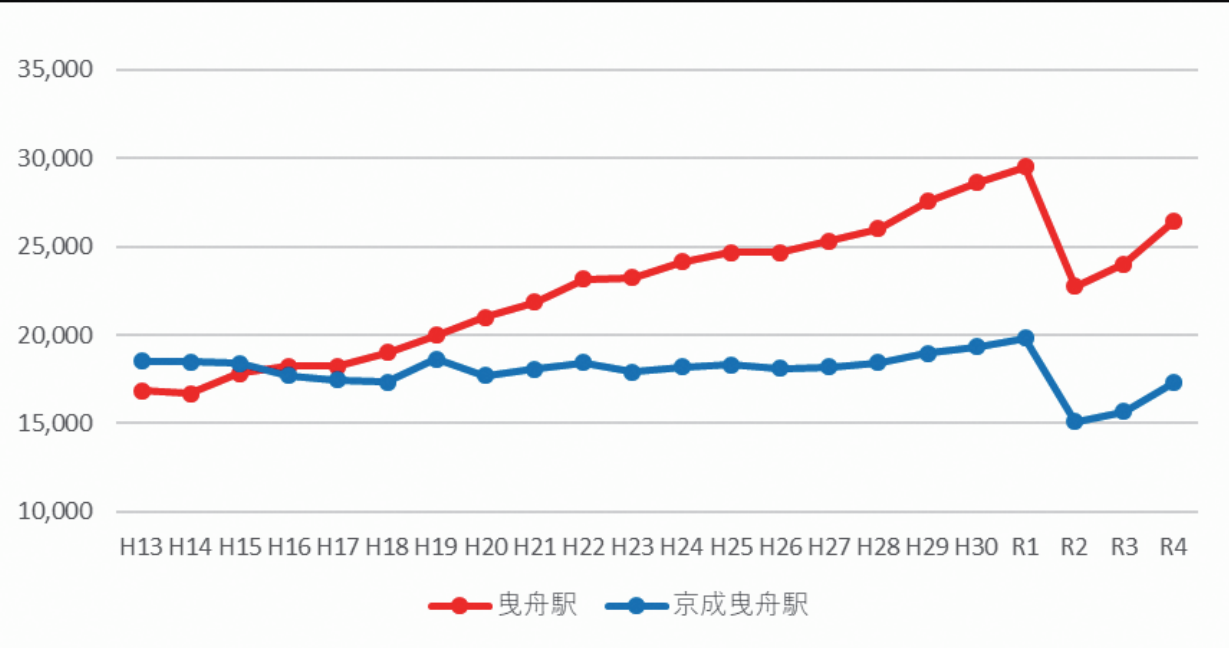


出典：都バス路線図「みんくるガイド」（東京都交通局）

■所要時間図



■曳舟駅一日平均乗降客数



出典：墨田区勢概要

(6) 災害発生時の危険性

① 地震発生時の危険性

東京都が都内5,192町丁目を対象に実施した「地震に関する地域危険度測定調査(第9回)」(令和4年9月)では、地震による危険性を地域危険度として測定し、相対評価によるランク分けを行っています。

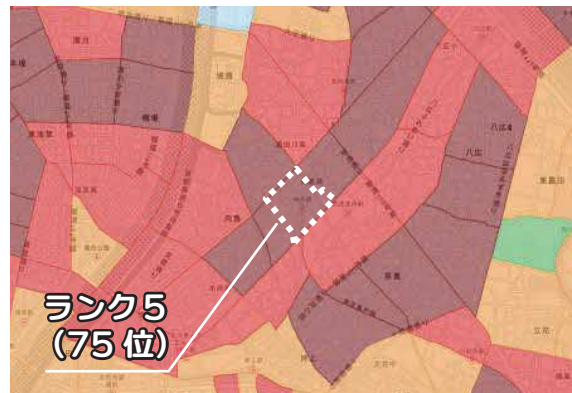
地域危険度は、特定の地震を想定するのではなく、全ての町丁目直下の地盤で同じ強さの揺れが生じた場合の危険性を測定しており、5段階で評価しています。

東武曳舟駅周辺地区における「総合危険度」及び「火災危険度」はランク4であり、「建物倒壊危険度」は危険度が一番高いランク5となっています。

■ 地震に関する地域危険度

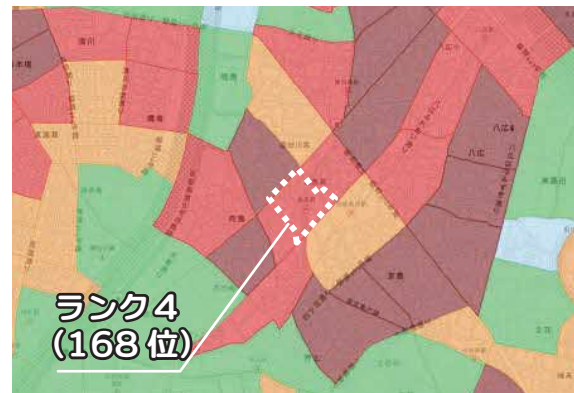
【建物倒壊危険度ランク図】

地震の揺れによって建物が壊れたり傾いたりする危険性の度合いを測定したもの



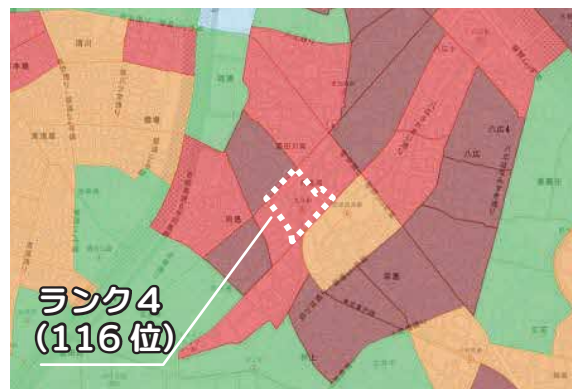
【火災危険度ランク図】

地震の揺れで発生した火災の延焼により、広い地域で被害を受ける危険性の度合いを測定したもの



【総合危険度ランク図】

地震の揺れによる建物倒壊や火災の危険性のほか、避難や消火・救助など、各種の災害対応活動の困難さを係数としてかけ合わせ一つの指標にしたもの



ランク

- 1 (2849 ~ 5192 位)
- 2 (1196 ~ 2848 位)
- 3 (374 ~ 1195 位)
- 4 (86 ~ 373 位)
- 5 (1 ~ 85 位)

危険度
低い

危険度
高い

出典：東京都「地震に関する総合危険度測定調査(第9回)」(令和4年)

地震発生時の避難場所については、「墨田区防災マップ」(令和5年9月)において、東武曳舟駅周辺地区には、一時集合場所として「曳舟児童遊園」が指定されています。また近隣には避難場所として「曳舟駅周辺一帯」、一時避難場所として「ふじのき公園」が指定されています。

■ 墨田区防災マップ(令和5年9月)



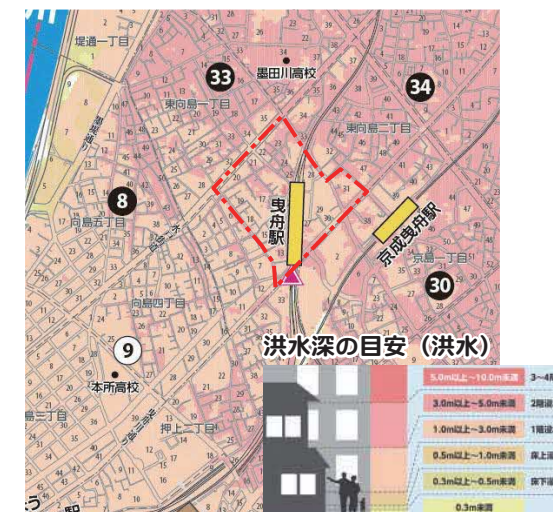
凡	例
⊙	区役所
⊗	警察署
Ⓜ	消防署(出張所を含む)
+	病院・救急医療機関
■	指定避難所
■	公園
●	児童遊園等
🚶	避難場所
📍	一時滞在施設
Ⓜ	臨時離着陸場(ヘリポート)
🚢	防災船着場
♿	震災対応型トイレ

② 水害発生時の危険性

「墨田区水害ハザードマップ」(令和4年3月)において、東武曳舟駅周辺地区は、荒川が氾濫した場合は最大5メートル未満の浸水、大雨により雨水出水が発生した場合には1メートル未満の浸水が想定されている地域とされています。

■ 墨田区水害ハザードマップ(令和4年3月)

【荒川が氾濫した場合の浸水想定区域図】



【大雨により雨水出水が発生した場合の浸水想定区域図】



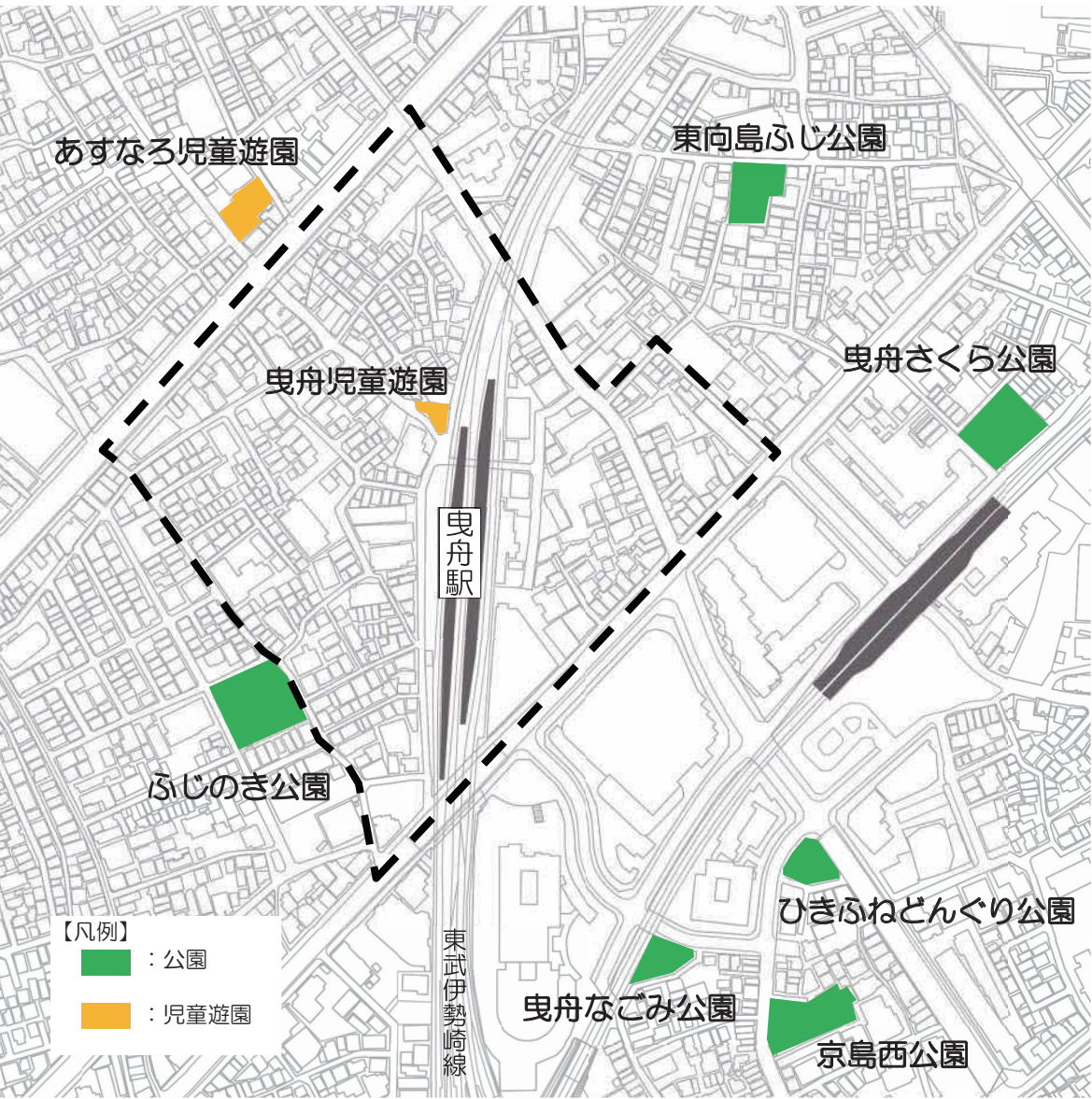
水害発生時の避難場所については、荒川が氾濫した場合の浸水では、区外への広域避難を原則としています。避難が困難な場合や雨水出水による浸水では、垂直避難を求めています。

(7) 公園等

平成 30年度に実施した「墨田区緑と生物の現況調査」によると、東向島二丁目のみどり率は 6.2%となっており、墨田区全体のみどり率 20.8%と比較すると少ない傾向になっています。

東武曳舟駅周辺地区内には、「曳舟児童遊園」が整備されています。また、京成曳舟駅周辺では、連続立体交差事業や市街地再開発事業を契機として、曳舟なごみ公園や曳舟どんぐり公園が整備されています。その他にも周辺には、いくつか公園・児童遊園等が整備されていますが、そのほとんどが小規模なものとなっています。

■ 曳舟駅周辺の公園・児童遊園分布



■ 緑被率及びみどり率

	東向島二丁目	墨田区全体
みどり率	6.2%	20.8%

出典：墨田区緑と生物の現況調査（平成 30 年度）

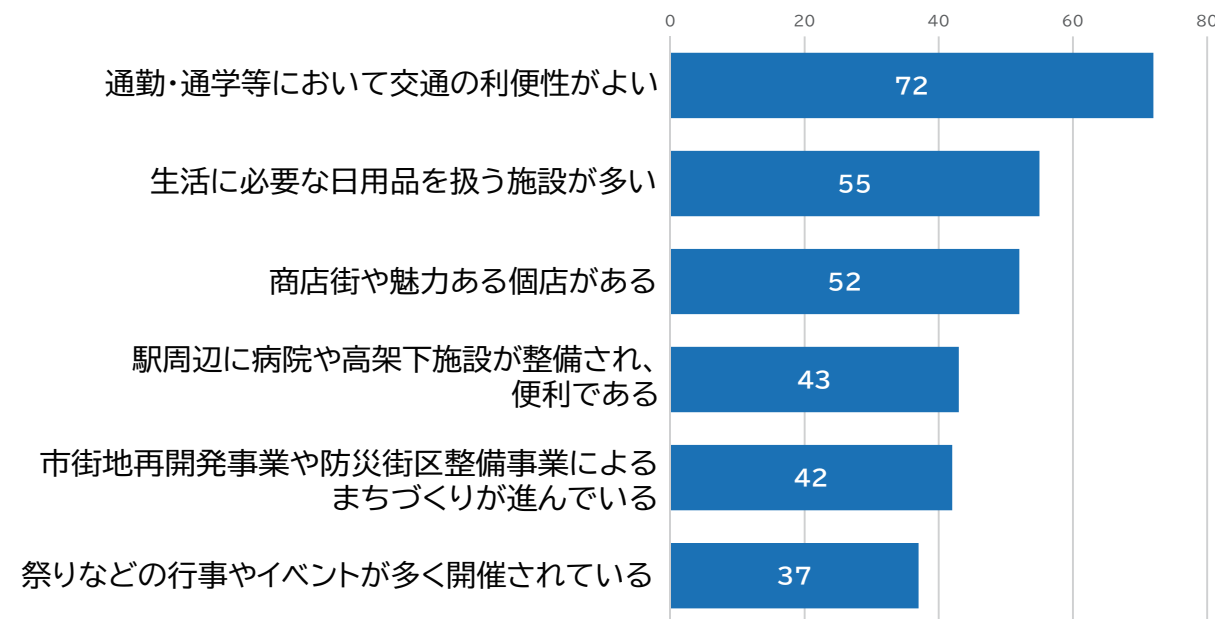
■ 公園・児童遊園面積表

公園・児童遊園名称	面積
ふじのき公園	1,828.33 m ²
曳舟さくら公園	1,509.48 m ²
京島西公園	1,492.12 m ²
東向島ふじ公園	923.19 m ²
ひきふねどんぐり公園	562.72 m ²
曳舟なごみ公園	515.74 m ²
あすなろ児童遊園	614.19 m ²
曳舟児童遊園	322.11 m ²

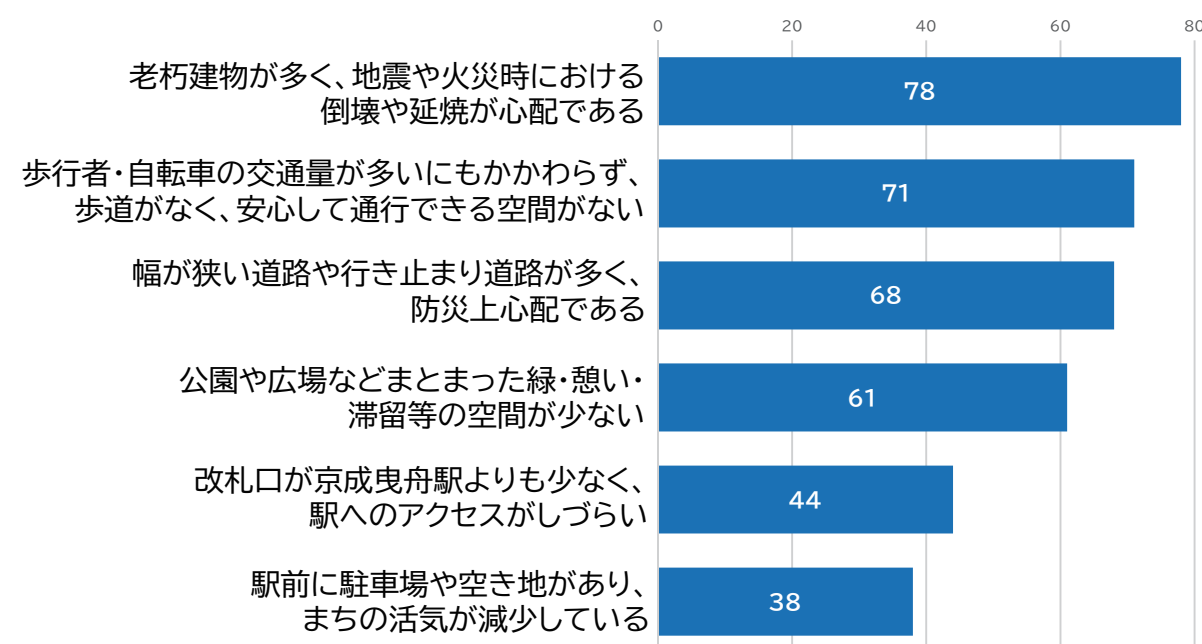
(8) 地域住民の声

『東武曳舟駅周辺地区の「未来を考えるパネル展」』を開催（令和6年9月）し、地域住民の考えるまちの魅力や課題に関するアンケート調査を実施し、計103名の方に回答いただきました。

■地域住民の考えるまちの魅力（上位6つ）

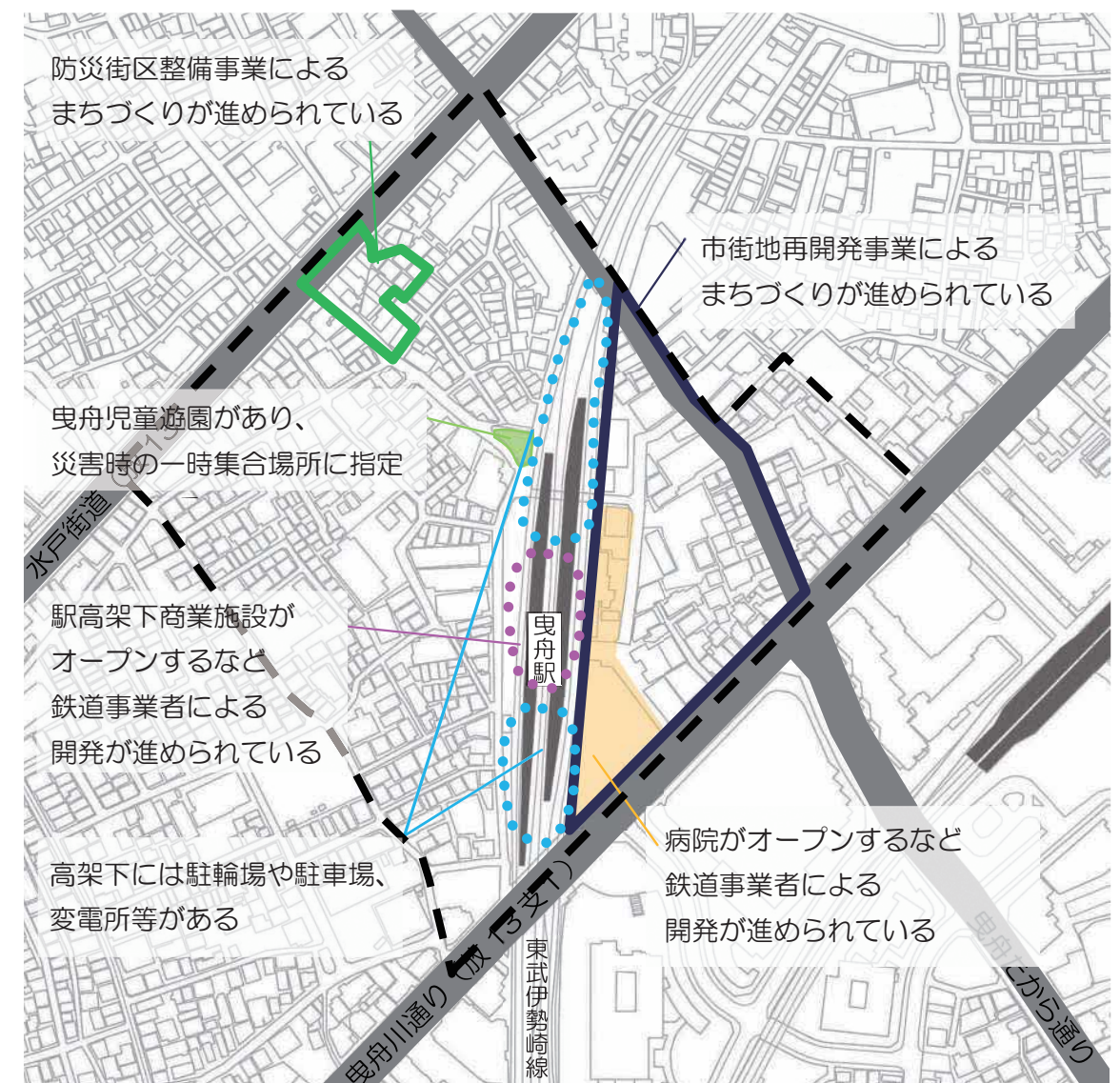


■地域住民の考えるまちの課題（上位6つ）



近年の開発やまちづくりの動向

本方針を取りまとめるにあたり、近年の開発やまちづくりの動向をまとめました。地区内では、鉄道事業者による駅周辺の開発、水戸街道沿いの防災街区整備事業、駅東側の市街地再開発事業によるまちづくりの検討等が進められています。



4 まちづくり方針

(1) 解決すべき現況と課題について

東京都・墨田区の上位計画における位置付けや、地域の資源、地区の現況及び地域住民の声等を踏まえて、東武曳舟駅周辺地区のまちづくりとして解決すべき現況をまとめ、課題を以下のように整理しました。

	現況	課題
交通	・曳舟たから通りでは歩行者、自転車及び自動車の交通量が多く、歩車分離がされていない。 ・曳舟川通りにはタクシーの路上駐停車が多く、自転車が車道を通行できない。 ・曳舟駅は通勤・通学において交通の利便性が良いが、改札口が南側のみで駅へのアクセス性が低い。	・曳舟たから通りでは、誰もが安心して通行できる空間が求められている。 ・曳舟川通りでは、路上駐停車を抑制し、自転車の通行空間の確保が求められている。 ・駅へのアクセス向上が求められている。
にぎわい・住環境	・人口は増加しているが住民の高齢化やファミリー世帯が転出している。 ・祭りなどの行事やイベントが多く開催されている一方、駅前に駐車場や空き地があり、活気が減少している。	・多様な世代が住み続けられる住環境が求められている。 ・行事やイベント等、多目的に活用できる居場所が求められている。
防災	・旧耐震基準や木造・防火造の建物、幅の狭い道路が多く、行き止まり道路も存在している。 ・災害による倒壊や延焼への心配、防災に対する不安の声が多い。	・老朽建物の更新や不燃化、主要生活道路の整備が求められている。 ・地域で互いに助け合いができるコミュニティが求められている。
自然環境	・みどり率が、墨田区全体と比較して少ない。	・まとまった緑、憩い、滞留等の空間がある良好な住環境や、災害に強い環境整備が求められている。

(2) まちの将来像・目標について

① まちの将来像

「解決すべき現況と課題」をもとに、区民が安全・快適・便利に暮らし、人々の交流が生まれ、移動しやすいまちを実現するための「まちづくりの将来像」を以下のとおり掲げます。

まちの将来像

居心地の良い、安心して住み続けられる
すべての人にとって優しいまち

② 目標

「まちの将来像」の実現に向け、「目標」を設定します。

良好な住環境とにぎわいが調和したまち

- ・駅を中心とした地域に不可欠な生活利便施設・商業機能の集積や、既存店舗との連携、地域に開かれた公園・広場による一体的なにぎわいづくり
- ・周辺環境と調和を図った共同化による良好な住環境・住宅市街地の形成
- ・人が集い、活動が促され、地域交流が促進され、多様な世代が快適に暮らし続けられる仕組み・コミュニティづくり

災害に強く、快適に過ごせるまち

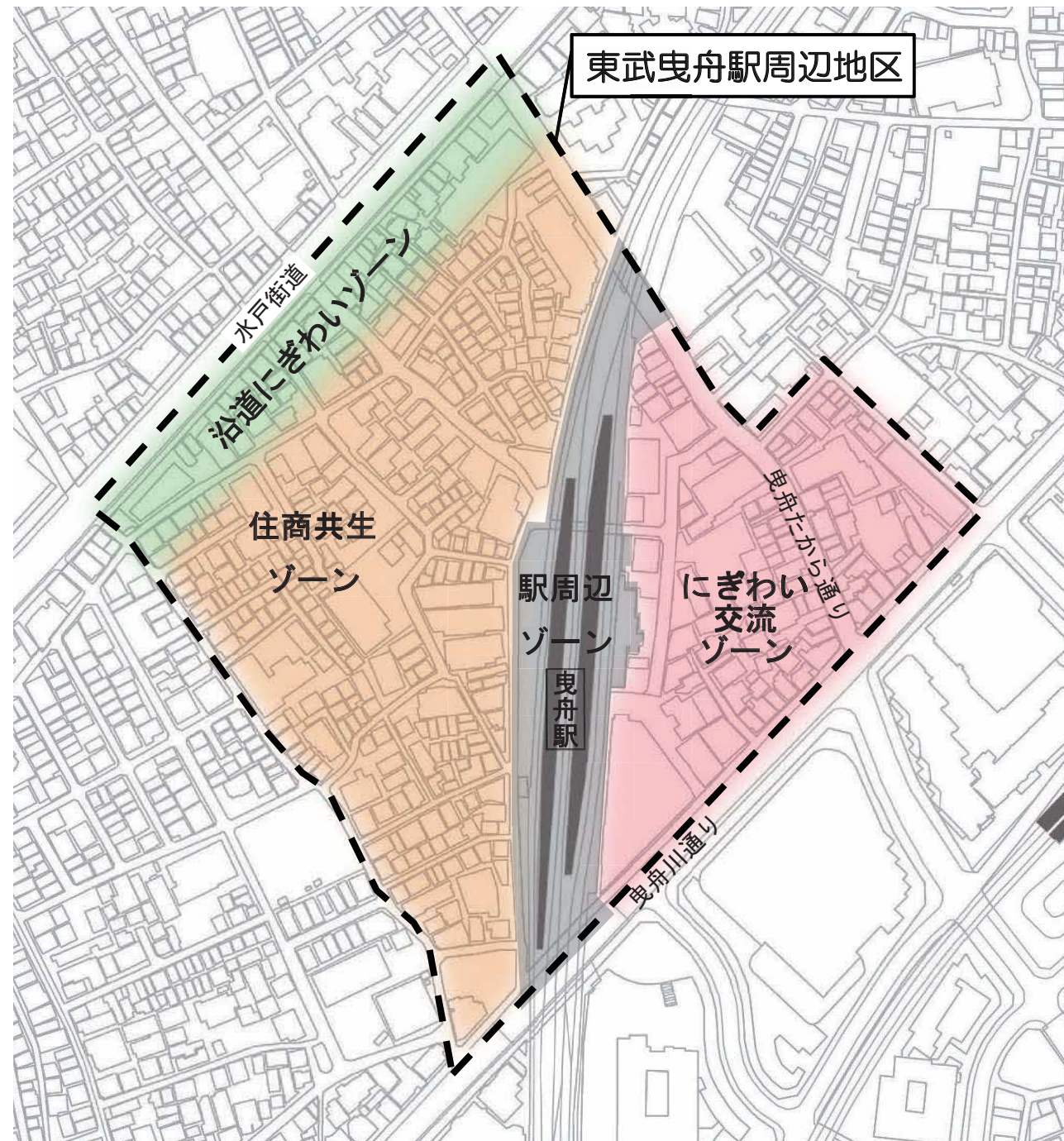
- ・老朽建物の更新、共同化、不燃化、耐震化を促進するとともに、主要生活道路の整備や公園・ポケットパーク等の整備推進による、災害に強いまちづくり
- ・地震や水害等への対策が進み、災害に備え、自助・共助により互いに支えあい、地域が主体となる体制づくり

誰もが安全に通行できるまち

- ・駅を中心としてバリアフリー化された誰もが安全かつ安心に通行できる交通ネットワークの形成
- ・鉄道事業者と連携し、駅利用者の動線の改善等、周辺地域から駅へのアクセス向上を図り、駅と市街地の連続性や一体性のあるまちづくり

(3) 土地利用の方針

土地利用の特性が近く、一定のまとまりがあるエリアをゾーニングし、各ゾーンにおける特性や課題を踏まえ、今後の都市機能の誘導や都市基盤の整備の方向性である「土地利用の方針」を示します。



駅周辺ゾーン

- ・まちから駅への利便性を向上させるとともに、店舗等商業施設のにぎわい空間や駐輪場等の生活利便施設等を誘導します。
- ・曳舟駅及び駅周辺では、再開発事業など地域のまちづくりの動向に合わせて、駅と市街地の連続性や一体性を向上させるために駅利用者の安全かつ安心な歩行空間やにぎわい空間を誘導します。
- ・また、駅へのアクセス並びに地域全体の回遊性を向上させるため、駅利用者動線の改善やバリアフリー化された安全かつ安心な歩行者ネットワークを誘導します。

にぎわい交流ゾーン

- ・交通結節点としての機能拡充を図りつつ、誰もが安全かつ安心に行き交う空間を形成します。
- ・再開発事業等により、木造密集地域が解消されるとともに、ゆとりと潤いのある広場や空地等を確保することで、地域の防災力の向上を図ります。
- ・再開発事業等により、駅前の立地特性を活かした商業・業務・住宅等の複合的な土地利用を誘導し、駅前にふさわしい都市景観の形成や地域のにぎわいの創出を図ります。
- ・地域の活動による交流やにぎわいが生まれ、多様な世代がふれあい、快適に暮らし続けられる住宅及びエリアマネジメント活動に資する施設整備を推進します。

住商共生ゾーン

- ・駅前の立地特性を活かした商業・業務・住宅等の複合的な土地利用を誘導し、良好な住環境の保全と商業地としての連続性の確保を推進します。
- ・地域の活動による交流が生まれ、多様な世代がふれあい、快適に暮らし続けられる住宅整備に向け、個別の建替えや共同化の取り組み等を推進します。
- ・駅周辺においては、駅と市街地の連続性や一体性の向上を図ります。

沿道にぎわいゾーン

- ・幹線道路沿道の建物の不燃化や共同化等によって、防災性の向上を図ります。
- ・店舗の建替え更新や新規店舗の出店等により水戸街道沿道ににぎわい空間を形成します。

(4) 公共施設等の整備方針

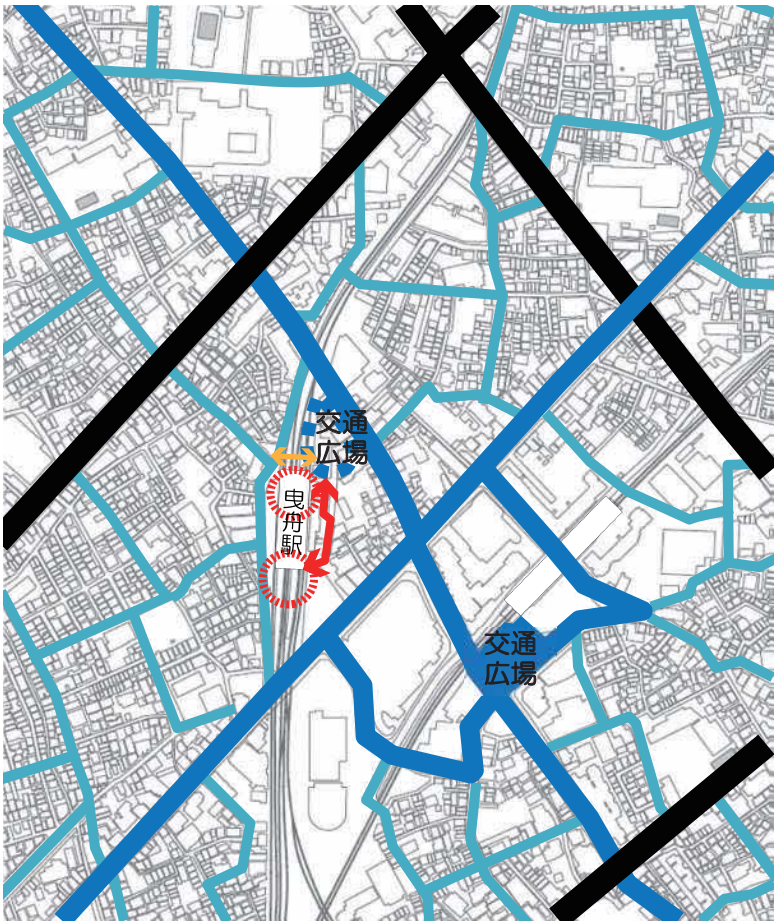
土地利用の方針をもとに、各ゾーンにおける「公共施設等の整備方針」を以下のとおり定めます。

	駅周辺ゾーン	にぎわい交流ゾーン	住商共生ゾーン	沿道にぎわいゾーン
交通	・ 曳舟川通りについては、再開発事業など地域のまちづくりの動向に合わせて無電柱化を行う。 ・ 災害時における消防活動や救命活動を行う緊急車両が円滑に通行できるように、主要生活道路の整備を推進する。 ・ 駅を中心とした歩行者の安全性に配慮した交通ネットワークを形成する。無電柱化や歩車分離をすることで、歩行者の利便性や安全性の確保及び自転車の快適に走行できる空間を確保する。 ・ 再開発事業など地域のまちづくりの動向に合わせて、曳舟たから通りの拡幅及び交通広場・バリアフリー化された安全でにぎわいのある歩行者ネットワークを整備し、地域の交通利便性の向上を図る。 ・ 駅の東西を結ぶ区道については、歩行者専用道路化を推進し、安全かつ安心な歩行者動線を確保する。			
公園	・ 公園・ポケットパーク等の整備を推進する。 ・ 大規模な面的開発等が行われる際には、グリーンインフラを活用し、地域交流や防災活動等、持続可能な地域社会づくりに寄与し、地域に開かれた安らぎや憩いの場となるような公園・広場を整備し、地域の防災性を向上する。			
他	・ 駅へのアクセス向上及び駅利用者の動線改善に向けては、再開発事業など地域のまちづくりの動向に合わせて北側改札の整備を推進する。 ・ 大規模な面的開発等が行われる際には、駅空間と交通広場を含む駅前空間を含めた「駅まち空間」として一体的に整備し、暮らしの場・商業等の場が融合するにぎわいの創出とまちの価値向上を誘導する。			

① 交通のネットワーク

京成曳舟駅周辺では再開発事業等によって、地区幹線道路等の整備が進んでいる。

東武曳舟駅周辺地区では、地区幹線道路である曳舟たから通りの整備を進め、既存の病院（災害拠点病院）を活かしながら、駅利用者が安全にアクセスできるように交通広場や北側改札を整備することによって、交通ネットワークを強化する。



【凡例】

■ 幹線道路

■ 地区幹線道路

■ 主要生活道路

■ 交通広場（新設）

■ 交通広場（既存）

● 改札

→ 南北通路

→ 東西道路

② 緑のネットワーク

京成曳舟駅周辺では鉄道連立事業や再開発事業等で整備された小規模な広場や緑地などを道路でつなぐことによって、連続的な潤い空間を実現している。（<-> 部分）

東武曳舟駅周辺地区では、緑と花の拠点に相応しいまとまった面積の公園を整備することによって、既存の緑の道のネットワークを強化する。

【凡例】

■ 公園

■ 公園（新設）

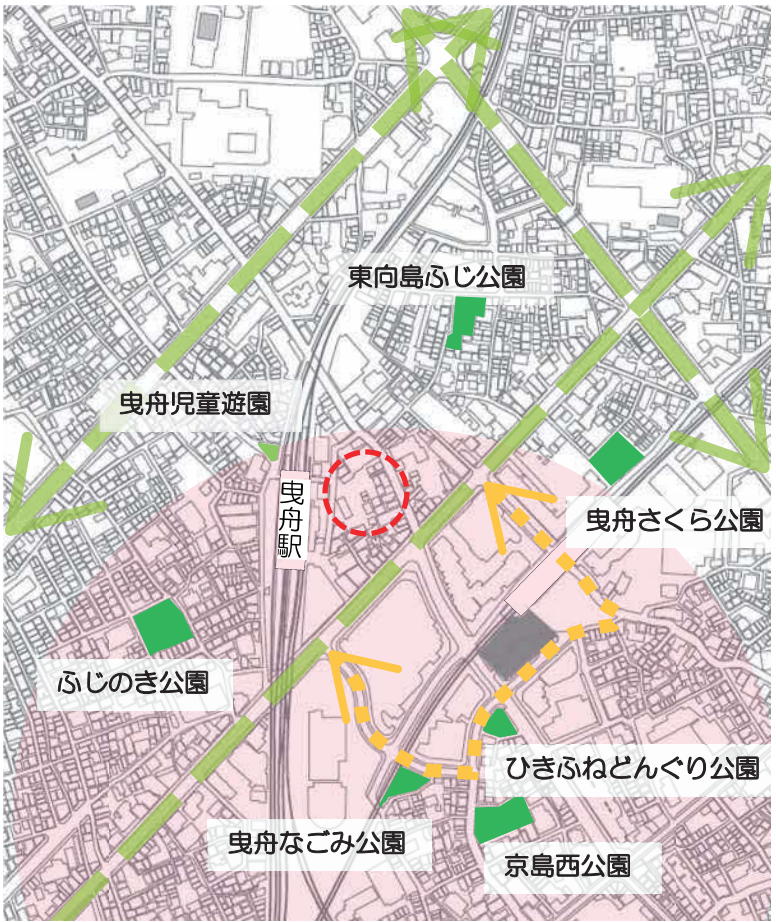
■ 児童遊園

■ 交通広場

→ 緑の道のネットワーク

→ 緑の道のネットワーク（再開発）

● 緑と花の拠点



(5) まちづくりの実現に向けて

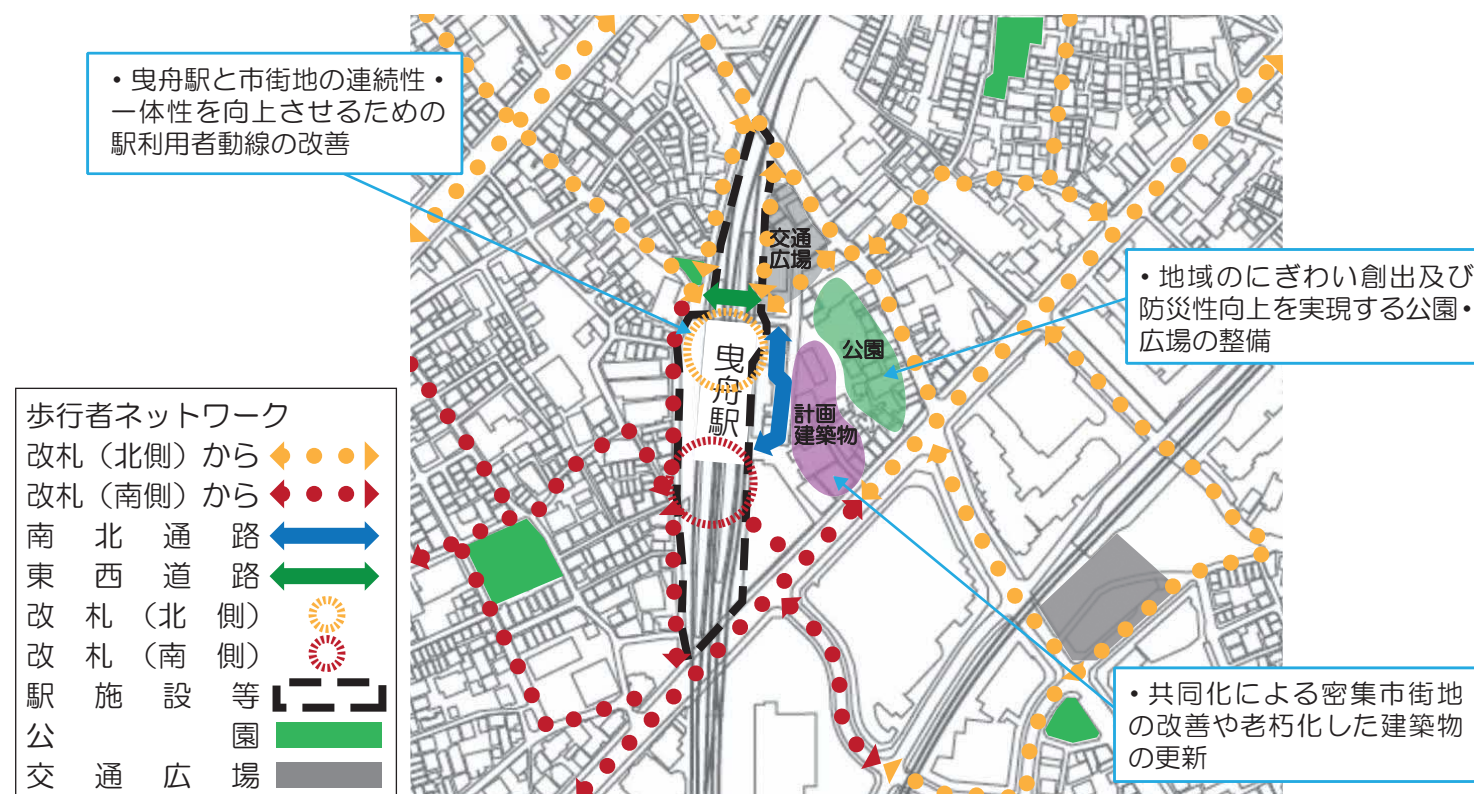
先人が築き、守り、育んできた文化や産業をさらに発展させ、夢や誇りを持つことができる「すみだ」を次世代に引き継ぐため、協治(ガバナンス)によるまちづくりの考え方のもと、地域の課題解決に向けて、区民・事業者・行政等の主体が協働してまちづくりを進め、だれもが安心して快適に暮らすことができる、魅力や活力あふれる地域社会の実現に努めます。

今後、新たに大規模敷地における開発が計画された場合や、まちづくり機運の高まりにより、地域の詳細な方針を定める必要が生じた際には、まちづくり方針を踏まえ、地域特性や周辺環境を考慮し、まちづくりの検討範囲やその内容、手法について検討していくことになります。

また、必要に応じて、まちづくりの内容などを都市計画等に定めることで、まちづくりの実現を確実なものとしていきます。

【にぎわい交流ゾーンにおける市街地再開発事業の誘導例】

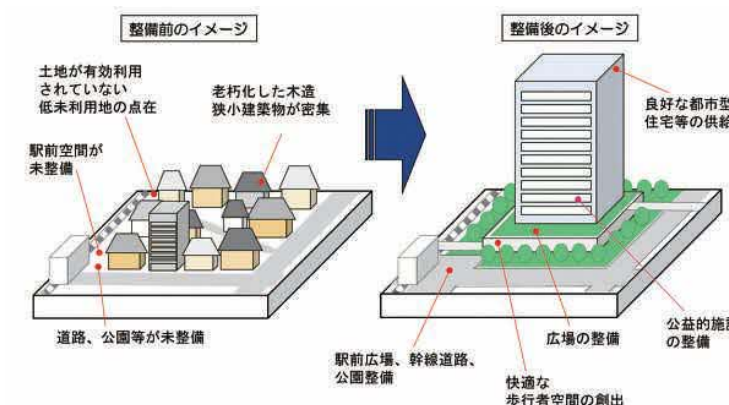
- ・曳舟駅と市街地の連続性・一体性を向上させるための駅利用者動線の改善
- ・まちの玄関口として、土地の高度利用をしつつ地域と調和のとれた施設の配置及び景観の形成
- ・地域のにぎわい創出及び防災性向上を実現する公園・広場の整備
- ・歩行者の安全性向上を図る道路拡幅や無電柱化等によるバリアフリー化
- ・共同化による密集市街地の改善や老朽化した建築物の更新
- ・地域の交通課題の解決に資する駅利用者や地域住民に向けた交通結節機能の向上



■まちづくりの手法（例）

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などを行うことにより、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事業です。



地区計画

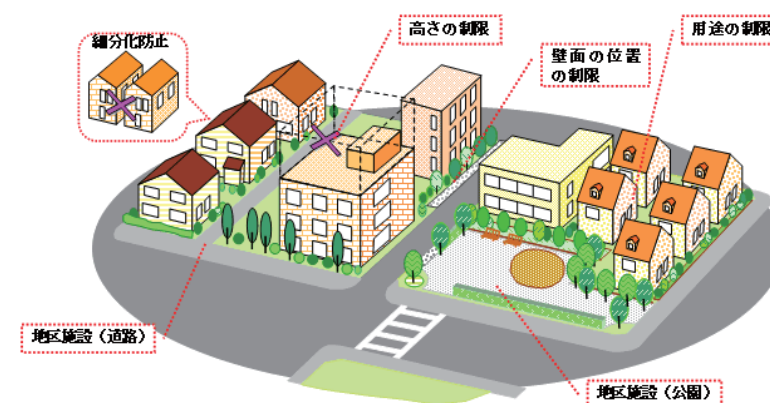
地区計画とは、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要なことがらを区市町村が定める、「地区計画レベルの都市計画」です。

地区計画は、「地区計画の目標」、将来像を示す「地区計画の方針」と、生活道路の配置、建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」とからなり、住民などの意見を反映して、街並みなどその地区独自のまちづくりのルールを、きめ細かく定めるものです。

地区計画の構成

- 地区計画の目標
- 地区計画の方針
- 地区整備計画

地区整備計画で定められる内容



東武曳舟駅周辺地区まちづくり方針

墨田区都市整備部立体化・まちづくり推進担当拠点整備課

〒130-8640

東京都墨田区吾妻橋一丁目 23 番 20 号

03-5608-6262