

2. 鐘ヶ淵駅周辺地区の現況と課題

2-1. 立地特性

本地区は、区の北端に位置し、住商工が調和し、駅前には日常生活を支える近隣型商業施設が集積する地区です。

本地区の中央部を走り、防災拠点である白鬚東地区への避難路や緊急輸送道路となる鐘ヶ淵通りでは、延焼遮断帯*を形成するため、都市防災不燃化促進事業や区の不燃化*促進事業が実施されています。現在、東京都では、鐘ヶ淵通りの拡幅整備が進められており、平成26年3月に未着手であった区間についても事業認可を取得し、平成31年度までの完成を目指し、事業が進められています。

また、商業・サービス機能の一層の整備、育成を図るため、鐘ヶ淵通りと東武伊勢崎線の立体交差化、駅前広場等の駅周辺の整備に係る検討を進めています。

本地区は、関東大震災の復興期に形成された市街地で、老朽化した低層の木造建築物が多く残っているため防災面の不安を抱えています。特に、墨田二丁目から五丁目及び東向島五丁目は、東京都が実施した地域危険度測定調査（H25.9）において、建物倒壊危険度、火災危険度が高く、災害時の避難や消火、救助等の活動の困難さを考慮した危険度も高い地域となっています。このため、東京都防災都市づくり推進計画における重点整備地域に位置付けられ、住宅市街地総合整備事業や東京都木造住宅密集地域整備事業、新たな防火規制*区域の指定など多様な手法により防災性を高めるまちづくりを進めています。

また、本地区周辺には、東白鬚公園、荒川・四つ木橋緑地の2つの大規模公園、緑地があり、公園面積の割合が比較的高いものの、小規模公園、広場等の街区内のオープンスペースは少ない地域です。

【公共施設等の立地状況】



2-2. 人口、世帯数

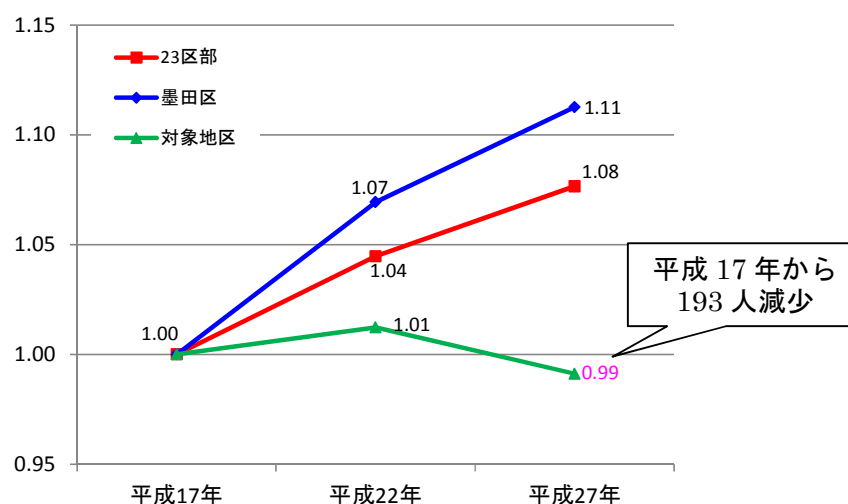
1) 人口、世帯数の推移

本地区の人口は、23区部、墨田区全体の増加傾向とは逆に減少傾向にあります。平成17年の人口を1.0とした場合の平成27年の人口は0.99であり、193人減少しています。

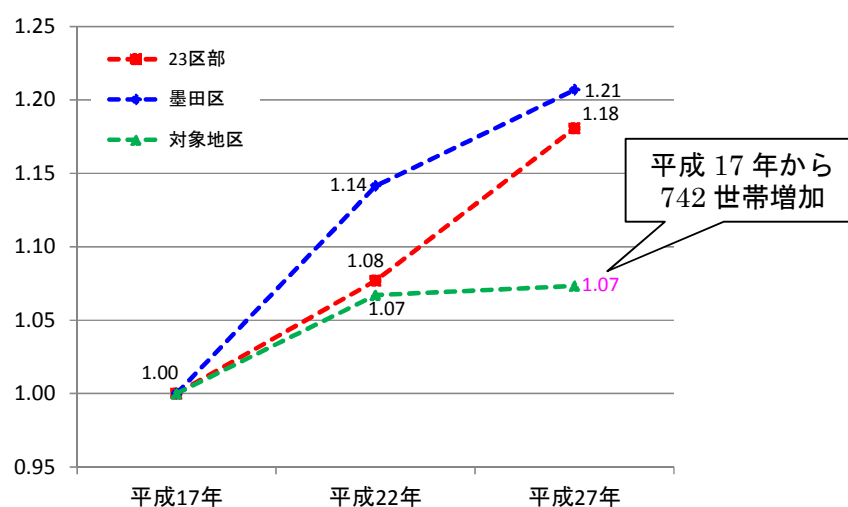
また、本地区の世帯数は、墨田区全体よりは低い割合ではありますが増加の傾向となっています。平成17年の世帯数を1.0とした場合の平成27年の世帯数は1.07であり、742世帯増加しています。

対象地区	平成17年	平成22年	平成27年
人 口	21,881	22,150	21,688
世帯数	10,116	10,795	10,858

【人口の変化（下図：平成17年を1.0とした場合）】



【世帯数の変化（下図：平成17年を1.0とした場合）】

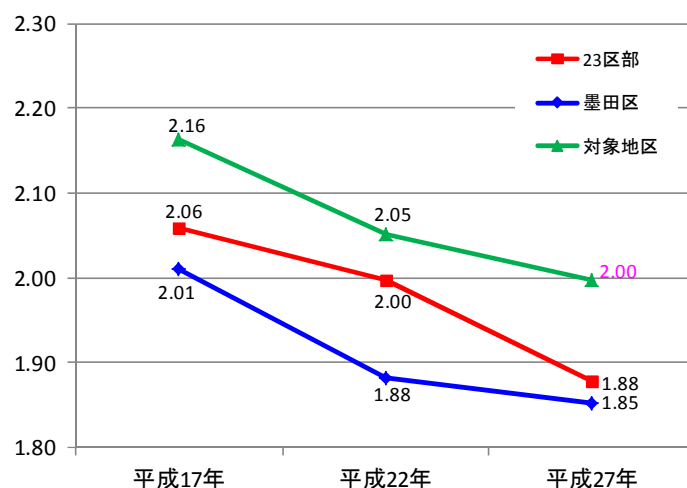


出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

2) 世帯あたり人口の推移

23 区部、墨田区、本地区の世帯あたり人口の傾向は、減少傾向にあります。平成 17 年に 2.16 人/世帯であったが、平成 27 年に 2.00 人/世帯となっています。

【世帯あたり人口の変化】

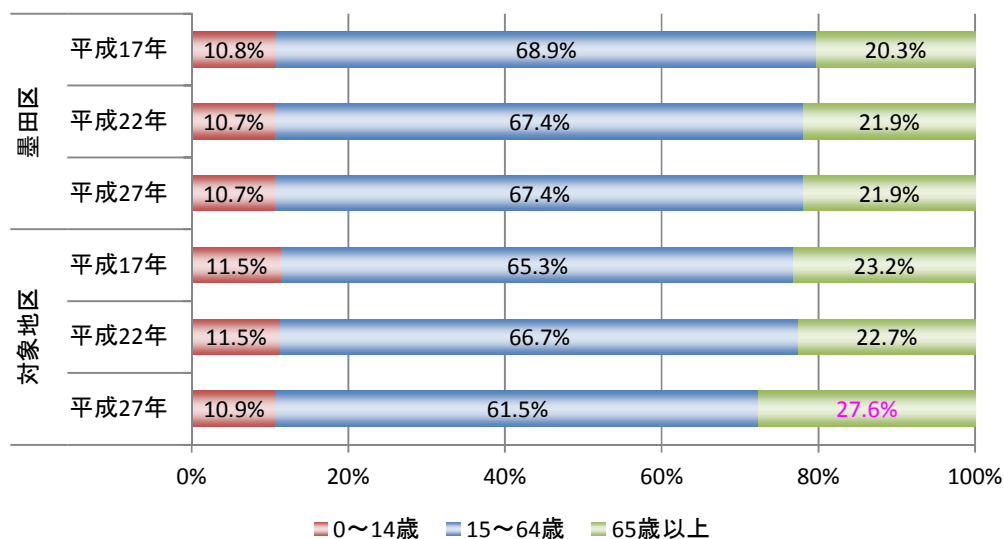


出典:住民基本台帳（各年4月1日現在）

3) 年齢階層別人口の推移

本地区の年齢階層別人口は、墨田区全体と比較して高齢者人口（65 歳以上）の占める割合が高く、平成 17 年と 27 年との比較で 23.2%から 27.6%となっています。一方、本地区の年少人口（0～14 歳）は墨田区の平均を上回っています。

【年齢階層別人口の推移】



出典:住民基本台帳（各年4月1日現在）

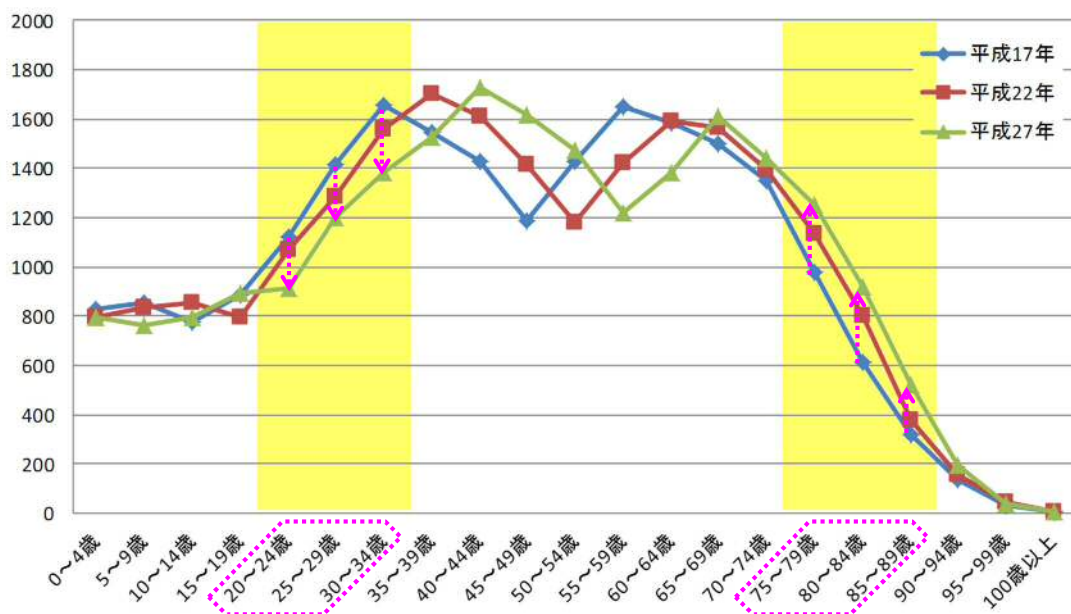
鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

2. 鐘ヶ淵駅周辺地区の現況と課題

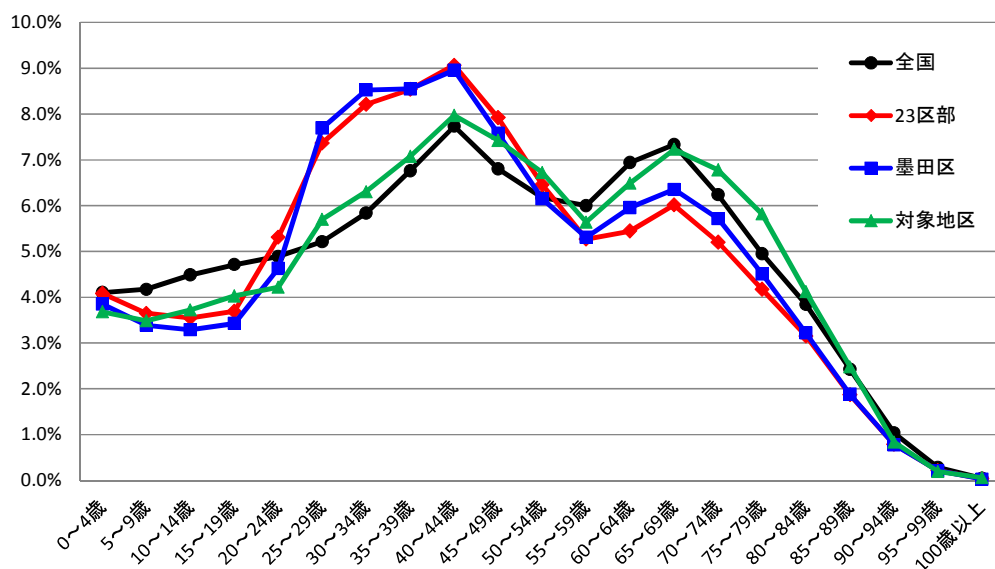
本地区の年齢階層別人口のうち、平成 27 年時点で最も多いのは、40～44 歳であり、次いで 65～69 歳となっています。傾向としては 20～34 歳の人口が減少しており、75～89 歳の人口が増加しています。

また、平成 27 年時点の人口構成比では、本地区は、20～49 歳までの割合が 23 区部、墨田区全体と比較して低く、70～84 歳までの割合が全国平均、23 区部、墨田区全体と比較し高いことが特徴としてあげられます。

【対象地区の年齢階層別人口の推移】



【年齢階層別人口構成比の比較】



出典：総務省統計局、東京都の人口（推計）、住民基本台帳（平成 27 年 1 月時点）

2-3. 上位計画、関連計画における位置付け

1) 東京の都市づくりビジョン <H21.7 東京都>

区は、「センター・コア再生ゾーン」に位置付けられ、本地区は、以下のような将来像が掲げられています。

将来像	都市計画道路の整備や駅周辺のまちづくりにあわせて、沿道建築物の不燃化*や道路と鉄道の立体交差化が図られるとともに、木造密集地域の改善が進み、安全で暮らしやすいまちを形成
-----	--

2) 防災都市づくり推進計画 <H28.3 東京都>

本地区は、地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される「整備地域」のうち、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、「重点整備地域」に位置付けられています。

3) 踏切対策基本方針 <H16.6 東京都>

本地区では、東武伊勢崎線第17号踏切が、「重点踏切」として位置付けられています。また、「重点踏切」の解消を図るため、東武伊勢崎線鐘ヶ淵駅付近が、「鉄道立体化の検討対象区間」20区間の1つに位置付けられています。

※「重点踏切」とは、東京都が平成16年に策定した「踏切対策基本方針」において、平成37年度までに重点的に対策を実施、検討すべき踏切として指定された踏切のことです。「道路渋滞の発生」、「地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ」、「踏切事故の危険性」の3つの視点から抽出されます。

4) 墨田区基本構想 <H17.11 墨田区>

区では、平成37（2025）年度までの目指すべき区の将来像を以下のように掲げています。

将来像	「～水と歴史のハーモニー～ 人が輝く いきいき すみだ」
-----	------------------------------

5) 墨田区基本計画 <H28.6 墨田区>

区が取り組む事業のうち、本地区に関連した主な事業としては、以下の事業があります。

事業	目的
道路バリアフリー等整備事業	「訪れる人をやさしく迎える、おもてなしのまちをつくる」 「安全で快適な暮らしを支える、便利な交通環境を形成する」
鐘ヶ淵周辺地区まちづくり事業	「主要駅を中心とした広域拠点と、身近な生活拠点を形成する」 「災害に強い安全なまちづくりを進める」

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

2. 鐘ヶ淵駅周辺地区の現況と課題

6) 墨田区都市計画マスタープラン <H20.3 墨田区>

本地区は、区民に最も身近で利用頻度の高い店舗等が集積する「生活拠点」として位置付けられています。地域別構想では、堤通・墨田・八広地域に含まれており、地域整備の方針を以下のように示しています。

土地利用	墨田一丁目（一部）、二～五丁目 ・鐘ヶ淵地区の基盤整備等の推進 ・住商工が調和したまちの特徴を活かしたにぎわいと良好な居住環境が共存する生活利便の高い市街地の形成
都市施設等	鐘ヶ淵通り沿道 ・一体開発誘発型街路事業等を活用し、地域の防災まちづくりや商店街などと連携しながら、協働によるまちづくりの推進 ・鐘ヶ淵通りと東武伊勢崎線との立体交差化の促進 荒川、荒川緑地 ・周辺市街地のまちづくりあわせて、スーパー堤防の整備を促進
主要推進プロジェクト	・鐘ヶ淵通りの整備 ・東武伊勢崎線との立体交差化

7) 墨田区景観計画 <H21.10 墨田区>

区では、景観まちづくり像のテーマとして「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”」を掲げています。本地区は、「一般区域」の北部地域に含まれています。また、隅田川、荒川は「特定区域」の水と緑の景観軸に、水戸街道は「特定区域」の景観ネットワークに位置付けられています。

8) 墨田区緑の基本計画 <H23.2 墨田区>

本地区は、「堤通・墨田・八広地域」に含まれ、以下の方針が示されています。

目標	堤通・墨田・八広地域の緑被率*を現況の14.3%から17.0%を目指す。また、荒川河川敷でのビオトープなどの維持管理の充実による緑の質の向上と、主に墨田、八広、東向島の市街地内での緑地の確保をあわせて実施し、緑感を高めていく。
----	---

9) 第二次すみだ環境の共創プラン（すみだ環境基本計画） <H28.3 墨田区>

区では、本プランの将来像として、「みんなで創る環境にやさしいまち「すみだ」」を掲げています。ここでは、地球温暖化の防止に向けて、省エネルギー化に配慮した建物、設備への転換の促進や、環境負荷の少ない交通手段の利用促進などの施策が示されています。

10) 墨田区木密地域不燃化10年プロジェクト <H25.3 墨田区>

本地区は、平成25年4月に「鐘ヶ淵周辺東地区」が、「不燃化特区」に指定され、平成26年12月に鐘ヶ淵周辺東地区を東武伊勢崎線の西側にも拡充し、「鐘ヶ淵周辺地区」として本地区全域が、「不燃化特区」に指定されています。

【上位関連計画総括図】



2-4. 交通の状況

1) 都市計画道路

本地区における都市計画道路の整備状況は、墨堤通り（補助 119 号）が整備済み路線であり、水戸街道（放射 13 号）が概成済み路線です。鐘ヶ淵通り（補助 120 号）は、第三次事業化計画* 優先整備路線に選定され、平成 28 年現在、全区間が整備中となっています。

2) 地区幹線道路、主要生活道路

地区幹線道路とは、区内の地域と地域を結び、都市内における道路交通の円滑な処理を担う道路です。

主要生活道路とは、地区内の日常的な交通を処理する道路で、災害時における消防活動や救命活動を行う緊急車両が通行できる道路です。この主要生活道路のうち、早期に事業化を目指す路線として優先整備路線があり、本地区には 10 路線がこの優先整備路線に位置付けられています。優先整備路線 9・10 号については、平成 32 年度までの完成を目指し整備を進めています。

【各種計画に位置づけられる道路】



3) 鉄道

本地区には、東武伊勢崎線鐘ヶ淵駅があり、鉄道が本地区中央部を南北に縦断しています。

この鐘ヶ淵駅の一日平均乗降客数は、平成 23 年に東日本大震災が発生し、12,000 人を下回りましたが、震災以降、震災以前の水準まで回復し、一日あたり 12,500 人程度でほぼ横ばいに推移しています。また、駅端末交通手段分担率*は、徒歩が約 95%、自転車が約 5%となっています。

なお、鐘ヶ淵駅前の踏切（伊勢崎線第 17 号）では、この踏切を中心に 6 差路の交差点となっています。

4) バス、タクシー

本地区内には、区内循環バスの路線が鐘ヶ淵通りを通っています。この路線のバス停は、鐘ヶ淵駅前ではなく、駅から約 100m 離れたところにあります。また、本地区周辺には、6 系統のバス路線が通っており、補助 119 号線（墨堤通り）や放射 13 号線（水戸街道）などの大通りを通行しています。なお、駅周辺にタクシー乗り場はありません。

5) 駐輪場

本地区には、現在 3 箇所（区営 2 箇所、民営 1 箇所）の駐輪場が整備されており、収容台数は合計で 292 台となっています。

また、放置自転車（96 台）を含めた乗り入れ台数は、合計で 215 台であり、収容台数を下回っています。

【鉄道、バスルート、自転車駐輪場】

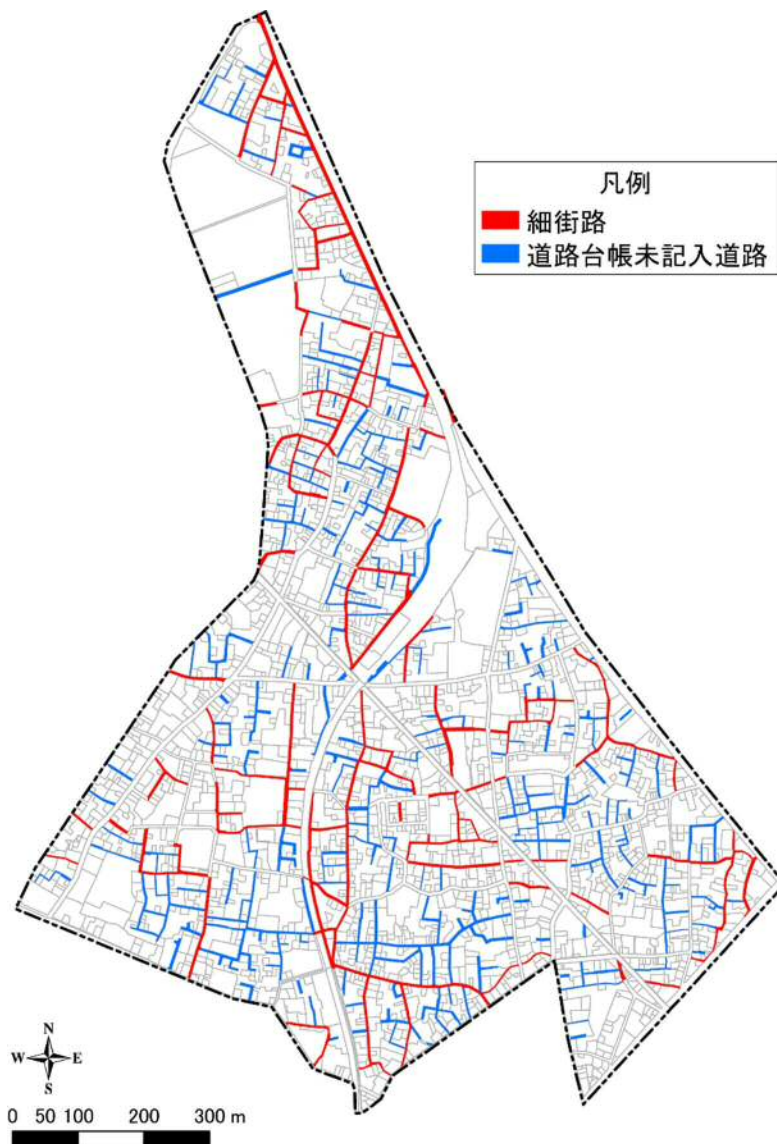


出典：国土数値情報、墨田区

6) 道路幅員

本地区の道路は、幅員が4mに満たない細い道（細街路）が多くなっています。

【細街路】



出典：都市計画地理情報システムデータ、国土数値情報、墨田区

2-5. 土地、建物の状況

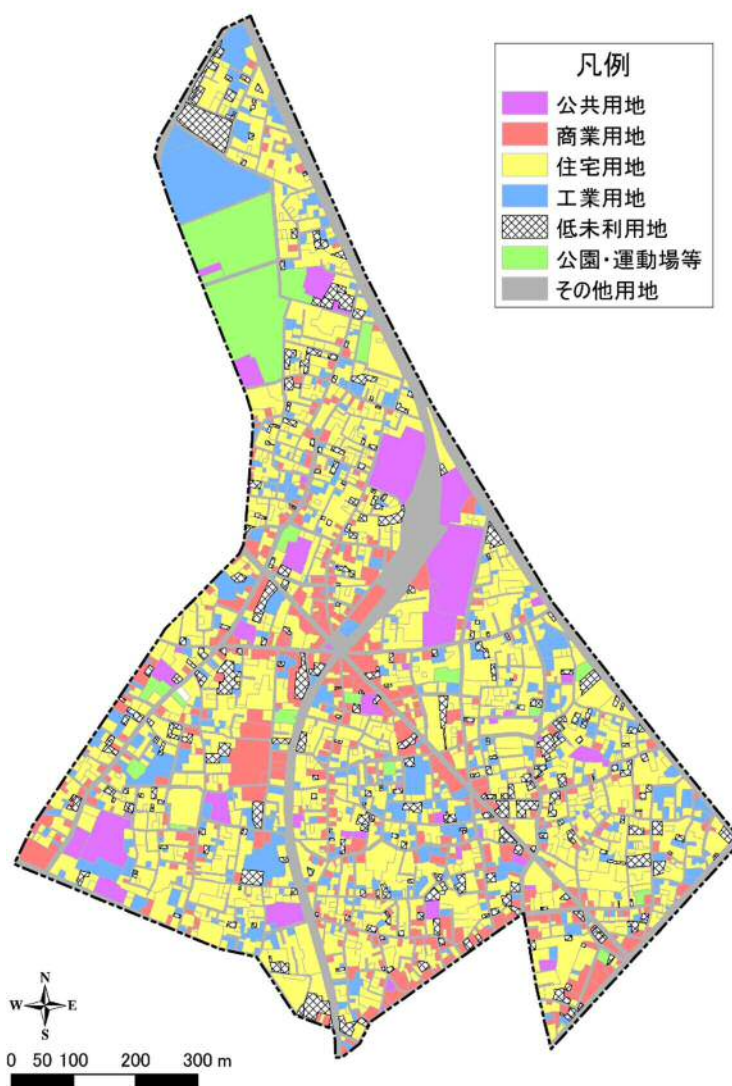
1) 土地の状況

① 土地利用

土地利用は、建築敷地が 54.3ha と全体の 7 割を占めており、道路等は 18.4%、公園等の街区内空地は 11.4%となっています。

建築敷地全数に対する用途別の状況は、住宅用地（60.9%）が最も多く、次いで商業用地（15.8%）、工業用地（15.8%）、公共用地（7.5%）となっています。

【土地利用現況】



出典：H23 土地利用現況調査

② 敷地規模

本地区の建物が建っている敷地のうち、100 m²未満の敷地数は約 68%、100 m²以上 300 m²未満の敷地数は約 28%、300 m²以上の敷地数は約 4%となっています。

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

2. 鐘ヶ淵駅周辺地区の現況と課題

2) 建物の状況

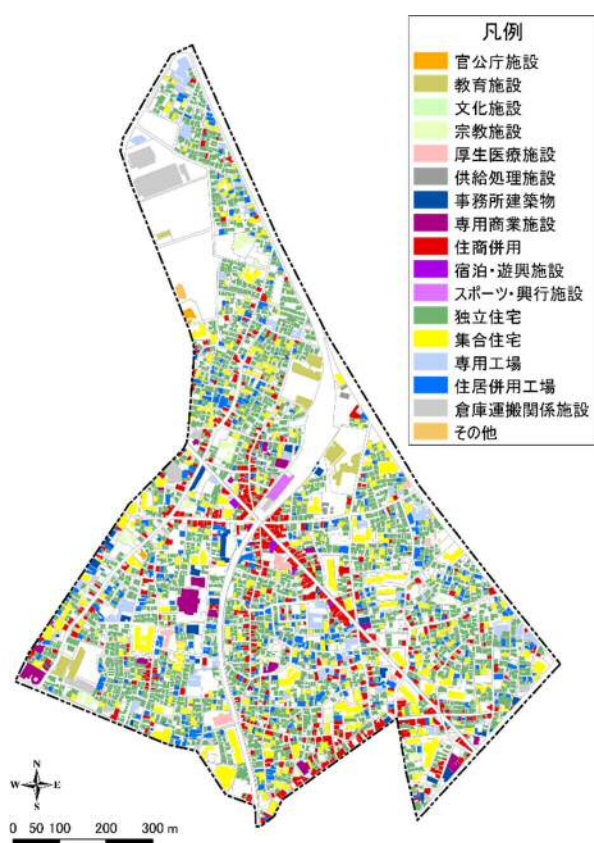
① 建物利用

本地区内の建物棟数は 4,808 棟となっており、建物用途内訳をみると独立住宅が 64.3% (3,091 棟) で最も多くなっています。次いで住居併用建物 (610 棟)、集合住宅 (428 棟) の順となっており、併用を含む住宅系用途の建物が 8 割以上を占めています。

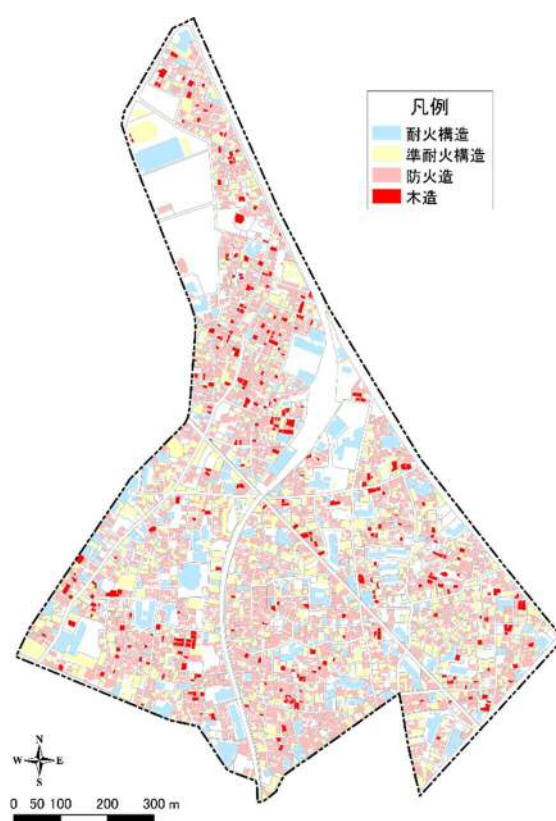
② 建物構造

本地区内の建物構造は、耐火造が 5.2%、準耐火造が 25.7%、防火造が 62.4%、木造が 6.7%となっています。全体的に火災に弱い防火造、木造の非耐火構造の建築物が多く散在しています。

【建物利用現況】



【建物構造現況図】

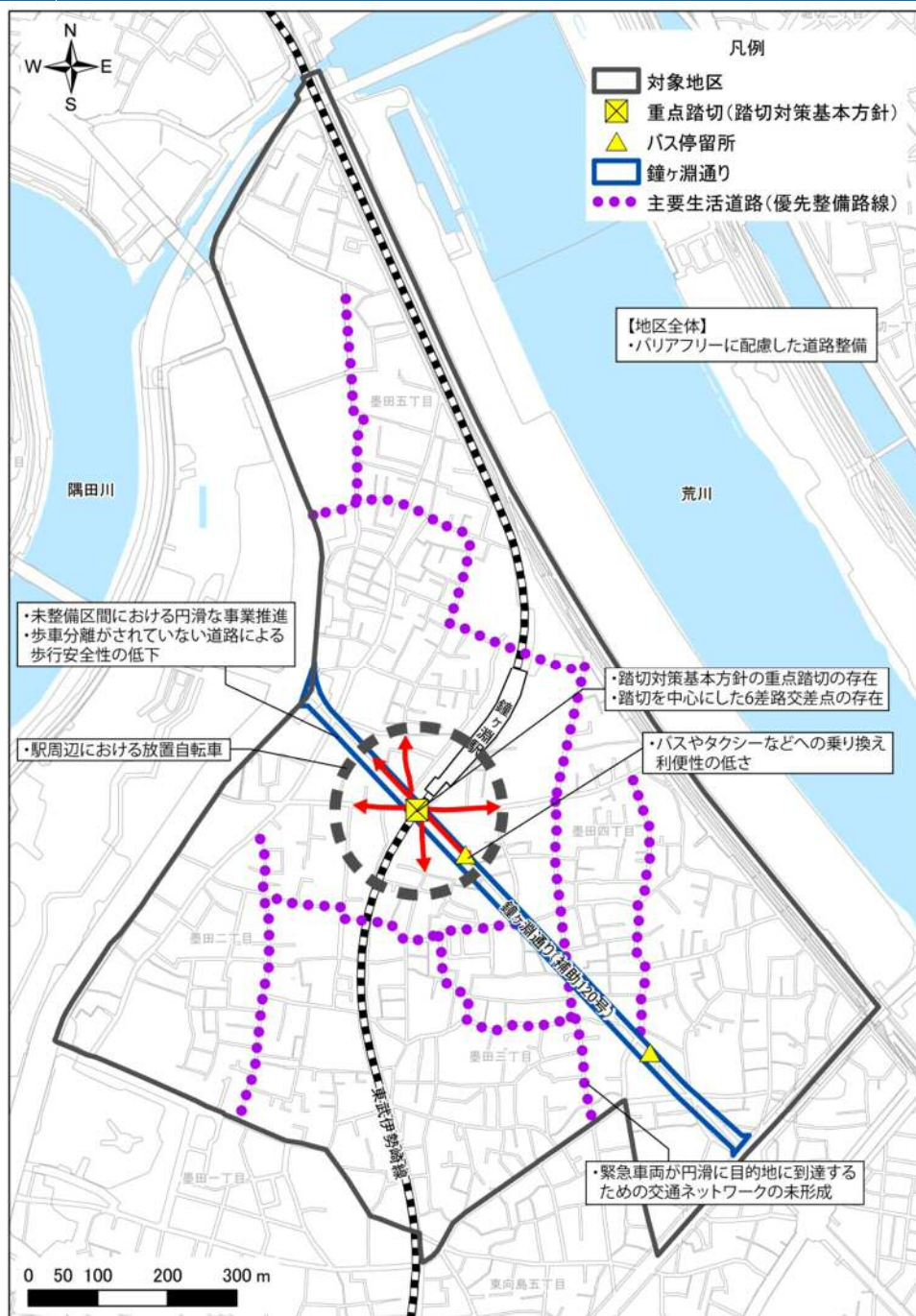


出典：H23 土地利用現況調査

2-6. 鐘ヶ淵駅周辺地区の課題

本地区の実態把握や上位計画、関連計画から課題の抽出を行いました。

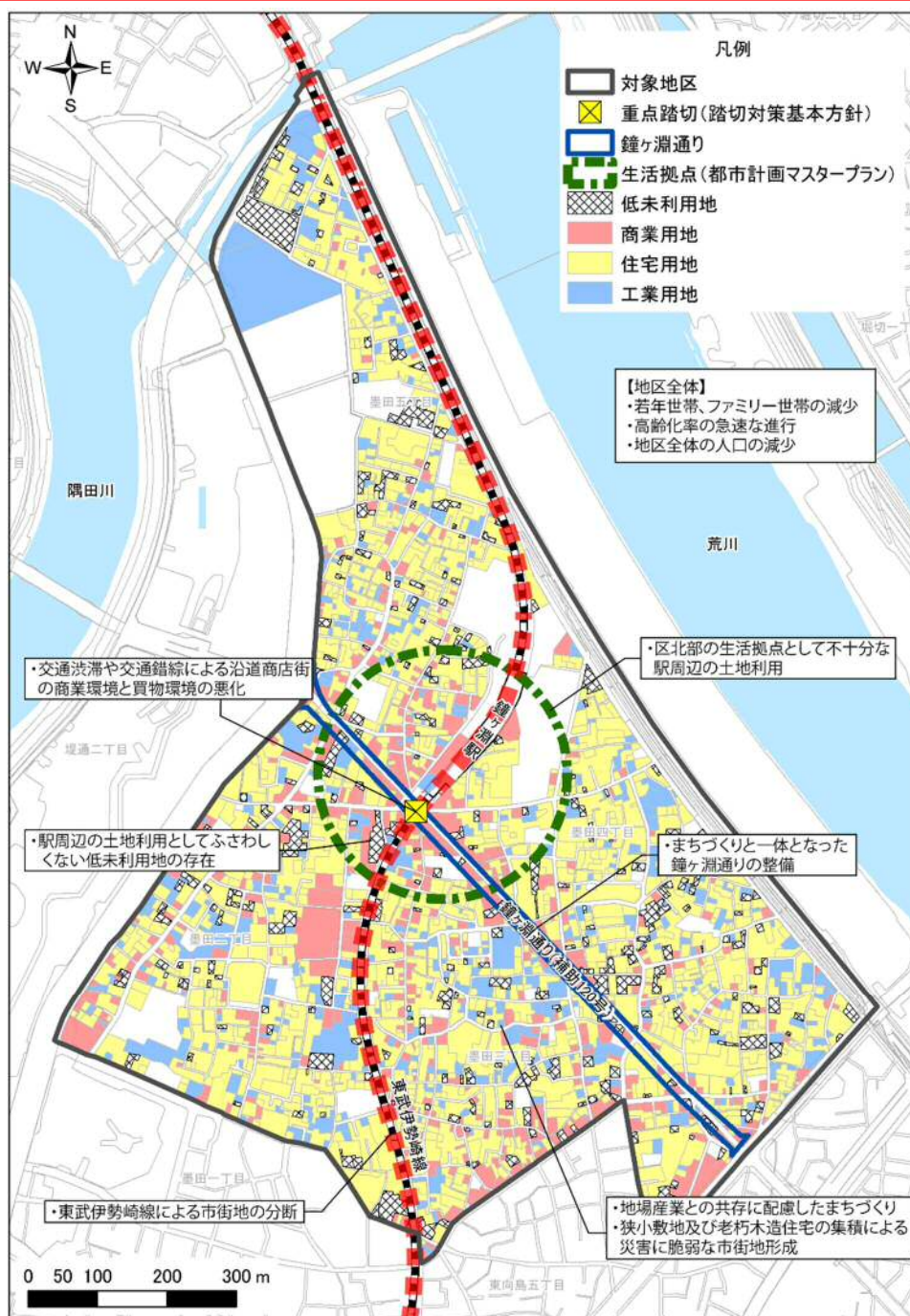
交通に関わる課題	踏切	・踏切対策基本方針の重点踏切の存在 ・踏切を中心にした6差路交差点の存在
	鐘ヶ淵通り	・未整備区間における円滑な事業推進 ・歩車分離がされていない道路による歩行安全性の低下
	交通結節機能	・バスやタクシーなどへの乗り換え利便性の低さ ・駅周辺における放置自転車
	交通体系	・バリアフリー*に配慮した道路整備 ・緊急車両が円滑に目的地に到達するための交通ネットワークの未形成



鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

2. 鐘ヶ淵駅周辺地区の現況と課題

土地利用、 建物利用に関わる課題	駅周辺	- 東武伊勢崎線による市街地の分断 - 区北部の生活拠点として不十分な駅周辺の土地利用 - 駅周辺の土地利用としてふさわしくない低未利用地の存在 - 交通渋滞や交通錯綜による沿道商店街の商業環境と買物環境の悪化
	鐘ヶ淵通り沿道	まちづくりと一体となった鐘ヶ淵通りの整備
	住宅地	- 地場産業との共存に配慮したまちづくり - 接道不良の狭小敷地及び老朽木造住宅の集積による災害に脆弱な市街地形成
	まちづくり	- 若年世帯、ファミリー世帯の減少 - 高齢化率の急速な進行 - 地区全体の人口の減少



防災
まちづくり
に関わる課題

- ・緊急輸送道路ネットワークの未形成
- ・延焼遮断帯*の未形成
- ・消防活動困難地域の存在
- ・多数の4m未満の細街路、行き止まり道路の存在

環境に配慮した
まちづくり
に関わる課題

- ・市街地内の公園不足
- ・省エネルギー化に配慮した建物、設備への転換の促進
- ・環境負荷の少ない交通手段の利用促進

バリアフリー*
に関わる課題

- ・誰もが安全に移動できる公的空間の未整備

