

東武曳舟駅周辺地区まちづくり方針（概要版）

1 はじめに（P1～）

（1）策定の目的

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、区北部地域をつなぐ要的位置にある。

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、まちづくりの機運が高まっているため、周辺エリアを「東武曳舟駅周辺地区」とし、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。）」を定める。

（2）対象地区の概要

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8.2haとする。



2 まちづくり計画の位置付け（P3～）

（1）東京都における上位計画

- ・都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月策定）
- ・都市計画区域マスタープラン（令和3年3月改定）
- ・都市再開発の方針（令和3年3月改定）等

（2）墨田区における上位計画

- ・墨田区都市計画マスタープラン（平成31年3月改定）
- ・第二次墨田区緑の基本計画（令和4年3月策定）
- ・墨田区景観計画（平成29年6月改定）等

3 曳舟駅周辺の現況（P11～）

・道路

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る。

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る。

生活道路では狭い道路や行き止まり道路が多く存在している。



▲曳舟川通りの様子



▲曳舟たから通りの様子

・災害発生時の危険性

東京都が実施した「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、「総合危険度」はランク4となり、危険性の高い地区と指定されている。

・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、区全体のみどり率20.8%と比較すると少ない。

・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た。

■地域住民の考えるまちの魅力

- ・通勤・通学等の交通利便性がよい（72票）
- ・生活に必要な日用品を扱う施設が多い（55票）
- ・商店街や魅力ある個店がある（52票）

■地域住民の考えるまちの課題

- ・老朽建物が多く、災害時の倒壊や延焼が心配（78票）
- ・歩道がなく、安心して通行できる空間がない（71票）
- ・幅が狭い道路や行き止まり道路が防災上心配（68票）

4 まちづくり方針（P20～）

（1）解決すべき現況と課題について

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た。

	現況	課題
交通	・交通量が多く、歩車分離がされていない。（曳舟たから通り） ・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。（曳舟川通り） ・改札口が南側のみで駅へのアクセス性が低い。（曳舟駅）	・安心して通行できる空間が求められている。（曳舟たから通り） ・自転車の通行空間の確保が求められている。（曳舟川通り） ・駅へのアクセス向上が求められている。（曳舟駅）
にぎわい・住環境	・高齢化やファミリー世帯が転出している。 ・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。 ・多目的に利活用できる居場所が求められている。
防災	・災害に弱い建物、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。	・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）まちの将来像について

「解決すべき現況と課題」をもとに、「まちの将来像」、「目標」を設定する。

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

良好な住環境とにぎわいが調和したまち

- ・駅を中心とした生活利便施設等の集積や地域に開かれた公園等による一体的なにぎわいづくり
- ・共同化による良好な住環境・住宅市街地の形成
- ・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

- ・老朽建物の更新や共同化等を促進しつつ、道路や公園等の整備推進による、災害に強いまちづくり
- ・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

- ・駅を中心にバリアフリー化された誰もが安全かつ安心して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、まとまりがあるエリアをゾーニングし、各ゾーンの特性や課題を踏まえ、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する。
- ・再開発事業などの動向に合わせ、駅利用者の歩行空間やにぎわい空間を誘導する。
- ・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する。

にぎわい交流ゾーン

- ・誰もが安全・安心に行き交う空間を形成する。
- ・ゆとりと潤いのある広場や空地等により、地域の防災力向上を図る。
- ・再開発事業等により、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、にぎわいの創出を図る。
- ・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する。

沿道にぎわいゾーン

- ・幹線道路沿道の建物の不燃化・共同化により、防災性向上を図る。
- ・店舗の建替え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する。

住商共生ゾーン

- ・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する。
- ・多様な世代がふれあい、快適に暮らせる住宅整備を推進する。
- ・駅周辺では、駅と市街地の連続性や一体性の向上を図る。

(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る。

	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、再開発事業などの動向に合わせて無電柱化を行う。			
	・ 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。			
	・ 再開発事業などの動向に合わせて、曳舟たから通りの拡幅、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する。			
公園	・ 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・ポケットパーク等の整備を推進する。			
他	・ 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・広場を整備する。			
	・ 再開発事業などの動向に合わせて、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、一体的に整備する。			

(5) まちづくりの実現に向けて

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