

鐘ヶ淵地区まちづくり計画 (案)

令和 年 月
墨田区

< 目次 >

第1章 鐘ヶ淵地区まちづくり計画とは	P1
1. 計画改定の経緯と目的	P3
2. 計画の位置付け	P4
3. 計画期間等	P4
4. 都市計画マスタープランにおける位置付け	P5
5. 上位・関連計画における位置付け	P6
第2章 鐘ヶ淵地区の現状と課題	P15
1. 立地特性	P17
2. 人口・世帯数の状況	P18
3. 交通の状況	P20
4. 土地・建物利用の状況	P24
5. 安全・安心なまちづくりの状況	P28
6. 水・みどりの状況	P32
7. 鐘ヶ淵地区の課題	P34
8. 地区住民の声	P36
第3章 鐘ヶ淵地区の将来像と6つの視点	P39
1. 鐘ヶ淵地区の将来像	P41
2. まちづくりの6つの視点	P42
3. 鐘ヶ淵地区のまちづくり方針図	P56
第4章 今後のまちづくりの進め方	P59
1. 計画の目標	P61
参考資料	P67
1. 鐘ヶ淵地区の年表	P69
2. 計画改定のプロセス	P70
別冊	
1. 交通ネットワークの方向性	

第 1 章

鐘ヶ淵地区まちづくり計画とは

1. 計画改定の経緯と目的
2. 計画の位置付け
3. 計画期間等
4. 都市計画マスタープランにおける位置付け
5. 上位・関連計画における位置付け

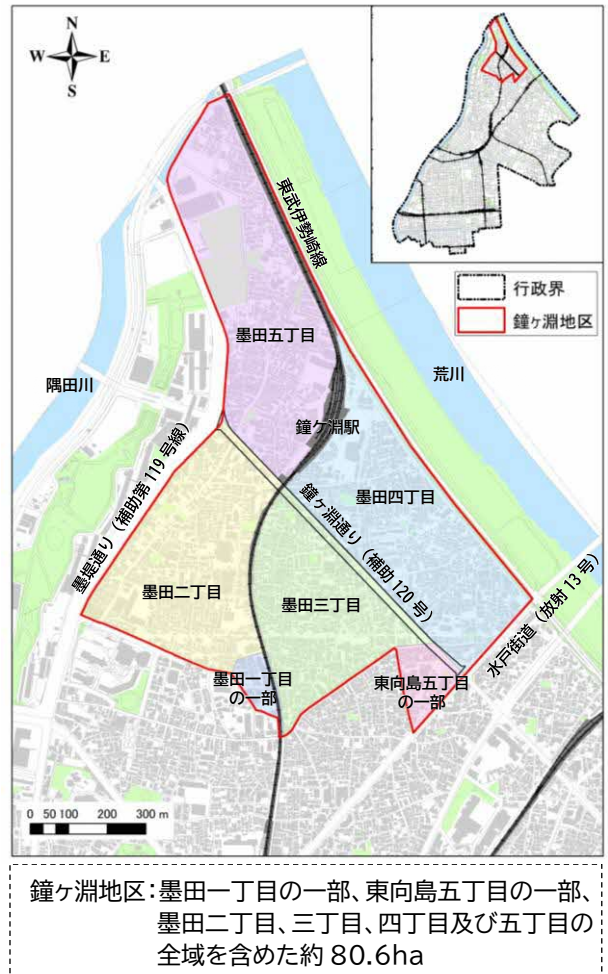
1 計画改定の経緯と目的

鐘ヶ淵地区※¹（以下「本地区」という。）は墨田区（以下「本区」という。）の北部エリアに位置し、東武伊勢崎線の鐘ヶ淵駅を中心とする面積約 80.6ha の地区です。

本地区では、本区が平成 28 年 6 月に策定した「鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画」（以下「前計画」という。）や「木密地域不燃化プロジェクト」に基づき、燃え広がらないまちづくりの推進、広域的なネットワークの構築、延焼遮断帯・緊急輸送道路としての機能を持つ鐘ヶ淵通り（補助第 120 号線）の整備推進、及び鉄道立体化の早期実現など、様々な取組が進められてきました。

※¹ 前計画では、本地区の名称を「鐘ヶ淵駅周辺地区」としていましたが、本計画では、後述（P50～51）のまちづくり方針図のとおり、本地区内を複数のゾーンに分類しており、各ゾーンの名称と明確に区別するため、本地区の名称を「鐘ヶ淵地区」へ見直しております。

図 1-1. 鐘ヶ淵地区の位置



こうした取組を通じて、まちづくりの効果が現れている一方で、防災面での課題は依然として存在しています。さらに、荒川に面している本地区においては、令和元年度の台風 19 号をきっかけに、水害への対応についても意識が高まっています。

また、令和 4 年 9 月に東京都が、鐘ヶ淵駅付近について鉄道立体化の事業候補区間への位置付けを表明したことから、本地区では鉄道立体化を見据えた、一層のまちづくりの推進が求められています。

これらの状況を踏まえ、前計画を改定し、今後のまちづくりの指針となる行政計画として「鐘ヶ淵地区まちづくり計画（以下「本計画」という。）」を策定します。

■本地区で進められてきた取組

【本区の取組】

- ・住宅市街地総合整備事業（生活道路の拡幅、いちご広場の整備）
- ・鐘ヶ淵周辺地区優先整備路線 9 号線の特別区道路線の認定及び区域決定
- ・不燃化促進事業 ・耐震化促進事業 ・細街路拡幅整備事業
- ・木密地域不燃化プロジェクト推進事業（都と区の協力により実施）

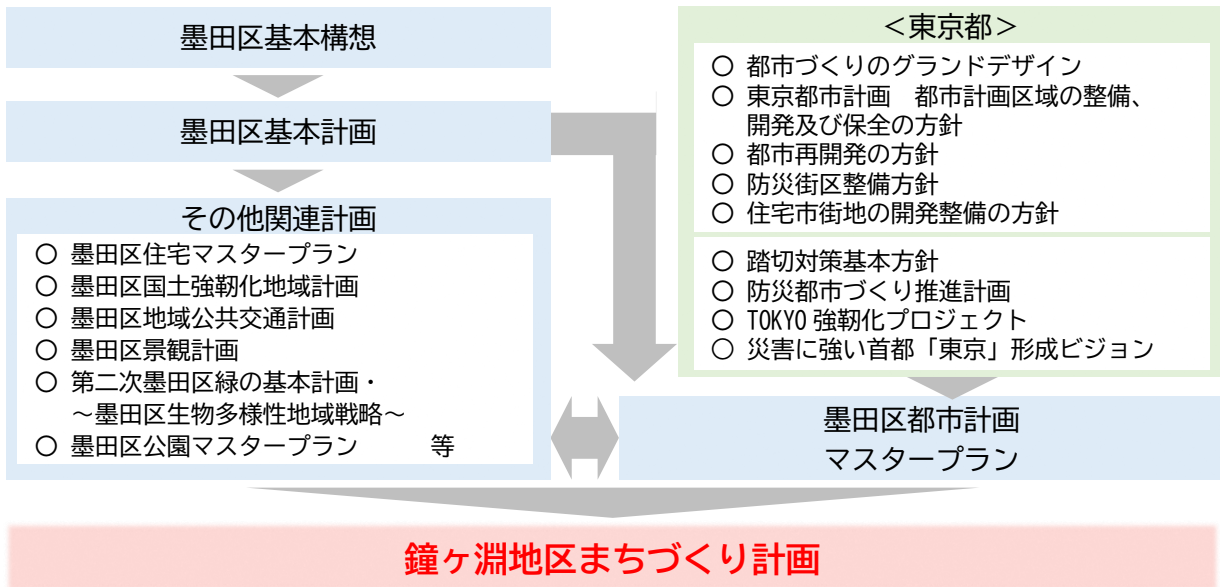
【東京都による取組】

- ・鐘ヶ淵駅付近の鉄道立体化の『事業候補区間』への位置付け
- ・都市計画道路補助第 120 号線の拡幅整備
- ・墨田五丁目都市整備用地の活用検討（特別支援学校の移転検討）

2 計画の位置付け

本計画は、墨田区基本計画、墨田区都市計画マスタープラン等を踏まえ、区が推進する各種まちづくりへの取組との整合を図りつつ、本地区特有の課題に対応するため策定するものです。

図 1-2. 鐘ヶ淵地区まちづくり計画の位置付け

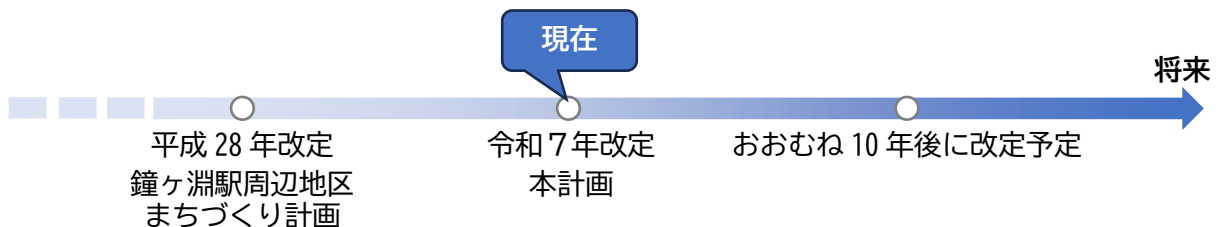


3 計画期間等

本計画では、安全・安心なまちづくりの早期実現のため、地区住民・事業者・行政の協働によりまちづくりを進めていく観点から、まちの将来像を示した上で、今後おおむね 10 年間を目安に取り組んでいく事項を中心にまちづくりの考え方を整理します。

また、国や東京都（以下「都」という）が実施する取組の動向をはじめとした本地区を取り巻く環境の変化に対応し、着実に取組を進めていく観点から、本計画策定からおおむね 10 年後を目安に計画の改定を行うこととします。ただし、地区のまちづくりにおいて現在想定していない取組の実施が求められるなどの状況の変化が起きた場合には、適宜中間見直し又は計画改定を行います。

さらに、計画の進捗状況の評価については、2 年ごとに実施している「住民意識調査」の調査項目である「ずっと住み続けたい」の結果等を参考にしながら、まちづくりの効果を確認していきます。



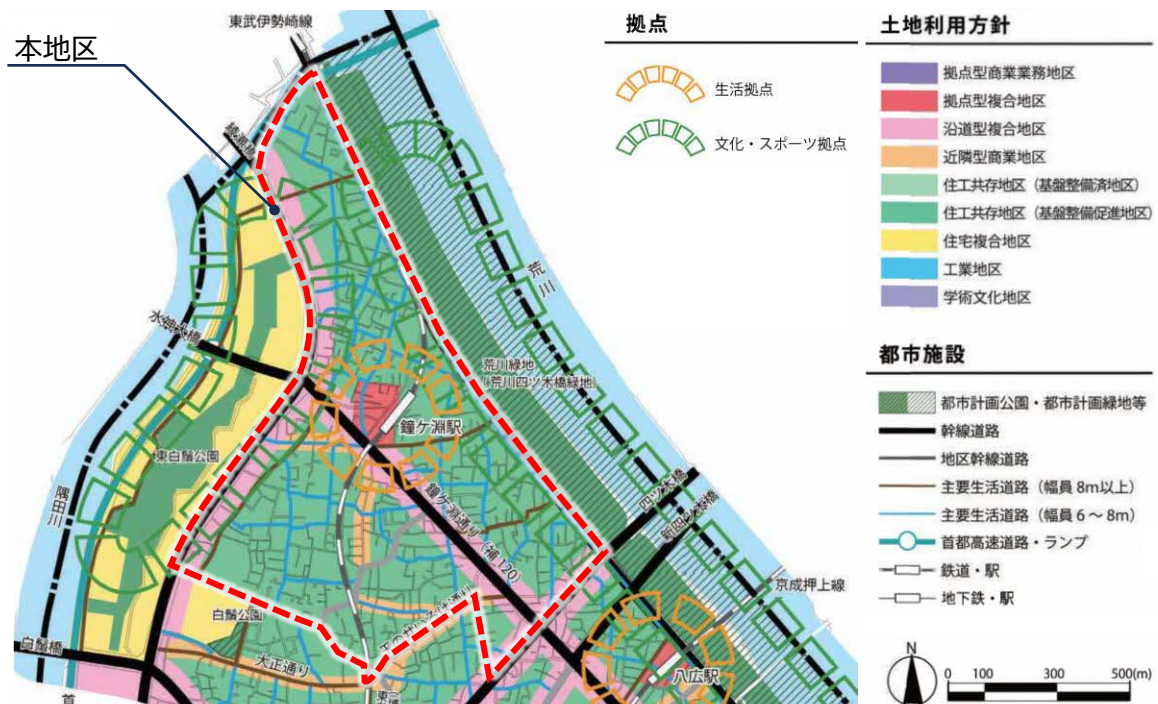
4 都市計画マスタープランにおける位置付け

区のまちづくりの基本的な考え方を整理した「墨田区都市計画マスタープラン」では、次のような方針としています。

■地域の骨格となるまちづくりの方針（墨田区都市計画マスタープラン抜粋）

- ◆生活拠点：鐘ヶ淵駅周辺地区
 - 住商工が調和し、駅前には日常生活を支える近隣型商業が集積する地区です。現在、防災拠点である白鬚東地区への避難路となる鐘ヶ淵通り（補助120号線）の拡幅整備と沿道の不燃化促進による延焼遮断帯の形成を目指し、街路整備と沿道まちづくりの一体的な整備が進められています。このため、住商工が一体となったまちの特徴を活かしながら、防災性の向上を図り、鐘ヶ淵通り（補助120号線）の拡幅整備や総合運動場の整備及び都市整備用地の活用にあわせて、沿道や駅周辺の土地の高度利用を促進します。また、東武伊勢崎線との立体交差化、駅前広場等の駅周辺の整備、公共施設（旧隅田小学校、都市整備用地）の有効活用を進め、商業、サービス機能、質の高い住宅の一層の整備・育成を図ります。
- ◆土地利用
 - 鐘ヶ淵通り（補助120号線）の拡幅整備にあわせて、沿道の不整形敷地を整序するなど、権利者の意向等を踏まえた建替え等を支援します。
また、地域にふさわしい商業施設を誘導し後背地の市街地環境に配慮した魅力あるまちなみ形成を推進します。
 - 商業・サービス施設の誘導や、地域の特性に配慮した建築物の高さ・形態意匠等の誘導、緑化の促進などにより、にぎわいと魅力あるまちなみ形成を推進します。
 - 都立東白鬚公園へのアクセス性の向上や商業施設の再生などにより、地域の生活利便性を向上させるとともに、建築物の適切な維持管理を管理者に要請するなど、防災拠点としての機能向上を図ります。
 - 鐘ヶ淵駅から墨田区総合運動場へのアクセス性を向上させるとともに、にぎわいやうるおいのある沿道整備を行います。
 - 旧隅田小学校跡地や墨田五丁目都市整備用地などの公共用地を活用し、住民や事業者等とともに、地域の安全性向上や多世代が交流できる拠点づくりを推進します。

図1-3. 地域の土地利用・都市施設等方針（抜粋）



出典：墨田区都市計画マスタープラン

5 上位・関連計画における位置付け

(1) 都市づくりのグランドデザイン【H29.9 東京都】

目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画で、『「活力とゆとりのある高度成熟都市」～東京の未来を創ろう～』の目標を基に、本地区が含まれる「押上・曳舟・鐘ヶ淵・東京スカイツリー周辺」の将来像を定めています。

【将来像】

- 鉄道の高架化等の都市基盤の整備、建築物の建替えや不燃化、木造住宅密集地域の解消が進むとともに、商業、業務、文化、観光、居住機能などが集積し、安全でにぎわいのある拠点が形成されています。
- 既存のものづくり産業の集積を生かした産学公の連携により、産業の活性化が進むとともに、市街地の機能更新と併せて住宅と産業の調和が図られ、活力があり、交流が生まれる市街地が形成されています。

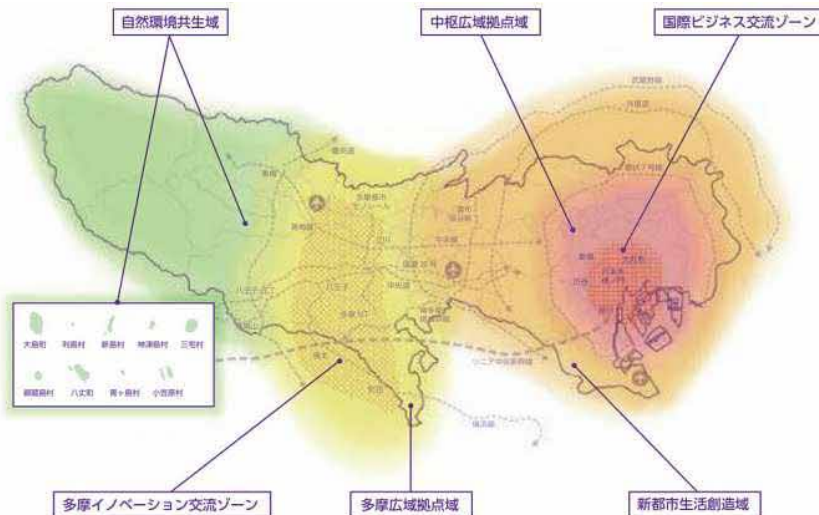
(2) 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針【R3.3 東京都】

都が広域的な見地から都市計画の基本的な方針を定める計画で、本地区は「中枢広域拠点 東部(荒川以西)」に位置付けられ、以下の将来像が掲げられています。

【将来像】

- 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建築物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成
- ものづくり産業の集積、住工商一体となったまちの特徴を生かした良好な住環境と地域コミュニティが醸成されている商業やサービス機能の整った拠点を形成
- 駅周辺や総合運動場の整備や隅田川、荒川といった水辺、緑地に囲まれた特徴を生かした文化・スポーツの拠点を形成
- 東武伊勢崎線の立体交差化と一体となった鐘ヶ淵駅周辺のまちづくりを推進

図 1-4. 4つの地域区分と2つのゾーン（抜粋）



(3) 都市再開発の方針【R3.3 東京都】

市街地における再開発の各種施策を長期的かつ総合的に体系付けたマスタープランであり、本地区は一体的かつ総合的に再開発を促進すべき「再開発促進地区（2号又は2項地区）」に指定され、以下のような施策の方向が示されています。

【整備又は開発の計画の概要】

○地区の再開発、整備等の主たる目標

- 道路、公園の公共施設の整備改善と建築物の不燃化促進により、広域的な防災性の向上に寄与するまちづくりを進める。
- 幹線道路沿道は、不燃化・共同化による中高層建築物への更新を促進し、延焼遮断帯の形成を図る。

○用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要

- 鐘ヶ淵駅周辺は、区北部地域の生活拠点として土地の高度利用を促進し、商業機能の整備を図る。
- 補助120号線（鐘ヶ淵通り）沿道は、延焼遮断帯としての機能向上を図るとともに、安全で住環境と産業環境の調和した中低層市街地として整備する。

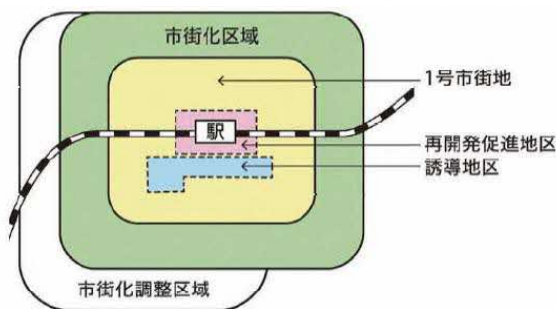
○建築物の更新の方針

- 幹線道路の整備に合わせ、沿道建築物の不燃化・共同化を促進するとともに、整備済みの幹線道路沿道についても不燃化・共同化による中高層建築物への更新を進め、延焼遮断帯の形成を図る。また、密集市街地は、建築物の不燃化・共同化を積極的に促進する。

○都市施設及び地区施設の整備の方針

- 補助120号線（鐘ヶ淵通り）の拡幅整備を推進する。また、道路と鉄道の立体交差化の促進を図る。さらに、区画道路、広場及び公園等の整備を進める。
- 延焼遮断帯を形成する都市計画道路の整備を促進する。

図1-5. 地区指定のイメージ（抜粋）



(4) 防災街区整備方針【R4.6 東京都】

防災上危険性の高い木造住宅密集地域について、計画的な再開発又は開発整備によって延焼防止機能及び避難機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用が図られる防災街区の整備を促進し、安全で安心して住め、かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生を図るために策定されたもので、本地区は「防災再開発促進地区」であり、本地区内にある鐘ヶ淵通りは「防災公共施設」に指定されています。

【防災再開発促進地区、および防災公共施設の整備方針】

○防災街区の整備に関する基本的方針その他の土地利用計画の概要

- 鐘ヶ淵駅周辺については、区北部地域の生活拠点として土地の高度利用を促進し、商業機能の整備を図る。補助120号線（鐘ヶ淵通り）沿道は、延焼遮断帯としての機能向上を図るとともに、密集市街地においては、道路等の整備に併せて建築物の共同化・不燃化の促進を図り、安全で住環境と産業環境の調和した中低層市街地として整備する。

○防災公共施設の整備の方針

- 密集市街地における延焼遮断帯の形成と沿道市街地の防災性向上を図るとともに、特定整備路線として指定されている防災都市計画施設道路第1号の整備を図る。

(5) 住宅市街地の開発整備の方針【R4.1 東京都】

都において良好な住宅市街地の開発整備を図るための、長期的かつ総合的なマスタープランであり、本地区は、住宅市街地のうち、一体的かつ総合的に整備し、又は開発すべき「重点地区」に選定されています。

【住宅市街地の整備又は開発の方針（中枢広域拠点及び国際ビジネス交流ゾーン）】

- 東京東部の海水面よりも低い地域に形成された広大な市街地、いわゆる広域ゼロメートル市街地では、気候変動によって高まる大規模水害リスクに備えて、浸水発生時に住民の生命の安全を確保し、財産・経済への被害を最小限にとどめ、速やかな復旧・復興を可能とするために、地域の実情に応じた効果的な対策を講じ、浸水に対応したまちづくりを進めていく。
- 木造住宅密集地域では、都市開発諸制度の適用、市街地再開発事業等による共同化や、道路・公園整備や不燃化による建替えを促進するとともに、空き家・空き地の活用や共同化などに合わせた緑化スペースの創出、不燃化建替えの際にブロック塀の生垣化などによる緑化を進め、みどり豊かな魅力ある都市環境を創出していく。

(6) 踏切対策基本方針【H16.6 東京都】

都では、踏切対策を促進するために踏切対策基本方針を策定し、鐘ヶ淵駅南側の伊勢崎線第 17 号踏切が、重点的に対策を実施・検討すべき「重点踏切」として位置付けています。

【東武伊勢崎線 鐘ヶ淵駅付近の現況と主な課題】

○現況

- 鐘ヶ淵駅及び重点踏切である伊勢崎線第 17 号を含む区間を「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けている。
- 都市計画道路と 1 箇所（補助 120 号線）で交差しており、補助 120 号線は優先的に整備すべき路線である。
- 本地区は、「防災都市づくり推進計画」で重点整備地域に指定されており、また、当区間周辺では、荒川のスーパー堤防事業が計画されている。

○鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題

- 補助 120 号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。
- 荒川のスーパー堤防事業の整備計画、事業実施時期との整合を図る必要がある。
- 防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施計画との整合を図る必要がある。

(7) 防災都市づくり推進計画【R2.3 東京都】

延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画で、本地区は、整備地域・重点整備地域の双方に指定されています。

【重点整備地域（不燃化特区）の整備方針】

- 鐘ヶ淵駅周辺では、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る交通の利便性の確保や駅前に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。
- 補助 120 号線（特定整備路線）については、拡幅整備に併せた無電柱化や沿道の不燃化により延焼遮断帯の形成を進めて、地域の防災性の向上や、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。
- 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併せた道路拡幅整備を進めます。また、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。

(8) TOKYO 強靱化プロジェクト【R5.12 東京都】

自然災害の危機に直面する中であっても、都民の生命と暮らしを守り、日本を支える首都東京の機能や経済活動を維持するため、「先人たちの努力の結晶とも言える安全・安心な都市を、更にレベルアップして未来に引き継ぐ。」を基本的な考え方とし、東京の強靱化に向けて都が実施する事業が示されています。

【風水害】

○今後の方向性

- 現在想定されるレベルの風水害への対策を引き続き推進
- 加えて、気候変動による更なる激甚化に向けてレベルアップが必要

○強靱化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿

- 低地帯や川沿い、海沿いのまちでも、風水害による不安を感じずに暮らせる
- 万が一の災害に襲われても、避難する場所や経路が確保されている

【地震】

○今後の方向性

- これまでの対策により状況は改善しているが、想定される被害は依然として大きいことから取組のレベルアップが必要
- あわせて、人口構造や住環境等の変化に伴う課題にも的確に対応が必要

○強靱化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿

- 耐震化された建物と、燃え広がらない・燃えないまちが、都民の命と暮らしを守っている
- 地震後に応急対策活動を支える交通網が確保され、救出救助機関がすぐに駆け付けられる。

(9) 災害に強い首都「東京」形成ビジョン【R2.12 東京都】

首都「東京」において大規模洪水や首都直下地震等による壊滅的な被害の発生を回避できるよう、ハード・ソフト両面から防災まちづくりを強力に推進するため、防災まちづくりを強力に推進するための基本的な考え方や当面取り組むべき具体的な方策が示されています。

【水害対策（取組方針）】

- 気候変動等を踏まえ、治水施設等の整備を加速化
- 建築物の上層階での避難スペースの確保、公園の高台化、高規格堤防の整備等により高台の拠点を確保
- 高台の拠点を、想定される浸水深よりも高い位置にある道路や通路等で線的・面的につなぐ
- これらにより、命の安全・最低限の避難生活水準を確保し、さらには浸水区域外への避難を可能とする「高台まちづくり」を推進
- 「高台まちづくり」は、災害時だけでなく平時においても地域の賑わい空間として機能を発揮
- 高台まちづくりや排水対策により、広域避難（垂直避難の活用を含む）の実効性を向上

【地震対策（取組方針）】

- 道に接していない敷地の解消等による不燃化建替えの促進
- 高齢化の進行等に対応した取組
- 規制誘導による不燃化の促進
- 災害時の活動を円滑化する道路の整備及び閉塞防止の推進
- 民間事業者による基盤整備事業、住宅整備事業等の実施の誘導
- 防災性の向上と良質な街並みの維持・形成を両輪とした密集市街地の改善の推進
- 総合的な地域防災力の向上

(10) 墨田区基本計画【R4.4 墨田区】

「墨田区基本構想（H17.11）」に描かれたまちの将来の姿を実現するために策定された、本区における最上位の総合計画「墨田区基本計画」の中で、以下の施策を示しています。

【地区の政策】

○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【施策 221】

- 街路事業や他のまちづくり事業と連携して、鐘ヶ淵通り（補助 120 号線）の拡幅整備、東武伊勢崎線鐘ヶ淵駅付近の鉄道立体化、駅周辺や沿道のまちづくりを推進します。

○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【施策 222】

- 「墨田区交通バリアフリー道路特定事業計画」に基づき、道路のバリアフリー化を進めます。また、自転車専用レーン等の整備により、歩行者と自転車の通行空間を分離し、安全で快適な道路をつくります。

○災害に強い安全なまちづくりを進める【施策 411】

- ・鐘ヶ淵周辺地区まちづくり事業
 - 東武伊勢崎線鐘ヶ淵駅付近の立体化の早期実現を図るとともに、東京都防災都市づくり推進計画における重点整備地区として、東京都施行の鐘ヶ淵通り（補助 120 号線）の拡幅整備事業や他のまちづくり事業と連携して、密集市街地の改善に努め、道路・公園の整備、建て替え促進に取り組み、災害に強いまちづくりを推進します。
- ・不燃化促進事業
 - 市街地の防災性を向上し、区民の生命と財産を守るため、避難地、避難路及び主要生活道路沿道の不燃化助成、不燃化特区による建替え促進等の継続や建て替え誘導支援など、災害に強いまちづくりを進めます。
- ・空き家等対策事業
 - 空家等対策計画に基づき、利活用を含めた老朽建物等の適正管理を支援します。区・千葉大学・情報経営イノベーション専門職大学等で構成する公民学連携組織「アーバンデザインセンターすみだ」等とも連携しながら、さらなる空き家対策を推進します。また、既に利活用困難で危険な状態にある老朽建物に関しては、除却費助成等によって、所有者等による自主的な除却を誘導することで、安全・安心なまちづくりを進めます。
- ・細街路拡幅整備事業
 - 防災機能の向上と居住環境の改善を図るため、土地所有者等からの申請に基づき、細街路の拡幅整備を進めます。
- ・水害対策事業
 - 高潮等を明記した新たなハザードマップを作成のもと、改めて区民の大規模水害に対する意識を高めていくとともに、国、都、江東 5 区等との連携などにより、要配慮者への支援も含め避難対策等を推進します。

(11) 墨田区住宅マスタープラン【R5.3 墨田区】

総合的に本区の住生活を見据え、区民や事業者と協働しながら、今後 10 年間(2023 (令和 5) 年度～2032 (令和 14) 年度)の新しい暮らしを創出するための住宅施策を示しており、本地区について以下の将来像と整備目標を定めています。

【すみだ北部エリアの将来像】

- 歴史・文化を育みながら、市街地整備を通じた新たな魅力や交流を生み出す場づくりや、安全性の高いまちなみを形成し、快適でうらおいのある市街地環境づくりを進めます。鐘ヶ淵通りの拡幅整備や東武伊勢崎線の鉄道立体化を進め、地域の防災力の向上を図ります。

【鐘ヶ淵周辺地区（重点地区）の整備目標】

- 道路、公園等の公共施設の整備改善と建築物の不燃化促進により、広域的な防災性の向上に寄与するまちづくりを進めます。
- 幹線道路沿道は、不燃化・共同化による中高層建築物への更新を促進し、延焼遮断帯の形成を図ります。

(12) 墨田区国土強靱化地域計画【R4.3 墨田区(R6.3 修正)】

巨大地震や大規模火災、豪雨・洪水・高潮等の風水害など広域な範囲に甚大な被害をもたらすこととなる大規模自然災害を想定し、墨田区において強靱化を推進するため、目標やリスクシナリオの設定、脆弱性評価、さらには強靱化のための推進方針の検討しています。

本地区に特に関連性の高い、巨大地震や大規模火災、風水害に対する強靱化のための推進方針を以下のように示しています。

【1. 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限に図られる】

1-1. 密集市街地における大規模火災による多数の死傷者の発生

- ① 建築物の不燃化・耐震化（不燃・耐震促進課）
- ② 密集市街地の改善（密集市街地整備推進課）
- ③ 消防水利の整備促進（都市計画課・防災課）
- ④ 協治によるまちづくりの推進（都市計画課）
- ⑤ 市街地整備による出火・延焼抑制（都市整備課・拠点整備課）
- ⑥ 消防活動・救急活動のための細街路拡幅（都市整備課）
- ⑦ 避難場所の拡充（防災課）
- ⑧ 消防団活動の強化・充実（防災課）
- ⑨ 防災意識の普及啓発（防災課）

1-2. 建物等の大規模倒壊による多数の死傷者の発生

- ① 建築物の耐震化（不燃・耐震促進課）
- ② マンションの適正管理と再生促進（住宅課）
- ③ 区営住宅等の計画的な修繕（住宅課）
- ④ 老朽建物等（空き家含む）対策（安全支援課）
- ⑤ 建築物等の安全化（障害者福祉課・高齢者福祉課・都市計画課・防災課）
- ⑥ 都市インフラの災害対応力強化（道路公園課）

1-3. 風水害（河川の氾濫、広域かつ長期的な市街地の浸水等）による多数の死傷者の発生

- ① 区民への浸水リスク等の周知・啓発（防災課・都市整備課）
- ② 広域避難体制の確立（防災課）
- ③ 緊急時の一時避難施設の確保（防災課）
- ④ 市街地整備による浸水対策の強化（拠点整備課）
- ⑤ 内水氾濫対策の推進（都市計画課・都市整備課）
- ⑥ 荒川第二・三調節池の早期整備への働きかけ（防災課・都市整備課）
- ⑦ 気候変動の「緩和策」及び「適応策」（環境保全課）

(13) 墨田区地域公共交通計画【R7.3 墨田区】

誰もが安全・快適で使いやすい持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、目指すべき将来像を『地域で支える 多様な交通ネットワーク～誰にでもやさしく 快適に移動できるまちの実現～』に設定し、地域公共交通に関する考え方や方向性を示しています。

本地区に関連する内容として、以下のような施策と主な取組を示しています。

【1-1. 鉄道駅周辺まちづくりの取組】

○鉄道立体化の推進

- 都が 2022（令和 4）年に鉄道立体化の事業候補区間へ位置づけた鐘ヶ淵駅付近においては、鉄道立体化の実現を見据えて、周辺まちづくりの検討を進めていきます。

○交通広場等の整備

- 鉄道駅は中長距離移動の起終点であり、バスやタクシー等との乗り継ぎ場所ともなることから、今後も鉄道駅周辺まちづくりを推進する際には、交通広場の整備について検討していきます。
- また、交通結節点としての機能拡充を図るため、シェアリングサービスの結節など、モビリティハブの考え方も取り入れながら、利用者にとって安全・便利に様々な交通に乗り継ぎできるよう取り組んでいきます。
- あわせて、交通広場等においてイベント等を開催するなど、人が集い交流できる空間としての活用を検討します。

【1-3. 区内循環バス事業の見直し】

○新事業計画に基づく区内循環バス事業の推進

- 持続可能性の観点から、取組方針に従って事業を見直し、新事業計画を策定します。
- 補完的役割を担う区内循環バスであることから、交通結節にも配慮した見直しを行い、新事業計画に基づき、区内循環バス事業を推進します。

【1-4. シェアリングサービスの利用促進】

○民間事業者と連携したシェアサイクリングサービスの推進

- シェアリングサービスが幅広い世代の区民に利活用されるよう、利用方法などの周知に取り組みます。また、利用しやすい場所にポートが整備促進されるよう、必要に応じて公有地の活用等を検討します。

【2-1. 乗り継ぎしやすい環境づくり】

○バリアフリー化の推進

- バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準、及び「(仮称) 墨田区バリアフリー基本構想」に沿った整備を推進するとともに、「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などの移動制約者を含め、すべての利用者にとって利用しやすい環境とします。

【2-4. 自転車等の利用環境整備】

○多様なモビリティが共存できる交通環境の整備

- 地域内の道路では、自転車・自家用車・バス・タクシーのほか、電動キックボード等の多様なモビリティの通行が見込まれます。
- 歩行者と各モビリティのさらなる安全性を確保するため、歩道の整備や自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等を整備します。

○自転車駐車場の整備促進

- 「墨田区自転車活用推進計画」(2023（令和 5）～2032（令和 14）年度)に示されている自転車駐車場の整備について、様々な需要に対応した駐輪環境を拡充します。
- また、近年では鉄道事業者や民間事業者による時間利用の自転車駐車場の設置が進んでおり、今後、連続立体交差事業によって創出される大規模な高架下空間においても、鉄道事業者による駐車場の整備を進めていきます。
- さらに、民間活力のさらなる促進を図るため、鉄道事業者以外の民間自転車駐車場の誘導を検討し、駐輪需要の確保を図ります。

(14) 墨田区景観計画【H29.6 墨田区】

景観まちづくり像のテーマである『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”』を実現することを目的とした計画で、本地区が位置する「隅田川・荒川軸」と「北部地域」は、以下の景観まちづくりの基本的方向を定めています。

【隅田川・荒川軸】

- 隅田川、荒川と河川沿いの区域を対象として、区外を含めた広域の街並みに配慮しつつ、河川とまち・人をつなげ、広がりと連続性のある河川景観を形成します。

【北部地域】

- 落ち着いた生活の場やにぎわいのある商業施設、生業の場としての工場等、多様な市街地の特性にあわせた景観形成、また、下町らしい人間味のある地域景観の形成を目指します。

(15) 第二次墨田区緑の基本計画・墨田区生物多様性地域戦略【R4.3 墨田区】

緑の役割と生物多様性の恵みを将来に渡って享受できるまちの実現を目指した計画で、本地区が位置する「堤通・墨田・八広・立花・文花地域」は、以下の方向性を定めています。

【方向性】

- 荒川や旧中川などの水辺空間や区民活動の中で維持管理される緑の質の維持・向上と市街地内での緑地の確保をあわせて実施し、暮らしに身近な連続性の感じられる緑を充実させていきます。

【主な取組】

- 荒川、旧中川における水辺の自然環境に配慮した管理と生きものが生息しやすい環境を保全します。
- 鐘ヶ淵通り等において、道路の拡幅整備に伴い街路樹整備と緑の充実を図ります。
- 地域北部から中部にわたる防災対策公園整備区域において、災害からまちを守る身近な公園・広場づくりを推進します。

図 1-6. 地域計画図（抜粋）



(16) 墨田区公園マスタープラン【R6.4 墨田区】

今ある公園を最大限に活用し、「誰もが快適に利活用できる公園」を実現するとともに、区全体の魅力や価値の向上につながるまちづくりに資することを目的とした計画で、区内の公園について、以下の公園像・施策を定めています。

【目指す公園像】

誰もが健やか まちが輝く すみだの公園

【施策】

- 施策1 様々な人の多様な活動の場となる公園づくりを進めます
- 施策2 水辺、歴史・文化など、すみだらしさを活かした、まちの顔となる公園づくりを進めます
- 施策3 コミュニティを育て、まちににぎわいを生み出す公園づくりを進めます
- 施策4 まちの緑や生きものを育む、環境にやさしい公園づくりを進めます
- 施策5 災害に強い安全・安心なまちづくりに寄与する公園づくりを進めます

第 2 章

鐘ヶ淵地区の現状と課題

1. 立地特性
2. 人口・世帯の状況
3. 交通の状況
4. 土地・建物利用の状況
5. 安全・安心なまちづくりの状況
6. 水・みどりの状況
7. 鐘ヶ淵地区の課題
8. 地区住民の声

1 立地特性

本地区は、区の北端に位置し、荒川と隅田川に囲まれており、幹線道路である墨堤通りや水戸街道に接しています。

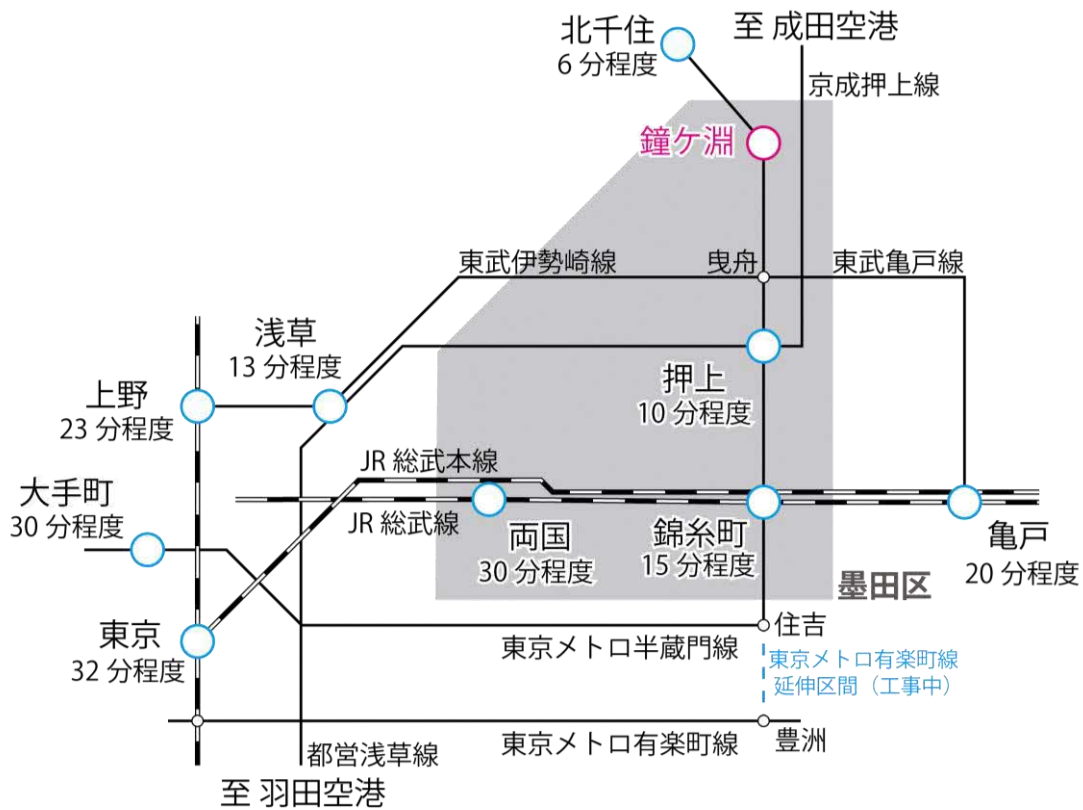
本地区には、都心と埼玉県方面を結ぶ東武伊勢崎線が走っており、本地区の中心部に位置する鐘ヶ淵駅から東京都の大手町までは最短約 30 分での連絡が可能です。

また、令和 6 年 11 月には東京メトロ有楽町線延伸（豊洲・住吉間）工事が着手されたことから、臨海部からのアクセス性の向上が期待されます。

併せて、押上駅からは東京国際空港（羽田空港）・成田国際空港へ乗り換えなしで向かうことができるなど、東京駅・上野駅からの新幹線利用と併せ、広域的な移動手段へのアクセスがしやすい地区です。さらに、区内循環バス（北西部ルート）が利用可能である他、墨堤通り・水戸街道には 4 系統の路線バスが運行しており、バスを使って錦糸町や隣接区へ移動できます。

このように、本地区は公共交通機関が比較的活用しやすいことが特徴です。

図 2-1. 鐘ヶ淵駅から周辺主要駅へのアクセス状況



※令和 6 年時点での平日朝の概ねの時間を記載しており、運行状況により変動します。

2 人口・世帯数の状況

(1) 人口・世帯数の推移

令和6年の本地区の人口は16,816人で、平成17年と比較して104.4%と、716人増加しています。23区部・墨田区全体の傾向と同様に増加傾向にあります。23区部・墨田区全体よりも低い割合での増加となっています。

令和6年の本地区の世帯数は9,391世帯で、平成17年と比較して123.7%と、1,799世帯増加しています。23区部・墨田区全体の傾向と同様に増加傾向にあります。23区部・墨田区全体よりも低い割合での増加となっています。

表 2-1. 人口・世帯数の推移

(単位: 人、世帯)

		平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	令和6年	増減率
23区部	人口	8,183,907	8,502,527	9,102,598	9,570,609	9,643,024	117.8%
	世帯数	4,103,468	4,420,728	4,831,123	5,236,103	5,428,860	132.3%
墨田区	人口	225,100	239,440	259,264	275,529	285,784	127.0%
	世帯数	107,701	120,797	130,862	145,768	168,520	156.5%
鐘ヶ淵地区	人口	16,100	16,124	16,164	16,457	16,816	104.4%
	世帯数	7,592	7,899	8,227	8,772	9,391	123.7%

図 2-2. 人口の推移

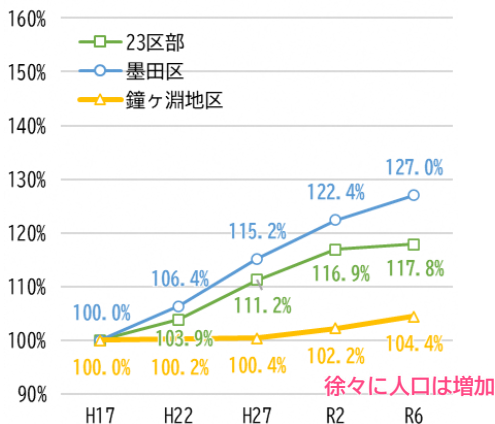
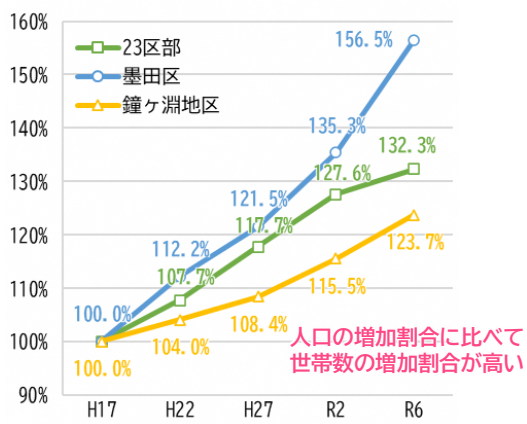


図 2-3. 世帯数の推移



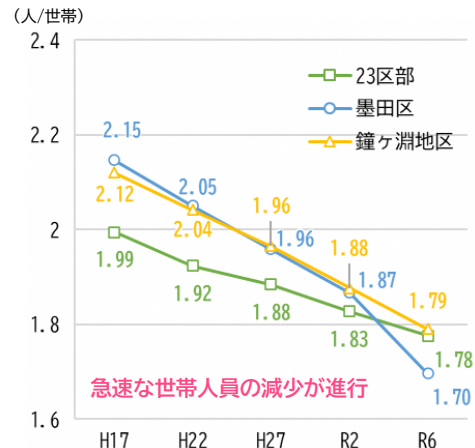
資料: 住民基本台帳をもとに作成 (東京都: 各年1月、墨田区・鐘ヶ淵地区: 各年4月1日)

(2) 世帯人員の推移

23区部・墨田区・鐘ヶ淵地区すべてにおいて世帯人員は減少傾向にあります。平成17年に2.12人/世帯でしたが、令和6年は1.79人/世帯となっています。

世帯構成の傾向として、単身世帯の増加や、核家族化が進行していることが考えられます。

図 2-4. 世帯人員の変化



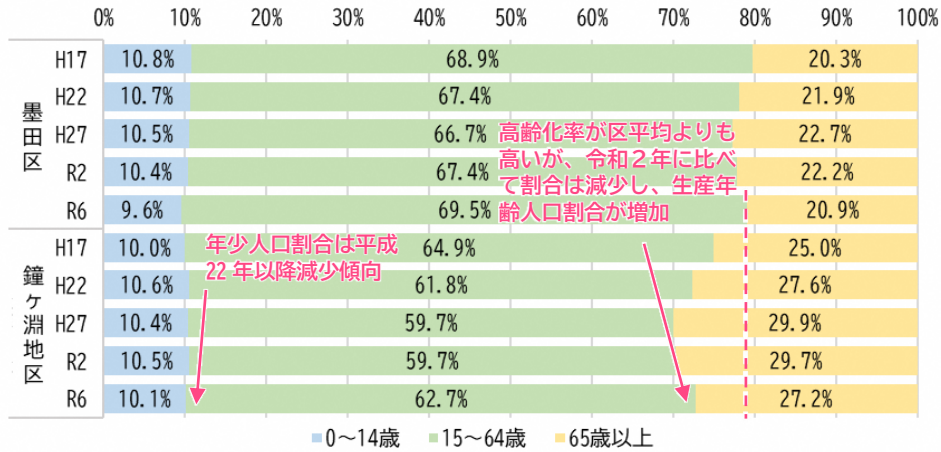
資料: 住民基本台帳をもとに作成 (東京都: 各年1月、墨田区・鐘ヶ淵地区: 各年4月1日)

(3) 年齢階層別人口の構成比の推移

本地区の人口構成は、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なっていますが、令和2年からは減少に転じています。

また、年少人口（0歳～14歳）は平成22年以降減少傾向にあります。

図2-5. 年齢階層別人口の構成比



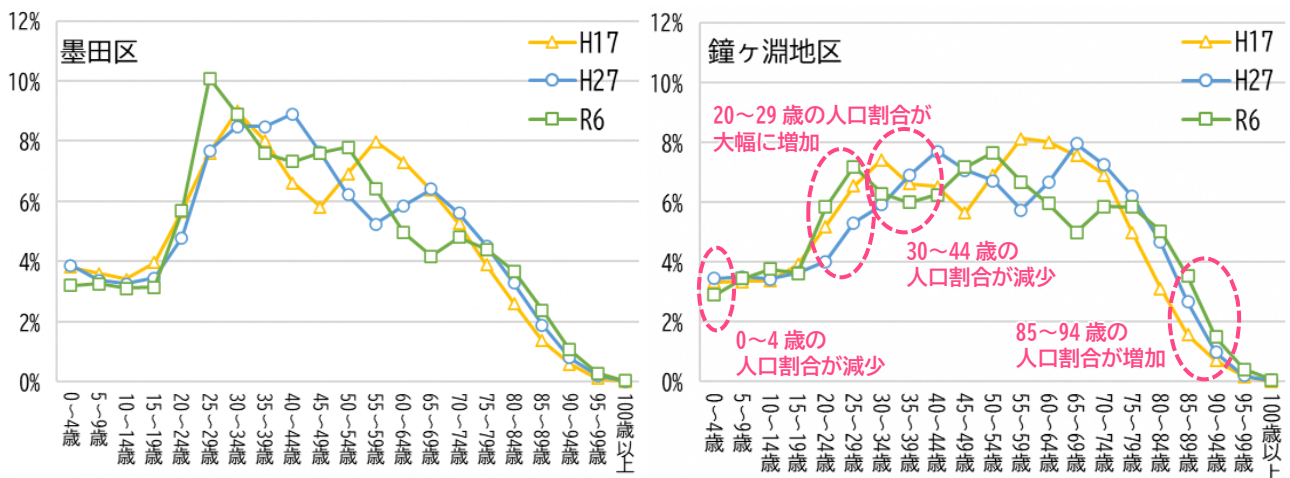
資料：住民基本台帳（各年4月1日）をもとに作成

(4) 年齢階層別人口(5歳階級別)の推移

本地区の20代の占める割合は、墨田区全体に比べると低いですが、近年本地区内の人口に占める割合が増加しています。

また、80歳以上の高齢者の占める割合は増加傾向にあり、かつ、墨田区全体における割合よりも高く、高齢化が進行している地区となります。さらに、0～4歳、30～44歳が占める割合は減少していることから、子育て世帯の占める割合が減少していると考えられます。

図2-6. 年齢階層別人口の推移



資料：住民基本台帳（各年4月1日現在）をもとに作成
※H17の鐘ヶ淵地区の7月1日現在のデータを使用

3 交通の状況

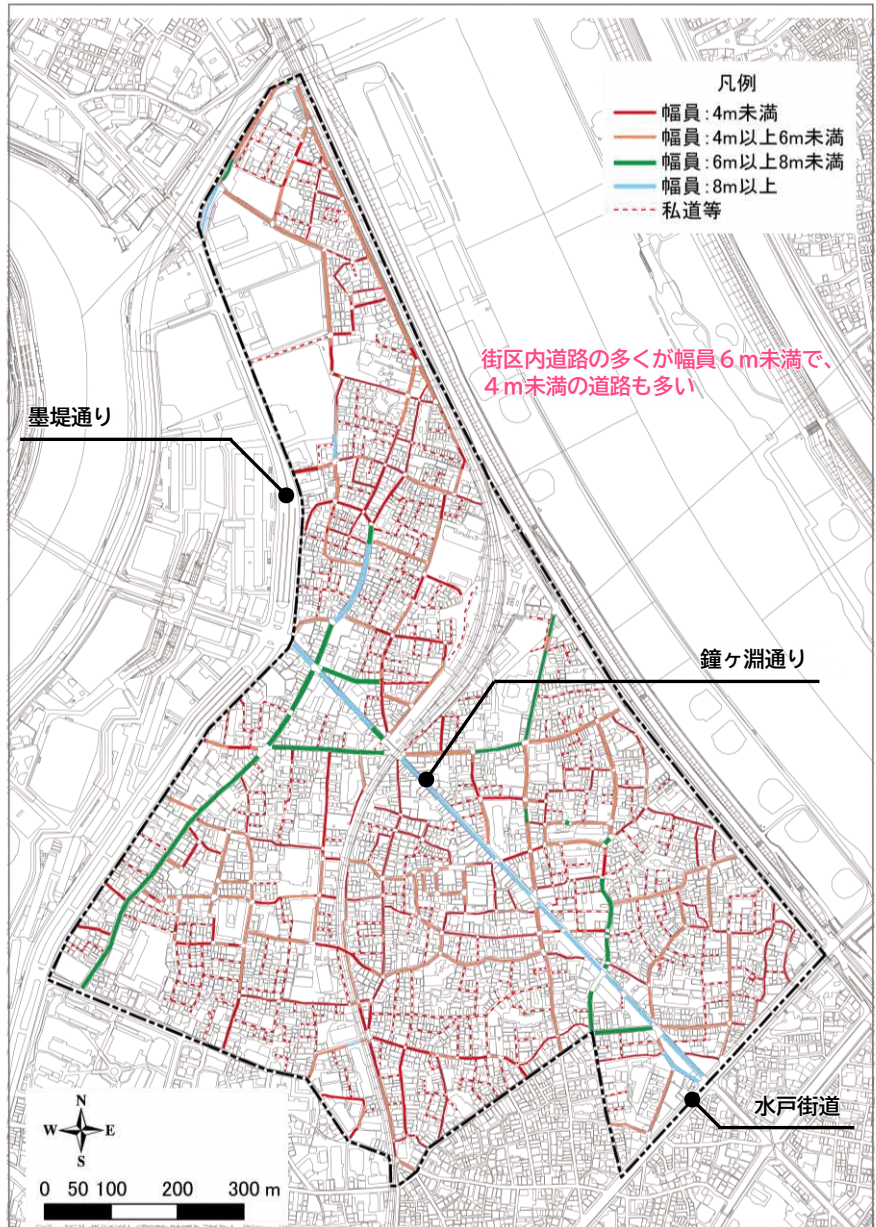
(1) 道路の状況

① 道路幅員

地区内の主要な幹線道路である墨堤通りや水戸街道、鐘ヶ淵通りなどは幅員8m以上となっていますが、**地区内道路の大半は幅員6m未満であり、4m未満の道路も多くなっています。**

なお、幅員6m以上の道路では、緊急車両の通行や円滑な消火・救護活動が行いやすくなるとされています。

図 2-7. 道路幅員の現況図



資料：都市計画地理情報システムデータ、墨田区道路台帳現況図をもとに作成
※私道等は道路台帳に記載のない道路を指します

② 都市計画道路

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づき都市計画決定された道路です。

本地区における都市計画道路の整備状況は、墨堤通り（補助第119号線）が整備済み路線であり、水戸街道（放射13号）が概成路線です。

また、鐘ヶ淵通り（補助120号線）は、整備が進められている路線となっています。

③ 地区幹線道路、主要生活道路

墨田区都市計画マスタープランにおいて、整備を進めていく道路として、地区幹線道路・主要生活道路等を位置付けています。

地区幹線道路とは、区内の地域と地域、地域と拠点、拠点と拠点を結び、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可能な道路として位置付けられています。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、本地区では10路線がこの優先整備路線に位置付けられています。

④ 踏切

鐘ヶ淵通りと東武伊勢崎線が交差する伊勢崎線第17号踏切は、平成16年に都が策定した「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。踏切は駅前交差点の中心に位置しているが、鐘ヶ淵駅周辺において線路を東西に通り返られる場所が鐘ヶ淵通りのみであるため、多くの交通が集中する箇所になっています。朝夕のピーク時間帯には、1時間あたりの踏切遮断時間が最大41分となっています。

図2-8. 地区内道路の位置付け



資料：鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画をもとに作成

図2-9. 踏切における交通混雑の様子



(2) 鉄道の状況

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るため、市街地を東西に分断しています。

この鐘ヶ淵駅の1日平均乗降者人員は、平成28年以降12,500人程度で推移してきましたが、令和2年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に減少しています。令和2年以降の乗降者人員は、感染症拡大前の水準には達していませんが、徐々に回復しています。

図 2-10. 1日平均乗降者人員の推移



資料：東京都統計年鑑をもとに作成

(3) 駅舎の状況

東武伊勢崎線の線形は、鐘ヶ淵駅～堀切駅間で荒川に沿って大きくカーブを描いています。鐘ヶ淵駅の駅舎はその一部にかかっており、ホームもカーブする形となっているため、電車の停車時に電車とホームの間が広く空いている箇所が生じています。

なお、ホームに沿う線路のカーブには一定の基準がありますが、鐘ヶ淵駅はその基準を満たしていない状態です。

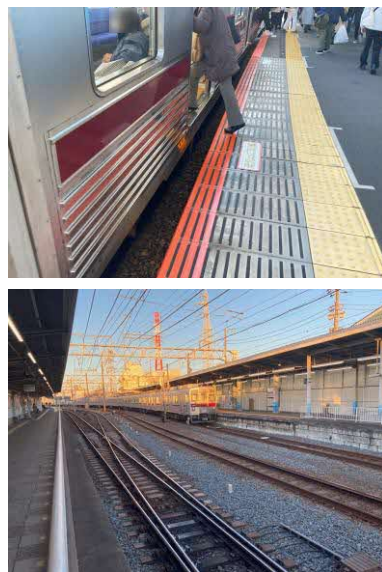
また、急行電車等の追い越しのための分岐を駅部で設けている構造上の理由から、特に下りホームでは改札から離れた場所に電車が止まる形となっており、改札から走って電車に向かう乗客も見られます。

図 2-11. 鐘ヶ淵駅の上空からの写真



出典：国土地理院ホームページ

図 2-12. 鐘ヶ淵駅の様子



(4) バス・タクシーの状況

鐘ヶ淵通りでは区内循環バスの路線が運行しており、地区内外へのバスを利用した移動が可能です。しかし、この路線のバス停は鐘ヶ淵駅から約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。

また、本地区周辺には、4系統のバス路線が通っていますが、いずれも墨堤通り（補助119号線）や水戸街道（放射13号線）などの、駅から離れた大通りを運行しています。

なお、駅前には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。

以上のことから、駅前での異なる公共交通手段への乗り換え利便性が低くなっています。

図 2-13. バス路線・停留所の分布状況



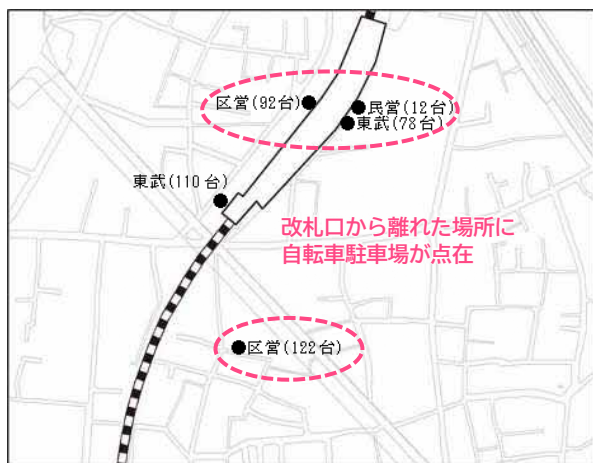
資料：都営バス路線図、京成タウンバス路線図、墨田区内循環バス運行ルートをもとに作成

(5) 自転車駐車場の状況

本地区には、現在5か所（区営2か所、民営3か所）の自転車駐車場が整備されており、収容台数は合計で414台となっています。このうち、区営自転車駐車場の登録状況は、令和4年10月時点において約50%となっており、収容台数は充足しています。

ただし、4か所の自転車駐車場については、駅改札口からやや離れた場所に位置しています。

図 2-14. 鐘ヶ淵駅周辺自転車駐車場位置図



資料：庁内資料をもとに作成

4 土地・建物利用の状況

(1) 土地利用の状況

本地区の土地利用は、住宅用地が44.0%で最も多くなっています。商業用地については鐘ヶ淵通り沿道を中心に広がっていますが、8.7%と減少傾向にあります。

また、工業用地は本地区内に点在しており、9.2%と減少傾向にあります。

表 2-2. 主な用途別建物利用の推移

	平成 23 年	平成 28 年	令和 4 年
商業用地	8.7ha(10.5%)	8.0ha(9.7%)	7.2ha(8.7%)
住宅用地	33.8ha(41.0%)	34.7ha(42.1%)	36.3ha(44.0%)
工業用地	9.0ha(10.9%)	8.4ha(10.2%)	7.6ha(9.2%)

図 2-15. 土地利用現況 (H23)

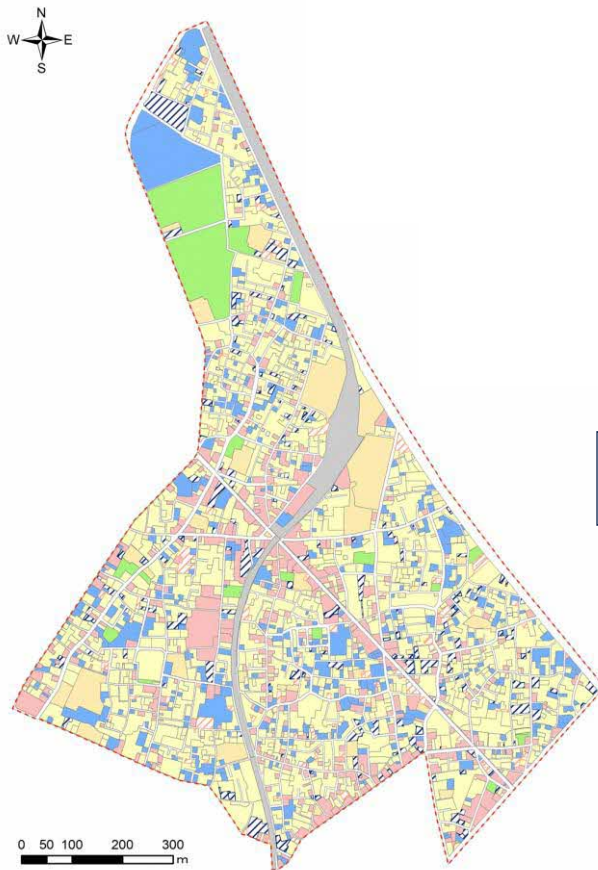


図 2-16. 土地利用現況 (R4)



凡例			
鐘ヶ淵地区	工業用地	公園、運動場等	農用地
公共用地	農業用地	未利用地等	水面・河川・水路
商業用地	屋外利用地・仮設建物	道路	原野
住宅用地	その他	鉄道・港湾等	森林

資料：平成 23 年度/令和 4 年度 墨田区土地利用現況調査をもとに作成

(2) 建物利用の状況

本地区内の建物利用は、商業系が 568 棟で 11.8%、住宅系が 3,761 棟で 78.2%、工業系が 393 棟で 8.2%となっています。平成 23 年と比較すると、商業系・工業系の建物が減少し、住宅系の建物が増加傾向にあります。

表 2-3. 主な用途別建物利用の推移

(単位:棟)

	平成 23 年	平成 28 年	令和 4 年
商業系	690(14.4%)	638(13.3%)	568(11.8%)
住宅系	3,482(72.8%)	3,615(75.6%)	3,761(78.2%)
工業系	528(11.0%)	445(9.3%)	393(8.2%)

図 2-17. 建物利用の状況 (H23)

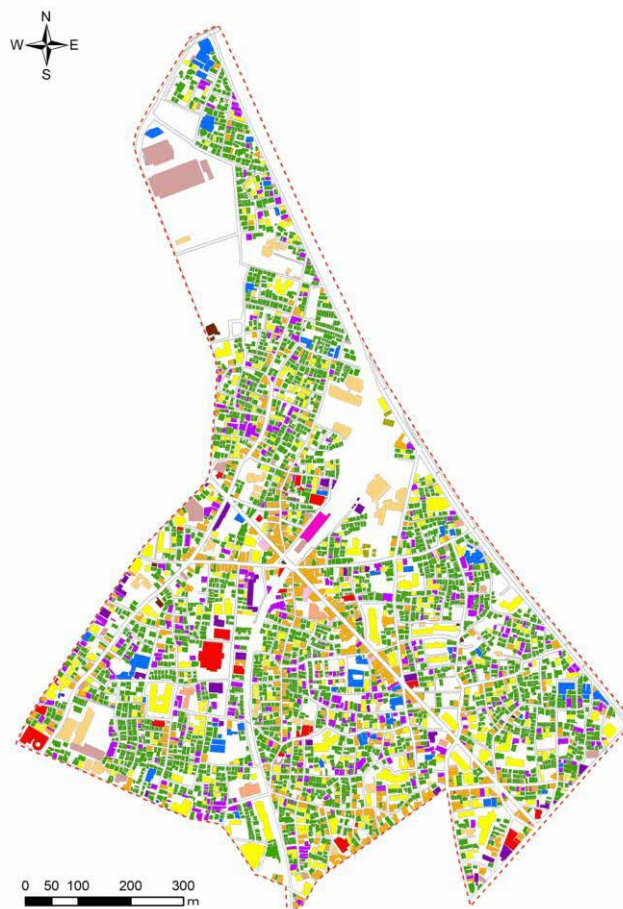
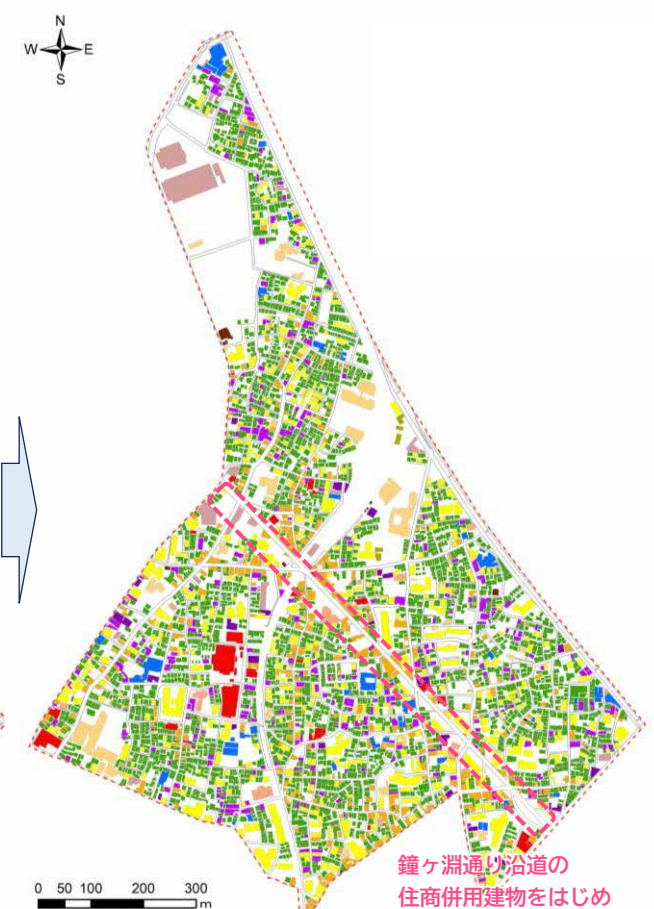


図 2-18. 建物利用の状況 (R4)



鐘ヶ淵通り沿道の住商併用建物をはじめとした建物が除却

凡例			
鐘ヶ淵地区	供給処理施設	宿泊・遊興施設	専用工場
官公庁施設	事務所建築物	スポーツ・興行施設	住商併用工場
教育文化施設	専用商業施設	独立住宅	倉庫運輸関係施設
厚生医療施設	住商併用建物	集合住宅	農業漁業施設

資料：平成 23 年度/令和 4 年度 墨田区土地利用現況調査をもとに作成

(3) 建物構造の状況

本地区内の建物構造は、防火造が2,485棟で51.6%と最も多く、次いで準耐火構造が1,781棟で37.0%、耐火構造が330棟で6.9%、木造が217棟で4.5%となっています。平成23年と比較すると、木造・防火造の建物が減少している一方、耐火・準耐火構造の建物が増加しており、不燃化まちづくりの効果が表れています。

表 2-4. 建物構造の推移

(単位:棟)

	平成23年	平成28年	令和4年
耐火構造	241(5.0%)	311(6.5%)	330(6.9%)
準耐火構造	1,175(24.6%)	1,509(31.5%)	1,781(37.0%)
防火造	3,031(63.4%)	2,705(56.5%)	2,485(51.6%)
木造	334(7.0%)	262(5.5%)	217(4.5%)

図 2-19. 建物構造の状況 (H23)

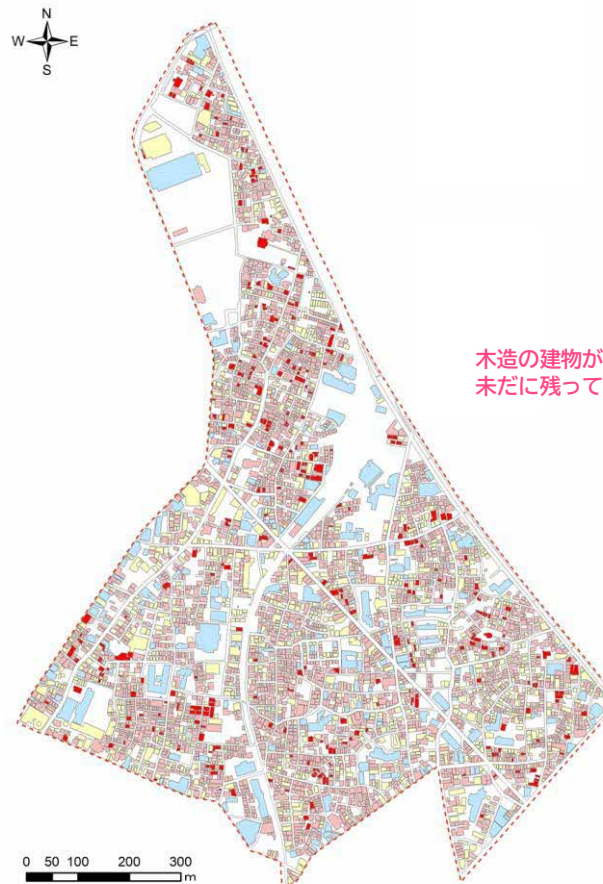
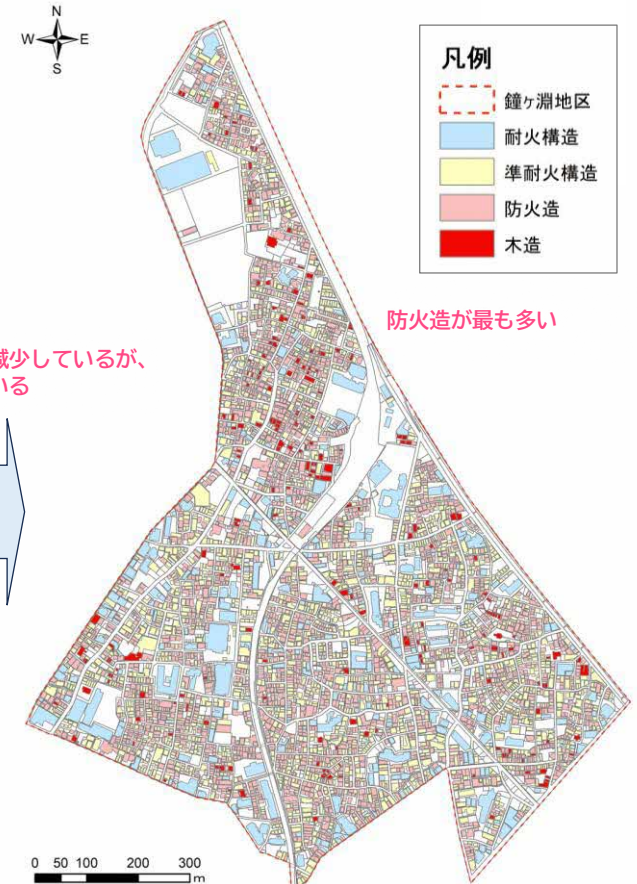


図 2-20. 建物構造の状況 (R4)



資料：平成23年度/令和4年度 墨田区土地利用現況調査をもとに作成

(4) 空き家の状況

墨田区空き家実態調査報告書における、本地区が含まれる堤通・墨田・八広地域の空き家候補物件数は、平成 29 年度調査時が区全体 889 件中 356 件（40.0%）、令和 2 年度調査時が区全体 474 件中 205 件（43.2%）と、**区内 6 つの地域の中で最も多い状況**でした。

同調査における建物状態ランク別物件数では、最も状態の悪いランク E（倒壊の危険性が高い、あるいはすでに一部倒壊している）に該当する物件は、平成 29 年度調査時が区全体 3 件中 2 件、本地区に存している状況でした（令和 2 年度調査時では区全体で 0 件）。また、2 番目に状態の悪いランク D（損傷が著しく、利活用は困難である）に該当する物件も、平成 29 年度調査時が区全体 28 件中 13 件（46.4%）、令和 2 年度調査時が区全体 17 件中 8 件（47.1%）と、**こちらも 6 つの地域の中で最も多い状況**でした。

表 2-5. 建物状態ランク別空き家候補物件数の推移

(単位：戸)

		A	B	C	D	E	総数
堤通・墨田・八広地域	H29	317	16	8	13	2	356
	R2	174	16	7	8	0	205
墨田区 全域	H29	806	35	17	28	3	889
	R2	412	34	11	17	0	474

資料：墨田区空き家実態調査報告書（R3.3）をもとに作成

ランク A：健全な状態。あるいは、小規模の修繕により利活用が可能な場合が多い。
 ランク B：一部破損等があるが、当面の危険性はない。利活用には中規模の修繕が必要である。
 ランク C：多くの損傷が見られる。利活用には大規模な修繕が必要である。
 ランク D：損傷が著しく、利活用は困難である。
 ランク E：倒壊の危険性が高い、あるいはすでに一部倒壊している。

5 安全・安心なまちづくりの状況

(1) 地域危険度(地震)の評価結果

都が実施した「地震に関する地域危険度測定調査（第9回）」による地域危険度の評価結果によると、都内全5,192町丁目の中で、**墨田三丁目は建物倒壊危険度、火災危険度、総合危険度のすべてにおいて10位以内に入っており、特に危険度の高い地区となっています。**

また、その他の町丁目についても危険度の順位が高い状況にあります。

図 2-21. 総合危険度の分布

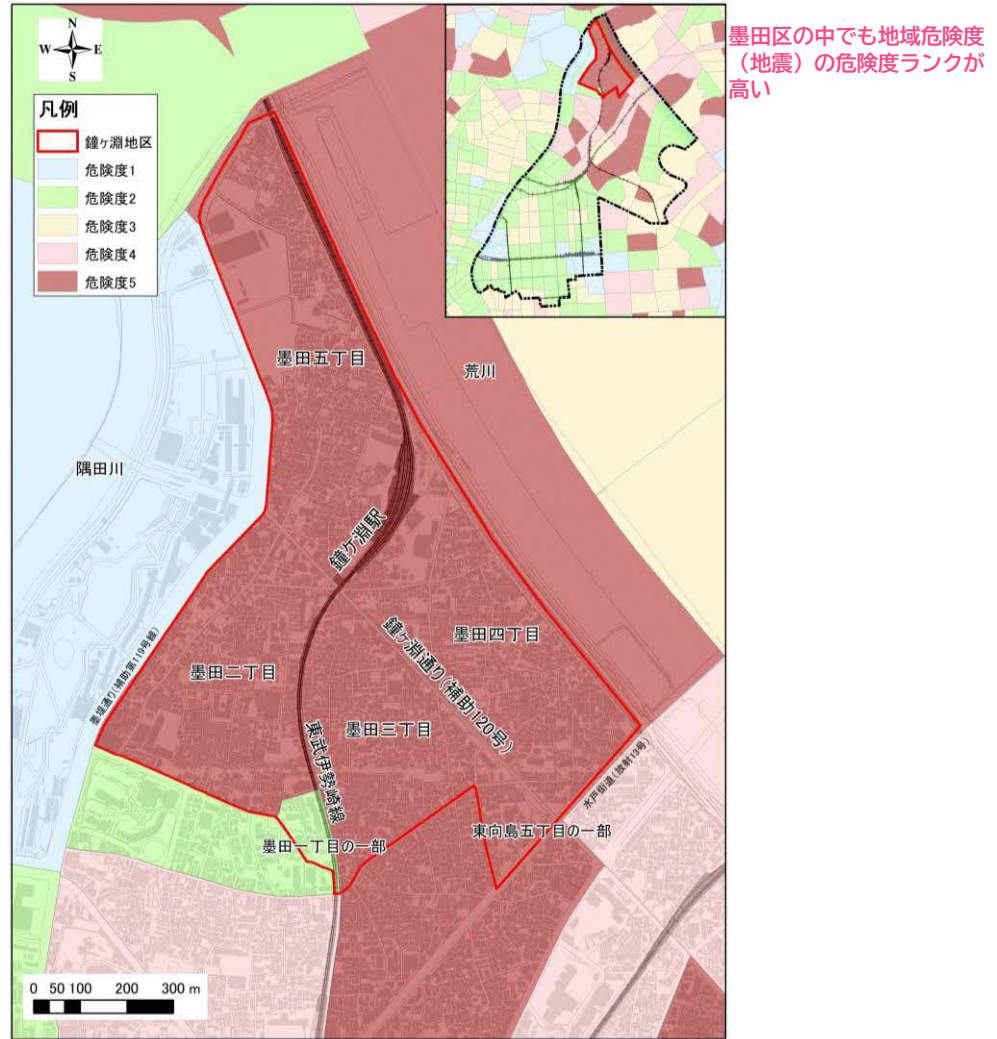


表 2-6. 地域危険度一覧

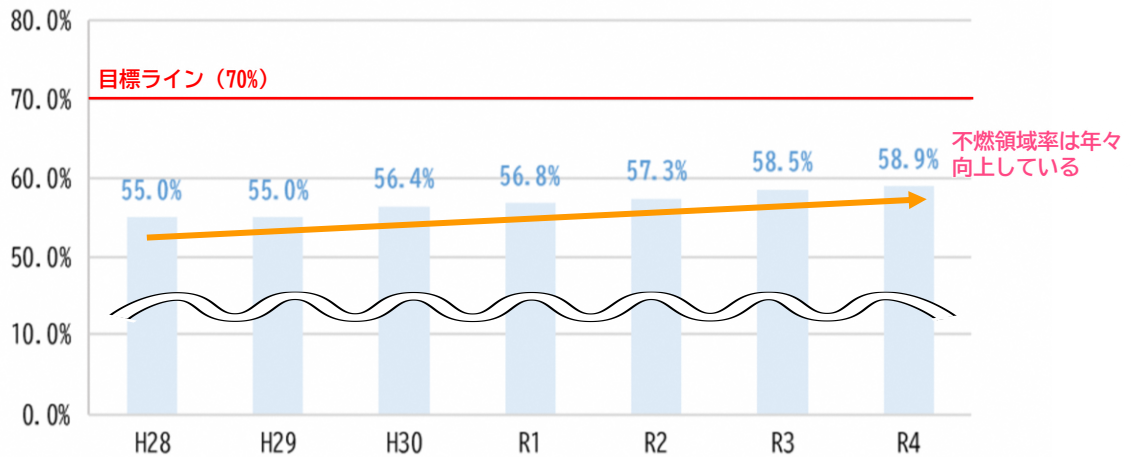
場所	建物倒壊危険度		火災危険度		総合危険度	
	ランク	順位	ランク	順位	ランク	順位
墨田一丁目	危険度3	940位	危険度2	2339位	危険度2	1461位
墨田二丁目	危険度5	44位	危険度4	124位	危険度5	75位
墨田三丁目	危険度5	9位	危険度5	4位	危険度5	6位
墨田四丁目	危険度5	29位	危険度5	73位	危険度5	29位
墨田五丁目	危険度4	94位	危険度5	76位	危険度5	66位
東向島五丁目	危険度5	55位	危険度5	34位	危険度5	65位

出典：地震に関する地域危険度測定調査（第9回）（令和4年9月：東京都都市整備局）
 ※都内の市街化区域の5,192町丁目について、それぞれの危険度を順位付けしている。

(2) 不燃領域率の状況

本地区の不燃領域率は、平成 28 年以降、徐々に増加し令和 4 年には 58.9%となっていますが、延焼の危険性がほぼなくなるとされている 70%には未達の状況です。地震災害において延焼の危険性が高いぜい弱な市街地が残されており、引き続きの対応が必要と考えられます。

図 2-22. 不燃領域率の推移



※不燃領域率の正式な数値は H28、R3 の数値であり、その他年度は参考値となります。
※不燃領域率：市街地の燃えにくさを示す指標
資料：防災都市づくり推進計画第 7 章をもとに作成

(3) 浸水被害の想定

本地区において、荒川が氾濫した場合の浸水想定区域をみると、全域で3.0m以上の浸水が想定されており、浸水継続時間は2週間以上と想定されています。

また、地区の東側では家屋倒壊等をもたらすような激しい氾濫流の発生が想定されており、早期の立退き避難が必要な区域として指定されています。

本地区は荒川氾濫時における水害の危険性が墨田区内で最も高い市街地であり、防災・減災への取組を進める必要があります。

図 2-23. 浸水想定区域図（想定最大規模）

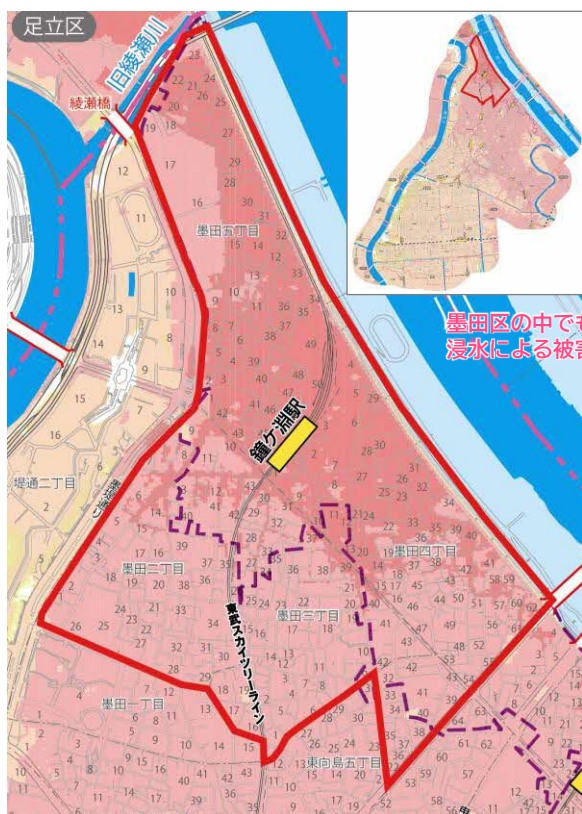
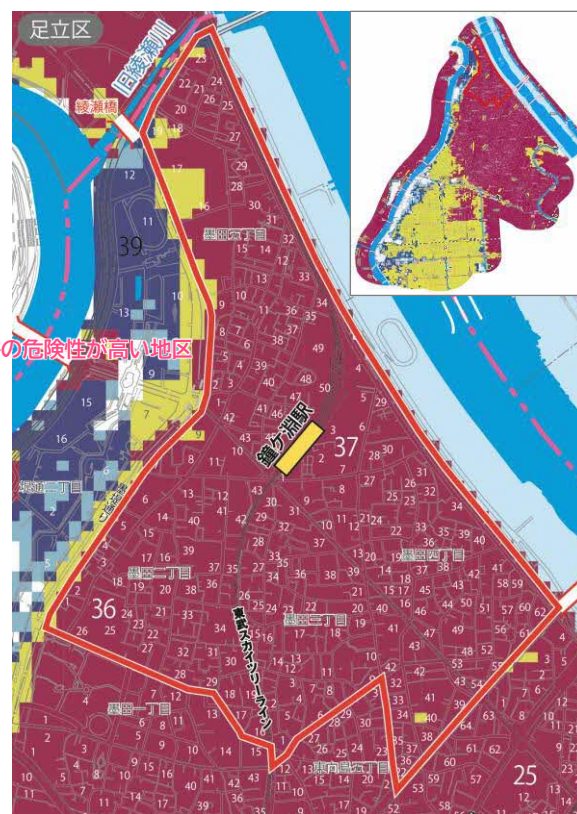


図 2-24. 浸水想定区域図（浸水継続時間）



墨田区の中でも
浸水による被害の危険性が高い地区

<凡例>

- 鐘ヶ淵地区
- 早期の立退き避難が必要な区域
(家屋倒壊等氾濫想定区域)

◆ 浸水の目安



出典：墨田区水害ハザードマップ

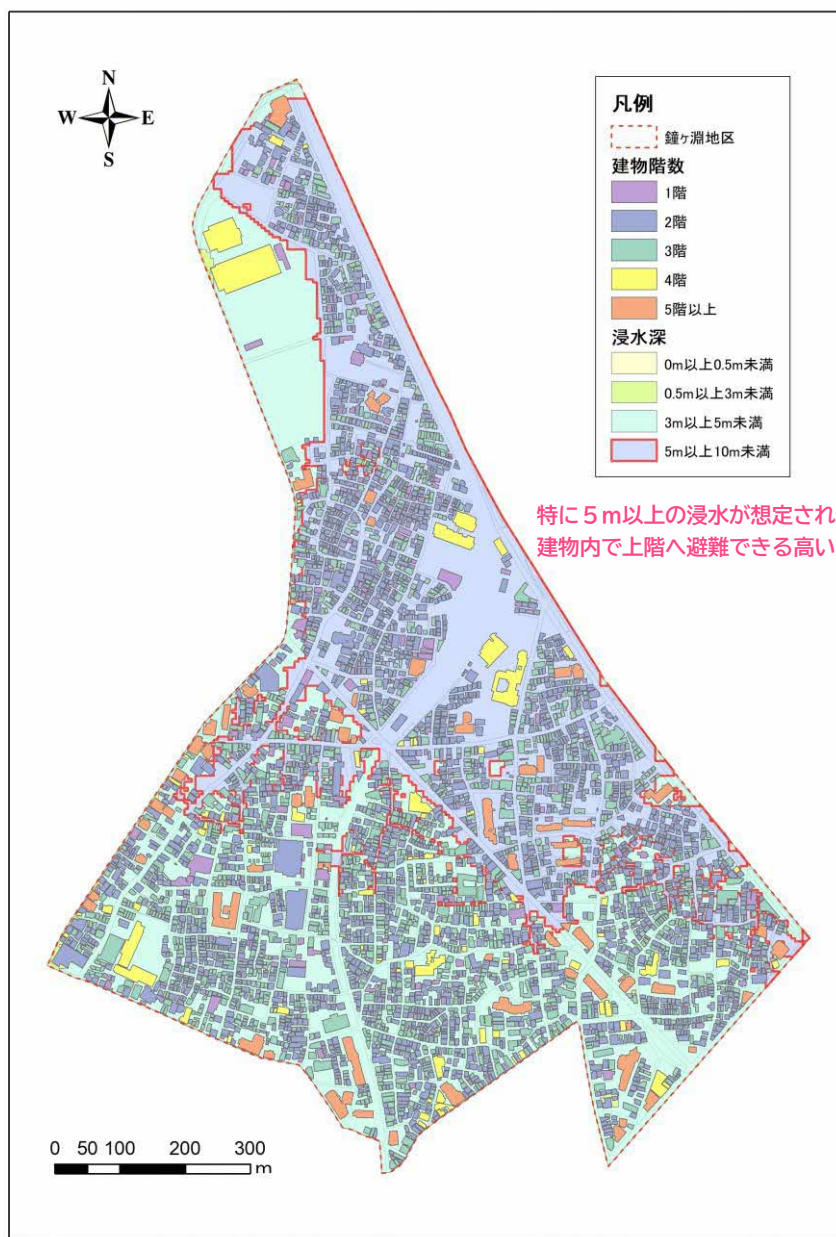
※浸水継続時間とは、「浸水深が50cmになってから50cmを下回るまでの時間を指します。

(4) 浸水被害と建物階数

本地区において、荒川が氾濫した場合の浸水想定区域（浸水深）は、「3m以上5m未満」の区域が本地区の55.6%、「5m以上10m未満」の区域は本地区の44.0%を占めています。また、建物階数別の建築面積の割合は、1階が5.6%、2階が50.8%、3階が28.0%、4階が7.4%、5階以上が8.2%となっています。

一般に「3m以上5m未満」の区域では2階以下の建物が、「5m以上10m未満」の区域では3階以下の建物が浸水する恐れがあり、建物内での避難が難しい状況にあります。特に、鐘ヶ淵通りの北側の区域においては、広範囲で5m以上の浸水が想定されています。なお、鐘ヶ淵地区を含め区内全域において、建物の上層階ではなく浸水想定区域外へ避難する「広域避難」が原則となっています。

図 2-25. 建物階数と浸水深



資料：令和4年度 墨田区土地利用現況調査、国土数値情報をもとに作成

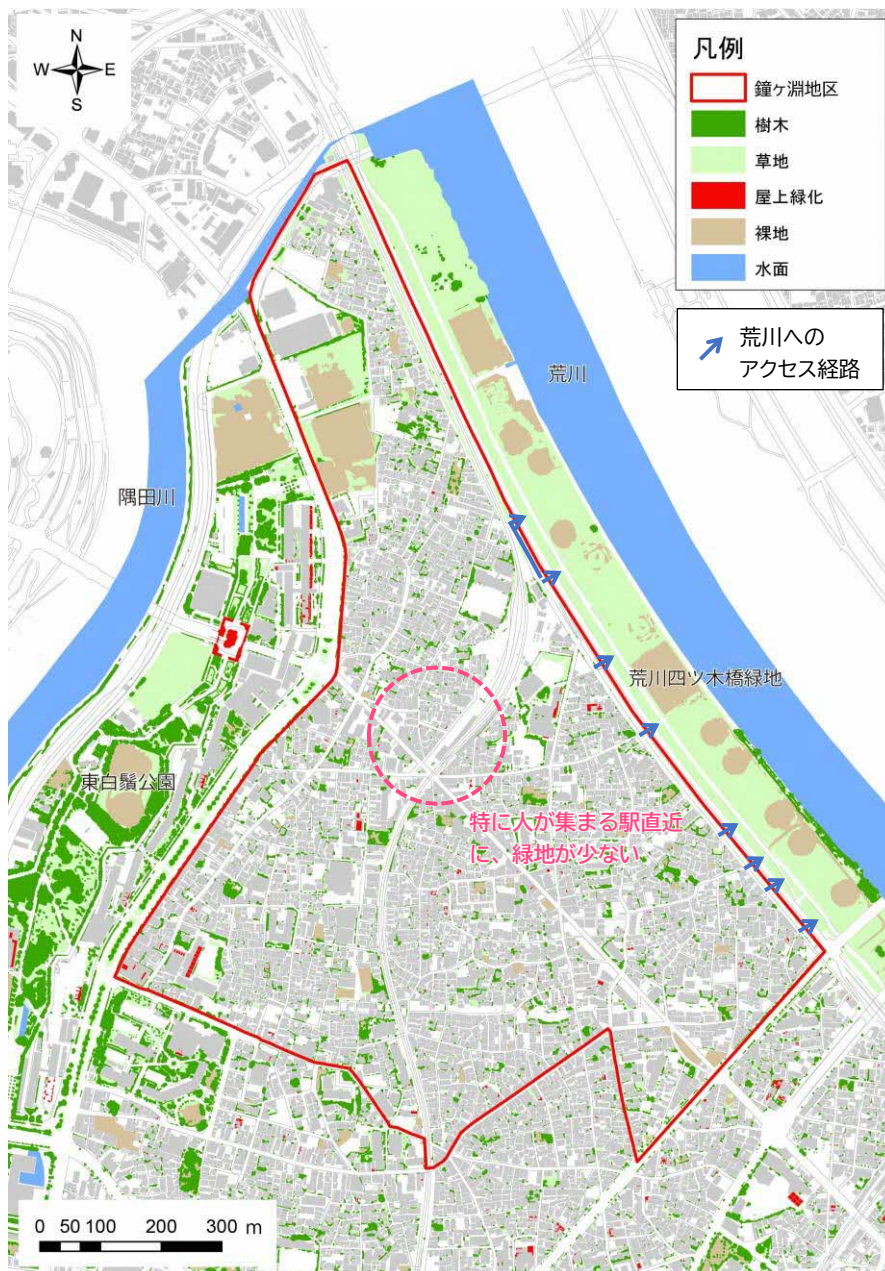
6 水・みどりの状況

(1) 水辺・緑被分布の状況

本地区は、地区北部に草地や裸地が分布しているものの公園や緑地の数は少なく、みどりの量を示すみどり率（緑被地・公園・水面の占める割合）が12.0%と、本区全体の20.8%と比較して低くなっています。

周辺には荒川、隅田川、東白鬚公園、荒川四ツ木橋緑地などのまとまった水辺環境やみどりが分布していますが、これらの水辺環境や公園には本地区からアクセスしづらい状況です。

図 2-26. 緑被分布図

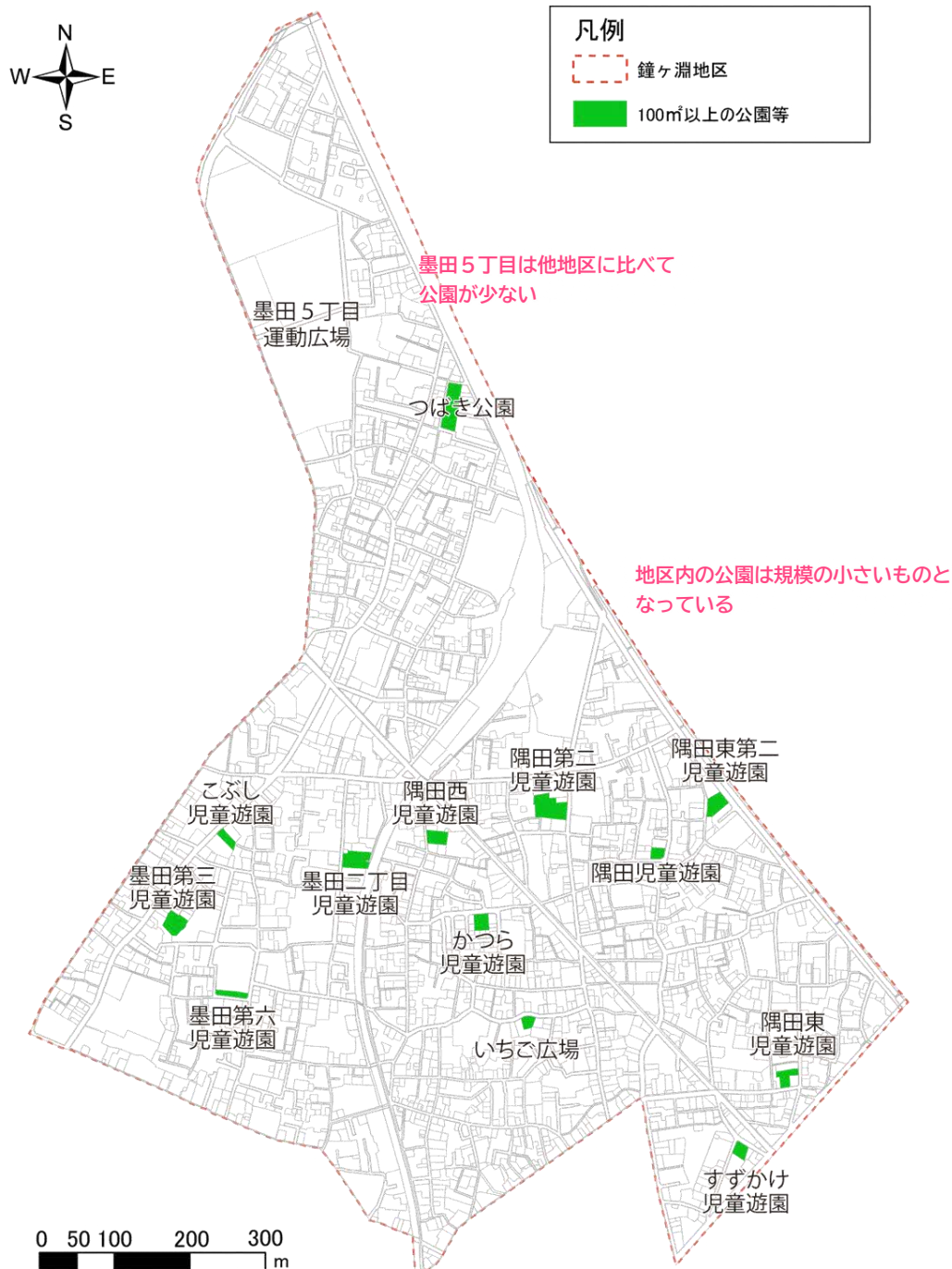


資料：墨田区緑と生物の現況調査（平成 30 年度）をもとに作成

(2) 公園等の整備状況

本地区には、区立公園1か所、児童遊園11か所、区民広場1か所が整備されており、いずれも小規模な公園となっています。公園等の合計面積は約0.77haで、本地区全体の約1%しか占めておらず、墨田区平均の約4.8%よりも低くなっています。また、公園の配置が地区南部に偏っており、地区北部は公園等が少なくなっています。

図 2-27. 公園等の整備状況



7 鐘ヶ淵地区の課題

前述の上位関連計画・現況整理の結果を踏まえ、本地区のまちづくりにおける課題を次のように整理します。

【人口・世帯に関する課題】

■現況

- ・人口増加傾向である一方、増加率は区部・区平均と比較し低い
- ・核家族化、単身世帯化の傾向がある
- ・20代・80代の人口割合が増加している
- ・子育て世帯が減少している

■課題

<居住環境>

- 若年世帯や子育て世帯の定住促進

【交通に関する課題】

■現況

●地区内道路

- ・鐘ヶ淵通りが拡幅整備を行っている。
- ・地区内の道路は大部分が幅員6m未満

●駅前

- ・駅前の踏切は交通渋滞の原因となっている
他、ピーク時に歩行者等が集中することで
安全な通行に支障をきたしている

●駅周辺

- ・駅から他の交通手段への乗り換えがしづらい
状況にある
- ・鉄道により東西市街地間の移動がしづらい
状況にある

■課題

<鐘ヶ淵通り>

- 鐘ヶ淵通り拡幅整備事業の早期実現
- 安全な歩行環境の整備

<鉄道>

- 鉄道による市街地の分断の解消
- 駅前交差点（踏切）における
交通錯綜の改善

<交通ネットワーク>

- 交通結節機能の向上
- 地区内における交通ネットワークの
形成

【土地利用・建物利用に関する課題】

■現況

- ・駅周辺に規模の大きい商業施設が少ない
- ・店舗等の商業系建物が減少している
- ・鐘ヶ淵通り沿道での建物の除却や建替えが進
んでいる
- ・住宅用地と工業用地等が混在している
- ・商業用地・工業用地が減少し住宅用地が増加
- ・老朽住宅、木造住宅が多い
- ・多くの空き家が残存している

■課題

<駅周辺>

- 駅周辺における生活サービス機能
（医療、商業、福祉など）の充実
- 駅周辺のポテンシャルを活かした
土地の有効活用

<鐘ヶ淵通り沿道>

- 沿道商店街の活性化
- 拡幅整備事業に伴う沿道の利活用

<居住環境>

- 住工が調和した居住環境の創出
- 各種事業による地権者への影響
- 空き家への対応

【安全・安心なまちづくりに関する課題】

■現況

●地震・火災

- ・地震発生時の火災等に関する地域危険度が高い
- ・不燃領域率が70%未満
- ・老朽住宅・木造建物が多い

●水害

- ・荒川が氾濫した場合、ほぼ全域が3.0m以上浸水し、2週間以上浸水が継続すると予測されている
- ・洪水が発生した場合、垂直避難できる建物が少ない

●避難路等

- ・地区内の道路の多くが幅員6m未満

■課題

<地震・火災>

- 狭あい道路や行き止まり道路の解消
- 不燃建築物への建替え促進
- 延焼遮断帯の形成
- 沿道の建築物における耐震化、不燃化

<水害>

- 治水施設の整備推進
- 事業者との協働による避難所・避難場所の確保
- 周辺区と連携した広域避難の体制づくり
- 高台まちづくりの検討

<避難所・避難場所>

- 安全で円滑に移動できる避難経路の確保

【水とみどりに関する課題】

■現況

- ・地区内にまとまった緑地が少ない
- ・地区に隣接して荒川や隅田川、東白鬚公園や荒川四ツ木橋緑地といった水辺環境やみどりが立地している一方、地区内からアクセスしづらい状況にある
- ・公園は小規模で立地に偏りがある

■課題

<水とみどりの環境整備>

- 周辺の緑地・水辺環境への経路の確保
- 公園・緑地等の環境の整備

8 地区住民の声

(1) 地区住民によるまちづくりへの参画

実効性のある計画とするため、計画改定にあたり、地区の将来を担う小学生へのアンケート調査や、地区の将来像を考える住民ワークショップ*を実施しました。その結果は地区住民の貴重な意見として次のように取りまとめ、計画改定の方向性の一つとして取り入れることとしました。

※アンケートやワークショップの概要は参考資料「計画改定のプロセス」をご参照ください

■地区住民の参画経緯

- 令和4年度 まちづくりパネル展（令和5年1月20日～23日）
- 令和5年度 小学生アンケート（令和5年7月）
- 住民ワークショップ 第1回（令和5年9月）第2回（令和5年11月）
- まちづくりパネル展（令和6年1月26日～29日）

(2) 地区住民の課題意識

地区住民が感じている課題意識は、前項で整理した「鐘ヶ淵地区の課題」と多くの点で一致しており、「開かずの踏切」への対応をはじめ、地区住民の方が日ごろ感じている感覚とも合致していることが確認できました。また、課題として挙がっていなかった点として、地域コミュニティが交流できる場やイベント、地区の歴史の継承やシンボルとなる場などのアイデンティティとなる要素が求められていることが明らかになりました。

※赤字：「地区の課題」と合致した事項 青字：意見交換により得られた事項

【人口・世帯に関する課題】

<ご意見のまとめ>

- 若年世帯・子育て世帯の減少

【交通に関すること】

<ご意見のまとめ>

- 乗換利便性が低い
- 開かずの踏切
- 地区内の道路幅員が狭い
- 安全に移動できる歩行者空間の不足

【安全・安心なまちづくりに関すること】

<ご意見のまとめ>

- 水害発生時の対応
- 緊急車両が進入できる道路が少ない
- 老朽木造建築物が多い
- 犯罪が少ないまちになってほしい

【土地利用・建物利用に関すること】

<ご意見のまとめ>

- 駅周辺の生活サービス機能が不足
- 商業が衰退している
- 鐘ヶ淵通り沿道の活用
- コミュニティの場が不足している
- 多世代が利用できる施設・遊び場があると良い

【水とみどりに関すること】

<ご意見のまとめ>

- 緑や水辺が豊かなまちになってほしい
- 遊べる場所・公園が少ない

【地域性に関すること】

<ご意見のまとめ>

- 地域のイベントを開催してほしい
- 地区の歴史を大事にしたい
- 地区のシンボルとなる場所がほしい