

基本目標 II

地域で快適に暮らせる 「すみだ」をつくる

多様な都市機能が調和したまちになっており、職・住・遊のバランスが取れた快適な居住環境のなかで、区民は心豊かに暮らしています。主要駅周辺は商業・業務・サービス・文化などの機能が集中しているとともに、それぞれの地域においては日々の生活に必要な商品やサービスが容易に手に入る便利なまちになっています。また、誰もが快適に移動できる交通機関や道路が整備されるなど、人々が活動しやすいまちになっています。

政策 210 多様な都市機能が調和したまちをつくる

政策 220 人々が交流できる、利便性が高いまちをつくる

政策 230 誰もが安全・快適に暮らし、移動できるまちをつくる



政策 210

多様な都市機能が調和したまちをつくる

職・住・遊が調和する地域のルールが確立した地域が増え、多くの区民は、住まいに満足し、安心して安全・快適に暮らしています。



政策を実現させるための施策

210 多様な都市機能が調和したまちをつくる

211 職・住・遊が調和する計画的な土地利用を進める

- まちづくり活動支援事業
- 民間開発・建築物の建築指導事務

212 居住環境の向上を図る

- 民間木造賃貸住宅改修支援事業【新規】
- 不燃化促進共同建替え住宅供給事業
- 高齢者個室借上げ住宅供給事業
- 区民住宅・区営住宅等の維持管理事業
- マンション維持管理支援事業
- 子育て支援マンション認定事業
- 集合住宅の供給誘導事務



政策を取り巻く現状

本区は、全般的に住宅、商業、工業が混在した市街地を形成しています。そのため、居住環境と産業環境の調和は墨田区特有の課題となっています。

このような課題に取り組むため、平成3年2月「墨田区まちづくり方針」、平成4年3月に「墨田区住宅マスタープラン」を策定、さらに平成10年3月には「墨田区都市計画マスタープラン」を策定し、良好な市街地の形成と住環境の向上、産業との調和に努めてきました。

しかし、この間の社会経済状況の変化や平成17年の「墨田区基本構想」の策定、押上・業平橋駅周辺地区で東京スカイツリー建設が始まるなど、まちづくりを取り巻く状況が変化したことから、これまでのまちづくりを継承しつつ平成20年3月に「墨田区都市計画マスタープラン」を改定しました。また、平成元年10月に両国南地区で地区計画を策定したほか、緑二・三丁目地区、両国駅北口地区、亀沢地区、錦糸公園周辺地区、曳舟駅周辺地区、押上・業平橋駅周辺地区で地区計画を定め、それぞれのまちの特性を活かしたまちづくりを進めてきました。さらに、国技館通りや北斎通りなどの街路の整備、曳舟や両国、錦糸町での再開発事業、北斎通りファッションタウン環境整備などの実績があります。また、区では、区民の自主的なルールづくりを支援するため、平成16年10月には「墨田区まちづくり条例」を施行しました。

近年、都心回帰や都営地下鉄大江戸線・東京メトロ半蔵門線の開通、工場跡地の土地利用転換などにより、マンション建設が増加傾向にあり、これまで以上に居住環境と産業環境の調和に配慮していく必要があります。

さらに、平成20年7月には、「墨田区集合住宅の建築に係る居住環境の整備及び管理に関する条例」を制定し、調和のとれた景観づくりや集合住宅条例等に基づく指導・誘導をしています。また、昨今の国等の住宅政策を取り巻く状況の変化に対応するため、平成22年11月には「墨田区住宅マスタープラン」を改定し、安全で快適に住み続けられる住宅・まちづくりを進めています。



政策実現に向けての課題

多様な都市機能が調和したまちをつくるためには、職・住・遊が調和する総合的・計画的な土地利用を進め、居住環境の向上を図っていく必要があります。

その実現に向け、墨田区らしい商業、工業と住宅の調和した市街地の形成を図るため、区民、事業者などが力をあわせて地区の将来像を見すえた検討を行い、まちづくり条例や地区計画制度等を利用してまちづくりのルールづくりを行っていく必要があります。

また、良質な住宅ストックと良好な住環境の形成に向けて、公共住宅の整備を行うとともに、民間住宅に対する適切な支援や誘導により、的確な住宅施策の展開を図っていくことが求められています。

施策 211

職・住・遊が調和する計画的な土地利用を進める

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

地域の特性に応じたまちづくりのルールが確立し、職・住・遊の調和する土地利用が進み、誰もが快適に暮らしています。



施策の達成をはかる指標

■ 地区計画の策定面積

指標とした理由

地域の土地利用の誘導が計画的に行われていることをあらわす数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 59.9ha	<中間目標> 66.0ha	<現状値> 69.0ha	<最終目標> 90.0ha	所管課データ

■ まちづくり認定団体の数

指標とした理由

区民のまちづくりへの参加をあらわす数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 2 団体	<中間目標> 6 団体	<現状値> 3 団体	<最終目標> 6 団体	所管課データ

*目標値を変更した理由：現在のまちづくり登録団体の動向等を踏まえ、最終目標（10 団体）を中間目標の数値に変更します。

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

本区は、いくつかの大規模団地や主要駅の周辺などの一部地域を除くと、全般的に住商工が混在した非常に密度の高い市街地を形成しています。平成 20 年 3 月には、社会経済状況の変化や東京スカイツリー建設が始まるなどまちづくりを取り巻く状況が変化したことから、これまでのまちづくりを継承しつつ、区の土地利用の基本的方針を定める「墨田区都市計画マスタープラン」を改定し、これに基づいて各地域の特性に応じたさまざまなまちづくりを進めてきました。また、昨今の都心回帰等を背景として、本区でも住宅需要が高まっており、工場跡地等の土地利用転換が進み、マンションが多く建設されています。一方、平成 16 年 10 月には新たに「墨田区まちづくり条例」を施行し、区民・事業者・区の三者の協働によるまちづくりを進めるとともに、区民が主体となったまちづくり活動を支援しています。現在は、東向島地区、亀沢地区および向島地区で区民主体のまちづくりが進んでいます。

今後の課題

これからのまちづくりは、居住環境や産業の調和した複合的な土地利用を前提として、地域ごとに特徴をもった市街地を形成するとともに、誰もが快適に住み、働き、憩うことのできる魅力と活力あふれるまちを形成することが求められています。このため、地域の特性に応じた土地利用を誘導するとともに、地区計画の策定に区民みずからが参画するなど、それぞれの地域特性を活かしたまちづくりを進めていく必要があります。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

区民の自発的なまちづくりを支援し、区民、事業者および区との協働によるまちづくりを進めます。

まちづくり活動支援事業

主
な
事
業

「墨田区まちづくり条例」による区民の自発的なまちづくりを進めるため、専門家の派遣や活動費の助成等の支援を行います。

民間開発・建築物の建築指導事務

開発許可制度・集合住宅条例・開発指導要綱に基づき、地域にふさわしい建築物の建設を指導します。

区民が取り組むこと

地域のまちづくりを計画的に進めるため、地区まちづくり計画の策定や協定の締結によってみずから地域のまちづくりを進めます。

事業者が取り組むこと

地域住民が定めた地区まちづくり計画や協定を尊重し、建築物建設の計画段階で周辺住民への十分な説明や合意形成に努めます。

◆「地区計画」決定地区 出典：都市計画部資料

地区計画の名称	位 置	面積 (ha)	
		地区面積	地区整備計画区域面積
両国南地区計画	両国二～四丁目 各地内	16.0	4.8
緑二・三丁目地区地区計画 (用途別容積型)	緑二～三丁目 各地内	18.9	12.2
亀沢地区地区計画 (用途別容積型)	亀沢一～四丁目 各地内	32.6	32.6
錦糸公園周辺地区地区計画	錦糸四丁目および太平四丁目 各地内	8.9	3.6
曳舟駅周辺地区地区計画 (一部誘導容積型)	東向島二丁目、押上二丁目および京島一丁目 各地内	11.2	4.2
押上・業平橋駅周辺地区地区計画	向島一丁目、三～四丁目、押上一～三丁目、吾妻橋三丁目、業平一～四丁目および東駒形四丁目 各地内	35.2	9.1
両国駅北口地区地区計画 (再開発等促進区)	横網一丁目 地内	14.9	2.5

施策 212

居住環境の向上を図る

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

多くの区民が、住まいの水準や住み替えに満足し、良質な住宅や快適な住環境のなかで安心して暮らしています。



施策の達成をはかる指標

■「墨田区の住環境は良好だ」と思う区民の割合

指標とした理由

住宅満足度の可能性をあらわす数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 43.0%	<中間目標> 45.0%	<現状値> 53.8%	<最終目標> 56.5%	区民アンケート調査

*目標値を変更した理由：最終目標（47.0%）を達成したため、第5次住宅マスタープランにおける満足度アップ目標値との整合性を図り、さらに高い目標値に変更します。

■ファミリータイプの居住面積の平均値

指標とした理由

開発指導要綱（平成 22 年度は集合住宅条例）による居住水準をあらわす数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 62.4m ²	<中間目標> 65.0m ²	<現状値> 62.4m ²	<最終目標> 70.0m ²	所管課データ

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

これまで区では、誰もが快適に安心して住み続けられる住まいづくりのために、高齢者やファミリー層等の居住の安定性を高めるなど、定住促進施策の推進等に努めてきました。近年、地価の下落傾向や都心回帰の動きとあいまって、集合住宅の建設が増加するとともに、地域コミュニティへの弊害なども散見されています。これらの状況に対応するため、集合住宅条例や開発指導要綱に基づき、一定規模のワンルームマンション建設にあってはファミリー形式の住戸付置やバリアフリーに配慮した住戸の建設等を誘導してきました。

昨今、リーマンショック以後の社会経済情勢と住宅政策を取り巻く状況の変化に応じ、安全で快適に住み続けられる住宅・まちづくりを実現するため、適切な民間住宅の誘導、住宅セーフティネットの充実や高齢者世帯等の住宅供給などの声があがっています。

今後の課題

少子・高齢化が進み、安心できる住生活の確保と住み慣れた地域に安全で快適に住み続けられることが求められています。また、今後も、マンションを中心とした住宅供給が進むことが予想され、景観計画、集合住宅条例などにより、質の高い民間住宅の供給や景観に配慮した建築物等を誘導していくことが求められています。さらに、安全・安心に対応した総合的かつ計画的な住宅施策を展開していくことが必要となっています。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

公営住宅等の維持管理などを行うほか、良質な住宅供給の誘導を図ります。

主 な 事 業

民間木造賃貸住宅改修支援事業【新規】

民間木造賃貸住宅の改修と高齢者等の住み替えを支援することにより、安全で安心な住宅の供給を促進します。

不燃化促進共同建替え住宅供給事業

不燃化促進地域において、不燃化促進事業と連携した高齢者向け賃貸住宅の建設費の一部および家賃を補助することにより、高齢者の居住の安定を確保します。

高齢者個室借上げ住宅供給事業

区内の民間賃貸住宅を借上げ、住宅に困窮する高齢者に対して提供することにより、高齢者の住生活の安定を確保するとともに、福祉の増進を図ります。

区民住宅・区営住宅等の維持管理事業

区民住宅・区営住宅等を適正に維持管理することにより、快適な居住水準の確保を図ります。

マンション維持管理支援事業

分譲マンションを対象に適正な維持管理を支援することにより、良好な分譲マンションの居住環境の保全を図ります。

子育て支援マンション認定事業

子育てに配慮したマンションを認定・支援することにより、子育てしやすい居住環境を整え、ファミリー世帯の定住促進を図ります。

集合住宅の供給誘導事務

新たに建設される集合住宅の水準が向上するように、事業者の協力を求めていくとともに、適切に管理されるように指導します。

区民が取り組むこと

安全で快適に住み続けられる住宅・まちづくりを進めるために、地域の課題の解決に向けて、区と連携し、地域で協力しあっています。

事業者が取り組むこと

良質な住宅の供給、良質な住環境形成に努力します。

政策 220

人々が交流できる、 利便性が高いまちをつくる

区内主要駅を中心に情報感度の高いまちとして人気を集め、多くの来街者でにぎわっています。また、多くの区民が歩いていける範囲で日々の生活に必要な商品やサービスを手に入れて、便利に生活しています。



政策を実現させるための施策

220 人々が交流できる、利便性が高いまちをつくる

221 主要駅周辺を中心に広域拠点を形成する

- 駅周辺地区整備事業（錦糸町駅・両国駅）
- ★ 押上・業平橋駅周辺地区整備事業
- ★ 曳舟駅周辺地区整備事業

222 歩いていける範囲に多様なサービスを提供できる場を形成する

- 八広駅周辺地区整備事業
- ★ 鐘ヶ淵周辺地区防災都市づくり事業

※★の事業は施策を達成するための、「主要な公共施設整備事業」です。



政策を取り巻く現状

本区では、全般的に住宅、商業、工業が混在した市街地を形成しており、人々が快適に生活していくためには、駅周辺地区を中心とした地区が、生活、文化、サービスの拠点となっている必要があります。

わが国においては、都市の再生、既成市街地の再整備が進められ、高齢化の進展や環境問題などあいまって、さまざまな都市機能が集約化・複合化したコンパクトなまちづくりが求められており、メリハリのある都市の再開発が必要となっています。

現在、錦糸町駅周辺、両国駅周辺地区では再開発事業等が完成し、押上・業平橋駅周辺、曳舟駅周辺地区が事業中です。

錦糸町駅周辺では、精工舎跡地に業務、商業、住宅を中心とした民間による大規模事業が完成し、錦糸町駅北口再開発とあいまって来街者が増えています。

今後の課題としては、主要駅の拠点間をどのようなコンセプト（文化観光、商業、水と緑等）で連携させていくのか、またどのように回遊性をもたせていくのかなどの拠点間の連携や連続性に配慮するとともに、開発された拠点を情報感度の高いまちとして維持していくこと、また日常的な公共サービスを提供するための公共施設の再配置、周辺地区も含めた良好な住環境や防災性を確保していく必要があります。



政策実現に向けての課題

人々が交流できる、利便性が高いまちをつくるために、主要駅周辺を中心に広域拠点を形成し、歩いていける範囲には多様なサービスを提供できる場を形成する必要があります。

その実現のためには、押上・業平橋駅周辺地区に平成24年5月開業する東京スカイツリーの知名度、集客力を活用していくことが課題です。

また、拠点が適切にネットワークを形成することにより、さらに区民の生活の利便性が高まり、人々の交流も期待できることから、駅周辺地区で広域拠点、生活拠点にふさわしいまちづくりの機運を高め開発を誘導するとともに、その開発効果を周辺地域にどう波及させていくかということも課題となっています。



施策 221

主要駅周辺を中心に広域拠点を形成する

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

市街地再開発事業の完成等により、主要駅周辺が安全で住み、働き、憩うことのできる拠点となるなど、多くの区民や来街者が訪れる便利でにぎわいのあるまちになっています。



施策の達成をはかる指標

■「主要駅周辺が、住み、働き、憩うことのできる便利でにぎわいのある地域になっている」と思う区民の割合

指標とした理由

主要駅周辺がにぎわいのある地域になっていると区民が思う数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 43.7%	<中間目標> 47.0%	<現状値> 50.1%	<最終目標> 54.0%	区民アンケート調査

*目標値を変更した理由：最終目標（50.0%）を達成したこと、また東京スカイツリーの開業に伴い観光客の増加が予測されること等から、さらに高い目標値に変更します。

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

これまで、区では、民間活力を導入しながら、区内主要駅周辺における拠点整備事業に取り組んできました。錦糸町駅周辺地区においては、錦糸町駅北口地区の再開発事業や錦糸公園周辺地区の大規模複合開発が完了するなど、商業・業務・文化・住宅等の副都心にふさわしい都市機能の整備・集積を図ってきました。また、両国駅周辺地区では、国際ファッションセンターや業務・通信施設、区立両国中学校の整備、曳舟駅周辺地区では、駅前地区において住宅をはじめとする生活支援施設・大型商業施設が完成するなど、広域的な拠点としての整備を進めてきました。現在、曳舟駅周辺地区や押上・業平橋駅周辺地区において、市街地再開発事業や区画整理事業が進められており、さまざまな都市機能が調和した複合的な広域拠点としての整備が期待されています。

今後の課題

拠点到位置づけられる主要駅周辺において、地域住民等のまちづくりへの理解を深め、機運を醸成するとともに、合意形成に向けた取り組みを図っていく必要があります。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

区内各地区における整備事業を積極的に進めることによって、区の活性化とにぎわいの創出を図ります。

主
な
事
業

駅周辺地区整備事業（錦糸町駅・両国駅）

錦糸町駅周辺地区では、魅力あるまちなみづくりを推進するとともに、副都心にふさわしい都市機能整備と地域の活性化に寄与するまちづくりの誘導を図ります。また、両国駅周辺地区では、地区計画をベースとした民間開発事業等を推進し、区南部地域の広域総合拠点の整備を図ります。

押上・業平橋駅周辺地区整備事業

東京スカイツリーの開業が目前となっているなか、押上・業平橋駅周辺地区について、区の中心部にふさわしい広域総合拠点の形成のため、商業・業務・文化・住宅等の複合開発を誘導するとともに、土地区画整理事業により交通広場や道路等の都市基盤施設の整備を図ります。また、鉄道の立体化とともにタワー街区の開発効果を波及させ、北側のまちづくりを推進します。

曳舟駅周辺地区整備事業

京成曳舟駅前東地区における再開発事業等を推進します。また、東武曳舟駅周辺地区について駅前にふさわしいまちづくりを図り、区北部地域の広域拠点の整備を進めます。

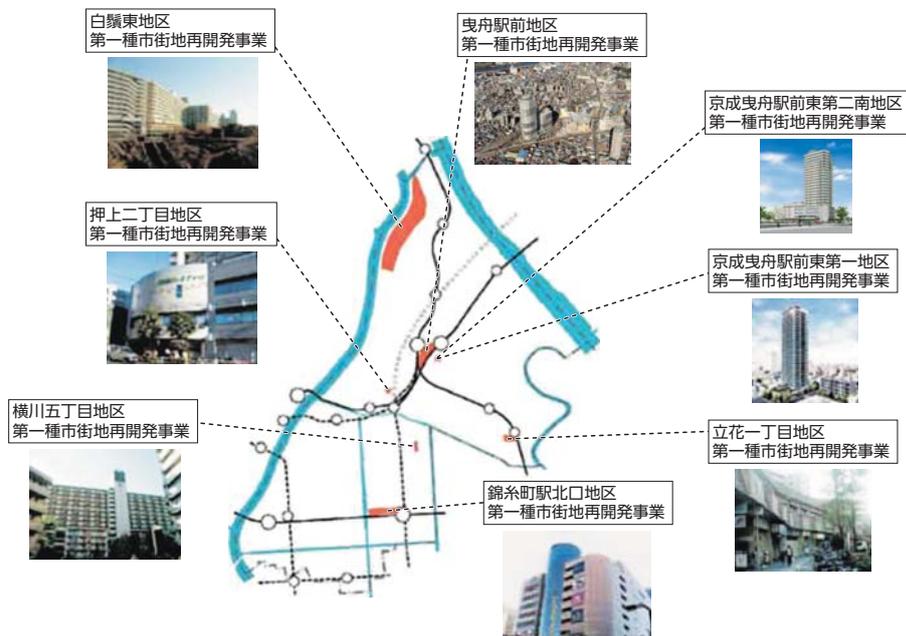
区民が取り組むこと

駅周辺の開発に伴って、そのまちづくりにふさわしいまちなみづくりや商店街づくりに努めます。

事業者が取り組むこと

拠点地区の開発に併せて、周辺地区と調和する事業計画を定め、その実現に取り組めます。

◆法定再開発位置図



施策 222

歩いていける範囲に多様なサービスを提供できる場を形成する

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

商店・集会施設・公園などの日常生活に身近な施設が歩いて暮らせる範囲にあるなど、コンパクトなまちで、誰もが便利に暮らしています。



施策の達成をはかる指標

■「歩いていける範囲で公共サービスなど日常の用が足せる」と思う区民の割合

指標とした理由

歩いていける範囲で多様なサービスが受けられると実感できる数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 52.8%	<中間目標> 55.0%	<現状値> 54.8%	<最終目標> 60.0%	区民アンケート調査

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

「墨田区都市計画マスタープラン」では、区民の日常生活に対する商業やサービス機能の集積を図る地区として、鐘ヶ淵駅、八広駅、東あずま駅の周辺を生活拠点として位置づけ、商業・サービス機能の誘導や整備に努めてきました。また、鐘ヶ淵地区では、鐘ヶ淵通り（補助 120 号線）拡幅整備を進めており、これにあわせて良好な生活空間の確保のため沿道のまちづくりにも取り組んでいます。

今後の課題

高齢社会への対応も含めて、近隣生活圏を基礎とし、必要なサービスが身近で手に入れることのできるコンパクトなまちづくりが求められています。今後も、生活必需品等の買い物が可能な商業施設や飲食店等が集積し、コミュニティ活動を行う規模のエリアで日常生活を快適に暮らせるような徒歩圏を基本とした駅周辺のまちづくりを進めていく必要があります。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

区内全域にわたる土地の有効利用や市街地のあり方を検討するとともに、地域特性にあわせた整備規制を行います。

主
な
事
業

八広駅周辺地区整備事業

八広駅周辺において、区北部地域の生活拠点としてふさわしいまちづくりを進めます。

鐘ヶ淵周辺地区防災都市づくり事業【再掲：施策411】

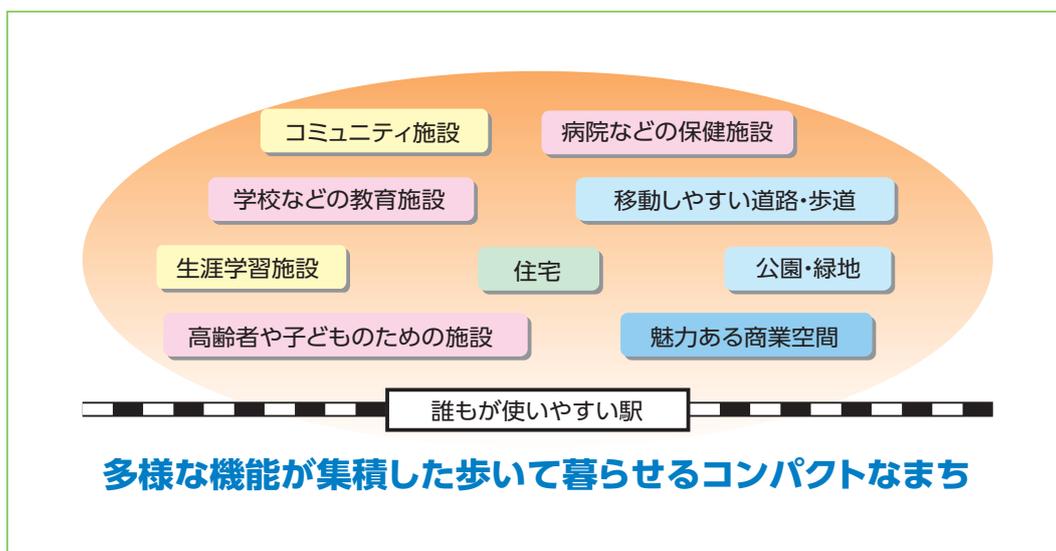
鐘ヶ淵通り（補助120号線）の拡幅整備、東武伊勢崎線の立体化、駅周辺や沿道のまちづくりにあわせて、生活拠点としてのサービス機能が集積するまちづくりを進めます。

区民が取り組むこと

地域の身近な公共施設や地域の商業施設を利用するとともに、地域のまちづくりにも積極的に参画します。

事業者が取り組むこと

地域の事業者と連携し、地域の日常生活に利便性の高い商店や飲食店を取り込んだ開発や事業活動を行います。



* 住民が商業やサービス機能を享受できるまちのイメージ

政策 230

誰もが安全・快適に暮らし、移動できるまちをつくる

誰もが移動しやすい交通手段が確保されるなど、利便性の高い快適なまちになっています。また、子育て世帯や高齢者、障害者をはじめとして誰もが安全で快適に移動できるように、ユニバーサルデザイン*に基づいた施設整備やバリアフリー化が進んでいます。



政策を実現させるための施策

230 誰もが安全・快適に暮らし、移動できるまちをつくる

231 誰もが移動しやすい交通手段を確保する

- 駅前広場空間等の整備事業
- 観光施設等回遊性向上事業
- ★ 曳舟たから通り整備事業
- ★ 京成押上線立体化事業
- ★ 東武伊勢崎線（曳舟駅～業平橋駅間）立体化事業【新規】
- ★ 新タワー周辺主要道路景観整備事業
- ★ 橋梁架替え・撤去事業

232 歩行者や車いすなどを利用している人が、安全で快適に移動できる空間を確保する

- 歩道の新設事業
- 主要生活道路整備事業
- ★ 自転車駐車場整備事業
- ★ 道路バリアフリー整備事業
- ★ 公園等公衆トイレ整備事業

※★の事業は施策を達成するための、「主要な公共施設整備事業」です。



政策を取り巻く現状

本区は、鉄道5社8路線、バス2社29路線（平成23年4月時点）の交通ルートが敷かれており、交通利便性の高い地域となっています。しかし、これからの高齢社会に対応し、障害をもつ人も自由に行動するためには、誰もが安全に歩いて移動できるまちにすることが重要です。

高齢化の進展や環境への配慮から、区民の日常生活を支え、環境にやさしい交通手段として公共交通機関の役割が重要となっています。また、平成18年6月の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」の制定により、駅やバスなどにおける利便性の向上が進められています。

区は、これまで関係機関に公共交通の整備を働きかけ、平成12年12月に都営地下鉄大江戸線が開通、平成15年3月には東京メトロ半蔵門線が押上まで全線開通するとともに、東武伊勢崎線とも相互乗り入れしました。さらに、平成24年3月からは3つのルートからなる区内循環バスを運行します。地下鉄8号線、11号線の延伸については、関係の3区1市による協議会で引き続き、その実現に向けて取り組んでいます。

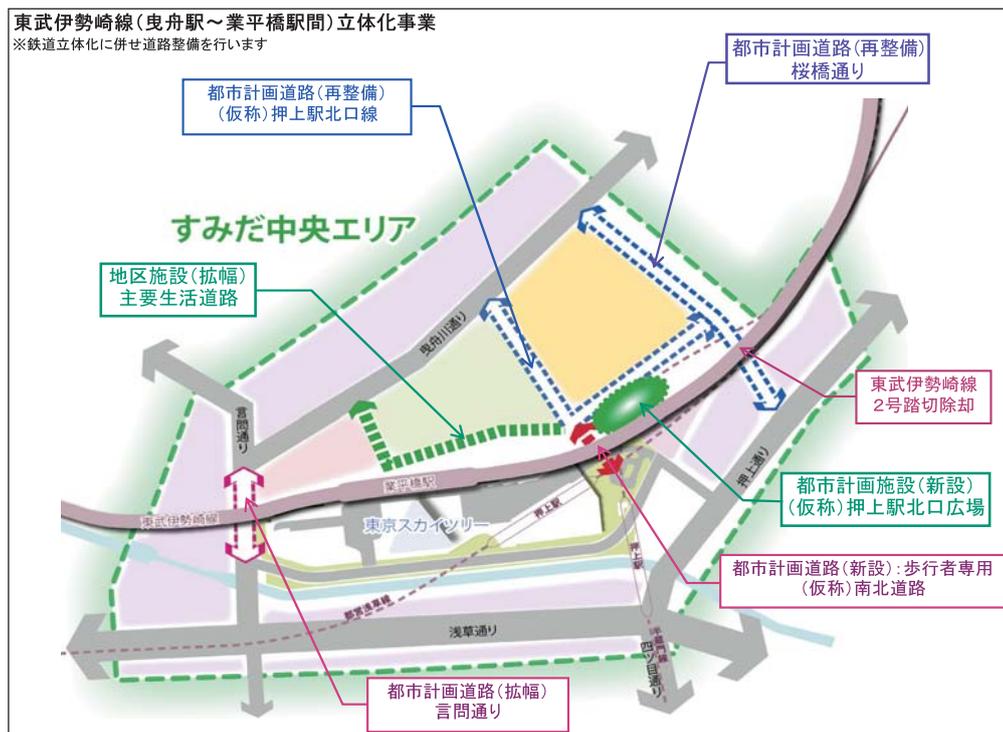
また、災害時における交通機能の確保を図るため健全度の低い橋梁の架替えや都市防災機能を強化するために電線類の地中化を行い、国際観光都市にふさわしい道路景観整備に努めています。



政策実現に向けての課題

誰もが安全・快適に暮らし、移動できるまちをつくるために、誰もが移動しやすい交通手段を確保し、歩行者や車いすなどを利用している人が、安全で快適に移動できる空間の確保を進める必要があります。

その実現のためには、交通事業者との協力関係のもとで、着実な事業の継続が重要です。また、誰もが安全かつ快適に移動できる公共空間確保のためには、歩行者、自転車、自動車、交通事業者のやさしさと連携が必要とされています。



*ユニバーサルデザイン：すべての人にとって利用しやすい施設・製品などのデザイン。

施策 231

誰もが移動しやすい交通手段を確保する

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

電車やバスなど公共交通機関を利用して、区民や来街者が区内を快適に移動できるとともに、幹線道路の整備も進み、自動車による交通渋滞も解消されるなど、移動時間も短縮され、便利なまちになっています。



施策の達成をはかる指標

■「区内の交通の便がよい」と思う区民の割合

指標とした理由

交通の利便性がよいまちであることをあらわす数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 63.0%	<中間目標> 66.0%	<現状値> 64.4%	<最終目標> 72.0%	区民アンケート調査

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

公共交通機関の整備については、平成 12 年 12 月に、都営地下鉄大江戸線が開通し、両国駅が開業するとともに、平成 15 年 3 月には東京メトロ半蔵門線が押上まで全線開通し、東武伊勢崎線に相互乗り入れしたことから、区内の南北交通および区外への移動について飛躍的に利便性が向上しました。さらに、区民生活における利便性の向上と観光客の回遊性の促進をめざして、平成 24 年 3 月から 3 つのルートで区内循環バスを運行します。また、京成押上線については、明治通りなどとの平面交差を解消し、連続立体交差化を図るため、早期の完成をめざして高架橋工事が進められています。一方、東武伊勢崎線（曳舟駅～業平橋駅間）の立体化事業については、平成 22 年度に検討委員会でのまとめを行っています。

区内の都市計画道路の整備では、東京都主体の鐘ヶ淵通りおよびはなみずき通りの一部（補助 120 号線）、区主体の曳舟たから通り（補助 326 号線）の一部が進められています。また、災害時の交通機能確保のため、健全度の低い橋梁を順次、架替え、または道路築造に取り組んでいます。

今後の課題

京成曳舟駅周辺や押上・業平橋駅地区周辺の市街地整備事業の推進にあわせ、広域交通機関と地域内交通の連携を図るとともに、駅前広場を設置するなど、計画的に道路の新設や拡幅整備を進めていく必要があります。また、東武伊勢崎線 2 号踏切解消のための立体化事業を早期に実施することが求められています。一方で、都市計画道路については、交通渋滞の解消や交通安全の確保を図るため、第 3 次事業化計画優先整備路線*を早期に整備する必要があります。

*第 3 次事業化計画優先整備路線：平成 16 年 4 月、東京都が「区部における都市計画道路の整備方針」において、平成 16 年度から今後 12 年間に優先的に整備すべき区間として位置づけました。本区では、鐘ヶ淵通り・押上通り・明治通り・曳舟たから通りの 4 つの路線があります。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

交通体系のネットワーク化を図り、国道や都道を含めた道路網の整備を促進するとともに、区道の整備・維持管理を行います。

駅前広場空間等の整備事業

京成曳舟駅前広場や押上駅前広場を再開発事業等の都市計画事業で整備します。

観光施設等回遊性向上事業【再掲：施策 122】

まち歩き観光を推進し、主要観光施設等への回遊性の向上を図るため、循環バスを運行するとともに、レンタサイクルシステム等の開発を行います。

曳舟たから通り整備事業

曳舟たから通りの一部を京成曳舟駅周辺地区整備事業の推進にあわせ、道路の拡幅やゆとりある歩道の整備を行います。

京成押上線立体化事業

安全で円滑な交通機能を確認するため、京成押上線の立体化および側道整備を図るとともに、高架下利用を含めた沿線のまちづくりを促進します。

東武伊勢崎線（曳舟駅～業平橋駅間）立体化事業【新規】

安全で円滑な交通流動の確保や歩行者の安全・安心な歩行空間の整備を行うとともに、沿線北側地区のまちづくりを促進します。

新タワー周辺主要道路景観整備事業【再掲：施策 131】

良好な都市景観の創出および都市防災機能の強化を図るために、言問通り、桜橋通り、（仮称）新タワー通り等の電線類の地中化と道路景観整備を行います。

橋梁架替え・撤去事業

安全で円滑な交通機能を確認するため、老朽化している菊柳橋の架替えを行うとともに、大横川親水公園に架かる清平橋、平川橋を撤去し、地域環境に配慮した道路整備を行います。

主
な
事
業

区民が取り組むこと

近隣地域へ移動するときはマイカーを利用せず、なるべく公共交通機関を利用します。

事業者が取り組むこと

移動は公共交通機関を利用するとともに、物資の輸送等はまとめて行います。

施策 232

歩行者や車いすなどを利用している人が、安全で快適に移動できる空間を確保する

施策の目標 区民とともにめざす平成 27 年度の姿

歩行者が安心して歩ける歩道が確保され、交通事故の危険性が減るとともに、ユニバーサルデザインに基づいた施設整備やバリアフリーが進むなど、誰もが、安全・快適に暮らし、移動できるまちになっています。



施策の達成をはかる指標

■ 交通事故発生件数

指標とした理由

交通事故の危険性を減らす施策の成果が、その発生件数（死傷者による区分）の減少へとつながるため指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 1,522 件 (平成 17 年)	<中間目標> 1,400 件	<現状値> 1,011 件	<最終目標> 900 件	本所・向島警察署資料

*目標値を変更した理由：最終目標（1,300 件）を達成したため、この間の推移等を踏まえ、さらに高い目標値に変更します。

■ 道路バリアフリー整備延長

指標とした理由

誰もが安心して自由に歩けるようになった道路延長の数値を指標としました。

平成 17 年度	平成 22 年度		平成 27 年度	データ出所
<実績値> 4,885m	<中間目標> 5,685m	<現状値> 5,532m	<最終目標> 6,485m	所管課データ

現状と課題

現状とこれまでの取り組み

区では、平成 16 年に「交通バリアフリー基本構想」を策定し、公共交通機関等と協力しながら、移動の円滑化を図るためのバリアフリー化を推進しています。この基本構想の中で、重点整備地区に曳舟駅周辺地区を選定し、道路特定事業計画に基づく道路のバリアフリー化など、各事業者が一体となって整備を進めるとともに、交通事故防止や安全安心なまちづくりに向けて、歩道の新設・拡幅や公共施設整備に合わせてバリアフリー化を行っています。また、歩行者や緊急自動車の通行を確保するため、放置自転車の解消に向けて、区内の各駅周辺に 16 か所の自転車駐車を設置しています。

今後の課題

交通事故の着実な減少と駅周辺を中心とした放置自転車の減少を図るため、交通安全施設の整備や自転車駐車の設置をさらに進めていく必要があります。また、誰もが安全に利用できる公共空間を提供するため、公共施設をはじめとして、道路や公園の段差などを解消していく必要があります。

各主体が担う役割

区が取り組むこと

自転車駐車場の設置をはじめ、安全な歩行環境づくりや公共施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めるとともに、自転車利用のマナーなど交通安全運動の普及・啓発に努めます。

主
な
事
業

歩道の新設事業

交通事故の防止と道路環境の整備を図るため、道路の歩道を新設します。

主要生活道路整備事業

「墨田区都市計画マスタープラン」における主要生活道路網の沿道民間開発や公共施設整備等にあわせて拡幅整備を推進します。

自転車駐車場整備事業

駅を中心とした放置自転車の解消を図るため、(仮称)押上駅前自転車駐車場を整備します。

道路バリアフリー整備事業

高齢者、障害者、その他の歩行者および自転車の円滑な通行を確保するため、曳舟川通り等の歩道の段差や勾配等を解消します。

公園等公衆トイレ整備事業

老朽化したトイレを改修するとともに、高齢者、障害者、妊婦、乳幼児を連れた人が気軽に利用できる「だれでもトイレ」を18か所設置します。

区民が取り組むこと

バリアフリーやユニバーサルデザインを理解するとともに、自動車や自転車は駐車場に置き、安全で快適な歩行者空間を確保するため、地域のルールを守ります。また、自転車に乗る際には交通ルールとマナーを守ります。

事業者が取り組むこと

公共的に利用される施設のバリアフリー化を進めるとともに、通行を阻害する自転車や自動車の駐車場を設置します。