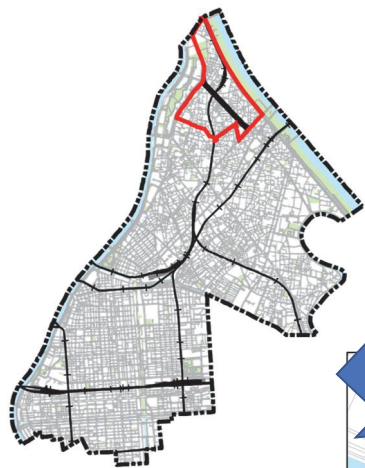


鐘ヶ淵駅周辺地区

鐘ヶ淵駅周辺地区

【区域】

墨田一丁目の一部
墨田二・三・四・五丁目の全域
東向島五丁目の一部



墨田区



鐘ヶ淵駅



多聞寺



隅田稲荷神社 例大祭



鐘ヶ淵通り



地区内商業施設

鐘ヶ淵駅周辺の歴史

【鐘ヶ淵の地名の由来】



「鐘ヶ淵」という地名は江戸時代初期に誕生しました。元和6年(1620)、寺院移転の目的で、寺の鐘を乗せた船が隅田川を横断していたところ、誤って鐘を落としてしまい、二度と引き上げることが叶いませんでした。それ以降、この近辺を鐘ヶ淵と呼ぶようになったという逸話が残っています。

【鐘淵紡績と地区の繁栄】



鐘淵紡績は、明治20年に三越、大丸、白木屋などの大手呉服商5社が出資して東京錦商社として創立しました。そして、当時の物流の大動脈を形成していた墨田区最北端の鐘ヶ淵周辺で操業開始しました。操業開始当初は約400人だった従業員も、大正11年には約4000人を有し、労働環境においても当時の最先端でした。



明治30年代後半の鐘淵紡績
出典：日本商工大家集：日露戦争記念

鐘紡の周辺は、鐘紡の規模拡大に応じて商店が増加し、鐘紡の企業城下町として繁栄しました。ストライキ運動や震災、戦災に直面しつつも工場は稼働し続け、1969年に工場を移転しました。



昭和30年の鐘ヶ淵駅周辺地区
出典：建設省地理調査書発行
「1万分の1地形図」

工場が移転後も、都内唯一の都営の共同工場におけるプラスチック加工やゴム加工、染色工場などが地場産業として継承されています。

【鐘ヶ淵駅周辺地区のお祭り】



隅田川神社や隅田稲荷神社で例大祭が行われ、4年に一度の本祭では大神輿が、その他の年の陰祭では中神輿が区内を渡御し、賑やかな雰囲気が広がります。



隅田稲荷神社

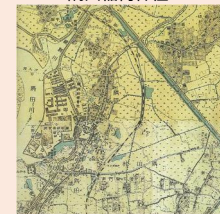
特に隅田稲荷神社は万燈神輿の発祥地として、境内に碑が立てられています。

【鐘ヶ淵駅の開業】



鐘ヶ淵駅は、明治35年4月1日に開業し、駅名は地名から命名されました。

開通当初は、隣駅の堀切駅とほぼ直線での線路で結ばれていましたが、荒川放水路の開削工事によって路線のコースが大幅に変更され、現在の急カーブが生まれました。



明治42年の鐘ヶ淵駅周辺地区
出典：陸軍参謀本部陸地測量部発行
「1万分の1地形図」

【白鬚防災団地】



白鬚防災団地は、東京都が鐘紡の跡地を利用し、防災まちづくりプロジェクトの一環として建設されました。

大規模災害が発生した時に備え、防火シャッターや巨大貯水槽タンク、放水銃の他、緊急時の地下連絡通路や発電機施設が設置されており、非常時には、白鬚東地区に約4万人が避難することができます。



白鬚防災団地(現在)

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画(H28.6)

【目的】

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画は、「墨田区都市計画マスタープラン」等の上位計画を踏まえ、本地区のまちづくりに取り組んでいく基本的な方針などを位置づける行政計画です。

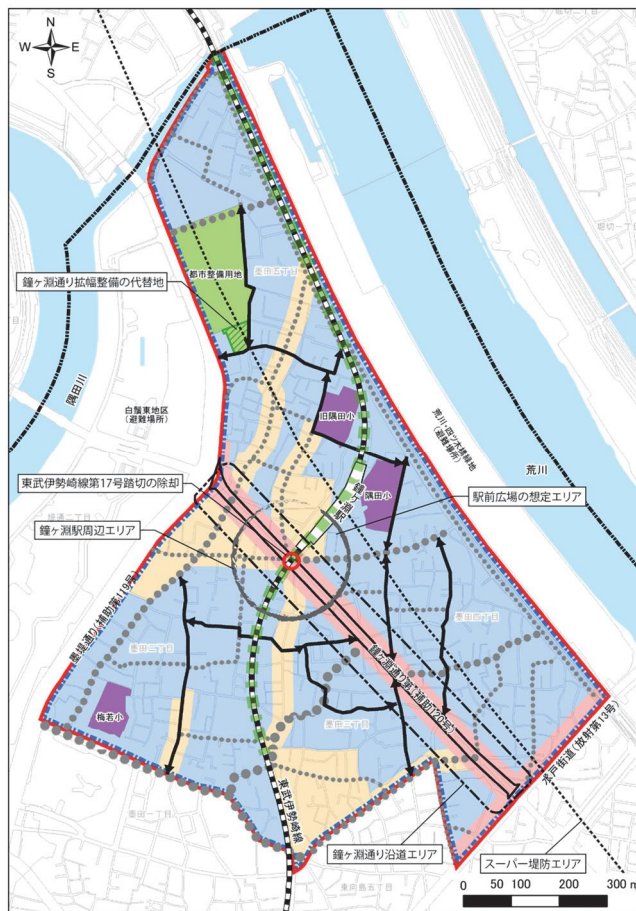
まちづくりを総合的かつ一体的に進め、鉄道立体化を早期に実現するために、平成28年6月に「鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画」を策定しました。

【将来像】

いつまでも住み続けられ、多世代が交流する
生活界わい・鐘ヶ淵

【まちづくりの方針図】

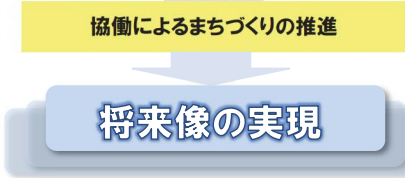
まちづくりの方針をもとに、地区の将来の方針図を示しています。



【まちづくりの方針】

本地区の将来像を実現するため、「交通に関わる方針」、「土地利用、建物利用に関わる方針」、「横断的な方針」の3つのまちづくりの方針を定めています。

| | | | | | |
|-----------------|---------------------|--|--------|-------------------|---|
| 交通に関わる方針 | ① 交通結節点*の形成 | 鐘ヶ淵駅周辺を利用する人々が、円滑に地域を移動するために、駅前広場、鐘ヶ淵通り、鉄道立体化*、駐輪場などの整備を通じた交通結節点*の形成を目指します。 | 横断的な方針 | ⑦ 防災まちづくりの推進 | 鐘ヶ淵通りの整備にあわせた沿道建物の耐震化*、不燃化*の推進、木造建物が密集する市街地の改善などを通じて、災害に強いまちを目指します。 |
| | ② 交通ネットワークの形成 | 歩行者、自転車、自動車（バス、タクシー、自家用車など）の交通動線が錯綜しない地区内交通ネットワークの形成を目指します。 | | ⑧ 環境に配慮したまちづくりの推進 | 建物や道路などの整備における低炭素化、ヒートアイランド防止、積極的な敷地内緑化などの取り組みを行い、環境に配慮したまちを目指します。 |
| 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 | まちのにぎわいと商店街の更なる活性化の取り組みを行い、地域に不足している施設や生活利便施設の導入、居住環境の向上など、生活拠点にふさわしい土地利用を目指します。 | | ⑨ バリアフリー*の推進 | 公的空間や施設におけるバリアフリー*化を推進し、高齢者や障害者等にやさしいまちを目指します。 |
| | ④ 幹線道路沿道にふさわしい市街地誘導 | 鐘ヶ淵通り沿道については、幹線道路沿道にふさわしい市街地の形成を目指します。 | | | |
| | ⑤ 木造密集市街地の改善 | 細街路の幅員や建替えを促進し、災害に強い市街地の形成を目指します。 | | | |
| | ⑥ 適切な土地利用の誘導 | 住宅、商業、工業、公共施設などが調和した市街地の形成を目指します。 | | | |



詳しくはコチラ

●鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画

◆鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画の改定◆

鐘ヶ淵駅周辺地区まちづくり計画が策定後5年以上が経過し、上位計画が改定されたこと、鉄道立体化の「事業候補区間」へ位置づけられたことを踏まえ、本地区のまちづくり計画の改定に向け検討を行います。

★今後、まちづくり計画改定の検討段階に応じて、住民の皆様にもご意見を伺う機会もでてきますので、その際はご理解・ご協力頂きますようお願いいたします。

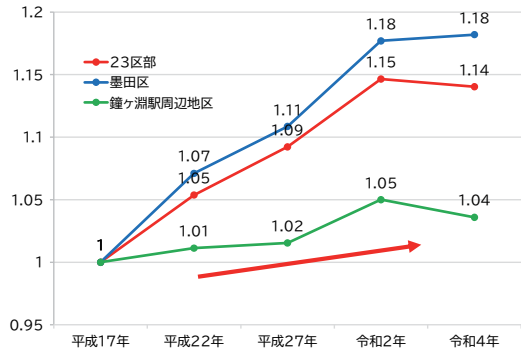
鐘ヶ淵駅周辺地区の現況

人口動態

【人口推移・年齢階層別人口】

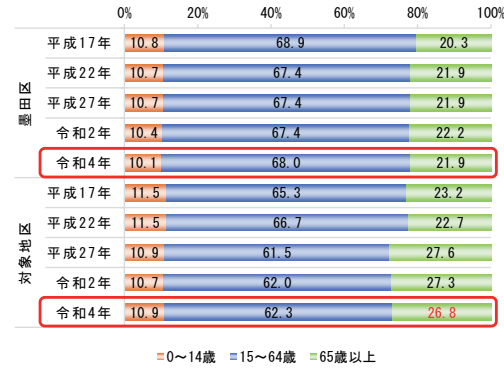
■人口変化(平成17年を1.0とした場合)

- 地区の人口増減は、東京23区部、墨田区と比べて**横ばい傾向**にある。



■年齢階層別人口の推移

- 墨田区の平均よりも**65歳以上の人口割合が大きく高齢化が進んでいます。**

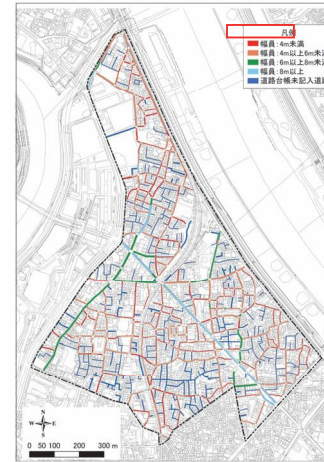


※出典：住民基本台帳、国勢調査

道路幅員と避難場所

【道路幅員の状況】

- 本地区は、道路幅員が4mに満たない**狭い道(細街路)**が多くなっています。



出典：都市計画地理情報システムデータ、国土数値情報、墨田区資料より作成 (R2)

【避難場所】

- 白鬚東地区**と**荒川・四ツ木橋緑地**が地区の避難場所に指定されています。



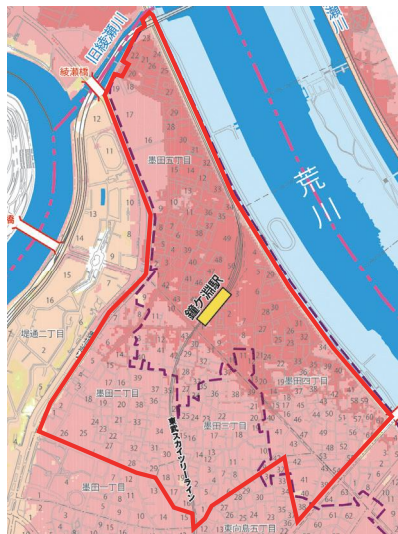
出典：墨田区防災マップ (R4.9)

防災

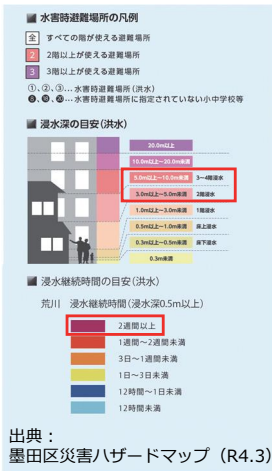
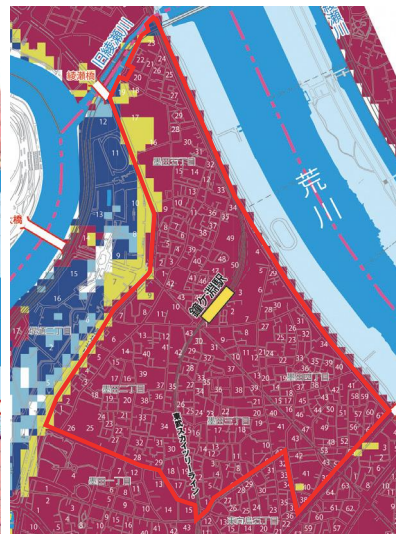
【洪水】

本地区は、海拔0m地帯が広がっており、全域が浸水想定区域に含まれています。また、水害発生時は**浸水深も10m程度**となる区域が広く分布しており、浸水継続時間は**2週間以上**と想定されています。

■洪水浸水想定区域(浸水深)



■洪水浸水想定区域(継続時間)



【地震に関する地域危険度測定調査 第9回調査(R4.10)】

地域危険度測定調査は、地震の揺れによる建物倒壊、火災の危険度、総合的な危険度をランク(1~5)と順位で示しています。

鐘ヶ淵駅周辺地区の**総合的な危険度**は、墨田一丁目を除き、**危険度5**となっています。

■危険度

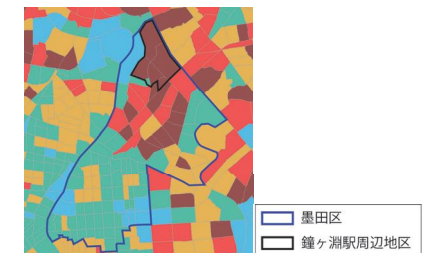
| 場所 | 建物倒壊危険度 | | 火災危険度 | | 総合危険度 | |
|--------|---------|------|-------|--------|-------|--------|
| | ランク | 順位 | ランク | 順位 | ランク | 順位 |
| 墨田一丁目 | 危険度3 | 940位 | 危険度2 | 2,329位 | 危険度2 | 1,461位 |
| 墨田二丁目 | 危険度5 | 44位 | 危険度4 | 124位 | 危険度5 | 75位 |
| 墨田三丁目 | 危険度5 | 9位 | 危険度5 | 4位 | 危険度5 | 6位 |
| 墨田四丁目 | 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 |

<危険度ランク>



※全5,192町丁目

<総合危険度ランク図>



鐘ヶ淵駅周辺地区の課題

交通に関する課題

【踏切】

- ①開かずの踏切の存在
- ②踏切を中心にした6差路交差点の存在
(交通渋滞・歩行者との錯綜)



鐘ヶ淵通りの踏切

【鐘ヶ淵通り(補助第120号)】

- ③未整備区間における円滑な事業推進(道路拡幅整備)
- ④歩車分離が未整備の道路による歩行安全性の低下



鐘ヶ淵通り

【交通結節機能】

- ⑤バスやタクシーなどへの乗換利便性の低さ
- ⑥駅周辺における放置自転車

【交通体系】

- ⑦バリアフリーに配慮した道路整備
- ⑧緊急車両が円滑に目的地に到達するまでの道路の未整備



6差路交差点の航空写真
(出典:GoogleMap)

まちづくりに関する課題

【駅周辺】

- ①東武伊勢崎線による市街地の分断
- ②駅周辺の生活サービス機能(医療、商業、福祉)の不足
- ③駅周辺の低未利用地(駐車場・駐輪場など)の存在
- ④交通渋滞や交通錯綜による沿道商店街の商業・買物環境の低下



駅周辺の店舗等

【鐘ヶ淵通り沿道】

- ⑤鐘ヶ淵通り(補助第120号)の整備に伴うまちづくり



駅前駐輪場

【住宅地】

- ⑥住工の共存に配慮したまちづくり
- ⑦狭小敷地及び老朽木造住宅による災害に脆弱な市街地



鐘ヶ淵通り(駅周辺)

【まちづくり】

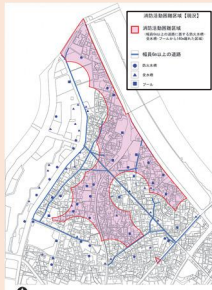
- ⑧若年世帯、ファミリー世帯の減少
- ⑨高齢化の進行

防災に関する課題

【困難な消防活動】

- ①緊急車両が通行する道路の未整備
- ②消防活動困難区域※1の存在
- ③道路に接していない敷地が多い

※1：消防活動困難区域とは
幅員6m以上の道路に面する防火水槽・受水槽プールから140m離れた区域(消防ホースが届かないとされる区域)



出典:住宅市街地総合整備事業(鐘ヶ淵周辺地区)整備計画等作成に係る業務委託報告書

【密集した市街地】

- ④老朽木造建築物が多い
- ⑤多数の4m未満の道路、行き止まり道路の存在
- ⑥延焼遮断帯の未形成
(※延焼遮断帯については不燃化特区のパネル参照)



地区内の道路

【避難場所】

- ⑦避難場所の不足
- ⑧公園・オープンスペースの不足
- ⑨鉄道により地域が東西に分断(避難時に支障)

【水害対策】

- ⑩河川氾濫時における防災・減災

幅員が狭く緊急車両等が通れない→

まちの声(地元ヒアリング結果)

【商業】

- ①商業が衰退している
- ②商業施設の数が少なく買物が不便
- ③飲食店や喫茶店等のコミュニティの場が不足している
- ④鐘ヶ淵通り(補助第120号)拡幅後の沿道の利用がされていない



隅田西児童遊園

【公共施設】

- ⑤地域のコミュニティ施設が不足している
- ⑥子どもが遊ぶことのできるような中規模の公園が不足している



地区内の行き止まり道路

↑鉄道によって分断されているため、迂回する必要がある

【交通】

- ⑦地区内の道路が狭い
- ⑧東西、南北方向に横断できる道路がない
- ⑨駅での乗り換えがしづらい。

【防災】

- ⑩防災対策の推進
- ⑪危機管理体制の構築



鐘ヶ淵駅周辺地区内で進められている取組み

主な取組み

- ① 鐘ヶ淵通りの拡幅整備
- ② 踏切安全対策
- ③ 不燃化特区
- ④ 住宅市街地総合整備事業
- ⑤ 東武伊勢崎線の立体化に向けた取組み

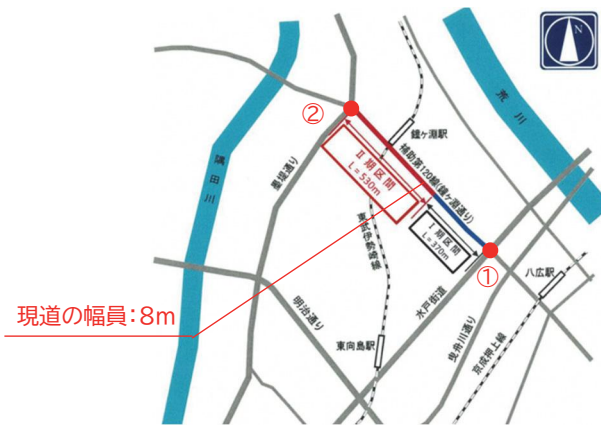


① 鐘ヶ淵通り(補助第120号)の拡幅整備

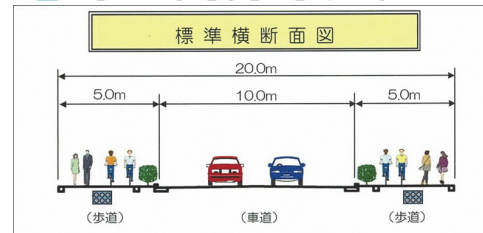
【事業の概要】

防災拠点への避難路（鐘ヶ淵通り）の整備や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を目指します。

I 期間の用地取得は完了しています。II 期間の用地取得率は約 7 割となっており、引き続き代替地を活用しながら用地取得を進めていきます。



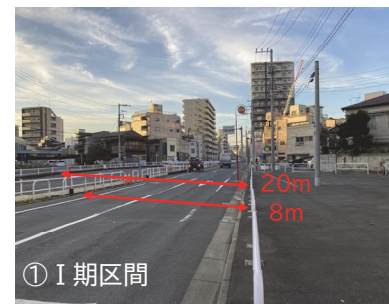
現道の幅員: 8m



出典：東京都都市整備局HP

【事業の効果】

- ・ 延焼遮断帯、避難路の形成による防災性の向上
- ・ 交通の円滑化による道路ネットワークの強化
- ・ 道路整備による利用者の安全性・快適性の向上
- ・ 電線類の地中化や街路樹の植栽など、良好な都市景観の創出



① I 期間



② II 期間

* 詳しくはコチラ *

● 鐘ヶ淵通りの拡幅整備

東京都都市整備局HP



② 踏切安全対策

立体化するまでの踏切の安全対策として、歩行者が安全に通行できるように、歩行空間を広げるためのカラー舗装を施工します。



踏切における交通錯綜



踏切安全対策パース図
(出典：第43回まちづくり懇談会資料)

鐘ヶ淵駅周辺地区内で進められている取り組み

③不燃化特区

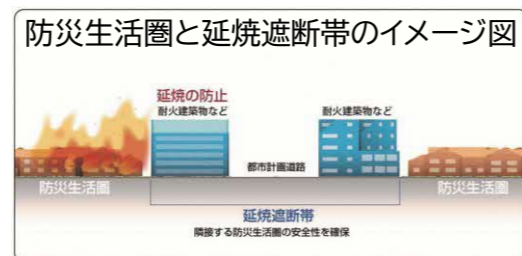
【不燃化特区とは】

木造住宅密集地域（木密地域）のうち、特に重点的・集中的に改善を図る地区を指定し、都と区が連携して不燃化を強力に推進して「燃え広がらない・燃えない」まちづくりを進める制度です。

墨田区では、都市計画道路や主要生活道路の整備、沿道建築物の不燃化・耐震化及び、建替えによる、木密地域の改善を推進することで、安全で良好な住環境の整備を進めています。

■延焼遮断帯

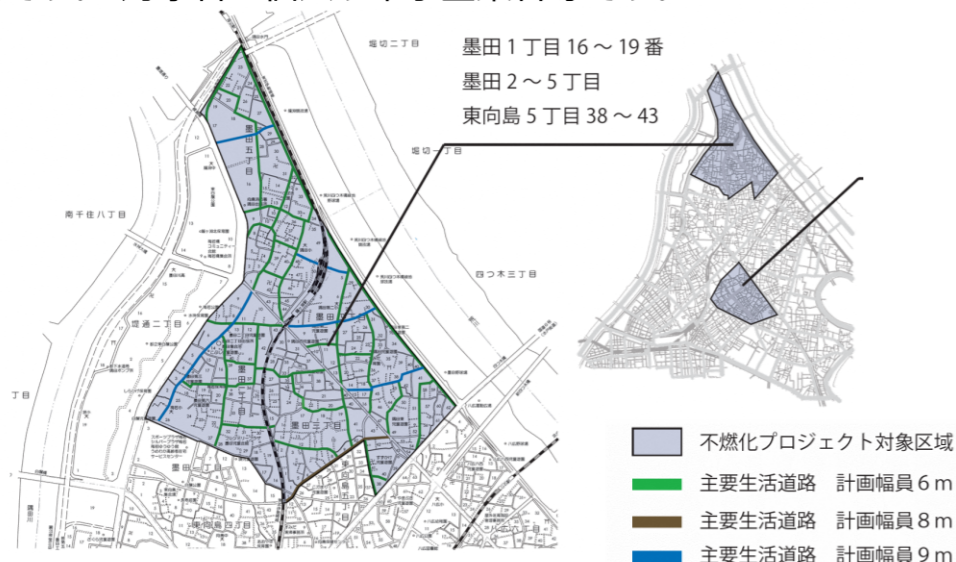
地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等及びこれらと接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のこと。



(出典：東京都防災都市づくり推進計画 (R2.3改定))

【木密地域不燃化プロジェクト不燃化促進助成事業とは】

燃えにくい建物への建替えを促進し、不燃化の向上を図り、工事費用等の一部を助成する制度です。対象者は個人や中小企業者等です。



不燃化プロジェクト対象区域

詳しくはコチラ

●木密地域不燃化プロジェクト推進事業



【鐘ヶ淵まちづくりの駅】

不燃化特区内の不燃建築物への建替え、優先整備路線の拡幅整備を促進するため、権利者の意向に沿った建替え手法や生活再建築などのアドバイスを行っています。是非お気軽にご相談ください！！

住所：墨田区墨田三丁目40番3号
 電話：03-6657-5968
 時間：午前9時～12時
 午後1時～5時
 (土・日・祝日・年末年始を除く)



④住宅市街地総合整備事業

【住宅市街地総合整備事業とは(通称:密集事業)】

木造住宅密集地域において、良質な住宅の供給や居住環境の整備等を推進するため、権利者の方にご協力を頂きながら、道路拡幅や広場等の整備、老朽住宅等の建替えを行っています。

いろは通り (2号線)



整備前



整備後

旧隅田小学校前 南北道路 (9号線)



整備前



整備後

■優先整備路線・公園等の整備

災害時における避難路確保、円滑な消防活動のため、10路線を優先整備路線と定め、6m以上の拡幅整備を進めています。また、一時避難場所となるような公園等の整備も行い、防災性の向上に努めています。

■公園整備例(いちご広場)



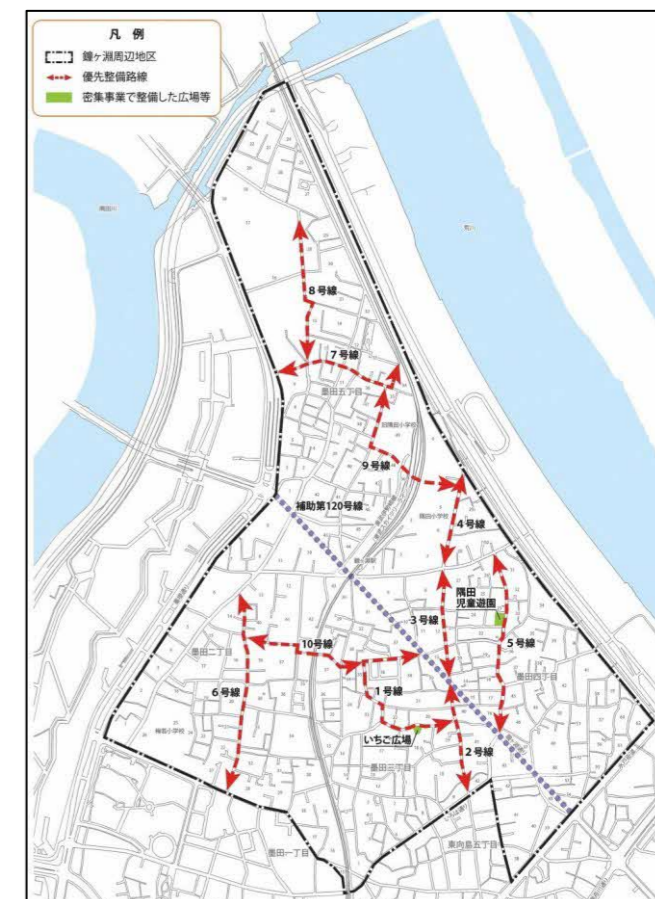
整備前



整備後



整備後



優先整備路線・公園等の整備
(出典：国土地理院基盤地図情報を加工して作成)

鐘ヶ淵駅周辺地区内で進められている取組み

⑤東武伊勢崎線の立体化に向けた取組み

【近年の鉄道立体化に向けた取組み】

| 年度 | 取組み |
|--------|---|
| 平成13年度 | 都知事宛「踏切高架化」を求める要望書提出 (地元町会・自治会の代表者連盟にて 約16,000名の署名を提出) |
| 平成16年度 | 踏切対策基本方針(東京都)において、 「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられる |
| 平成26年度 | 都知事宛「立体交差の早期事業化」を求める要望書提出 (鐘ヶ淵地区まちづくり懇談会代表にて 約8,600名の署名を提出) |
| 平成28年度 | 都知事宛「踏切解消」の要望書提出 (地元町会・自治会・商店会の代表者連名) |
| 令和3年度 | 優先整備路線9号線の区道路線認定及び道路区域決定 |
| 令和4年度 | 令和4年9月 都議会 都が【事業候補区間】への位置付けを表明 |

下記参照

【優先整備路線9号線の道路区域決定・事業用地活用】

■道路認定及び道路区域決定について

令和3年度に優先整備路線9号線の一部について、区道として道路区域の決定をし、道路としての位置付けを明確にしました。道路の整備は鉄道立体化に併せて行います。

■事業用地活用について

優先整備路線9号線の一部(旧隅田小学校南側)を、道路として整備するまでの間、暫定的に地域の方々に開放しました。また、地域の方々が有効活用できるよう、防災ベンチ、ベンチ、プランター等を設置しました。

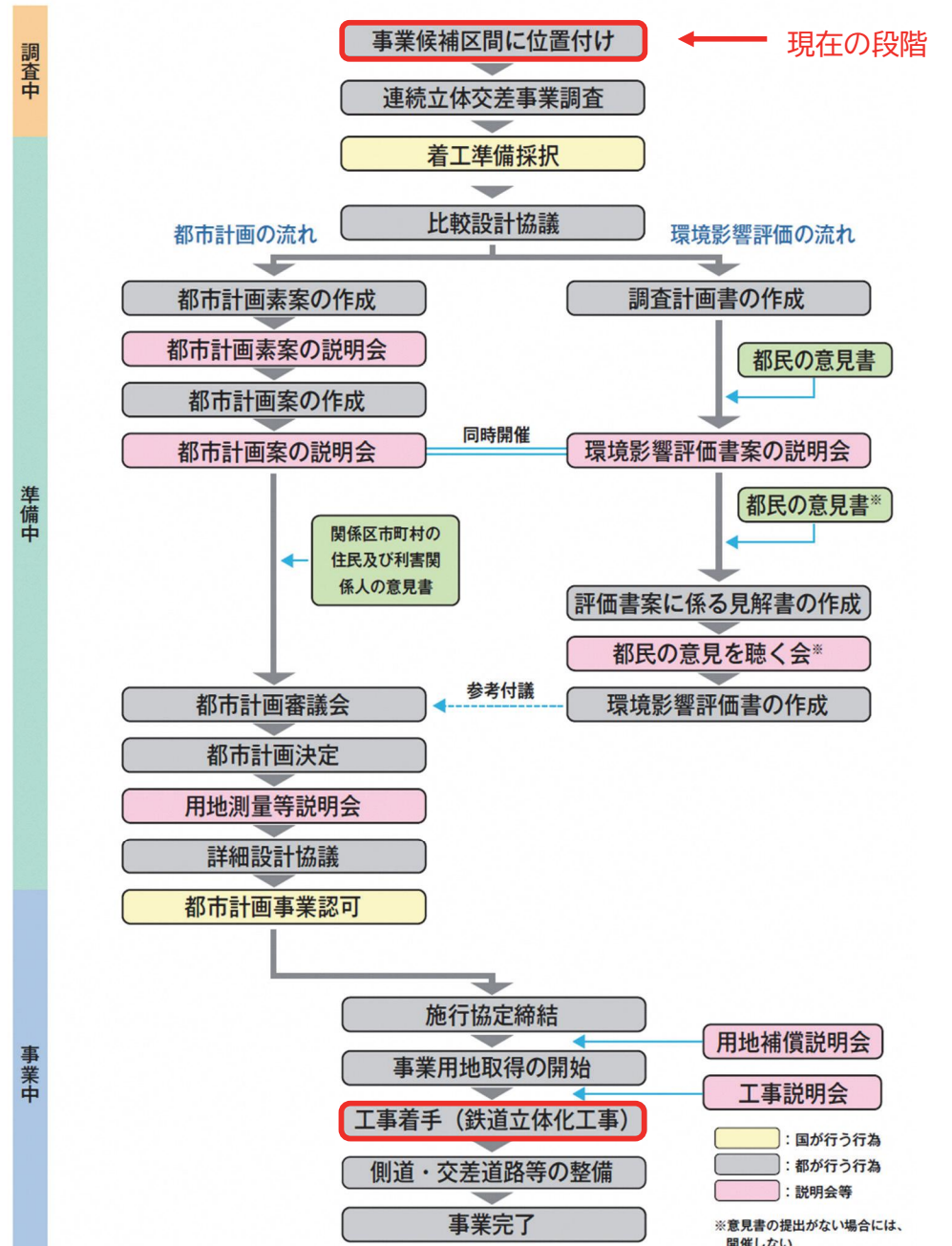


事業用地の活用(すみだ中央テラス)



9号線の位置・区域決定図
(出典：第39号まちづくりニュースより)

【連続立体交差事業のフロー】



連続立体交差事業

連続立体交差事業

【連続立体交差事業とは】

市街地において、道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を実現する都市計画事業です。

明治通り
京成曳舟駅
付近



【連続立体交差事業の効果】

- ・踏切の除却により、踏切遮断による交通渋滞・踏切事故が解消できます。
- ・鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができます。
- ・新たに生み出される高架下等の空間の一部を多目的な形で利用できます。など

【東京都内の連続立体交差事業箇所】



東京都建設局「道路と鉄道の連続立体交差事業 (R4.4)」より一部加工

詳しくはコチラ

●連続立体交差事業について



東京都建設局HP

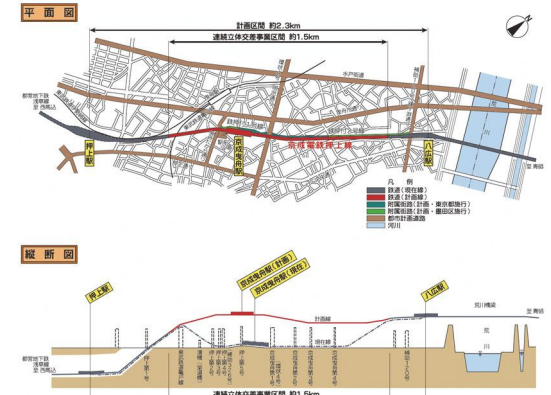
区内の連続立体交差事業の事例

【都市高速鉄道京成電鉄押上線(押上駅～八広駅間)】

■事業概要

区間 : 押上駅～八広駅
延長 : 約2.3km (事業区間1.5km)
構造方式 : 高架式
駅施設 : 京成曳舟駅

経緯 : H10.2 都市計画決定
H12.11 都市計画事業認可
事業着手
H20.8 工事着手
H27.8 全線高架化完了
H29.3 事業完了



出典：都市高速鉄道京成電鉄押上線(押上駅～八広駅間)の連続立体交差事業等について



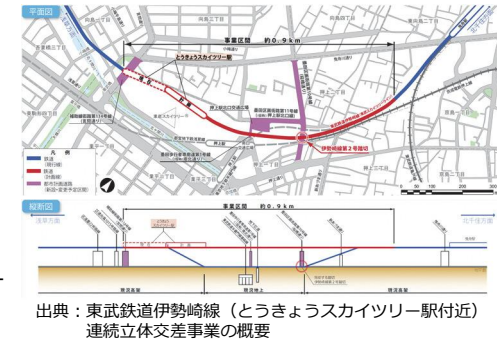
【東武鉄道伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)】

■事業概要

区間 : とうきょうスカイツリー駅付近
(墨田区押上二丁目～
墨田区向島一丁目)

延長 : 約0.9km
構造方式 : 高架式
駅施設 : とうきょうスカイツリー駅
ホーム延長 約170m～210m
ホーム幅員 約2～8m

経緯 : H23.3 社会資本総合整備計画に位置付け
H28.3 都市計画決定
H29.6 事業認可取得
H30.1 工事着手
事業期間：～R7.3 (予定)



出典：東武鉄道伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)連続立体交差事業の概要



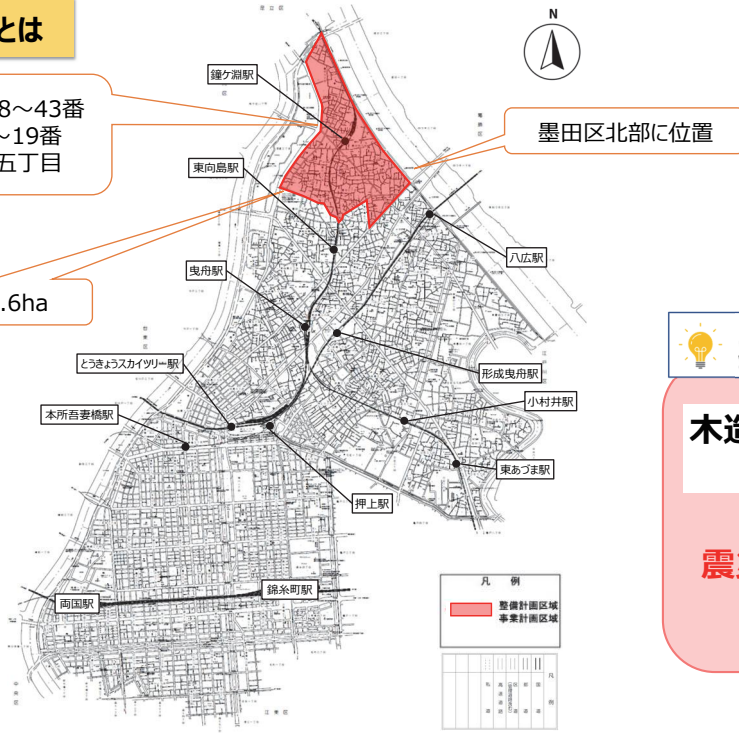
鐘ヶ淵周辺地区 住宅市街地総合整備事業（密集事業）



鐘ヶ淵周辺地区とは

東向島五丁目38～43番
墨田一丁目16～19番
墨田二・三・四・五丁目

面積：約80.6ha



事業概要

事業期間：平成18年～令和7年
整備目標：道路用地取得 4,654㎡
道路整備 16,685㎡
公園整備 2,784㎡

地区の課題

木造の建物が多い！
古い建物が多い！
狭い道路が多い！

震災時に、建物の倒壊、
避難上の危険性が高い！！



解消！！

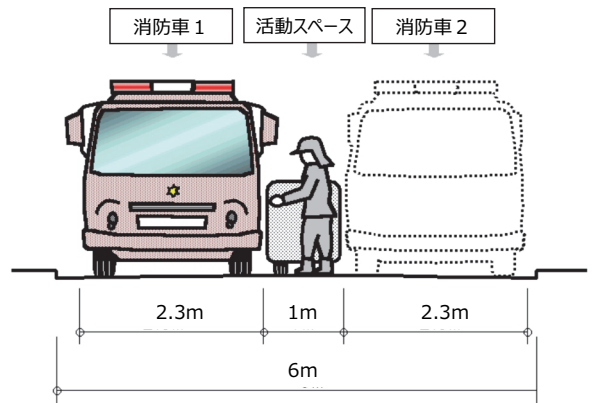
- 災害時の避難通路や円滑な消防活動を行うため『優先整備路線』を幅員6m以上の道路に整備していきます。
- 『優先整備路線』の沿道などに、地域住民の憩いの場として利用ができ、災害時には一時避難場所となるような広場を整備していきます。
- 近隣の皆さんで建替えを行う「共同建替」のお手伝いをします。

優先整備路線とは

『優先整備路線』とは、優先的に6m以上に拡幅する路線のことをいいます。



6m以上の道路が必要な理由

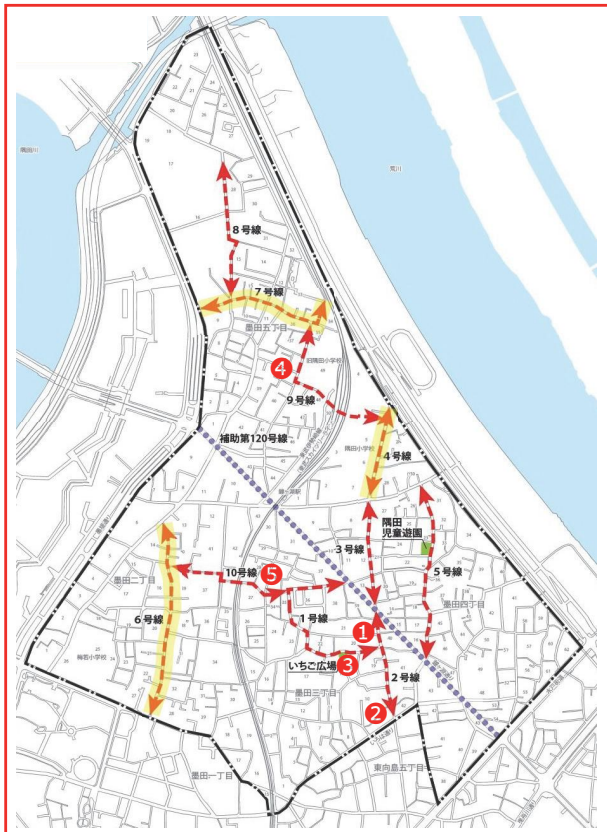


鐘ヶ淵周辺地区 住宅市街地総合整備事業（密集事業）



実績

鐘ヶ淵周辺地区では、道路、広場などの整備が進められてきました。これまでの実績の一部をご紹介します。



国土地理院基礎地図情報を加工して作成

① 1号線(拡幅整備前)



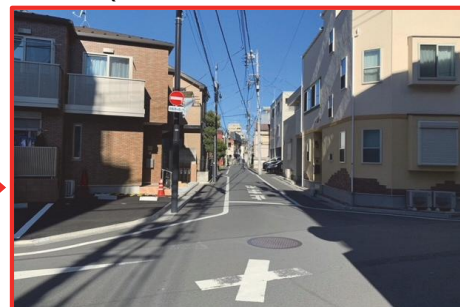
1号線(拡幅整備後)



② 2号線(拡幅整備前)



2号線(拡幅整備後)



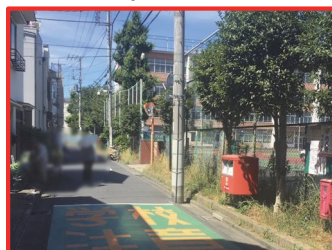
③ 1号線(拡幅整備・広場整備前)



1号線(拡幅整備後)



④ 9号線(拡幅整備前)



9号線(拡幅整備後)



⑤ 10号線(拡幅整備前)



10号線(拡幅整備後)



いちご広場(広場整備後)

