

・対象地域における特性、問題点、課題の整理

1.対象地域における特性の整理

(1)町丁目別の特性の整理

- ・本項では前章までで整理した地区の現況や住民からの意見等を基に、将来的なまちづくりの方向性を検討するため、地区ごとの特性と問題点を整理する。

		地区の現況、特性					
		一丁目地区	二丁目地区	三丁目地区	四丁目地区	五丁目地区	六丁目地区
土地利用	土地利用	-	・相対的に高度利用	・相対的に低未利用	・相対的に低未利用	・駅前地区としては低利用	・相対的にやや高度利用
建物状況	建物状況	・耐火構造物の割合が約6割であり、旧耐震の建物の割合が4割である	・駅前を中心に市街地再開発事業による建物の更新が進んでおり、耐火構造物の割合が8割を超え、旧耐震の建物の割合は2割を切る	・耐火構造物の割合が4割を下回り、旧耐震の建物の割合が6割を超える ・相対的に空き家の割合が高い	・耐火構造物、旧耐震の建物の割合とも6割を超える	・耐火構造物の割合が8割を超えるものの、旧耐震の建物の割合が4割ある	・耐火構造物の割合が7割を超えるものの、旧耐震の建物の割合が6割を超える
都市機能	商業・業務	・道灌山通りを中心に商業・業務機能が点在する	・駅前を中心に商業・業務系の施設が集積 ・食品系スーパーなど生活利便施設が複数立地 ・相対的に年間販売額が高く、地区を牽引する商業地	・相対的に商業・業務系の施設の割合が少ない（1割以下）	・相対的に商業・業務系の割合は少ないが、道灌山通りを中心に商業・業務機能が点在	・駅前に飲食系の店舗を中心に商業・業務系施設が集積 ・大きな集客につながる施設はない	・冠新道を中心に商業系施設が集積 ・商店街においては衰退傾向にある ・大企業の本社も立地する
	住機能	・道灌山通り等の幹線道路沿いには低中層のマンションが立地 ・地区内には小規模な独立住宅が立地	・日暮里駅前の市街地再開発事業により高層マンションが立地	・台地を中心に低層の独立住宅が集積	・JR線路沿いに共同住宅が立地 ・地区西部については独立住宅が集積	・駅周辺、幹線道路を中心に共同住宅が立地	・集合住宅と独立住宅が混在する。 ・商店街等においては一部マンションへの建替えが見られる
	その他	・道灌山通りを中心に複数の診療所が存在 ・工業系機能と住居が混在	・駅前を中心に診療所が集積	-	・道灌山通りを中心に複数の診療所が存在	・駅前を中心に診療所が集積	・工業系機能と住居が混在
安全性	道路・交通	・4m未満の道路が多く存在	・尾久橋通りが特定緊急輸送道路に指定	・4m未満の道路が多く存在 ・狭あいで折れ曲がった道路が存在 ・坂道が多く、移動の障害となっている	・4m未満の道路が多く存在	・幹線道路以外に歩道のある道路が少なく、また、歩行者・自転車・車の動線が錯綜 ・タクシーの待機列による混雑が発生 ・西日暮里駅前に交通広場がない ・放置自転車等により、道路の安全性が低下 ・尾久橋通りが特定緊急輸送道路、道灌山通りが一般緊急輸送道路に指定	・4～6mの道路が多く存在 ・放置自転車等により、道路の安全性が低下 ・尾久橋通りが特定緊急輸送道路に指定
防災	災害想定	・0.5～3m未満の浸水	・一部液状化の可能性が高い ・0.5～3m未満の浸水	・台地上にあり、土地の基盤が強い一方で、急なげけ地が存在	・台地上にあり、土地の基盤が強い一方で、急なげけ地が存在	・0.5～3m未満の浸水	・0.5～3m未満の浸水
	避難場所	（対象地域外だが、一時集合場所として真土公園あり）	・一時集合場所・一次避難所として、ひぐらし小学校、諏訪台中学校あり	・一時集合場所として西日暮里公園、一時集合場所・一次避難所として第一日暮里小学校あり	・一時集合場所として開成学園第二運動場あり	・地区内に一時集合場所がない	・一時集合場所・一次避難所として第六日暮里小学校あり
不動産動向	周辺開発動向	（対象地域外だが、三河島駅前で市街地再開発事業を推進）	・日暮里駅前で市街地再開発事業が実施	-	-	・西日暮里駅前で市街地再開発事業を推進	-
人口 町丁目別	人口・世帯	・相対的に人口・世帯が多い ・相対的に世帯当たり人口が多い	・相対的に人口・世帯が多い ・相対的に世帯当たり人口が多い	・相対的に人口・世帯が少ない ・相対的に世帯当たり人口が少ない	・相対的に人口・世帯が少ない ・相対的に世帯当たり人口が多い	・相対的に人口・世帯が少ない ・相対的に世帯当たり人口が少ない	-
	年齢割合	-	・相対的に年少人口割合が高い ・相対的に老年人口割合が低い	・相対的に年少人口割合が低い ・相対的に老年人口割合が高い	・相対的に年少人口割合が高い ・相対的に老年人口割合が高い	・年少人口の割合が低い	-
公共交通		・区内の最大の交通結節点である日暮里駅・西日暮里駅周辺に位置する ・複数の鉄道路線が通り、地域資源にもなっている					
都市計画施設の状況		・未整備の都市計画道路（優先整備）が存在	・未整備の都市計画道路（優先整備）が存在	・計画のあった都市計画道路が見直しの方針となった	・未整備の都市計画道路（優先整備）が存在	・未整備の都市計画道路（優先整備）が存在	-
緑地・景観		・住居と商業・工業などが混在し、下町の雰囲気を感じる	・日暮里駅前においては市街地再開発事業により高層建物が立ち並び、ランドマークとなっている	・寺、墓を中心として昔から変わらない景観が広がる	・整然として整った街並み、良好な住環境が広がっている	・公園等のオープンスペース・緑地空間がない	・住居と商業・工業などが混在し、下町の雰囲気を感じる
公共・公益		-	・子育て支援施設として保育園が立地 ・小学校・中学校の教育施設が立地 ・複数の交流施設が立地 ・駅前にイベント広場が立地	・教育施設として小学校が立地 ・小規模な交流施設が立地	・子育て支援施設として保育園・幼稚園が立地 ・全国屈指の中学校・高校が立地	・子育て支援施設として保育園が立地 ・高齢者等福祉施設が立地 ・地区内に文化・交流施設がない ・駅前に廃校になった中学校が存在	・冠新道商店街沿いに図書施設、障がい者支援施設、交流施設が立地 ・子育て支援施設として保育園が立地 ・小学校の教育施設が立地
地域コミュニティ		・下町らしい近所づきあいのあるコミュニティが残る	・コミュニティが強く新住民との地域コミュニティの形成を図っている ・町会組織がしっかりしている ・外国人居住が増加しつつある	・マンション等が少なく、古くからの地域コミュニティが形成されている	・地区外へ働きに行く世帯が多いが、7割以上の世帯が町会に加入している	・まちづくりの活動の担い手となる後継者が存在する。 ・外国人居住が増加しつつある	・下町らしい近所づきあいのあるコミュニティが残る

(2) 各駅の特性の整理

- ・対象地域内の日暮里駅・西日暮里駅について、特性を整理する。

		日暮里駅	西日暮里駅
公共交通	鉄道	J R 山手線・京浜東北、 京成線・成田スカイアク セス、日暮里・舎人ライ ナー	J R 山手線・京浜東北、 東京メトロ千代田線、日 暮里・舎人ライナー
	バス	都バス発着 4 路線	都バス経由 3 路線
一日平均乗車人員数 (鉄道) 平成 26 年度		171,679 人	189,622 人
用途地域等指定状況		商業地域・容積率 700%	路線商業地域・容積率 600%、500% 準工業地域・容積率 400%、300%
周辺市街地の状況		商業・業務系市街地	商業・業務・住居系市街 地
商業・業務の状況		駅前の商業地域内に一定 の面的な商業・業務機能 が集積	幹線道路沿いに一定の商 業・業務機能が集積
文化・観光施設の状況		日暮里繊維街、台地に寺 社街、サニーホール	台地に寺社街
都市開発諸制度活用方 針による位置付け		一般拠点地区	一般拠点地区
各駅の現在の性格		区の表玄関	-

都市開発諸制度活用方針:東京の都市づくりビジョンの将来像を実現していくにあたり、
都市開発諸制度の戦略的活用を図るための方針(平成 28 年 6
月 24 日改訂)

2. ゾーン別の特性等の整理

(1) ゾーンの設定

- ・これまでの内容を踏まえて、対象地域を3つのゾーンに整理する。

歴史・居住ゾーン
日暮里台地に位置し、歴史的・文化的な地域資源を多く有し、主にゆとりある低中層の住宅が集積するゾーン
都市機能集積ゾーン
西日暮里駅前、日暮里駅前及び両駅を結ぶルートにっぽりを中心とした、商業・業務系機能など多様な都市機能が集積するゾーン
住居商業混在ゾーン
西日暮里駅の東側に位置し、住居と商業・工業系の施設が混在して共存する下町らしい市街地を形成するゾーン

■ ゾーン別の特性等の整理

	歴史・居住ゾーン	都市機能集積ゾーン	住居商業混在ゾーン
土地利用	・相対的に低未利用 ・木造建築の割合が多く、旧耐震、空き家の割合が相対的に高い	・相対的に高度利用 ・耐火構造の建物が多い	・旧耐震の建物割合が相対的にやや高い
都市機能	・独立住宅を中心とした住宅施設の割合が多い	・商業・業務施設等の割合が多い ・駅前に、集客施設や、食料品や日用品が購入できる生活利便施設が少ない	・住居、商業・工業が混在する ・商店街や街なかでマンションへ建替えが進んでいる
交通環境	・坂道が移動の障害になっている ・道灌山通りが一般緊急輸送道路に指定されている	・歩行者・自転車・車の動線が錯綜している ・西日暮里駅前は、歩道や交通広場、一部鉄道間の乗り換え動線が不足。また、タクシーの待機列による混雑が発生 ・鉄道が地域資源にもなっている ・尾久橋通りが特定緊急輸送道路、道灌山通りの一部が一般緊急輸送道路に指定されている	・放置自転車等により、道路の安全性が低下
みどり・景観	・低層の住宅地が広がる ・寺社仏閣など歴史的資源が集積する ・西日暮里公園を中心として緑地が広がる	・商業・業務施設を中心としたにぎわいを感じる ・西日暮里駅前に広場空間やオープンスペースがない	・昔ながらの商店街や町工場が存在し、住居商業混在した下町らしい景観
防災	・4m未満の道路が比較的多い ・急ながけ地が存在	・駅前に災害時の拠点となる場所がない	・4m未満の道路が比較的多い
公益	・子育て支援施設、教育施設、交流施設等の多様な施設が存在	・子育て・高齢者支援施設は存在するが、文化・交流施設はない	・子育て支援施設、教育施設、交流施設等の多様な施設が存在
その他	・下町らしい近所づきあいのあるコミュニティが残る	・西日暮里駅と日暮里駅の連携が少ない	・下町らしい近所づきあいのあるコミュニティが残る

■具体的なゾーンのイメージ



(2)ゾーン別の課題等の整理

- ・各ゾーンの特性や問題点、上位計画の方向性を踏まえて、ゾーン別に課題の整理を行う。

ア.歴史・居住ゾーン

(ア)建物の老朽化や狭あい道路等の都市基盤の脆弱性の改善

- ・地区内に比較的多く存在する4m未満の道路や旧耐震の建物、空き家などを解消し、防災性の向上を図る必要がある。
- ・地区内に複数の急ながけ地が存在しており、大雨や地震などの際に、災害につながる可能性がある。

(イ)地区内を通る都市計画道路にあわせたまちづくりの方向性が必要

- ・日暮里台地においては、西日暮里四丁目地区に優先整備路線の都市計画道路が存在する。現在のまちの雰囲気を残したまちづくりの方向性を検討する必要がある。
- ・また、西日暮里三丁目地区では、計画のあった都市計画道路の見直しの方針が出された。歴史資源を残したまちの雰囲気がある一方、狭い道路も存在しており、今後どのようなまちづくりを進めていくか、検討する必要がある。

(ウ)高齡化の進行に合わせた対策

- ・歴史・居住ゾーンにおいては、昔から住み続けている住民が多く、現在も良質な地域コミュニティを残している一方で、高齡化が進行しており、ヒアリングにおいても一人暮らしの高齡者や老々介護等の状況が見られることから、地域コミュニティを生かしたソフト面での対策が必要である。

イ. 都市機能集積ゾーン

(ア)駅前空間としてふさわしい合理的な土地利用

- ・日暮里駅前については市街地再開発事業が実施され、区の交通結節点としてふさわしい高度利用が図られている一方で、西日暮里駅前については、廃校となった中学校跡地の存在や土地の細分化など低・未利用地が比較的多く、駅前としてふさわしい土地利用を図る必要がある。

(イ)交通結節点としてふさわしい基盤整備や都市機能の集積

基盤整備の視点

- ・西日暮里駅については、1日約18万人の利用者が存在する区内の重要な交通結節点として、駅前の交通課題の解決に資する交通広場等の基盤整備を検討する必要がある。
- ・歩行者・自転車・車の動線を分離し、安全な歩行者空間を確保する必要がある。
- ・日暮里駅については、JR・京成線と日暮里・舎人ライナーの接続がなされており、西日暮里駅についても、JR線から日暮里・舎人ライナーへの安全かつ円滑な乗換動線し、交通結節機能の強化を図る必要がある。

都市機能整備の視点

- ・西日暮里駅前について、広域拠点であり、交通便利性が良い地区として、地域住民のみならず、地区外からの利用に資するよう、商業・業務系市街地への転換を図り、商業・業務機能や、文化・交流拠点、防災拠点等の機能集積を図る必要がある。
- ・特に、現況では飲食店を中心とした商業集積が見られるものの、食料品や日用品が購入できる生活利便施設が少なく、駅利用者や地域住民にとっての生活利便性向上を図る必要がある。
- ・日暮里・舎人ライナーができたことで、駅利用者が増加し、人の動きにも変化がみられることから、新たな人の動きに対応した商業・業務環境の整備を行う必要がある。
- ・緑地・オープンスペース等の空間がなく、日暮里駅前地区イベント広場のような地域交流活動やにぎわいを創出する場所を整備する必要がある。
- ・また、多くの乗降客数が存在する駅であり、災害時に発生することが想定される帰宅困難者に対応するための一時滞在施設等、地域の防災拠点としての整備が必要である。

(ウ)地域間の連携

日暮里駅周辺・西日暮里駅周辺

- ・日暮里駅周辺、西日暮里駅周辺の間が幹線道路や鉄道路線により分断されており、荒川区を代表する交通結節点として近接しているにも関わらず、地区同士の連携が少ない。
- ・また、ヒアリングから、地区住民も、日暮里駅周辺と西日暮里駅周辺は別地区と認識するなど意識的な隔たりが存在しており、二駅の立地を生かした連携が必要である。

西日暮里駅東西地域

- ・鉄道高架や台地により分断されている西日暮里駅東西の地域をつなぐゾーンであり、相互の行き来・交流に資するような環境整備が必要である。

ウ.住居商業混在ゾーン

(ア)建物の老朽化や道路等の都市基盤の脆弱性の改善

- ・地区内に比較的多く存在する 6m未満の道路や旧耐震の建物を解消し、防災性の向上を図る必要がある。

(イ)下町らしい地域コミュニティの継続

- ・地区内においてはお互いの顔がわかる下町らしい良好な地域コミュニティの形成が行われてきており、新規住民の増加や外国人の増加等の影響がある中で、これまでの地域コミュニティの継続を検討する必要がある。

(ウ)工場等の跡地における賃貸マンション等の増加への対応

- ・地区内においては工場等の跡地における賃貸マンション等の住宅系土地利用が増加しており、住宅の増加に伴う環境整備等を検討する必要がある。

(エ)商店街の維持・保全

- ・地区内に存在する商店街については、低層部に店舗を持たないマンション等の居住機能が整備されることにより、商店街としての連続性が失われつつあり、連続性の確保及び商店街そのものの活性化を図る必要がある。