

4. 鐘ヶ淵駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて

4-1. 交通に関わる方針

本地区には、鐘ヶ淵通りと鉄道の交差点にある伊勢崎線第17号踏切があり、「東京都踏切対策基本方針」において「重点踏切」に位置付けられています。今後、鐘ヶ淵駅に面した鐘ヶ淵通りの拡幅整備が進められ、より多くの自動車交通が駅周辺に集中すると、これまで以上の人と車の交通錯綜や交通渋滞の発生が懸念されます。

また、本地区では、鉄道立体化*にあわせて、鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者などの移動手段が異なる人々が円滑に地域を移動できるように、駅前広場の整備を中心とした交通結節点*の強化を図ることは、今後の本地区の発展のために不可欠な取り組みとなります。

そのため、鉄道立体化*による開かずの踏切*の解消、鐘ヶ淵通りの整備を通じた広域交通ネットワーク、地区内交通ネットワーク、駐輪場の整備を通じた歩きやすい歩行者環境の確保などの取り組みを行いつつ、多様な交通手段の結節点となる駅前広場の整備を行い、円滑な移動の確保、安全安心な交通環境の確保の取り組みを行います。

1) 交通結節点*の形成

① 交通結節機能の向上のための駅前広場や駐輪場等の交通環境の整備

【駅前広場】

これまでの本地区には、駅周辺にバス、タクシー、自家用車などの車両が待機できる場所がないため乗り継ぎが不便でしたが、駅前広場の整備を行うことで、他の交通手段との円滑な乗り継ぎが行えるようになります。

駅前広場の整備箇所については、鉄道線形が定まった段階で、地域住民への影響を軽減させるために、鉄道事業者用地を活用した調整を図ります。

また、駅前広場の整備に際しては、区内循環バス、タクシー、一般車の乗入れが可能な小規模駅前広場を基本に、地域の皆様と意見交換を行いながら、規模、位置、機能についての具体的な検討を進めていきます。



【駐輪場】

駅周辺において、歩行者・自転車ネットワークに配慮しながら、駐輪場の整備を検討します。

② 鉄道立体化*による駅舎のデザイン、鉄道敷地の活用検討

鉄道立体化*により新たに整備される駅舎は、地域の顔となり、地域住民の皆様から愛されるデザインとなるよう、鉄道事業者に要望します。また、改札口の位置については、都、鉄道事業者と協議します。

鉄道立体化*により創出される鉄道敷地は、地域に不足している機能の導入など地域の活性化に寄与する活用を検討し、鉄道事業者と協議します。

2) 交通ネットワークの形成

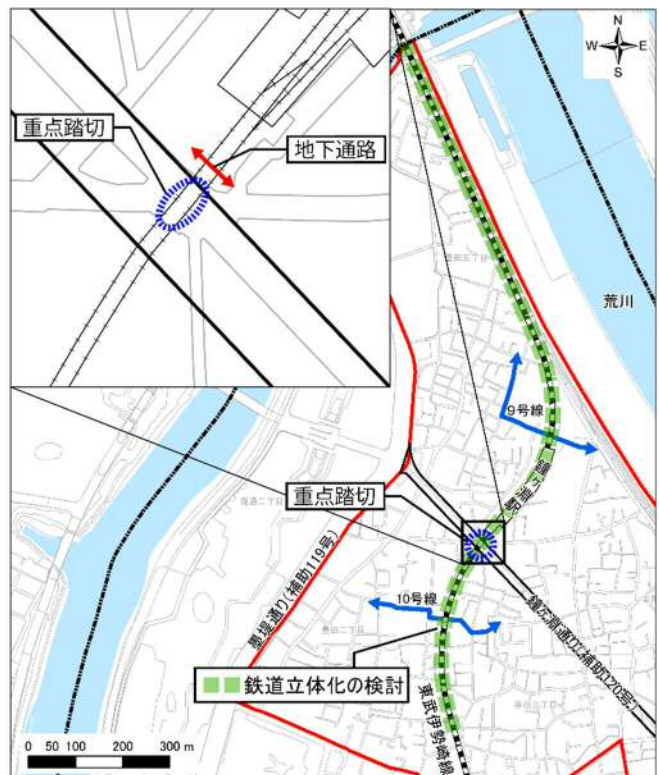
① 東武伊勢崎線の鉄道立体化*の推進

鉄道立体化*を実現することで、鉄道による市街地の分断が解消され、踏切事故や踏切待ちを引き起こしている開かずの踏切*が無くなり、本地区内の各種交通動線の円滑化を図ることができます。

加えて、小学校への安全な通学路の確保、災害時の避難や緊急車両のアクセス性が向上し、安全安心なまちづくりが推進されます。

鉄道立体化*の整備にあたっては、要件*として、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させる必要があります。本地区では、鐘ヶ淵通り及び主要生活道路（優先整備路線9・10号）がこの要件に該当する道路となります。

なお、鉄道立体化*の整備による地域住民への影響を軽減させるため、鉄道事業者との調整を図ります。



* 要件①鉄道と幹線道路とが2カ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路中心間隔距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させ、かつ、2カ所以上の踏切道を除却すること。②高架区間のあらゆる1,000mの区間の踏切道において、5年後における1日踏切交通遮断量の和が20,000台/日以上であること。

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

4. 鐘ヶ淵駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて

② 鐘ヶ淵通りの整備

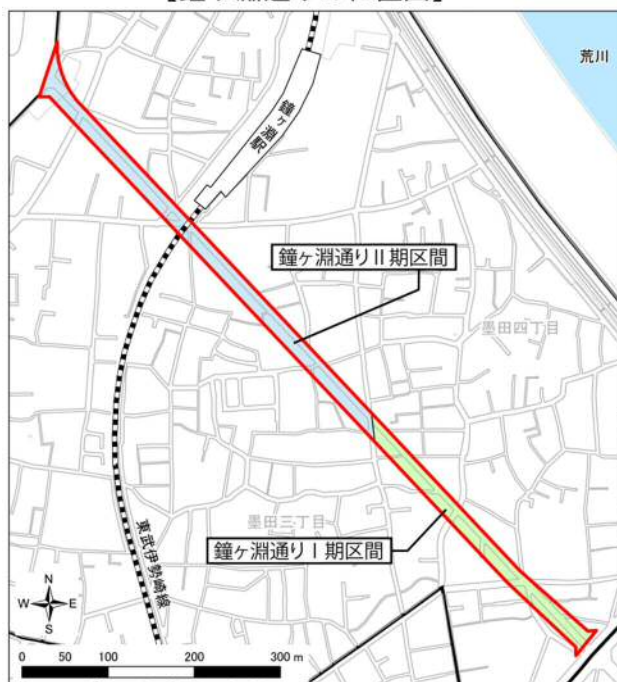
鐘ヶ淵通りが整備されると、広域的な交通ネットワークを結ぶ道路となり、本地区内の生活道路への通過交通の減少が期待できる事に加え、駅周辺へのバスやタクシー、自家用車、自転車などによるアクセスが容易になります。

また、災害時に市街地の延焼を遮断する延焼遮断帯*としてや、避難や救援活動の空間としても機能し、防災面でも大きな役割を果たします。

そして、これらの交通、防災両面の強化による本地区の変化にあわせ、一体的なまちづくりを進めることで、更なるにぎわいや活性化が実現されます。

以上のことから、鐘ヶ淵通りの整備を促進します。

【鐘ヶ淵通りの位置図】



③ 地区幹線道路の整備

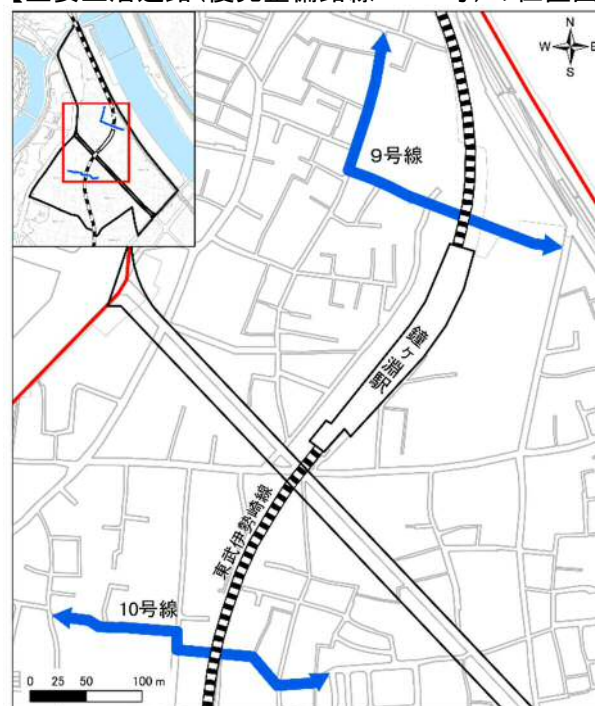
地区幹線道路は、大規模な開発と一体的に整備するとともに、防災上の視点などから優先順位を決め、整備を進めます。また、大規模な地震災害が発生した場合には、優先的に整備を実施します。

④ 主要生活道路の整備

主要生活道路は、鐘ヶ淵通りが整備されることにより、通過交通が排除され、歩行者が安全に通行できる道路となります。

この主要生活道路のうち、優先的に整備する路線である優先整備路線9・10号については、鉄道立体化*によって、踏切による分断が解消されます。これにより、優先整備路線9号は、墨田5丁目から隅田小学校への安全な通学路の確保や消防活動等に資する道路となり、優先整備路線10号は、墨田2・3丁目内の安全な歩行者移動や消防活動に資する道路となります。

【主要生活道路(優先整備路線9・10号)の位置図】



⑤ 歩行者や自転車が安心して通行できる空間の確保

鐘ヶ淵通り及び主要生活道路（優先整備路線 9・10 号）、駅前広場、側道の整備を踏まえた交通手段別の移動経路の検討を行い、歩行者、自転車、バス、タクシー等の交通手段別の円滑な地区内交通ネットワークについて検討します。

交通手段	取り組みの内容
歩行者	鐘ヶ淵通り、鉄道立体化*、駅前広場等の交通結節点*機能の強化が、本地区の活性化につながるよう、商店街を中心とした回遊性のある歩行者ネットワークを検討します。
自転車	駅周辺までの主動線となる鐘ヶ淵通りの自転車走行空間を中心とした、自転車ネットワークを検討します。 歩行者の多い場所については、歩行者の安全な歩行空間を確保することを優先し、自転車ネットワークと歩行者ネットワークとの錯綜回避を検討します。 また、駅利用者などの利便性を考え、適切な場所における駐輪場の整備を検討していきます。
バス	駅前広場や鐘ヶ淵通りの整備にあわせて、駅前広場への区内循環バスの導入や鐘ヶ淵駅を経由するバスルートの誘致について、検討します。
タクシー、自家用車	タクシーの乗降場、自家用車の送迎場所を駅前広場に確保します。 また、大規模施設の整備においては、事業者に付置義務で定められた収容台数以上の駐車場及び駐輪場の確保を要請します。

⑥ 地区内の交通規制等の検討

鐘ヶ淵通り及び主要生活道路（優先整備路線 9・10 号）の整備を踏まえた、鉄道立体化*後の地区内交通ネットワークの検証を行い、交通規制（一方通行や車両進入の時間規制など）の検討を行います。

⑦ 建物の建替えにあわせた幅員 4m未満の細街路の整備促進

幅員 4m未満の細街路については、建物の建替えにあわせて道路中心線から 2mセットバックを行い、安全、快適な道路空間を確保します。

なお、細街路の整備で活用可能な区の補助事業である「細街路拡幅整備事業」の積極的な PR を行います。

⑧ 生活再建のための取り組み

区は、基盤整備に関する事業において、地域住民の皆様の負担を最小限にできるよう、事業者等との協議を行います。

そして、事業の影響を受ける権利者が生じた場合でも、権利者が、本地区内に住み続けていけるよう、代替地の確保、共同建替え等の支援、本地区内の不動産物件の情報収集及び提供等による生活再建のための取り組みを行います。

4. 鐘ヶ淵駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて

本地区では、指定されている容積率を十分に活かしてない低層の木造住宅を中心とした市街地が形成されています。

また、鐘ヶ淵通りについては、鐘ヶ淵駅に近い第Ⅱ期区間の事業認可が行われ、将来の鐘ヶ淵通り沿道の適正な土地利用の誘導が必要とされています。

さらに、鐘ヶ淵駅周辺及び鐘ヶ淵通り沿道以外の地区については、地震や火災などの都市災害に脆弱な低層の木造住宅を中心とした市街地が形成され、早期段階での木造密集市街地の解消が求められています。

そのため、鉄道立体化*、駅前広場、鐘ヶ淵通り等の基盤整備を契機としたまちづくりを進め、地域のまちづくりに関する課題を解消する必要があります。

1) 生活拠点としての機能強化【鐘ヶ淵駅前エリア】

鐘ヶ淵駅前エリアでは、住宅と調和した商業・業務施設等を基本とした土地利用を誘導し、適切な土地の高度利用を図るために、以下の取り組みを行います。

① 交通結節機能の強化に伴う、駅前のにぎわいの向上

鉄道立体化*や駅前広場等の整備を行うことで、鐘ヶ淵駅における交通結節機能が大幅に強化され、鐘ヶ淵駅を中心とした人のにぎわいが期待されます。

これらの人のにぎわいを受け止めるために、既存の商店街と新たな商業機能が調和した、鐘ヶ淵駅前エリアにおける商業の活性化への取り組みを行い、生活拠点にふさわしい拠点形成を図ります。

なお、拠点形成については、地域住民や権利者の意向を踏まえ、新たな機能誘導のための土地の高度利用及び鉄道事業者用地の利活用の検討、提案を行います。

② 利便性の向上とともに駅前にふさわしい街並みの形成

鉄道立体化*や駅前広場等の整備にあわせて、鐘ヶ淵駅前エリアにおける街並み形成についての取り組みを進め、駅前にふさわしい街並みを実現します。

2) 幹線道路沿道にふさわしい市街地誘導【鐘ヶ淵通り沿道エリア】

鐘ヶ淵通り沿道エリアでは、交通の利便性を活かし、商業・業務機能と住宅等との複合的な利用を誘導し、幹線道路沿道の高度利用を図るために、以下の取り組みを行います。

① 鐘ヶ淵通り沿道の整備にあわせたにぎわい形成

鐘ヶ淵通りの拡幅整備にあわせた建替えにおいては、現在の商店街としての土地利用を維持、発展させるために、共同建替え、協調建替え等の取り組みを行います。

② 幹線道路沿道にふさわしい魅力ある街並みの形成

鐘ヶ淵通りの拡幅整備にあわせた建替えにおいては、本地区の中心となる幹線道路沿道にふさわしい街並み景観となるよう誘導を行います。

3) 木造密集市街地の改善【木造密集エリア】

木造密集エリアでは、細街路の拡幅整備と老朽建物の建替えを促進し、都心への近接性を活かした災害に強い市街地の形成を目指しつつ、既存店舗等の活力の向上を目指して、以下の取り組みを行います。

① 不燃化特区の制度を活用した災害に強いまちづくり

老朽建築物の建替えの促進や共同化、建替えにあわせた細街路の拡幅など、不燃化特区の制度を活用した木造密集市街地の改善に向けた取り組みを促進します。

② 近隣商業地域としてふさわしい商業等の集積

近隣商業地域においては、共同建替えや協調建替えを促進し、日常生活に必要となる小売業やサービス業の店舗を誘導します。

③ 個別建替え及び街区単位での地域特性に応じた特色ある街並みの形成

建替えを行う際には、敷地周辺の道路状況によってはセットバック等の取り組みを行い、隣接敷地と一体となった街並み形成を図ります。

また、単独の敷地での建替えが困難な場合には、必要に応じて、隣接敷地との共同化等の支援を行います。

4) 適切な土地利用の誘導

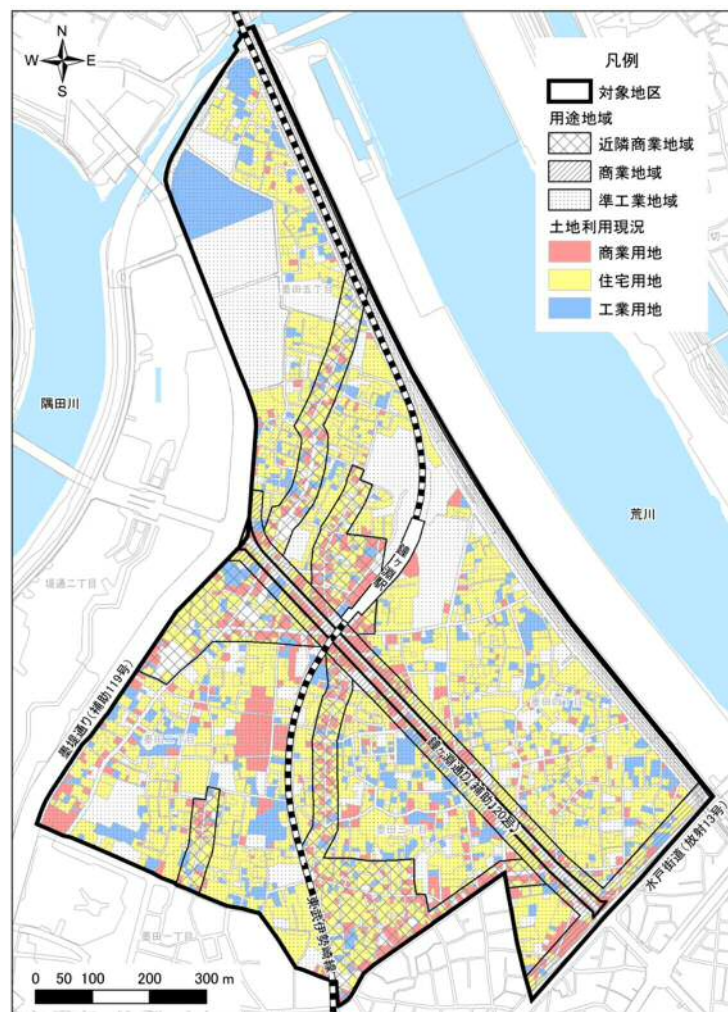
① 住宅、商業、工業等の共存地区における適切な土地利用の誘導

本地区では、近隣商業地域、商業地域、準工業地域の指定が行われており、以下に示す土地利用の実現に向けた取り組みを行います。

近隣商業地域	エリアの位置付け	住宅地と商業系施設の調和を図り、本地区及び周辺地域の皆様の日常生活を支える場として位置付けます。
	整備の方向性	住宅地と調和し、本地区の特徴に適した魅力ある商業地の形成を進めます。

商業地域	エリアの位置付け	主に商業系・業務系施設の集積を図り、にぎわいのある場として位置付けます。
	整備の方向性	魅力ある商業地の形成を進めるために、鐘ヶ淵駅及び鐘ヶ淵通り沿道を中心に、建物の共同化等を通じた拠点機能形成を進めます。

準工業地域	エリアの位置付け	生活と産業が共存する場として位置付けます。
	整備の方向性	住宅、工業、商業が混在する地域の住環境を保全しながら、住宅と事業所が共存した環境の形成や、マンションなどの大規模開発に関する周辺市街地への影響を抑えていきます。



② 地区の状況に対応したまちづくりのルールを導入

適切な土地利用の誘導を実現するために、本地区のまちづくりの状況に応じて、地域住民の皆様と協議を行い、地区計画*制度などを活用したまちづくりのためのルールづくりについても検討を行います。

地区計画*では、建物を建替える際に地域住民の皆様が自ら守っていく必要があると考える事項について定め、地域全体で地区計画*の内容に適した建替え等を行っていくことになります。

なお、まちづくりのルールについては、地区計画*以外にも、建築協定、景観協定、ガイドラインなど、本地区の状況やニーズに応じた手法を選択し、適切に誘導することが出来ます。

【地区計画*で定める事項】

- ・ 地区のまちづくりの目標、方針など
- ・ 地区施設の配置及び規模
- ・ 建築物等の規模に係る制限（高さ、容積率、敷地面積、壁面の位置など）
- ・ 建築物等の形態、色彩などの制限（外壁などの素材、色彩など）
- ・ 建築物の用途の制限（地域にふさわしくない業態等の制限）

③ 公共用地の活用（旧隅田小学校、都市整備用地）

旧隅田小学校、都市整備用地では、地域のまちづくりの観点から活用方策を検討します。

【旧隅田小学校、都市整備用地の位置図】



4－3. 横断的な方針

1) 防災まちづくりの推進

現在、本地区では、木密地域不燃化 10 年プロジェクトの不燃化特区の指定を受け、燃え広がらない・燃えないまちにするための取り組みが進められています。

不燃化特区は、「防災都市づくり推進計画（東京都 H28.3）」において位置付けられている、以下の 4 つのまちづくりの方針の実現がまちづくりの目的となります。

- ・延焼遮断帯*の整備
- ・緊急輸送道路の機能確保
- ・安全な市街地の整備
- ・避難場所等の確保及び指定

そのため、本計画では、上位計画である「防災都市づくり推進計画」の方針を実現することを基本としながら、本地区の実態に即した具体的な取り組みを検討していきます。

【防災都市づくりのイメージ】



出典：「防災都市づくり推進計画（東京都 H28.3）」

① 延焼遮断帯*の形成及び緊急輸送道路の機能確保

「防災都市づくり推進計画」では、本地区内において以下の取り組みを行うこととしています。

主な取り組みの箇所	取り組みの内容
鐘ヶ淵通り (補助 120 号)	拡幅整備に合わせた沿道の不燃化*により延焼遮断帯*の形成を進めて、にぎわいのある商店街と魅力ある街並みの形成を目指します。
墨堤通り (補助 119 号) 水戸街道(放射 13 号) の各沿道	延焼遮断帯*及び緊急輸送道路の機能を確保するための沿道建築物の耐震化*、不燃化*を促進します。

② 建物の共同化や不燃化*による防災性の向上

「防災都市づくり推進計画」では、本地区内において以下の取り組みを行うこととしています。

取り組みの箇所	取り組みの内容
地区全体	鐘ヶ淵駅周辺では、共同化等を進めて駅前にふさわしい街並みの形成と、駅前広場等の交通環境の整備により交通の利便性の確保や駅前のにぎわいの創出に努めて、生活拠点にふさわしい活気のあるまちづくりを進めます。 それ以外の密集市街地については、狭あい道路の建替えに合わせた道路拡幅整備と建築物の不燃化*及び共同化を進め、防災性の向上と誰もが住み続けられるまちづくりを進めます。

そして、これらの取り組みを促進するために、不燃化特区区域を対象とした建築物の建替えに関する助成制度、鐘ヶ淵まちづくりの駅*などの取り組みを行っていきます。

*「鐘ヶ淵まちづくりの駅」とは、鐘ヶ淵周辺東地区が木密地域不燃化 10 年プロジェクトの不燃化特区に指定されたことに伴い、建替え等に関する無料相談を行っている相談窓口のことです。

③ 安全な避難経路の確保

本地区周辺では、以下の施設などが避難所に位置付けられています。

位置付け	施設名称など
避難場所	【地区外】 白鬚東地区／荒川四ツ木橋緑地
避難所予定施設	【地区内】 旧隅田小学校（体育館）／隅田小学校／梅若小学校 【地区外】 桜堤中学校／旧向島中学校（体育館）／八広小学校

これらの施設への避難経路となる本地区内の道路については、沿道建物の耐震化*、不燃化*を促進していきます。

また、鉄道立体化*による駅舎の改修や駅前広場の整備に際しては、災害時における一時集合場所や帰宅困難者*対策などについて、鉄道事業者と協議を行います。

なお、避難所予定施設である旧隅田小学校（体育館）については、体育館の耐震補強を実施しました。

④ 鐘ヶ淵通りの道路拡幅にあわせた電線類の地中化

地震災害時に倒れて、緊急輸送道路や避難経路としての道路機能を阻害する恐れがある電線類については、鐘ヶ淵通りの拡幅整備等の基盤整備を行う際に、電線類の地中化を促進します。

2) 環境に配慮したまちづくりの推進

区では、環境に配慮したまちづくりを推進するため、「第二次すみだ環境の共創プラン（すみだ環境基本計画兼墨田区地球温暖化対策実行計画（区域施策編））（H28.3）」において、以下の目標を定め、取り組んでいます。

基本目標1：温室効果ガスの排出を抑制したスマートエネルギーのまち

基本目標2：身近な緑と水辺に親しみ、生きものとふれあえるまち

基本目標3：資源循環型社会の実現をめざすまち

基本目標4：限りある資源を大切に作る循環型のまちづくり

基本目標5：環境活動を実践する人が育つまち

そのため、本地区においても環境に配慮したまちづくりの取り組みを推進するために、地球温暖化の防止、良好な生活環境の確保、緑化の推進などへの取り組みを行っていきます。

① 低炭素型の建築物の整備の促進

環境に配慮した建築物については、これまでもソーラーパネルの設置などを通じた取り組みが行われてきましたが、近年は一定基準以上の環境に配慮した建築物に対して、税制上の減免措置や有利な融資制度などの活用が行えるようになりました。

そのため、これらを活用し、さらなる低炭素型の建築物の普及を促進するとともに、市街地再開発*事業などの大規模な開発においても、環境に配慮した建築物の整備が進むよう、誘導を行います。

② 自転車及びバスの利用しやすい環境づくり

鉄道立体化*や鐘ヶ淵通りの整備は、自家用車に比べて1人あたりの二酸化炭素排出量が少ない鉄道やバスなどの公共交通機関の利用の促進や開かずの踏切*による交通渋滞の解消など、低炭素まちづくりを推進する上で重要な取り組みとなります。また、駅周辺における駐輪場の整備を推進することで、二酸化炭素の排出がない自転車の利用促進も期待できます。

そのため、本計画では、二酸化炭素排出量の低減に向けた取り組みとして、自転車、バスが利用しやすい都市環境づくりを推進します。

なお、自転車、バスの利用環境が向上することで、鐘ヶ淵駅利用者の増加に伴う鉄道利用者の増加も見込まれます。

取り組み	
自転車利用の促進	鉄道立体化*により創出される用地において駐輪場の整備の推進、誘導を進めます。
バス利用の促進	区内循環バスの駅周辺への誘導や増発について、検討を行い、バスの利便性向上を促進します。

③ 緑化、公園整備等を通じたヒートアイランド現象*の緩和

本地区は、荒川緑地や東白鬚公園の二つの大きな公園、緑地があり緑被地が確保されているため、緑被率*が区平均より高くなっていますが、市街地内では緑が少ない状況であることから、官民協働で敷地内緑地を増やしていく取り組みが求められています。

そのため、「墨田区緑の基本計画（H23.2）」の基本方針の「緑の多様性を高める」、「生活を豊かにする緑をつくる」、「環境に資する緑をつくる」、「緑と親しむ文化を育む」、「協働により緑化を進める」への取り組みを進めます。

また、本地区内の緑化の推進にあわせて、公共施設整備や道路整備においてヒートアイランド現象*の緩和に関しても取り組みます。

3) バリアフリー*の推進

墨田区都市計画マスタープランでは、少子高齢社会の中で、多様な世代が住み、住み続けられるまちづくり、住まいづくりが必要となっていることを踏まえ、高齢者や障害者等が住み慣れた地域で安心して暮らせるように、人に優しいまちづくりの推進を位置付けています。本地区のまちづくりの実施においても公的空間や施設において、積極的にバリアフリー*化に取り組めます。

① 公的空間や施設の整備におけるバリアフリー*の推進

公共建築物及び道路等の公的空間や施設の整備に際しては、都市計画マスタープランにおける方針の実現に向けた取り組みを行います。

また、区のバリアフリー*に関する取り組みについては、「あんしんバリアフリーマップ」にて地域住民の皆様に対して周知を行います。

方針	
墨田区 都市計画マスタープラン における方針	公的空間や施設におけるユニバーサルデザイン、バリアフリー*を推進し、福祉のまちづくり整備基準に沿った住環境整備により、誰もが安心して暮らすことができるまちづくりを推進します。

4-4. 協働によるまちづくりの推進

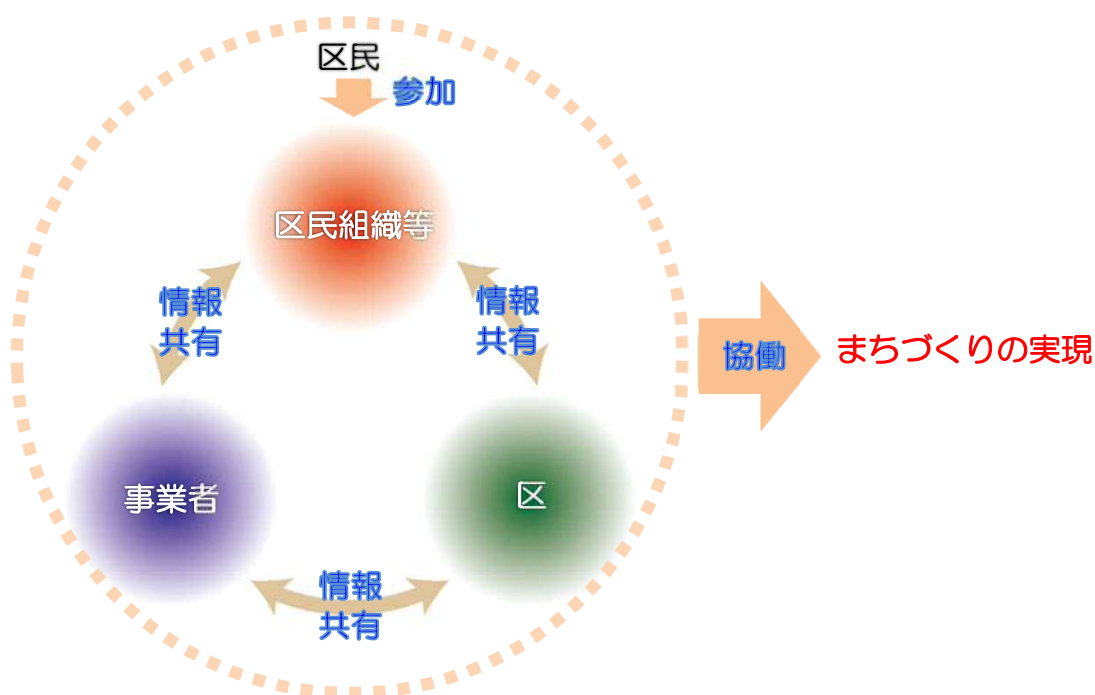
墨田区は、区民及び事業者の皆様とまちづくりを行うに当たり、「墨田区協治（ガバナンス）推進条例」に基づき、本計画に定めたまちづくりを推進していきます。

「墨田区協治（ガバナンス）推進条例」では、まちづくりの基本原則として、以下の3事項を定めています。

情報共有	・まちづくりに関する情報が、区民等及び区の共有のものであることを認識した上で、まちづくりに関する情報を共有するものとします。
参加	・区民等は、自主的かつ主体的にまちづくりに参加するものとします。
協働	・地域社会にかかわる多様な主体の協働を基本として、まちづくりを行うものとします。

そして、具体的なまちづくりについては、以下に示す協働のまちづくりの姿を基本に、区民、企業等（事業者）、区の協働による取り組みを進めます。

【協働のまちづくりの姿】



4-5. 今後のまちづくりの進め方

本地区におけるまちづくりの取り組みについて、今後のまちづくりの進め方を整理しました。

なお、本計画の上位計画となる「墨田区都市計画マスタープラン」では、概ね 20 年後の将来像を見据えた計画の策定を行っており、本計画も 20 年後（平成 47 年頃まで）を見据えスケジュールを整理します。

まちづくりの取り組み		スケジュール（平成 28～47 年度）			
		短期 （～H29 年度頃）	中期 （H30～34 年度頃）	長期 （H34～47 年度頃）	
交通に関わる方針	① 交通結節点*の形成				
	・交通結節機能の向上のための駅前広場や駐輪場等の交通環境の整備	調査、検討、協議⇒都市計画決定⇒事業着			
	・鉄道立体化*による駅舎のデザイン、鉄道敷地の活用検討	鉄道立体化*の取り組み状況に応じた対応			
	② 交通ネットワークの形成				
	・東武伊勢崎線の鉄道立体化*の推進	周辺まちづくりの促進、関係機関との協議を進め実現を目指す			
	・鐘ヶ淵通りの整備	I 期区間の整備	平成 30 年度整備予定		
		II 期区間の整備	平成 31 年度事業完了予定		
	・地区幹線道路の整備	大規模開発と一体的に整備、防災上の視点等から優先順位を決め整備			
	・主要生活道路の整備	主要生活道路（優先整備路線 9・10 号）の整備			
	・歩行者や自転車が安心して通行できる空間の確保	鐘ヶ淵通り、主要生活道路（優先整備路線 9・10 号）、駅前広場の整備を踏まえ、地区内交通ネットワークの検討			
	・地区内の交通規制等の検討	鐘ヶ淵通り、主要生活道路（優先整備路線 9・10 号）の整備を踏まえた検討			
	・建物の建替えにあわせた幅員 4m未満の細街路の整備促進	安全、快適な地区内道路空間への誘導			
・生活再建のための取り組み	基盤整備に関する事業にあわせて実施				

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

4. 鐘ヶ淵駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて

まちづくりの取り組み		スケジュール（平成 28～47 年度）		
		短期 （～H29 年度頃）	中期 （H30～34 年度頃）	長期 （H34～47 年度頃）
土地 利用、 建物 利用に 関わる 方針	③ 生活拠点としての機能強化【鐘ヶ淵駅前エリア】			
	・ 交通結節機能の強化に伴う、 駅前のにぎわいの向上		鉄道立体化*に併せて検討、地元協議	
	・ 利便性の向上とともに駅前に ふさわしい街並みの形成		鉄道立体化*に併せて検討、地元協議	
	④ 幹線道路沿道にふさわしい市街地誘導【鐘ヶ淵通り沿道エリア】			
	・ 鐘ヶ淵通り沿道の整備に あわせたにぎわい形成	建替えにあわせた誘導		
	・ 幹線道路沿道にふさわしい 魅力ある街並みの形成	建替えにあわせた誘導		
	⑤ 木造密集市街地の改善【木造密集エリア】			
	・ 不燃化特区の制度を活用した 災害に強いまちづくり	木密地域不燃化 10 年プロジェクトの実施		平成 32 年度事業完了予定
	・ 近隣商業地域として ふさわしい商業等の集積	単独建替えや共同化等にあわせた誘導		
	・ 個別建替え及び街区単位での 地域特性に応じた特色ある 街並みの形成	単独建替えや共同化等にあわせた誘導		
	⑥ 適切な土地利用の誘導			
	・ 住宅、商業、工業等の共存地 区における適切な土地利用の 誘導	単独建替えや共同化等にあわせた誘導		
	・ 地区の状況に対応した まちづくりのルールの導入		地区計画*等の調整、検討、導入、運用	
	・ 公共用地の活用 （旧隅田小学校、都市整備用地）	調査、検討 ⇒ 活用		

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画
4. 鐘ヶ淵駅周辺地区のまちづくりの実現に向けて

まちづくりの取り組み		スケジュール（平成 26～45 年度）		
		短期 （～H29 年度頃）	中期 （H30～34 年度頃）	長期 （H34～47 年度頃）
横断的な方針	⑦ 防災まちづくりの推進			
	・ 延焼遮断帯*の形成及び 緊急輸送道路の機能確保	鐘ヶ淵通りの道路拡幅	平成 31 年度事業完了予定	
	・ 建物の共同化や不燃化*による 防災性の向上	木密地域不燃化 10 年プロジェクトの実施	その他の防災まちづくりの推進	
	・ 安全な避難経路の確保	木密地域不燃化 10 年プロジェクトの実施	その他の防災まちづくりの推進	
	・ 鐘ヶ淵通りの道路拡幅 にあわせた電線類の地中化	鐘ヶ淵通りの道路拡幅	平成 31 年度事業完了予定	
	⑧ 環境に配慮したまちづくりの推進			
	・ 低炭素型の建築物の 整備の促進	環境に配慮した建築物の整備誘導		
	・ 自転車及びバスの 利用しやすい環境づくり	駐輪場の整備、 区内循環バスの駅周辺への誘導、増発		
	・ 緑化、公園整備等を通じた ヒートアイランド現象*の緩和	官民協働による市街地内の緑化の誘導		
	⑨ バリアフリー*の推進			
	・ 公的空間や施設の整備 におけるバリアフリー*の推進	高齢者や障害者等に配慮した施設整備の推進		