

East Core Hikifune
イーストコア曳舟

イーストコア曳舟

(曳舟駅前地区第一種市街地再開発事業)



街に、ルネッサンス

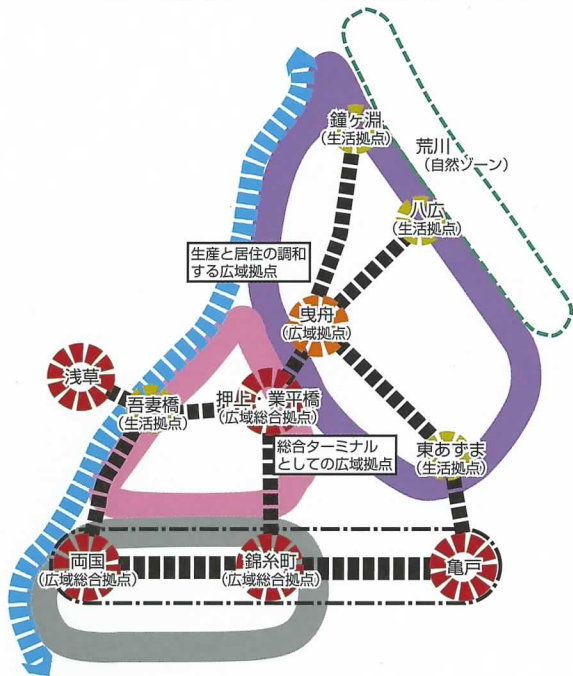


UR

UR都市機構

○ 曳舟駅周辺の位置付け

墨田区は、墨田区基本計画において、都市活動の拠点や軸となる地域を、広域総合拠点、広域拠点、生活拠点などとして位置付け、商業・業務・サービス機能等を集積して都市機能の高度化を図り、一般市街地においては産業と住宅の調和のとれた市街地を形成することにより、区全体をまとまりのある都市構造へと誘導していくことを計画しています。



東京スカイツリー (完成イメージ)

曳舟エリア：墨田区基本計画の中で、曳舟駅前地区第一種市街地再開発事業が施行されている曳舟駅前地区を含む曳舟駅周辺地区は広域拠点として位置付けられ、「駅周辺地区において、再開発事業等により商業・業務・文化・住宅等が調和した複合的な拠点として整備していく」とされています。

曳舟駅周辺地区以外にも以下のようなエリアが拠点として整備されていくこととなっています。

押上・業平橋エリア：墨田区のほぼ中央に位置しており、将来的に整備されることとなる東京スカイツリーによりもたらされる先進機能と培われてきた下町文化とを融合させた観光拠点を形成するため、多機能な拠点としての整備が進められています。

錦糸町エリア：東京副都心に指定されており、ショッピングモールのオリナス、コンサートホールのみだトリフォニーホールなどが建設されるなど、総合的な整備が進められています。

両国エリア：両国国技館や江戸東京博物館などの文化施設があり、国際ファッションセンターを中心とした都市機能の更新が行われるなど、総合的な整備が進められています。

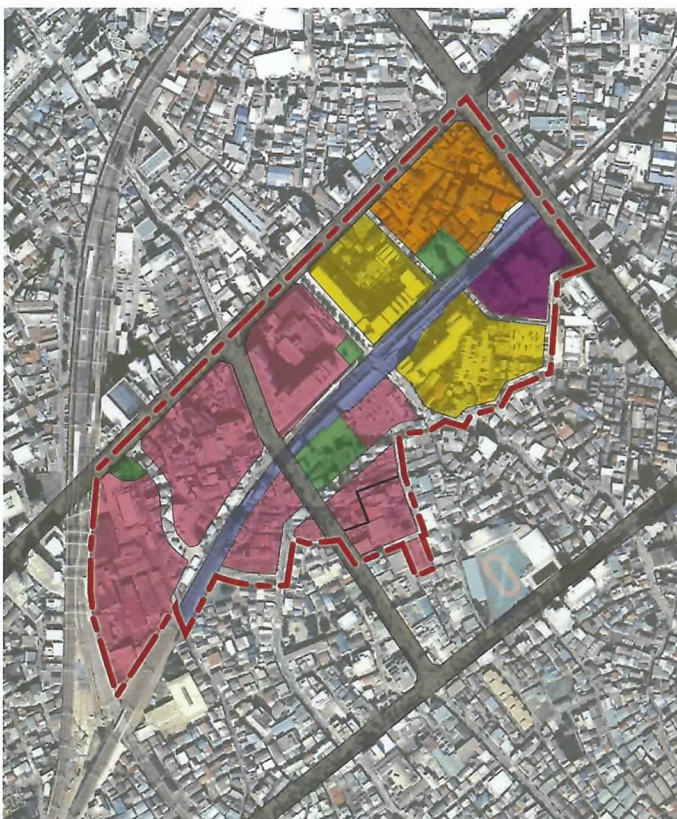


olinas (オリナス)



両国国技館

○ 曳舟駅周辺のまちづくり



曳舟駅周辺地区は、東武伊勢崎線「曳舟駅」と京成押上線「京成曳舟駅」を結ぶ交通の要所にあり、潤いと賑わいのある中心市街地として、今後の発展が期待される所です。

墨田区基本計画において広域拠点として位置付けられており、周辺地区の約11.2haにはまちづくりのルールである「地区計画」が導入され、計画的に再開発事業などを推進し、建物の整備に併せて道路等のまちの骨格となる施設の整備などもあわせて、広域拠点にふさわしい総合的なまちづくりを進めていくこととなっています。

なお、当該地区では平成13年11月に曳舟駅前地区、平成15年1月に京成曳舟駅前第一、第二地区に地区整備計画を定め、平成18年12月には同第二地区において、地区整備計画の変更を行いました。

地区計画区域(11.2ha)	公園・広場
拠点型複合地区	土地の高度利用により、商業、業務、文化、住宅等の複合機能を導入し、地域の拠点として賑わいのある都市空間を形成します。
商業・住宅複合地区	都市型住宅を中心としつつも、日常に利便性向上に寄与する商業等の諸機能をあわせて導入し、利便性が高い良好な都市型居住環境を形成します。
商業・業務・住宅複合地区	幹線道路沿いは商業、業務、住宅等の調和のとれた適切な沿道型土地利用を誘導しながら、それ以外の区域については建替えや共同化等により、良好な環境の更新・保全を図ります。
商業・業務地区	商業、業務機能を中心に、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図ります。
鉄道地区	鉄道の立体化にあわせて、環境整備や利便性の向上等に資する機能を導入し、駅周辺にふさわしい景観形成を図ります。

○ 周辺地区のリーディングプロジェクトとして

曳舟駅前地区は駅前再開発を推進することで、防災性の向上、土地の適切な高度利用によるオープンスペースの確保、墨田区北部の核となる商業施設の導入、既存商店街と誘致店舗の連携した商業集積の形成、都心部に近接した居住地として、駅至近という立地を生かした快適で利便性の高い都市型住宅の導入等を行い、地域の活性化を図り、賑わいのある街を作ります。また、周辺地区へのリーディングプロジェクトとして墨田区北部地域の市街地整備に貢献します。



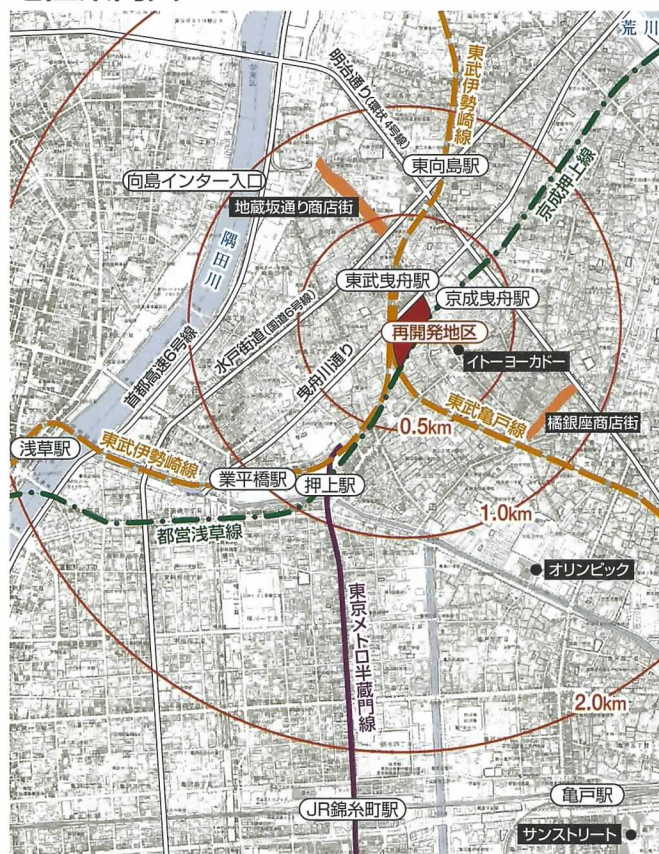
アクセス

鉄道：東武伊勢崎線曳舟駅／京成押上線京成曳舟駅
(曳舟駅は半蔵門線・東武亀戸線も乗り入れ)

- ・浅草まで約4分（東武伊勢崎線曳舟駅より直通）
- ・大手町まで約18分（東武伊勢崎線曳舟駅より直通）
- ・上野まで約13分（東武伊勢崎線曳舟駅より浅草乗換）

道路：地区北部に水戸街道／地区東部に明治通り

地区案内図



○ 地区の従前状況と整備目標



赤枠内が再開発地区

当地区周辺は関東大震災や東京大空襲による災禍を逃れた地域であることから、工場群や長屋建築群など老朽化した木造建物が多くを占め、農用水路周りの田畑のあぜ道等がそのまま道路になるなど、容積率は約100%の低層市街地であり、東京でも有数の密集市街地を形成している地区の1つです。そのため、一部の地域には密集住宅市街地整備促進事業が導入されるなど、密集市街地の整備が進められています。



ます。従前の地区状況

増加傾向にあった人口も昭和40年頃を境に緩やかに減少している一方で、世帯数の増減はあまり見られず、小家族化・高齢化が進んでいる地区でもあります。

老朽した家屋が密集し、権利関係が複雑な地区の状況を踏まえ、当地区では、密集市街地の改善を図り、土地の高度利用を促進し、高度な商業・業務・文化・住宅機能の総合的な整備をすることを目的としてい

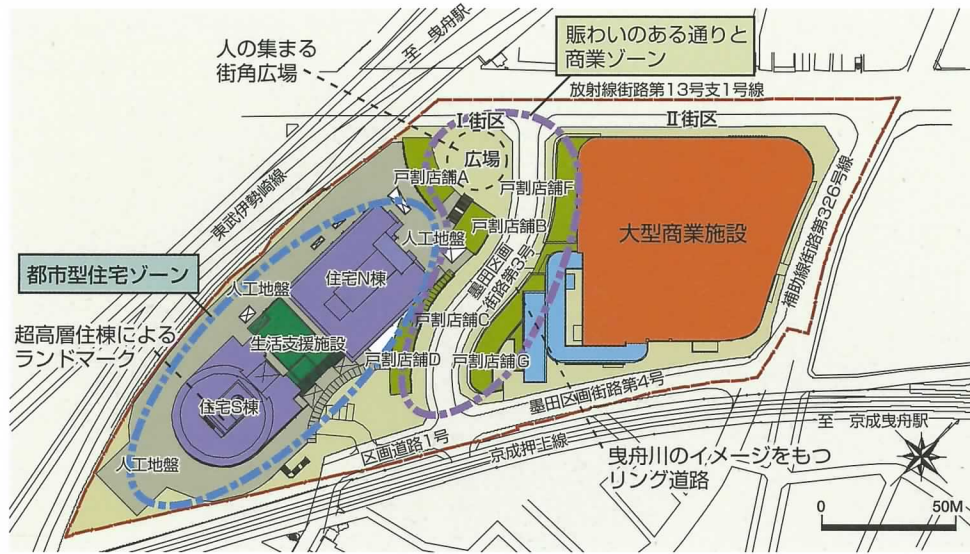
地区の状況 (平成17年6月現在)

土地利用状況	従前地積 (構成比)	従後地積 (構成比)
宅地	24,300㎡(88.4%)	21,600㎡(78.5%)
道路	3,200㎡(11.6%)	5,900㎡(21.5%)
計	27,500㎡	

従前建物状況	棟数 (構成比)
耐火造	26(17.6%)
非耐火造	122(82.4%)
計	148

従前権利者数	人数 (構成比)
土地所有者	104(38.2%)
借地権者	74(27.2%)
借家権者	94(34.6%)
合計	272

ゾーニングと配置計画



当地区は、墨田区画街路第3号線（リング道路）により2つの街区に分けており、鉄道敷に挟まれた細長い敷地であるI街区を「都市型住宅ゾーン」として、UR賃貸住宅及び権利者用住宅等を整備します。また、I街区では住棟を南北に2棟配し、低層部の人工地盤で繋げ、両棟の間に生活支援施設棟を配置しています。

四方を道路に囲まれた比較的整形な敷地であるII街区を「大型ショッピングゾーン」として大型商業施設の誘致を行い、街区ごとに明確に用途分化を図っています。そして、両街区を区画するリング道路沿いを「賑わいのある通りと商業ゾーン」として、戸割店舗を配置し、東武曳舟駅出口駅前広場を設けることで用途の異なる両街区を有機的に結びつける計画としています。

・ランドマークの創出——都心とを結び鉄道路線と道路からよく見える位置である計画敷地の南端に41階の塔状の超高層棟を配置し、

当地区周辺のランドマークとします。

・快適な住空間の創出——830戸というボリュームの住宅を確保しつつも、各住戸の環境性能が低下しないよう配慮し、広場の確保などをした配棟を行っています。

・地域の記憶を生かす新しい空間の創出——下町風土の息づくまちの環境や地域特有の記憶の伝承を図り、まちが新しくなっても現代的に翻訳しながら継承されるような空間を創出します。

・賑わい空間の創出——II街区に立地する大型商業施設、リング道路に沿った戸割店舗、駅前広場空間等により、賑わい空間を創出します。

・生活支援施設の導入——生活支援施設棟に保育所を導入することで、当地区を含めた周辺地域の子育てをサポートします。併せて、診療所を予定することで、周辺地域に居住する方々に複合的な生活支援サービスの提供を目的とします。

都市計画決定の内容

名称	曳舟駅前地区第一種市街地再開発事業
位置	墨田区東向島二丁目・押上二丁目・京島一丁目各内地
施行区域面積	約2.8ha

公共施設の配置及び規模

種別	名称	幅員	延長	備考
幹線街路	放射線街路第13号支1号線	20m	約170m	都市計画道路、既存道路の拡幅
	補助線街路第326号線	17m	約95m	
区画街路	墨田区画街路第3号線	12m	約135m	都市計画道路、新設
	墨田区画街路第4号線	12~14m	約100m	
区画道路	区画道路1号	10~12m	約50m	新設

建築物の整備

	建築面積	延べ面積（容積対象面積）	主要用途	建築物の高さの限度	備考
I街区	約8,900㎡	約87,500㎡ (約61,100㎡)	住宅、店舗、駐車場	約142m	建築物の高さは建築基準法によるものとする。 屋上緑化を行うものとする。
II街区	約7,600㎡	約50,300㎡ (約40,200㎡)	店舗、駐車場	約39m	

建築敷地の整備

	建築敷地面積	備考
I街区	約11,900㎡	道路境界より建物を後退し、その部分を歩道状に整備することで、周辺環境に配慮する。鉄道との境界については、防災上、避難上有効な通路等を確保する。壁面の位置の限度は高度利用地区に従い確保する。
II街区	約9,600㎡	道路境界より建物を後退し、その部分を歩道状（道路内歩道2mを含む）に整備することで、周辺環境に配慮する。鉄道との境界については、防災上、避難上有効な通路等を確保する。壁面の位置の限度は高度利用地区に従い確保する。

住宅建設の目標

戸数：約830戸 面積：約82,500㎡

再開発のコンセプト

1 新しい拠点となる街

- 住宅・商業施設の集積
- 高規格な公共施設の整備

2 防災機能の優れた街

- 密集市街地の改善
- 安全で安心な暮らしの創出

3 利便性の高い街

- 交通利便性を活かす
- 日々の暮らしを支える生活支援施設の導入

4 活気溢れる賑わいある街

- 広場の整備による新たな賑わいの創出
- リング道路沿いに連続する新たな商業ゾーンの形成

5 人に優しい街

- 緑豊かな潤いのある空間の創出
- 快適でゆとりのある空間の創出



施設建築物の概要

	敷地面積 (㎡)	建築面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	建ぺい率 (%)	容積率 (%)
I 街区	約11,900	約8,900	約87,500	約75	約511
II 街区	約9,600	約7,600	約50,300	約79	約416

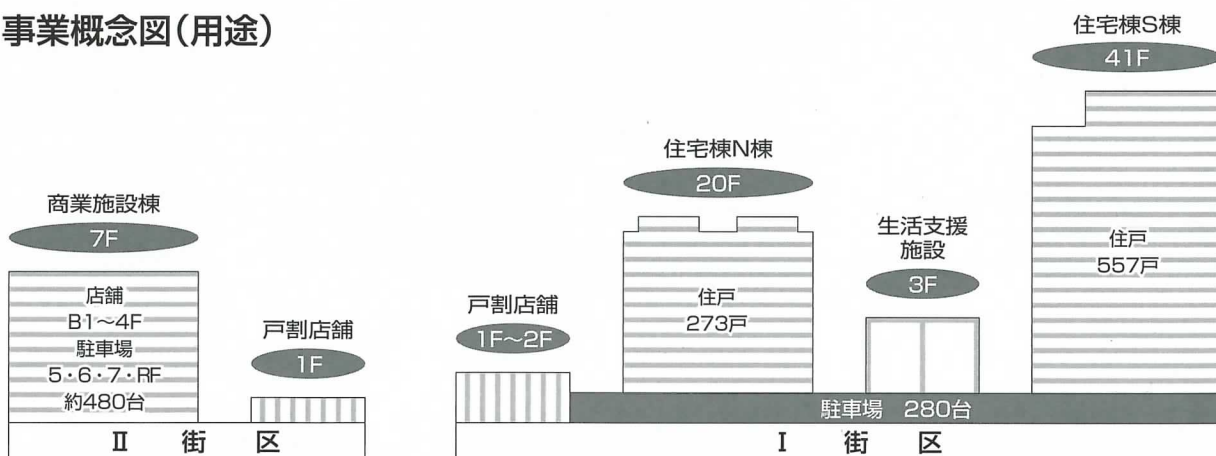
街区	I 街区	II 街区
主たる用途	共同住宅・商業施設・生活支援施設・駐車場・駐輪場	商業施設・駐車場・駐輪場
構造	鉄筋コンクリート造一部鉄骨造	鉄筋鉄骨コンクリート造一部鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造
階数	N棟：地下1階、地上20階・S棟：地下1階、地上41階	地下1階、地上7階
最高高さ	N棟：約71m・S棟：約142m	約39m
駐車場	約280台	約480台
駐輪場	約1,360台	約800台
住宅建設	830戸 (N棟273戸・S棟557戸)	—

街

た多様な住まい方の創出
る大型商業施設・



事業概念図(用途)



曳舟駅前地区・街づくりの特色

住宅整備、商業施設整備、民間活力の導入

都市機構が行う都市再生事業は、民間事業者や地方公共団体と協力しながら、適切な役割分担のもと事業を推進しています。当地区においても、民間事業者の活力を導入するために、いくつかの取り組みを行っています。

I街区においては、事業の初期段階から民間事業者のニーズを把握し、ニーズに合致した事業スキームの構築及び施設計画の策定を行うために「再開発共同事業者エントリー制度」を活用しました。そして、エントリー事業者の意向を踏まえ、N棟において、保留床処分に責任を負うことを前提に、設計・施工業務を民間事業者に代行していただく「特定業務代行方式」を採用しました。

II街区においては、都市機構に代わり、民間事業者が自らの資金により施設建築物を建築し、保留床を取得していただく「特定建築者制度」を採用しました。

ストリームラインモダン

かつて当地区沿いに流れていた曳舟川の水の流れ、地区内にできるリング道路の線形を表す流線型・水平線の強調をストリームラインと称し、モダンデザインを基調とした中で展開を図る「ストリームラインモダン」を地区全体の建物デザインコンセプトとしています。

その中で超高層建物である住宅棟のI街区S棟・N棟は単純なツインタワーではなく、それぞれの形状が主張でき、独自性を生み出すことができる形態として、流れるような曲面構成を持つ円形と「対」のイメージを表現し構成する四角を採用し、ランドスケープを変化に富んだものとしています。II街区の大型商業施設についても流線型を意識しながら、建物の壁面を縦・横方向ともにデザイン的に分節化することで、圧迫感を無くすデザインとしています。

また、印象的な幅広のラインであるストリームラインを地区全体に採用し、変化に富んだランドスケープに関連性を持たせることで、周囲の街並みとの調和を図っています。

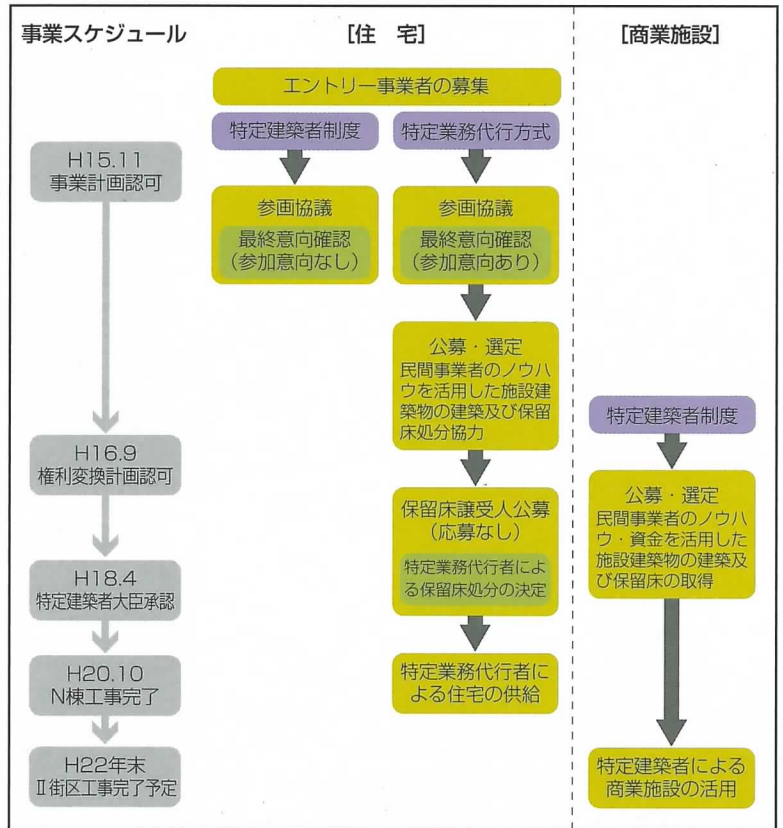
粋な暮らしを支える景観づくり

墨田らしいもてなしの下町景観の創出を方針として、「曳舟駅前地区のここならでは」の魅力を発揮させるためには、界隈性のある、にぎわい空間を形成する軸（粋な暮らしを支える景観）を創出することにあると考えています。

粋な暮らしを支える景観をつくる骨格（通り）として、特に当地区の中央に位置する墨田区画街路第3号線（リング道路）沿いにおいては、曳舟らしい建物が連続する街並み景観を再現するかのように同一複数ユニットの戸割店舗を配し、快活にゆとりをもって歩くことのできる歩行者空間とあわせて、各種イベントにも対応可能な、潤いを与える広場を駅前に整備しています。

みどりの創出

当地区の北側に位置し広域拠点を貫通する曳舟川通りは、『水と緑の環境軸』として位置づけられ、その軸を形成する拠点として当地区では、質の高い緑の形成とやすらぎと潤いのある空間を形成するため、住宅棟（I街区）においては人工地盤や敷地の広場を利用し、大型商業施設（II街区）では屋上緑化や壁面緑化を行い、地区全体として立体的なみどりの整備等を行うこととしています。

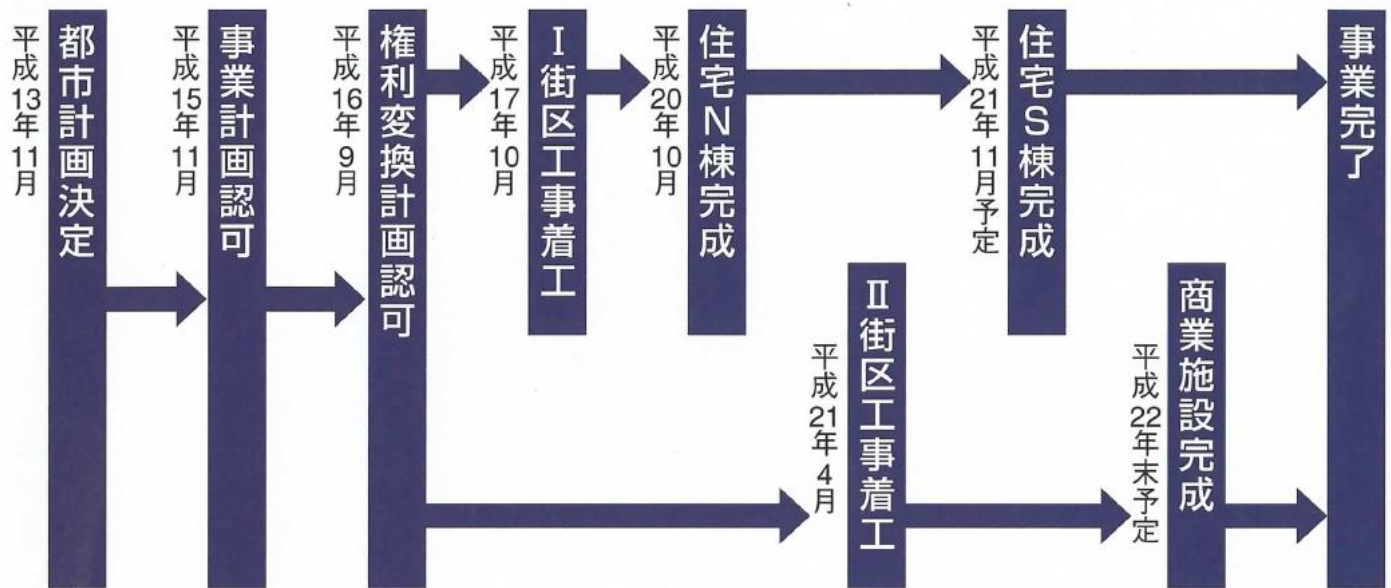


リング道路沿いに戸割店舗を配置



ゆとりある歩行者空間

事業スケジュール



[ロゴマークについて]



East Core Hikifune
イーストコア曳舟

綱を付けた水上に浮かぶ小舟を、岸から人が引く姿。江戸の風物詩として、安藤広重の江戸百景にも描かれたこの風景が、「曳舟」という地名のはじまりです。

本プロジェクトは、「水と人」が時とともに培ってきた深い歴史を継承し、「舟と水の流れ」をモチーフにロゴマークを構築。流線形のスタイリッシュなデザインには、東京の東の中核として再生するというネーミング「イーストコア曳舟」と併せて、未来をリードする場所になって欲しいという願いをこめています。

独立行政法人 都市再生機構
東京都心支社 墨田市街地整備事務所



地区内の密集状況



鶴土手橋から土流を望む（昭和25年頃）

地域の歴史

曳舟地域は江戸時代には点在する農家と見渡す限りの田園・沼地が広がっていました。その後、明治時代になると新しい産業の流れにより工業地帯へと変貌し、工場併用住宅や小工場ができ、更に大正に入ると第一次世界大戦を機に工場地帯が更に拡大しましたが、大正9年の大恐慌により職人の失業者が続出し、曳舟地域に大量に人が住むことになりました。その後、関東大震災や東京大空襲の災禍を逃れた曳舟地域は工場群や長屋建築群が残り、密集市街地を形成し現在に至ります。

*「曳舟」という地名の由来

現在の曳舟川通りは、かつて川（曳舟川）であり、古くは上水として、後に灌漑用水や舟運に利用されていました。その川で小船の舳先に立てた棒に綱をつけ、岸から人力でその綱を曳いて川を遡っていたことが「曳舟」の由来となっています。