

交通ネットワークの 方向性

1 交通ネットワークの方向性とは

交通ネットワークの方向性(以下『本計画』という。)は、鉄道立体化や鐘ヶ淵通り(補助第120号線)(以下『鐘ヶ淵通り』という。)の整備などの将来的な事業を見据え、鐘ヶ淵地区(以下『本地区』という。)の交通面の課題を解消するために、駅前広場や地区内の道路による交通ネットワークのあり方について基本的な考え方を整理したものです。

本計画は、「墨田区基本構想」、「墨田区基本計画」、「墨田区都市計画マスタープラン」を踏まえた「鐘ヶ淵地区まちづくり計画」における「視点1 交通ネットワークを整える」の一部として策定するものです。

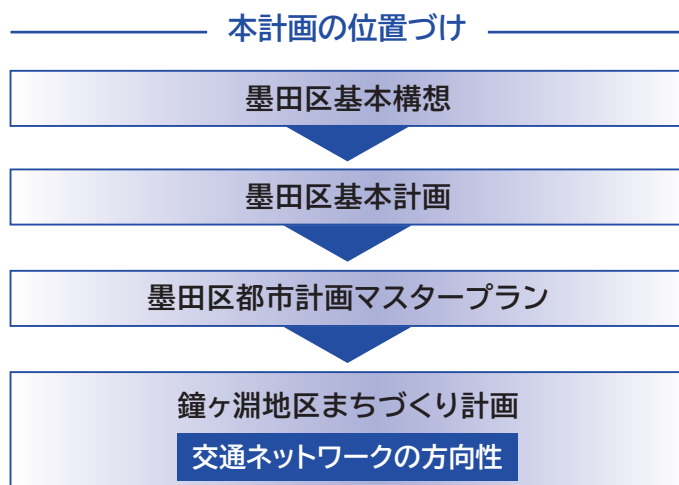


図 鐘ヶ淵地区の位置

【鐘ヶ淵地区】

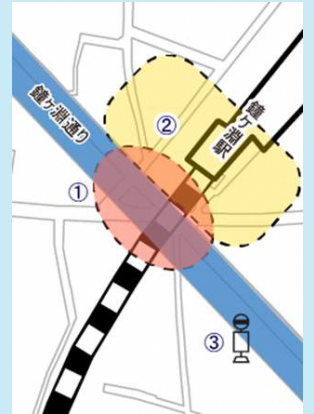
墨田一丁目の一部、東向島五丁目の一部、墨田二丁目、三丁目、四丁目及び五丁目の全域を含めた約80.6ha

本計画を踏まえ、関係機関との調整、具体的な整備方針の検討を実施し、都市計画決定や道路整備などを目指します。

2 本地区における交通面の現状と見通し

駅周辺

- ① 駅前の踏切を中心に、年間400万人を超える鉄道利用者をはじめ、自動車・自転車・歩行者交通が集中しています。
- ② 駅前は、人々の待ち合い、滞留、休憩ができる空間がないことに加え、タクシー乗降場がなく、タクシーへの乗り換えも不便な状況です。
- ③ 駅付近を通るバス路線は区内循環バスが1系統ありますが、停留所と駅が約100m離れたところにあるため、鉄道とバス利用の乗り換えが不便な状況です。
- ④ 駅周辺は災害時の一時的な避難場所となるような空間が不足しています。



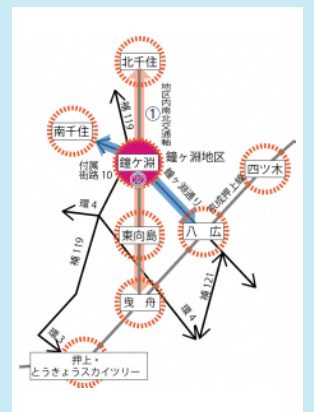
地区内

- ① 地区内には狭あい道路が多く木造密集地域となっており、『住宅市街地総合整備事業』により燃えにくいまちづくりが進められています。
- ② 鉄道がまちを分断していることに加え、開かずの踏切があり、鉄道立体化の検討がされています。
- ③ 避難場所でもある白鬚東地区及び荒川・四ツ木橋緑地へ歩いてアクセスしづらい状況にあります。
- ④ 鐘ヶ淵通りが幅員20mに拡幅整備中です。
- ⑤ 地区内の南北方向を結ぶ幅員の広い道路が不足しています。



広域

- ① 鐘ヶ淵通りの拡幅整備により、南千住方面及び八広方面にアクセス可能な東西ネットワークが形成されます。また、地区内に不足している南北の軸となる道路を整備することにより、北千住方面及び東向島・曳舟方面にアクセス可能なネットワークが形成され、これらを介して、さらに広域なネットワークが広がります。
- ② 鐘ヶ淵駅は、これら東西及び南北ネットワークの交差点にあるため、各拠点を結ぶ交通結節点としての役割が期待されます。



3 本地区における交通面の課題

交通面の現状と将来の見通しを踏まえた課題

狭あい道路の解消

鐘ヶ淵通りの踏切部分における
東西交通の円滑化と安全性の確保

駅前交差点の交通混雑の解消

鉄道による東西の市街地分断を改善

避難場所へのアクセス性の向上

南北を結ぶ道路の整備

駅における乗り換え利便性の向上

滞留・休憩・一時避難となる空間の形成

交通結節点としての役割(=まちの玄関口としての機能)が必要



開かずの踏切



踏切における交通混雑



駅前のバス停未設置



滞留スペースのない駅前空間

4

本地区における交通ネットワークの方針

■安全な交通ネットワークの形成

鐘ヶ淵通り、優先整備路線9号線及び10号線を整備し、東西に通行できる経路を確保します。

地区外周の幹線道路と鐘ヶ淵通りを骨格とし、鉄道で区切られたエリア内の交通を主要生活道路などによって幹線道路へ連絡します。

上記により、生活道路への通過交通の流入を抑え、幅員6m以上の道路を整備することにより、歩車の共存を目指します。

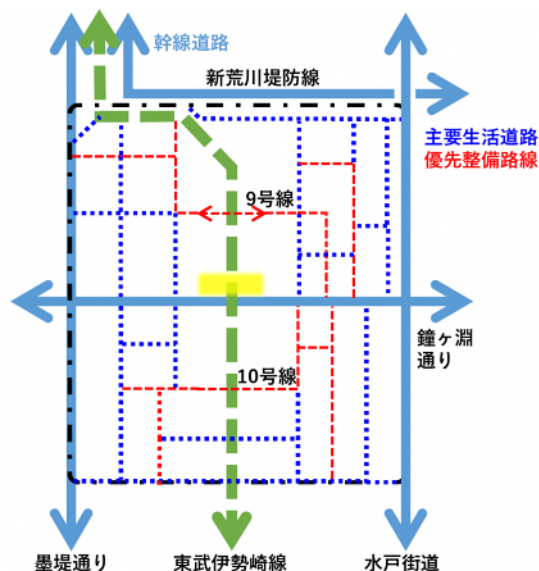


図 鐘ヶ淵地区交通ネットワークのイメージ

■駅周辺の交通錯綜の改善

鐘ヶ淵駅前の駅前交差点への交通量の集中を抑え、自動車・自転車・歩行者交通の錯綜の改善を目指します。

駅前交差点の交通錯綜の改善や、防災性の向上に向け、駅を中心とした(仮称)リング道路整備を検討します。

■地区内南北交通軸の整備

行き止まりの解消や新規避難路としての活用を目的に、鉄道立体化を見据えた地区内を結ぶ南北の交通動線(地区内南北交通軸)の整備を検討します。

地区内南北交通軸は、地区内の回遊性を向上させるため、歩行者・自転車が安全に通行できる道路空間の確保を目指します。

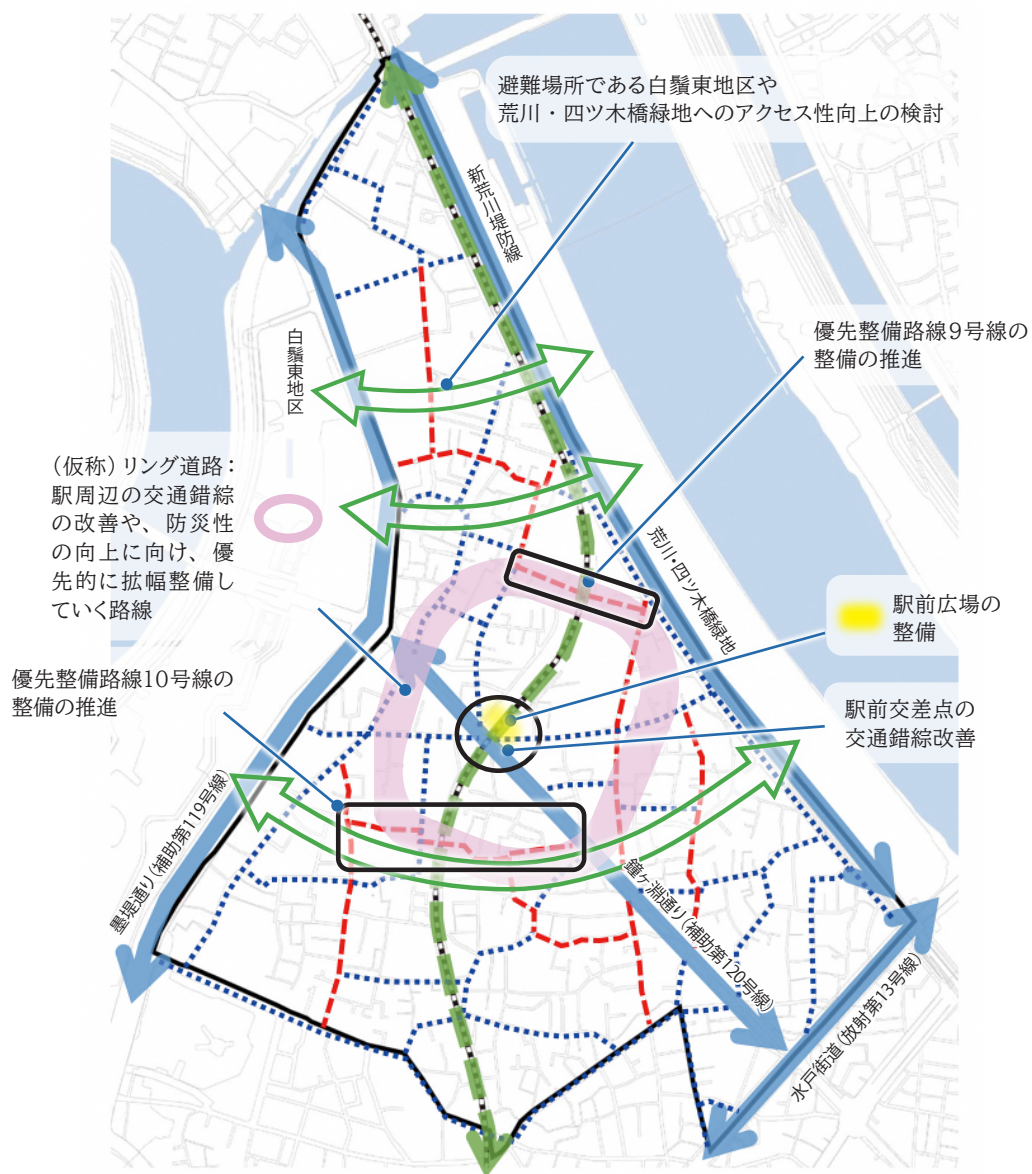
■駅前広場の整備

駅前広場整備後に、バスやタクシー、自家用車等の乗り入れを行うことで、乗換利便性の向上を目指します。

鉄道立体化・鐘ヶ淵通り整備を見据え、交流や休憩ができ、緊急時には一時退避場所となる空間の確保を目指します。

バリアフリーの視点を踏まえた人に優しい空間を目指します。

詳細は **5**本地区における駅前広場整備の方針 (P6-P7)に記載



	幹線道路(墨堤通り、水戸街道、鐘ヶ淵通り、新荒川堤防線) 都市拠点間・区内拠点間を結ぶ交通の軸
	地区内南北交通軸 鉄道立体化を見据えた地区内南北交通の軸
	優先整備路線 6m以上の道路を確保する路線で、地区内の日常的な交通の主要動線
	主要生活道路など 6m程度の道路を確保する路線で、歩車共存の動線

図 鐘ヶ淵地区交通ネットワークの方針図

5

本地区における駅前広場整備の方針

駅前広場の空間形成の方針

本地区の現状と見通しから、鐘ヶ淵駅の駅前広場整備において、駅前広場に必要な機能は下記のとおりです。

環境空間

「都市の広場機能」を果たすために必要な空間

交流機能

憩い・集い・
滞留空間の機能

- 人々が憩い、集い、語らう場の創出を目指します。
- 休憩スペースや緑地スペースなどにベンチを配置するなど、ゆとりとるおいに満ちた空間形成を目指します。

景観機能

都市の顔として
の景観を形成

- まちの顔としてふさわしい空間を目指し、駅前広場全体のデザインの統一性の確保やシンボル施設の設置を検討します。
- 広場を利用する人々が視覚的な圧迫感を受けないようにするため、広場の大きさは周辺建物との調和に配慮します。

サービス機能

○公共的サービスの提供
○各種情報の提供

- 区民や利用者の要望、駅前広場周辺の状況を踏まえたサービス機能の提供を検討します。
- サービス機能(トイレ・交番等)の提供においては、主要な歩行者動線の支障とならないよう配慮します。
- 鐘ヶ淵駅利用者にとって分かりやすい案内板の設置を検討します。

防災機能

防災機能の拠点
となる

- 密集市街地であるため、鐘ヶ淵地区では、地震などの際に駅前広場が一時的な避難場所、緊急活動の拠点となることが求められています。そのため、駅前広場は平坦で広い空間を確保するなど、配置と防災性の高い空間を確保し、災害時の一時的な避難場所としての利用を考慮したものを検討します。

交通空間

「交通結節機能」を果たすために必要な空間

交通結節機能

各種交通を
結節・収容する

- 乗り換え利便性の向上や交通結節機能を強化するために、ロータリー（バス、タクシー、自家用車等の利用を想定）の設置を検討します。
- 十分な歩行空間の確保と円滑な歩行空間の確保を目指します。

バリアフリーに配慮した空間

障害者や高齢者を含む利用者全体の利便性、安全性を検討し、わかりやすい動線計画、適切な案内誘導などで利用しやすく、上下移動が少なく段差の解消などの工夫がされた、ひとにやさしい空間を目指します。

駅前広場の検討エリア

乗り換えのために鐘ヶ淵通りを横断する必要がなく、駅からの利便性・歩行者の安全性を確保するため、鐘ヶ淵通りの北東側で、駅前広場の整備を検討します。

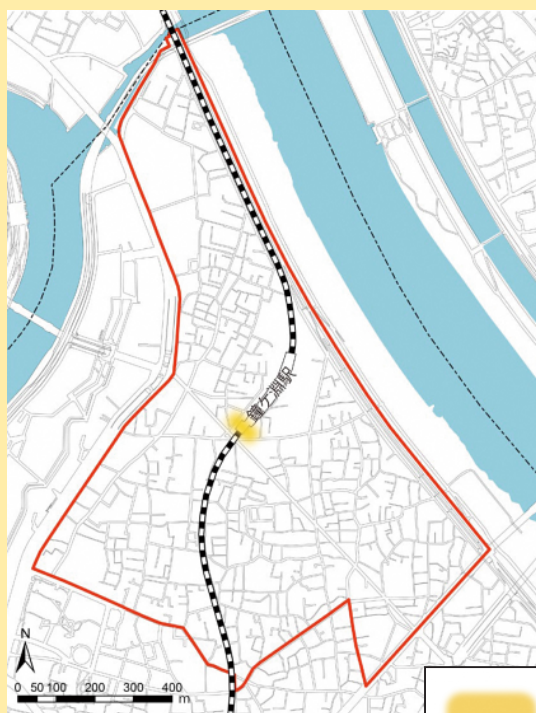


図 駅前広場の検討エリア

駅前広場の
検討エリア

交通ネットワークの方向性 令和7年6月

発行元 墨田区 都市計画部 密集市街地整備推進課

〒130-8640 東京都墨田区吾妻橋一丁目23番20号 TEL 03-5608-1111(代表)