

第3章

地域の背景

1. 関連する上位計画・関連計画
2. 地域における開発・まちづくりの動き
3. 地域の現況
4. 魅力と課題・地域性

→ 第3章では、上位計画等との関連性や地域の現況データ及びアンケートやワークショップの意見から魅力と課題を分析し、各駅周辺の地域性を示します。

第3章 地域の背景

1. 関連する上位計画・関連計画

「江東区長期計画（令和2年度～令和11年度）」（令和2年3月、江東区）

〈概要〉

☆ 江東区長期計画（以下、「長期計画」という。）では、本区のまちづくりに大きな影響を及ぼす政策的な課題を「重要課題」と定めています。地下鉄8号線の延伸は、区の南北を結ぶ交通網の利便性を高め、本区の新たなまちづくりを進めるために必要不可欠であり、唯一の重要課題として掲げられています。

〈本構想との関係〉

☆ 5つの目指すべき江東区の姿として、施策の大綱が示されており、地下鉄8号線の延伸と沿線まちづくりは、特に「大綱5住みよさを実感できる世界に誇れるまち」を軸として、その他の大綱とも関連しています。

☆ 沿線まちづくりの方向性を示す本構想は、長期計画における目指すべき江東区の姿の実現に大きな役割を果たします。

江東区長期計画 目指すべき江東区の姿、基本施策、分野別の施策

目指すべき江東区の姿 施策の大綱		基本施策	
1	水と緑豊かな 地球環境にやさしいまち	1	水辺と緑に彩られた魅力あるまちの形成
		2	環境負荷の少ない地域づくり
2	未来を担う こどもを育むまち	3	安心してこどもを産み、育てられる環境の充実
		4	知・徳・体を育む魅力ある学び舎づくり
		5	こどもの未来を育む地域社会づくり
3	区民の力で 築く元気に輝くまち	6	健全で活力ある地域産業の育成
		7	個性を尊重し、活かしあう地域社会づくり
		8	地域文化の活用と観光振興
4	ともに支えあい、 健康に生き生きと 暮らせるまち	9	健康で安心して生活できる保健・医療体制の充実
		10	誰もが自立し、安心して暮らせる福祉施策の推進
5	住みよさを実感できる 世界に誇れるまち	11	快適な暮らしを支えるまちづくり
		12	安全で安心なまちの実現

「江東区長期計画」（令和2年3月、江東区）を基に作成

「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）

〈概要〉

- 沿線まちづくりは、早期の実現に向けて取り組むべき重要なまちづくり政策である重点戦略の1つとして位置付けられています。
- 沿線においては、新たな都市空間となる南北都市軸を形成するものとされており、東京オリンピック・パラリンピック2020のレガシーを活かした、更なる交流人口の増加などの波及効果が期待できるアクティビティの軸として育成する方向性が掲げられ、沿線内の5つの拠点形成の方針が示されています。

〈本構想との関係〉

- 本構想は、都市計画マスタープランに示された重点戦略1「地下鉄8号線延伸のまちづくり」や5つの拠点形成の方針を展開するとともに、その他、区分野別計画とも連携を図ります。

新たな都市空間となる南北都市軸の形成



出典：「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）

拠点形成の方針

* ¹ 新駅 (ST3) : (仮称) 千石駅		* ² 新駅 (ST1) : (仮称) 枝川駅
住吉	住吉駅	● 住吉「地下鉄8号線延伸による利便性の高い都市」 ● 地下鉄8号線の延伸による交通結節機能の強化を見据え、区内外から多くの人が訪れる魅力的な拠点の形成を目指し、駅周辺を中心に商業・生活利便機能等の充実を図ります。
ST3	新駅 (ST3)	● 新駅 (ST3)「緑連なるゆとり拠点」* ¹ ● 地下鉄8号線の延伸による新駅の設置を見据え、下町情緒や安らぎを感じる地域特性による良好な居住環境を保全し、新駅周辺を生活圏とする人と来訪者との調和を図りながら、新駅を中心に周辺の商業や生活利便機能等の充実を図ります。
東陽	東陽町駅	● 東陽「伝統と未来をつなぐ核となる都市」 ● 深川、城東、南部の各地域を結び伝統と未来をつなぐ中心拠点の形成を目指し、地下鉄8号線の延伸による交通結節機能の強化を契機として、駅周辺における再開発等に伴う土地の合理的な利用を図り、街区の更新を進め、駅周辺の業務・商業機能等の更なる充実を図ります。
ST1	新駅 (ST1)	● 新駅 (ST1)「水辺に囲まれた回遊の拠点」* ² ● 地下鉄8号線の延伸による新駅の設置に伴う土地利用転換を見据え、多様な人々が訪れ交流できる新たなにぎわいのあるまちの形成を目指し、都心や臨海部へのアクセス性が高い駅周辺を中心に、業務・商業などの機能を誘導します。
豊洲	豊洲駅	● 豊洲「持続的に発展する水辺環境を活かした先進都市」 ● 地下鉄8号線の延伸による南北交通の改善はもとより豊洲駅の交通結節機能の強化を見据え、臨海部の玄関口として持続的に発展する拠点を目標とし、先進的技術等を活用するとともに、商業・業務・居住・教育・研究・行政などの多様な都市機能の充実、更新を図ります。

「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）を基に作成

「持続可能な開発のための2030アジェンダ」
 持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs※）
 （平成27年、国際連合）

〈概要〉

- ◇ 平成27（2015）年9月、「国連持続可能な開発サミット」において17の持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs）が採択されました。これは、貧困を終わらせ、すべての人が平等な機会を与えられ、地球環境を壊さずに、より良い生活を送ることができる世界を目指して、世界中が努力することが合意されたこととなります。
- ◇ 我が国においても平成28（2016）年から令和12（2030）年までの15年間、このSDGsの達成に向けて取り組んでいくことになります。

〈本構想との関係〉

- ◇ 本構想の上位計画である都市計画マスタープランでは、主に下図の目標達成に貢献する取組を展開することとしており、本構想においても同様に、SDGsの目標達成に貢献する実現に向けた取組の推進を図ります。

都市計画マスタープランで掲げる目標達成に貢献する取組

	SDGsの目標	関連する取組（部門）
	目標3 健康であること： 何歳であっても、健康で、安心して満足以暮らせるようにする	安全・安心 環境 水辺と緑 住環境 健康・スポーツ 道路・交通
	目標4 質の高い教育： だれもが平等に質の高い教育を受けられるようにし、だれもが生涯にわたってあらゆる機会に学習できるようにする	住環境 健康・スポーツ
	目標7 再生可能エネルギー： 価格が安くて、安定して発電でき、持続可能で近代的なエネルギー（薪や炭などを燃料とするエネルギーではなく、電気やガスなどのより新しいエネルギー）をすべての人が使えるようにする	環境 道路・交通
	目標8 適切な良い仕事と経済成長： 自然資源が守られ、みんなが参加できる経済成長を進め、すべての人が働きがいのある人間らしい仕事をできるようにする	観光・交流
	目標9 新しい技術とインフラ： 災害に強いインフラをつくり、みんなが参加できる持続可能な経済発展を進め、新しい技術を生み出しやすくする	安全・安心 環境 道路・交通
	目標11 持続可能なまちと地域社会： まちや人びとが住んでいるところを、だれもが受け入れられ、安全で、災害に強く、持続可能な場所にする	安全・安心 環境 水辺と緑 住環境 健康・スポーツ 道路・交通 観光・交流 景観
	目標12 責任を持って生産し、消費すること： 持続可能な方法で生産し、消費する	環境 観光・交流
	目標13 気候変動への対策： 気候変動や、それによる影響を止めるために、すぐに行動を起こす	環境 水辺と緑
	目標17 目標のために協力すること： 実施手段（目標達成のために必要な行動や方法）を強化し、持続可能な開発に向けて世界の国々が協力する	安全・安心 環境 水辺と緑 住環境 健康・スポーツ 道路・交通 観光・交流 景観

出典：「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）

※本構想との関連性は「第4章2. 沿線全体で目指す姿」に記載しています。

「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月、東京都)

〈概要〉

- ◇ 沿線を含むおおむね環状7号線内側の区域は、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けており、「都市づくりのグランドデザイン」では、「中枢広域拠点域※」に位置付けられています。
- ◇ なお、「都市づくりのグランドデザイン」で示す都市像の実現に向けて、令和2年に改定された「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」において、豊洲は、中枢広域拠点域内の「国際ビジネス交流ゾーン」における「活力とにぎわいの拠点地区群」に含まれています。

〈本構想との関係〉

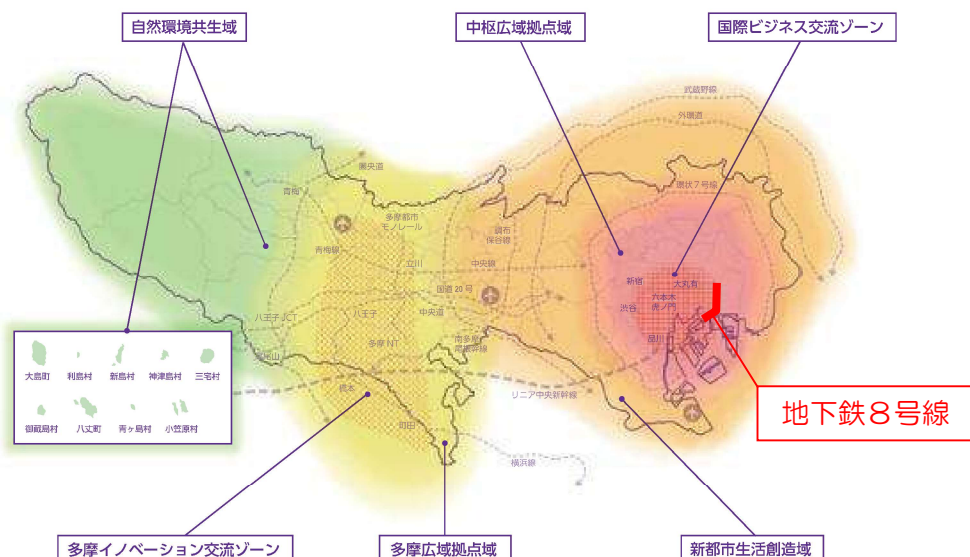
- ◇ 沿線内の既存3駅では以下のような位置付けがなされています。
- ◇ 「豊洲」は、東京、そして日本の中核市場のある地域として、活気やにぎわいのある拠点が形成されていると示されています。
- ◇ 「東陽町」は、都市基盤の整備や交通結節機能の強化が進み、業務や商業などの機能が集積した拠点が形成されるとともに、商店街等の地域資源を生かし、世代を超えて住み続けられる魅力的な住環境が創出されていると示されています。
- ◇ 「住吉」は、交通結節機能の強化や土地の有効活用が進み、商業を中心とした都市機能が集積し、猿江恩賜公園等の水や緑と連なる、ゆとりとにぎわいのある拠点が形成されていると示されています。

国際的なビジネス活動が
繰り広げられている区部中心部



出典：「都市づくりのグランドデザイン」
(平成29年9月、東京都都市整備局)

都市づくりのグランドデザイン 4つの地域と2つのゾーン



出典：「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月、東京都都市整備局)を基に作成

「東京ベイeSG*まちづくり戦略2022」(令和4年3月、東京都)

〈概要〉

◇東京ベイeSGまちづくり戦略2022では、将来像とする「サステナブル・リカバリー*」の考え方に立脚した都市の実現に向けて5つの戦略が掲げられています。

〈本構想との関係〉

◇「戦略5：まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」において、地下鉄8号線延伸が示されています。

東京ベイeSGまちづくり戦略2022における沿線の位置付け

豊洲駅、中間新駅拠点（(仮称)枝川駅）、東陽町駅を中心とした周辺地域が、交通利便性の向上を契機として発展するとともに、水辺を楽しめる都市空間が創出されるエリアであるエリア5に位置付けられています。

豊洲

豊洲駅周辺では、舟運が活性化され、地下鉄8号線延伸、臨海地下鉄、有楽町線、ゆりかもめなどの鉄道ネットワークの充実とともに、都市OS*等を介したデータ活用による、観光・モビリティ*・イート・ヘルスケア*・防災など複数領域横断型サービスの実装、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発の誘導が掲げられています。

潮見・中間新駅 拠点

中間新駅拠点（(仮称)枝川駅）周辺では、低未利用地も活用しながら、業務、商業、生活支援機能等を誘導・強化するとともに、親水性が高く連続性のあるオープンスペースなどを創出し、多様な人々が集い、生活・交流するにぎわいのあるまちとして、水辺に囲まれた回遊の拠点形成が掲げられています。

東陽町

東陽町駅周辺では、地下鉄8号線の延伸等による都市基盤の整備や交通結節機能の強化を見据え、業務、商業、サービスなどの機能が集積した活力とにぎわいの拠点の形成が掲げられています。

東京ベイeSGまちづくり戦略2022におけるエリア5の拠点



「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」(令和4年3月、東京都都市整備局)を基に作成

「豊洲グリーン・エコアイランド構想」(令和3年3月、江東区)

〈概要〉

- ◇ 豊洲地区(豊洲五丁目の一部と六丁目全域)を対象に、地区の新たなイメージの確立のため、官民が連携・協働して、環境に最大限配慮したまちづくりの実現を目指すものとして策定されています。

〈本構想との関係〉

- ◇ 「環境まちづくりを貫く6つの視点」の視点4環境交通として「環境と人にやさしいエコモビリティの導入」が掲げられており、「方針1公共交通の充実により、自動車に依存しない交通体系をつくります」の施策例として「地下鉄8号線延伸の早期実現」が示されています。

環境まちづくりを貫く「6つの視点」



- 視点1 緑環境
緑あふれ人とふれあう緑環境の実現



- 視点2 水域環境
水を生かし人とふれあう水域環境の実現



- 視点3 環境技術
環境負荷を低減する最先端技術の導入



- 視点4 環境交通
環境と人にやさしいエコモビリティの導入



- 視点5 安全安心
安全安心な暮らしを支える生活環境の実現



- 視点6 エリアマネジメント
環境コミュニティによる持続発展的な仕組み

方針1 公共交通の充実により、自動車に依存しない交通体系をつくります

公共交通の利用を促進するために、交通体系の充実や利便性の向上を図ります。
また、コミュニティサイクルの導入により、まちの回遊性を高めます。

< 施策方針 >

- 1) 公共交通網を拡充するとともに、乗り換えの利便性を高めます
- 2) 自転車の共同利用により、まちの回遊性を高めます
- 3) 自転車・歩行者道のネットワークを整備します

< 施策例 >

- ・ 地下鉄8号線延伸の早期実現
- ・ 路線バスや水上バス等の充実
- ・ コミュニティサイクルの導入
(自転車シェアリングシステム)
- ・ 自転車利用環境の整備
(自転車走行空間など)
- ・ 交通結節点の強化



水上バス



コミュニティサイクル※

「豊洲グリーン・エコアイランド構想」(令和3年3月、江東区)を基に作成

2. 地域における開発・まちづくりの動き

沿線では、複数の都市計画事業が計画決定され、まちづくりが進められています。地下鉄8号線の延伸が予定されている一部区間の地上部に位置する都市計画道路※放射32号線（四ツ目通り）は、東陽町駅交差点から横十間川親水公園の区間で事業が進められており、小名木川以北の区間についても、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）において、今後10年間（平成28年度～令和7年度まで）で優先的に整備すべき路線とされています。また、豊洲駅周辺では、土地区画整理事業に合わせて豊洲地区地区計画（建築物等の用途、容積率の最高限度、敷地の最低限度、壁面の位置、建築物等の高さの最高限度等）を定め、まちづくりが進められています。

沿線における既決定の都市計画事業等			
市街地再開発事業※			
事業名称	決定年月	着手年月 完了年月	地区面積
① 住吉・毛利地区第一種市街地再開発事業	平成元年6月	平成4年6月 平成8年3月	16,030m ²
② 豊洲駅前地区第一種市街地再開発事業	平成13年1月	平成15年12月 平成18年9月	12,671m ²
③ 豊洲二丁目駅前地区第一種市街地再開発事業	平成24年3月 (平成26年3月変更)	平成25年2月 令和2年10月	34,300m ²
都市計画施設（街路）			
事業名称	決定年月	事業進捗	延長
④ 街路整備事業放射第31号線（放射32～補助115）	昭和21年3月	概成※	460m
⑤ 街路整備事業放射第32号線（放射31～小名木川橋）	昭和21年3月	概成	410m
⑥ 街路整備事業放射第32号線（東陽町地区）（※24頁参照）	昭和21年3月	事業中	470m
⑦ 自転車歩行者道第2号線	昭和49年12月	概成・未整備	
⑧ 環状第3号線支線1-2号	昭和21年3月	事業中	
地区計画※（再開発等促進区※）			
地区名	決定年月		地区面積
⑨ 豊洲地区地区計画（※24頁参照）	平成5年7月		約102.2ha
⑩ 豊洲二・三丁目地区地区計画	平成14年6月		約50.5ha
地区計画			
地区名	決定年月		地区面積
⑪ 豊洲五丁目地区地区計画	平成20年1月		約13.7ha
⑫ 潮見二丁目西地区地区計画	平成16年6月		約4.1ha
地区まちづくり方針			
地区名	決定年月		地区面積
⑬ 潮見地区まちづくり方針	平成20年10月		約51ha

沿線における既決定の都市計画事業等位置図



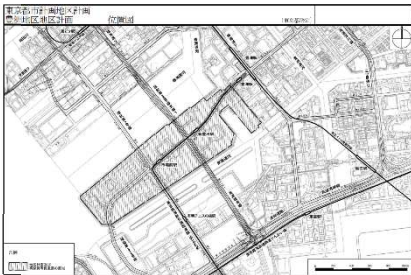
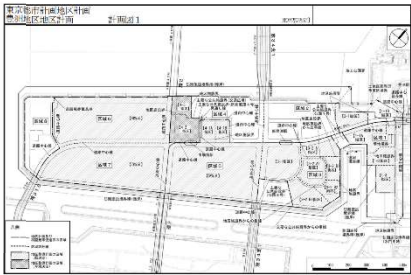
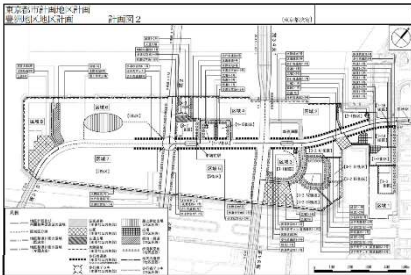
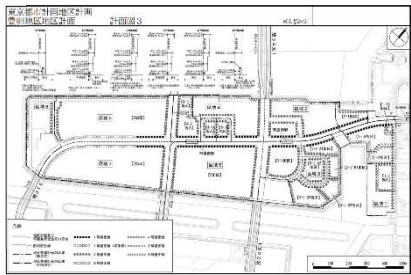
「平成28年度土地利用現況調査」（東京都）を基に「江東区建築情報閲覧システム」（江東区）の情報を加えて作成

街路整備事業放射第32号線（東陽町地区）の概要

事業名	街路整備事業※
路線名	放射第32号線
事業箇所	（東陽町地区） 江東区東陽三丁目から東陽五丁目まで
事業概要	●江東区塩浜二丁目から墨田区京島一丁目に至る延長約6.3kmの放射方向の路線であり、このうち、地下鉄東陽町駅と江東区役所や学校などが面し、歩行者の多い江東区東陽三丁目から東陽五丁目まで470m区間の都道について、平成19年8月16日に都市計画道路の事業認可を取得している。 ●同区間の整備により、狭隘な歩道を拡幅するとともに電線類の地中化や街路樹を充実し、快適で安全な歩行空間の形成と都市景観の向上を目的としている。 ●用地取得が進み、平成23年度から工事に着手している。 ●なお、放射31号線～小名木川橋区間においては、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成28年3月、東京都）において優先整備路線に指定されている。
	〔整備前〕  〔整備中〕 
延長	東陽町地区 470m
幅員	東陽町地区 27m
事業費	東陽町地区 約35億円

「東京都建設局Webページ 放射第32号線（東陽町地区）整備事業」（令和4年11月時点、東京都建設局）を基に作成

豊洲地区地区計画の概要

事業名	豊洲地区地区計画
位置	江東区豊洲二丁目、豊洲五丁目及び豊洲六丁目各地内
地区計画の目標	●センター・コアと東京湾ウォーターフロント都市軸とを接続する立地特性をいかし、土地利用転換に併せ、街のにぎわいや景観に配慮した首都圏の食を支える新市場の整備や業務、商業、住宅、文化、アミューズメントなど多様な機能の導入によるにぎわいのある魅力的な複合市街地の形成を図る。
計画図	【位置図】  【計画図1】  【計画図2】  【計画図3】 

「江東区Webページ 豊洲地区（再開発等促進区）」（令和4年11月時点、江東区）を基に作成

3. 地域の現況

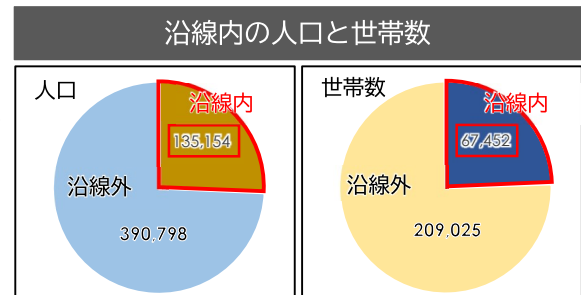
沿線における各駅周辺の地域の現況について、江東区住民基本台帳、東京都総務局統計部国勢調査による東京都の昼間人口、東京都統計年鑑などをもとに示します。

① 人口・世帯

人口・世帯数について、各駅周辺に属する13町の各種データより特徴を示します。

沿線には区内の約26%の人が居住し約24%の世帯が居住しています。

- 令和4年1月現在の区内の人口及び世帯数は、525,952人、276,477世帯であり、沿線内には135,154人（区内の約26%）、67,452世帯（区内の約24%）の人が居住しています。



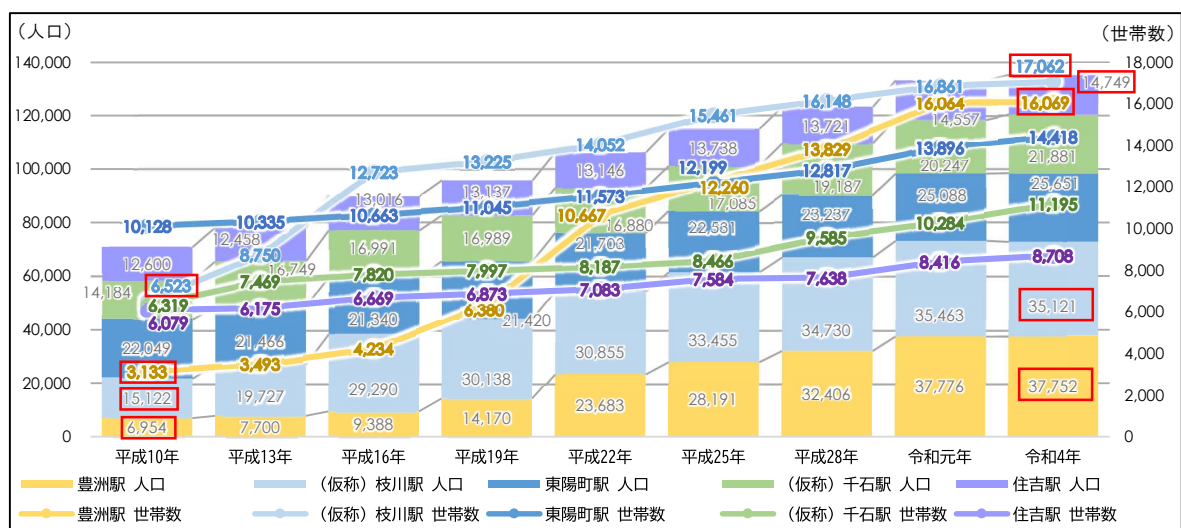
住民基本台帳（令和4年1月1日時点、江東区）を基に作成

豊洲駅周辺の人口、（仮称）枝川駅周辺の世帯数が沿線内で最多です。

豊洲駅周辺の人口・世帯数は平成16年から令和元年、（仮称）枝川駅周辺は、平成10年から平成16年にかけて大幅に増加しています。

- 令和4年1月現在の人口は、豊洲駅周辺が37,752人と沿線内で最も多く、沿線全体の約28%を占めています。また、住吉駅周辺は14,749人と沿線内で最も少なくなっています。
- 世帯数は、（仮称）枝川駅周辺が17,062世帯と最も多く、沿線全体の約25%を占めています。
- 人口・世帯数の推移としては、豊洲駅周辺では平成10年と令和4年を比較すると約5倍、（仮称）枝川駅周辺では約2.5倍に増加しましたが、他の駅周辺では緩やかな増加となっています。

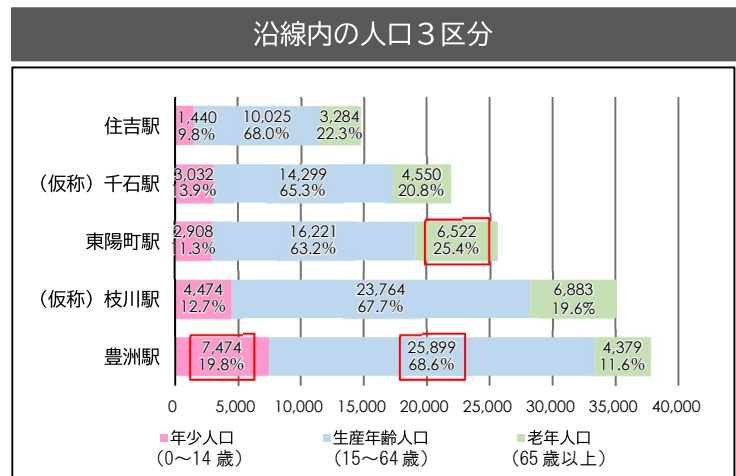
平成10年以降の沿線内の人口と世帯数の推移



住民基本台帳（各年1月1日時点、江東区）を基に作成

老年人口の構成比は東陽町駅周辺、生産年齢人口及び年少人口の構成比は豊洲駅周辺が沿線内で最多となっています。

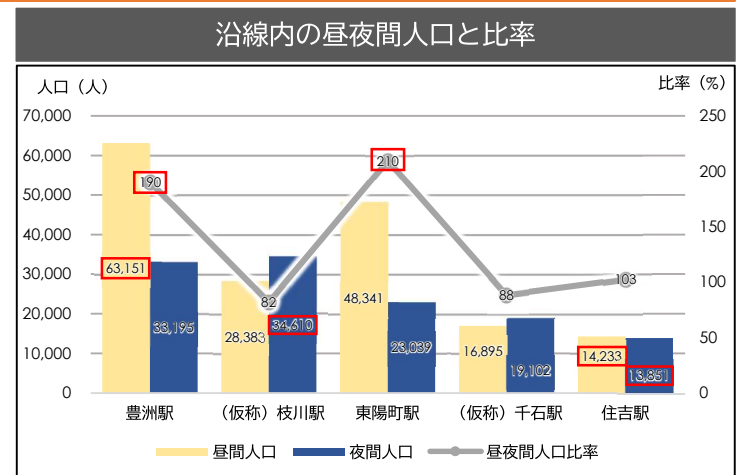
- 老年人口の構成比は、東陽町駅周辺が25.4%で沿線内最多、生産年齢人口、年少人口の構成比は豊洲駅周辺が最多となっており、それぞれ68.6%、19.8%となっています。



「住民基本台帳」(令和4年1月1日時点、江東区)を基に作成

昼間人口は豊洲駅周辺が、夜間人口は(仮称)枝川駅周辺が沿線内で最多であり、昼夜間人口の差は、東陽町駅周辺、豊洲駅周辺が大きくなっています。

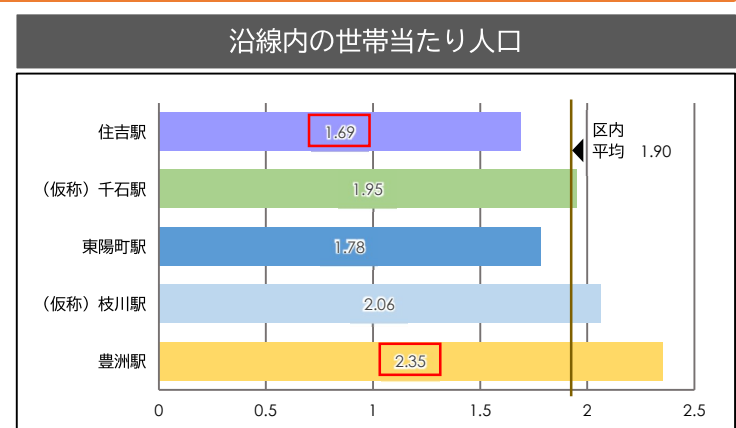
- 「国勢調査による東京都の昼間人口」によると、本区の昼間人口は豊洲駅周辺が63,151人、夜間人口は(仮称)枝川駅周辺が34,610人と最も多くなっています。
- 豊洲駅周辺、東陽町駅周辺は、夜間人口に比べ、昼間人口が多いことから、通勤・通学など来街者が多い地域であると考えられます。



「国勢調査による東京都の昼間人口」
(平成30年3月、東京都総務局)を基に作成
*数値は平成27年国勢調査の結果を利用

世帯当たり人口は豊洲駅周辺が沿線内で最多となっています。

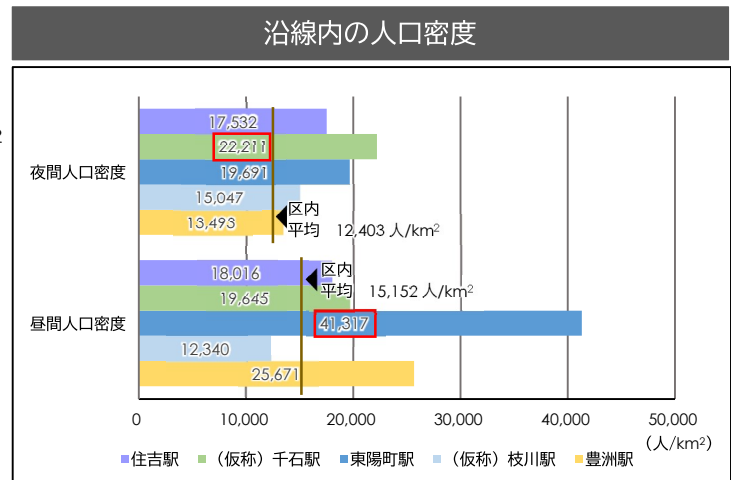
- 豊洲駅周辺の世帯当たり人口は2.35人/世帯と沿線内で最多であり、区内平均の1.90人/世帯を上回っています。また、住吉駅周辺が1.69人/世帯と沿線内で最も少なくなっています。



「住民基本台帳」(令和4年1月1日時点、江東区)を基に作成

人口密度、夜間人口密度は（仮称）千石駅周辺が、昼間人口密度は東陽町駅周辺が沿線内で最多となっています。

- （仮称）千石駅周辺の夜間人口密度は22,211人/km²と沿線内で最も多くなっており、区内平均の夜間人口密度12,403人/km²を大きく上回っています。
- 東陽町駅周辺の昼間人口密度は41,317人/km²と沿線内で最も多くなっており、区内平均の昼間人口密度15,152人/km²を大きく上回っています。



「国勢調査による東京都の昼間人口」（平成30年3月、東京都総務局）を基に作成
*数値は平成27年国勢調査の結果を利用

人口・世帯の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	●人口・世帯数が平成16年から令和元年にかけて大幅に増加しており、住宅地として高く評価されていると推測されます。 ●人口、世帯当たり人口、年少人口及び生産年齢人口の構成比が沿線内で最多であり、子育て世帯が多く居住している地域となっています。 ●夜間人口密度に対して昼間人口密度が高く、通勤・通学などの来街者が多い地域であると考えられます。
(仮称)枝川駅周辺	●人口・世帯数が平成10年から平成16年にかけて大幅に増加し、世帯数、老年人口が沿線内で最多であり、長く居住する世帯が多い地域と推測されます。 ●夜間人口密度に対して昼間人口密度が低く、住宅地として利用されている地域であると考えられます。
東陽町駅周辺	●老年人口の構成比が沿線内で最多となっており、高齢者が多く居住している地域となっています。 ●夜間人口密度に対して昼間人口密度が沿線内で最も高く、通勤・通学などの来街者が多い地域であると考えられます。
(仮称)千石駅周辺	●人口・世帯数、生産年齢人口は沿線内で住吉駅に次いで少ないが、夜間人口密度は沿線内で最も高いことから、地域の面積に対して多くの人が居住している地域であると考えられます。
住吉駅周辺	●人口・世帯数、世帯当たり人口が沿線内で最も少ない地域です。 ●夜間人口密度と昼間人口密度の差が沿線内で最も少なくなっていることから昼夜ともに駅周辺で活動する人が多い地域であると考えられます。

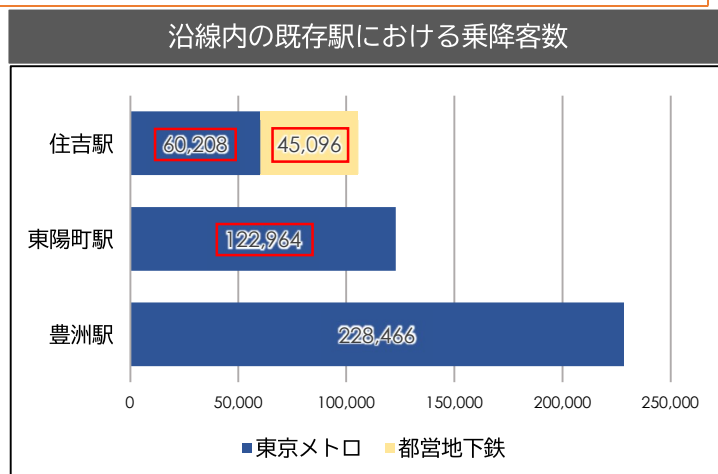
2 交通

1) 鉄道

鉄道交通について、平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査（国土交通省）をもとに、沿線内既存地下鉄の3駅（豊洲駅、東陽町駅、住吉駅）の利用者の端末交通手段から特徴を示します。

豊洲駅、住吉駅のホームは、既に地下鉄8号線が乗り入れ可能な構造となっており、乗降客数の多い豊洲駅では混雑緩和のため、ホームの改良が行われています。

- 令和元年度の沿線内既存3駅の1日当たり乗降客数は、豊洲駅が228,466人/日、東陽町駅が122,964人/日、住吉駅が105,304人/日（東京メトロ半蔵門線：60,208人/日、都営地下鉄新宿線：45,096人/日）となっており、豊洲駅の乗降客数の多さが際立っています。
- 豊洲駅、住吉駅では、既に地下鉄8号線が乗り入れ可能な構造となっており、豊洲駅では混雑解消のため、線路の上部を覆い、ホームとして一時的に利用しています。

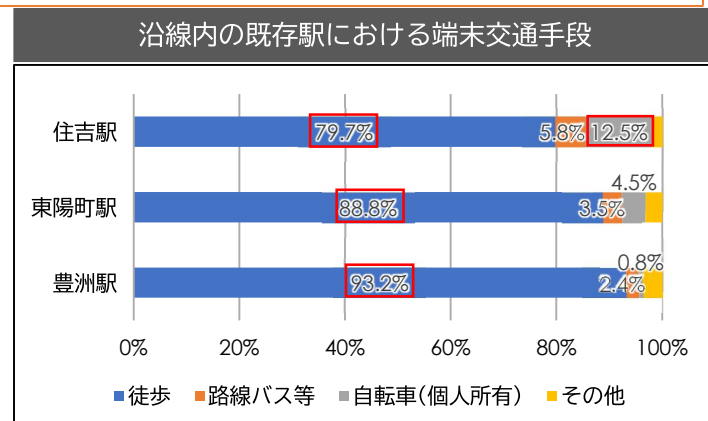


「東京都統計年鑑」地下鉄の駅別乗降者人員（令和元年、東京都総務局）を基に作成

「地下鉄8号線（豊洲～住吉間）延伸リーフレット」（令和4年10月、江東区）を基に作成

各駅へのアクセス手段はいずれも徒歩が主体であるが、住吉駅は路線バス等や自転車利用者の割合が他の2駅より多くなっています。

- 沿線内既存3駅へのアクセス手段は各駅とも「徒歩」による割合が3駅とも最多となっており、豊洲駅が93.2%、東陽町駅が88.8%、住吉駅が79.7%となっています。
- 沿線内既存3駅へのアクセス手段として路線バスやコミュニティバス*などを使用する割合は、豊洲駅が2.4%、東陽町駅が3.5%、住吉駅が5.8%と住吉駅の割合が最多となっています。自転車（個人所有）による割合は、豊洲駅が0.8%、東陽町駅が4.5%、住吉駅が12.5%となっており、住吉駅が他の2駅と比較して特に割合が高くなっています。



「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」（平成30年、東京都市圏交通計画協議会）を基に作成

自転車（個人所有）による割合は、豊洲駅が0.8%、東陽町駅が4.5%、住吉駅が12.5%となっており、住吉駅が他の2駅と比較して特に割合が高くなっています。

2) バス

現在、区内の南北交通はバス路線ネットワークが担っています。

- 豊洲～住吉間はバスによる移動が可能となっており、特に高齢者の方にとっては乗り換えの少なさから、現在の鉄道による移動よりも利便性が高いといったご意見も挙がっています。
- 今後は地下鉄8号線とバスとの相乗効果により、交通利便性の更なる向上が期待されます。

沿線を通過するバス路線網



「都バス路線図みんくるガイド」(令和4年4月時点、東京都交通局)を基に作成

各駅周辺の交通の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	●地下鉄の乗降客数が沿線内で最も多く、朝タラッシュ時における駅構内の混雑解消が課題となっています。 ●豊洲駅周辺には13のバス乗り場がありますが、駅前のロータリーには5つしかなくバス停が分散しています。
(仮称) 枝川駅周辺	●コミュニティバスも含め、複数のバス路線が運行しています。新駅設置を見据えた交通需要を考慮し、交通ネットワーク充実の必要性について検討が必要です。
東陽町駅周辺	●東陽町駅を起終点とするバス路線が7路線、経由するバス路線が5路線ありますが、バス停が分散しており目的地によっては乗換えが必要となっています。
(仮称) 千石駅周辺	●四ツ目通り沿いにバス停があり、運行本数も多く、南北交通の要となっています。(仮称) 枝川駅周辺同様、新駅設置を見据えた交通需要を考慮し、交通ネットワーク充実の必要性について検討が必要です。
住吉駅周辺	●駅へのアクセス手段として自転車を利用する割合が沿線内で最も高くなっています。

③ 土地利用

土地利用について、各駅周辺の13町のデータより特徴を示します。

各駅周辺の土地利用面積からまちの個性が伺えます。

- 各駅周辺を比較すると、豊洲駅周辺は水面・河川・水路と専用商業施設の土地利用割合が高くなっており、(仮称)枝川駅周辺は工業系、東陽町駅周辺は公共系と事務所建築物、(仮称)千石駅周辺は住宅系と住居併用工場、住吉駅周辺は住商併用建物と公園、運動場の土地利用割合が高くなっています。

沿線の各駅周辺における土地利用状況の比較

		豊洲駅 周辺		(仮称)枝川駅 周辺		東陽町駅 周辺		(仮称)千石駅 周辺		住吉駅 周辺		沿線内 合計		区内 全域	
		面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)
公共系	官公庁施設	0.27	0.1	0.77	0.3	2.26	2.0	0.16	0.2	0.54	0.7	4.00	0.5	27.93	0.7
	教育文化施設	9.78	3.2	5.09	2.2	7.61	6.6	3.46	4.0	4.39	5.5	30.33	3.7	157.23	3.9
	厚生医療施設	3.12	1.0	4.08	1.8	1.09	0.9	0.77	0.9	0.96	1.2	10.02	1.2	28.89	0.7
	供給処理施設	2.34	0.8	2.48	1.1	1.13	1.0	0.18	0.2	0.00	0.0	6.13	0.8	157.70	3.9
		15.51	5.1	12.42	5.4	12.09	10.5	4.57	5.3	5.89	7.4	50.48	6.2	371.75	9.3
商業系	事務所建築物	20.82	6.9	13.96	6.1	15.68	13.6	3.94	4.6	2.08	2.6	56.48	6.9	175.92	4.4
	専用商業施設	58.60	19.4	3.40	1.5	3.10	2.7	2.57	3.0	1.86	2.3	69.53	8.6	105.75	2.6
	住商併用建物	0.55	0.2	1.40	0.6	5.30	4.6	4.21	4.9	4.17	5.2	15.63	1.9	78.47	2.0
	宿泊・ 遊興施設	1.13	0.4	0.63	0.3	1.40	1.2	0.05	0.1	0.04	0.1	3.25	0.4	15.50	0.4
	スポーツ・ 興行施設	1.44	0.5	0.00	0.0	0.36	0.3	0.01	0.0	0.64	0.8	2.45	0.3	17.67	0.4
住宅系		82.54	27.3	19.39	8.4	25.84	22.4	10.78	12.6	8.79	11.0	147.34	18.1	393.31	9.8
	独立住宅	0.07	0.0	5.14	2.2	6.67	5.8	10.58	12.4	7.76	9.7	30.22	3.7	193.76	4.8
	集合住宅	35.29	11.7	40.48	17.6	26.15	22.6	16.49	19.3	12.34	15.5	130.75	16.1	488.43	12.2
工業系		35.36	11.7	45.62	19.9	32.82	28.4	27.07	31.7	20.10	25.2	160.97	19.8	682.19	17.0
	専用工場	0.62	0.2	6.77	2.9	0.38	0.3	1.22	1.4	0.66	0.8	9.65	1.2	90.42	2.3
	住居併用工場	0.01	0.0	0.65	0.3	0.62	0.5	2.35	2.8	1.80	2.3	5.43	0.7	28.14	0.7
	倉庫運輸関係 施設	1.13	0.4	21.71	9.4	2.04	1.8	4.86	5.7	2.61	3.3	32.35	4.0	428.13	10.7
空地系		1.76	0.6	29.13	12.7	3.04	2.6	8.43	9.9	5.07	6.3	47.43	5.8	546.69	13.6
	屋外利用地・ 仮設建物	5.39	1.8	4.01	1.7	2.47	2.1	3.35	3.9	1.80	2.3	17.02	2.1	190.05	4.7
	公園、運動場	9.86	3.3	10.12	4.4	7.81	6.8	5.04	5.9	16.95	21.2	49.78	6.1	424.12	10.6
	未利用地等	23.93	7.9	10.41	4.5	1.24	1.1	2.09	2.4	0.44	0.6	38.11	4.7	183.74	4.6
合 計		39.18	13.0	24.54	10.7	11.52	10.0	10.48	12.3	19.19	24.0	104.91	12.9	797.91	19.9
	道路	39.43	13.0	41.76	18.2	24.92	21.6	19.38	22.7	15.94	20.0	141.43	17.4	746.76	18.6
	鉄道・港湾等	2.54	0.8	12.91	5.6	1.27	1.1	1.08	1.3	1.12	1.4	18.92	2.3	108.03	2.7
	水面・河川・ 水路	86.10	28.5	43.99	19.1	4.00	3.5	3.66	4.3	3.73	4.7	141.48	17.4	369.36	9.2
合 計		302.42	100.0	229.76	100.0	115.50	100.0	85.45	100.0	79.83	100.0	812.96	100.0	4016.00	100.0

「平成28年土地利用現況調査」(東京都)を基に作成

* 赤字数字は他の駅周辺との比較において土地利用構成比が最も高くなっている部分を示す。

各駅周辺の土地利用の特徴

住吉駅周辺
(住吉一～二丁目、猿江一～二丁目、毛利一～二丁目)

- 猿江恩賜公園により、公園や運動場の土地利用割合が高い地域です。

(仮称) 千石駅周辺
(千田、千石一～三丁目、石島、海辺、扇橋一～三丁目)

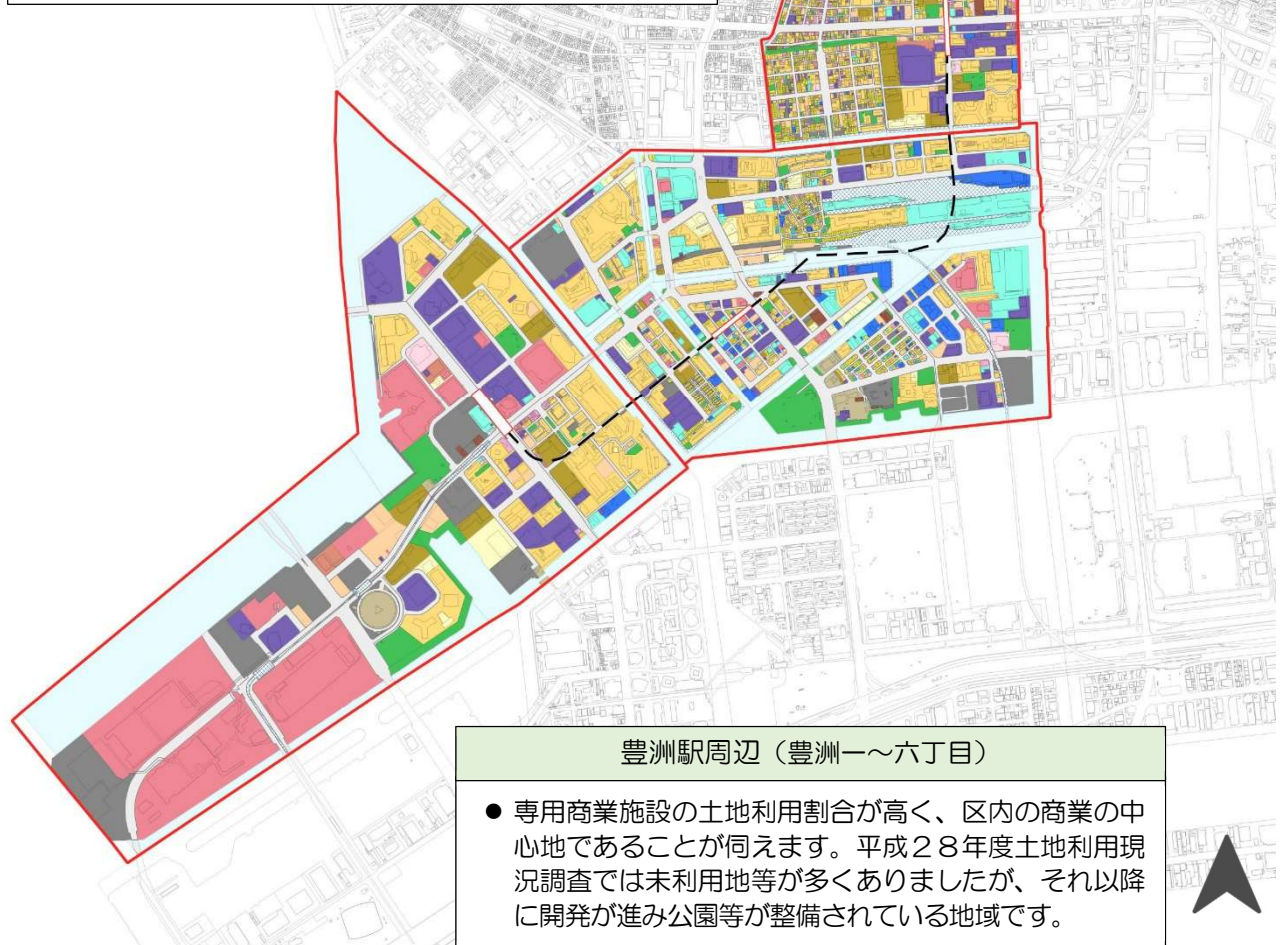
- 独立住宅の土地利用割合が高く、住宅主体の地域です。

東陽町駅周辺 (東陽一～七丁目)

- 官公庁施設や教育文化施設、事務所建築物の土地利用割合が高い一方で、集合住宅の土地利用割合も高く職住が共存している地域です。

(仮称) 枝川駅周辺
(枝川一～三丁目、潮見一～二丁目、塩浜一～二丁目)

- 専用工場、倉庫運輸関係施設としての工業系土地利用割合が高い地域です。



「平成28年度土地利用現況調査」(東京都)を基に作成

④ 自然環境

自然環境について、各駅周辺は次のような特徴を有しています。

住吉駅周辺は、公園や運動場としての土地利用割合が沿線内で最も高くなっています。

- 平成28年の土地利用現況調査時点において、猿江恩賜公園の立地する住吉駅周辺を除く4つの駅周辺で、公園や運動場などの土地利用割合は約3～7%と区全域10.6%を下回っていましたが、豊洲駅周辺においては、平成30年に豊洲ぐるり公園が全面開園するなど水辺と緑の空間が充実してきています。

豊洲駅周辺、(仮称)枝川駅周辺では、豊かな水辺空間を活かした新たな土地利用が期待されます。

- 平成28年の土地利用現況調査時点において、運河に囲まれた豊洲駅周辺、(仮称)枝川駅周辺における水面・河川・水路の土地利用割合が高く、豊かな水辺空間を活かした新たな土地利用が期待されます。

住吉駅周辺の緑被率が最も高くなっています。

- 本区全域の緑被率18.71%と沿線内の各駅周辺の緑被率を比較すると(仮称)枝川駅周辺、東陽町駅周辺、(仮称)千石駅周辺で下回っています。

各駅周辺の緑被率			
駅	面積 (ha)	緑被地 (ha)	緑被率
豊洲駅周辺	246.00	46.17	18.77%
(仮称)枝川駅周辺	230.00	32.63	14.19%
東陽町駅周辺	117.00	18.67	15.96%
(仮称)千石駅周辺	86.00	9.57	11.13%
住吉駅周辺	79.00	17.40	22.03%

「江東区緑被率等調査報告書(資料編)」(平成29年度、江東区)を基に作成

各駅周辺の自然環境の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	● 水辺空間である運河に沿って豊洲ぐるり公園が整備されるなど、様々な開発にあわせて公園などが増えてきており、緑被率も平成29年度調査時点から増加しています。
(仮称)枝川駅周辺	● 運河に沿って散歩道が整備されていますが、部分的に途切れている場所があるなど、水辺空間の更なる活用が期待される地域となっています。
東陽町駅周辺	● 大規模な公園は少ない地域となっていますが、汐浜運河沿いの潮風の散歩道や洲崎川緑道公園が整備されており、身近な自然にふれあうことができます。
(仮称)千石駅周辺	● 横十間川親水公園、仙台堀川公園など水辺と緑が調和した環境が広がっています。一方で大規模な公園や身近な緑が少なく、緑被率は約11%となっています。
住吉駅周辺	● 横十間川や小名木川沿いに水辺の散歩道が整備されており、水辺と緑が調和した環境が魅力となっています。また、14.5haの広大な猿江恩賜公園はスポーツも楽しむことができる貴重な緑の空間となっており、緑被率も沿線内で最も高くなっています。

各駅周辺の自然環境



「平成28年度土地利用現況調査」(東京都)を基に「江東区データブック2022」(江東区)の情報を加えて作成

⑤ 文化・観光資源

文化・観光資源について、各駅周辺は次のような特徴を有しています。

沿線内には文化施設や歴史を感じる観光資源が多数あります。

- 豊洲駅周辺と（仮称）枝川駅周辺には教育文化に関する施設が複数立地しており、東陽町駅周辺、（仮称）千石駅周辺、住吉駅周辺には神社や歴史資源に関する施設が立地するなど南北で観光資源の特徴が異なっています。

各駅周辺の文化・観光資源の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	● 様々な開発が進められており、豊洲市場では競りの見学や観光客も利用できる広場などが整備されています。また、IHI ものづくり館アイミューズ、がすてなーに（ガスの科学館）などの教育に係る施設が立地する、文化・観光資源の豊かな地域です。
（仮称）枝川駅周辺	● 水素情報館（東京スイソミル）、環境学習情報館えこっくる江東などの施設が立地し、令和5年には旧渋沢家住宅の移築が竣工予定であるなど、教育に係る文化・観光資源が充実しています。
東陽町駅周辺	● 洲崎球場跡や洲崎神社など歴史的な文化・観光資源が存在する地域です。また、駅周辺には多数のビジネスホテルが立地しており、ビジネスでの利用のみではなく、観光拠点として利用することもできます。
（仮称）千石駅周辺	● 東京都現代美術館などの芸術文化施設、宇迦八幡宮などの歴史的な文化・観光資源が充実している地域です。
住吉駅周辺	● 扇橋閘門、小名木川五本松跡、猿江神社などの文化・観光資源が存在している地域です。また、江東公会堂（ティアラこうとう）は、区民に優れた文化鑑賞の場を提供するとともに、幅広い区民ニーズに応える区のシンボリック施設として整備され、多くの方に利用されています。

■豊洲市場



出典：「江東おでかけ情報局Webページ」（一般社団法人江東区観光協会）

■IHI ものづくり館 アイミューズ



出典：「IHI ものづくり館 アイミューズ Webページ」（株式会社 IHI）

■がすてなーに （ガスの科学館）



出典：「がすてなーに（ガスの科学館）Webページ」（東京ガス株式会社）

■水素情報館 （東京スイソミル）



出典：「水素情報館（東京スイソミル）Webページ」（公益財団法人東京都環境公社）

■環境学習情報館 えこっくる江東



出典：「環境学習情報館 えこっくる江東 Webページ」（江東区）

■東京イースト21



出典：「東京イースト21Webページ」（鹿島東京開発株式会社）

■東京都現代美術館



出典：「江東おでかけ情報局Webページ」（一般社団法人江東区観光協会）

■江東公会堂 （ティアラこうとう）



出典：「江東公会堂ティアラこうとうWebページ」（江東区）

各駅周辺の文化・観光資源



「平成28年度土地利用現況調査」(東京都)を基に、「江東区データブック2022」(江東区)及び「江東区観光イラストマップ」(令和4年3月江東区)の情報を加えて作成

⑥ 生活利便施設（公共公益・商業・医療）

生活利便施設について、各駅周辺は次のような特徴を有しています。

豊洲駅周辺、東陽町駅周辺、（仮称）千石駅周辺、住吉駅周辺では生活利便施設が充実しています。

- 豊洲駅周辺、東陽町駅周辺、（仮称）千石駅周辺では、区民館や図書館などの公共施設や商店街・スーパーマーケットなどの商業施設、病院など生活利便施設が充実しています。

（仮称）枝川駅周辺は、商業施設が少ない状況です。

- （仮称）枝川駅周辺には商店街やスーパーマーケットなどの商業施設がその他各駅周辺と比較すると少ない状況です。

各駅周辺の生活利便施設の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	● 駅周辺には公共施設の豊洲シビックセンターや商店街などが立地しています。また、多くの集客数をほこる大規模商業施設が複数立地するなど生活利便性の高い地域となっています。
（仮称）枝川駅周辺	● 児童相談所、区民館といった公共施設が立地しています。一方で買い物はコンビニなどが数件あるものの、スーパーマーケットなどの商業施設が不足している地域となっています。
東陽町駅周辺	● 区役所をはじめとした公共公益施設、深川郵便局、都市銀行が駅周辺に立地し、複数の商店街やスーパーマーケットなど、居住に必要な施設が備わっている地域です。
（仮称）千石駅周辺	● 関東大震災の復興事業で整備された復興小学校3校が立地しています。複数のスーパーマーケット、商店街、病院等が立地しており、日常生活に必要な施設が備わっている地域となっています。
住吉駅周辺	● 複数のスーパーマーケット、商店街、特別養護老人ホームが隣接した病院、ティアラこうとうや江東区こどもプラザなどの公共施設が立地しており、居住に必要な施設が充実している地域です。

■アーバンドック
ららぽーと豊洲



■江東区役所



■江東区立川南小学校



■江東区こどもプラザ



出典：「江東区立川南小学校Webページ」（江東区立川南小学校）

⑦ 防災

1) 地震

東京都の地震に関する地域危険度測定調査（第9回、令和4年度）の結果を踏まえ、地震に関する各駅周辺の特徴を以下に示します。

地震発生時の危険度の高い箇所が存在します。

- 東京都の地震に関する地域危険度測定調査において、沿線内の地震時における総合危険度は、海辺がランク4となっています。

地域危険度とは

- 地域危険度とは、全ての町丁目直下の地盤で同じ強さの揺れを生じた場合の危険性を測定し、相対的に評価したもので、建物倒壊、火災、総合の3つの危険度について、都内5,192町丁目（江東区155町丁目）毎に、5段階にランク分けするものです。

〔測定手法〕

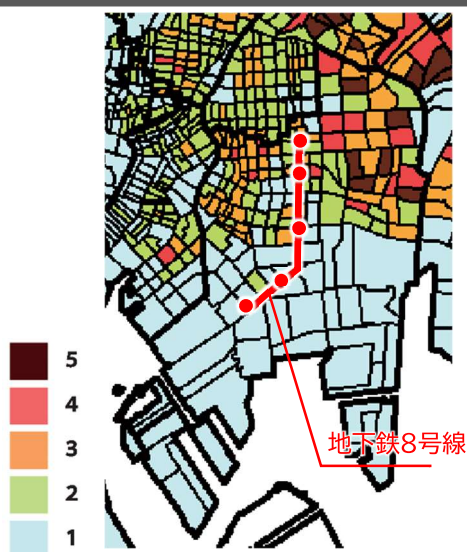
建物倒壊危険度	建物の構造や建築年代、地盤の特性、液状化の可能性をもとに建物倒壊危険量を測定し、その都内順位によりランク分け
火災危険度	出火及び延焼の危険性をもとに火災危険量を測定し、その都内順位によりランク分け
総合危険度	建物倒壊危険量と火災危険量を合算した危険量に災害時活動困難係数※を乗じて測定し、その都内順位によりランク分け

江東区の結果（概要）

- 平均して建物倒壊危険量が約2割、火災危険量が約5割と共に低下しており、防災性は向上しています。
- 総合危険度が4以上の町丁目は以下のとおりです。

総合危険度	町丁目名
5	亀戸五丁目、大島七丁目、北砂三丁目、北砂四丁目、北砂六丁目、東砂五丁目
4	常磐二丁目、森下四丁目、三好二丁目、海辺、亀戸三丁目、大島一丁目、大島二丁目、大島三丁目、大島八丁目、東砂三丁目、東砂四丁目、南砂四丁目

総合危険度



危険度ランクとは

- 危険度ランクは、調査対象の5,192町丁目について、5つのランクの存在比率をあらかじめ定め、上記順位に基づき、ランクを割り当てたものです。



〔注〕危険度のランクは相対評価のため、安全性が向上していても、他の町丁目の安全性がより一層向上している場合には、危険な方向にランクが変化している場合があります。

第9回地震に関する地域危険度測定調査「あなたのまちの地域危険度」（令和4年9月、東京都都市整備局）を基に作成

2) 水害

豊洲六丁目を除き水害への備えが必要です。

- 豊洲六丁目は、洪水、高潮の際の避難地区になっているほか、大雨時も浸水の可能性が低くなっています。
- (仮称) 枝川駅周辺では、高潮や大雨時に浸水が想定されており、東陽町駅周辺、(仮称) 千石駅周辺、住吉駅周辺では、洪水、高潮の際の浸水被害が想定されています。

江東区ハザードマップ

(洪水ハザードマップ)



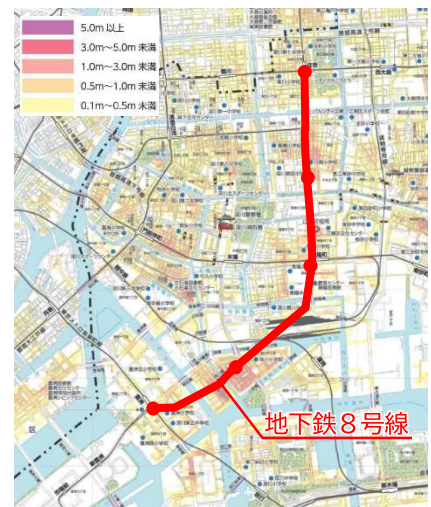
江東区洪水ハザードマップ (令和3年11月、江東区) を基に作成

(高潮ハザードマップ)



江東区高潮ハザードマップ (令和3年11月、江東区) を基に作成

(大雨浸水ハザードマップ)



江東区大雨浸水(内水)ハザードマップ (令和4年2月、江東区) を基に作成

3) 避難場所・防災施設等

各駅周辺で避難場所が定められており、区立の小中学校は拠点避難所となっています。

- 江東区地域防災計画(令和3年度修正版)において、豊洲駅周辺は地区内残留地区となっており、(仮称) 枝川駅周辺は潮見運動公園一帯が避難場所となっています。
- 東陽町駅周辺及び(仮称) 千石駅周辺は木場公園一帯、住吉駅周辺は猿江恩賜公園一帯が避難場所となっています。
- また、各駅周辺の区立小中学校は、在宅被災者を対象とした食料・水・生活物資の配給(原則として発災後4日目以降)や、地域の情報収集等の活動拠点としての役割も担う拠点避難所となっています。

各駅周辺内には、防災倉庫が設置されています。

- 区内には24か所の防災倉庫があり、沿線内には、豊洲駅周辺に1か所、(仮称) 枝川駅周辺に2か所、東陽町駅周辺に2か所、(仮称) 千石駅周辺に1か所の防災倉庫が設置されています。

運河や河川には、防災船着場*が設置されています。

- 豊洲駅周辺には、豊洲ぐるり公園乗船場、豊洲五丁目スロープ、豊洲三丁目乗船場、住吉駅周辺には、小名木川クローバー橋乗船場、扇橋閘門防災船着場が設置されています。

沿線周辺の避難場所・地区内残留地区・防災関連施設等の配置図

凡 例

○延焼遮断帯*1など（東京都都市整備局）

- 骨格防災軸（都市計画道路等）
- 主要延焼遮断帯
- 一般延焼遮断帯
- その他都市計画道路等

○避難場所*2・避難所など

- 避難場所
- 地区内残留地区*3
- 都市計画公園※
- 拠点避難所*4
- 防災倉庫・水防倉庫

○緊急輸送道路（東京都都市整備局）

- 特定緊急輸送道路（高速道路）
- 特定緊急輸送道路（高速道路トンネル部分）
- 特定緊急輸送道路（高速道路以外）
- 特定緊急輸送道路（高速道路以外トンネル部分）
- 一般緊急輸送道路

○防災船着場

- 防災船着場

○防災都市づくり推進計画（東京都都市整備局）

- 木造住宅密集地域
- 不燃化特区推進事業を実施している北砂三・四・五丁目地区

○災害に備えた応急活動の強化

- 帰宅困難者対策を誘導するエリア（都市再生緊急整備地域）

*1延焼遮断帯：延焼遮断帯は、都市の骨格を形成する幹線道路、防災生活圏の外郭形成や震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなど、多様な機能等を総合的に勘案して、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯*1」及び「一般延焼遮断帯」に3区分されている。

*2避難場所：大地震に伴って発生し得る大規模な市街地火災のふく射熱に対して安全な面積が確保され、避難者の安全性を著しく損なうおそれのある施設がない、公園、グラウンド、緑地、耐火建築群で囲まれた空地等で、住民等が避難できる安全な場所

3地区内残留地区：地区の不燃化が進んでおり、万が一火災が発生しても地区内に大規模な延焼火災のおそれなく、広域的な避難を要しない地区

*4拠点避難所：地震などの災害により自宅で生活ができなくなった地域住民の生活の場として、区が災害の規模に応じて区立小中学校、高等学校、公共施設、民間施設に順次開設する避難者受入施設を「避難所」という。このうち、区立小中学校は、在宅被災者を対象とした食料・水・生活物資の配給（原則として発災後4日目以降）や、地域の情報収集等の活動拠点としての役割も担う避難所を「拠点避難所」という。

「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）を基に作成

各駅周辺の防災の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	● 総合危険度が4以上の町丁目はありません。 ● 荒川堤防決壊による洪水発生時の浸水は想定されていないものの、豊洲六丁目を除き、東京湾高潮発生時、集中豪雨発生時に浸水が想定されています。
(仮称) 枝川駅周辺	● 総合危険度が4以上の町丁目はありません。 ● 洪水発生時の浸水は想定されていないものの、高潮発生時、集中豪雨発生時には、ほぼ全域の浸水が想定されており、なかでも枝川一丁目～三丁目では想定される浸水深さが高くなっています。
東陽町駅周辺	● 総合危険度が4以上の町丁目はありません。 ● ほぼ全域に洪水、高潮、集中豪雨による浸水が想定されていますが、なかでも四ツ目通り沿い（東陽町駅～区役所間）で想定される浸水深さが高くなっています。
(仮称) 千石駅周辺	● 一部地域に総合危険度が4以上の町丁目が存在します。 ● ほぼ全域に洪水、高潮、集中豪雨による浸水が想定されていますが、なかでも千田周辺で想定される浸水深さが高くなっています。
住吉駅周辺	● 総合危険度が4以上の町丁目はありません。 ● ほぼ全域に洪水、高潮、集中豪雨による浸水が想定されています。

4. 魅力と課題・地域性

「3. 地域の現況」で示した特徴やアンケート、ワークショップでの意見を踏まえ、各駅周辺の魅力と課題を分析した結果、以下の地域性を有しています。

(1) 豊洲駅

① 魅力と課題

	魅力	課題
地域の特徴 (第3章3参照)	- 世帯当たり人口、年少人口、生産年齢人口の多さから子育て世帯が多く居住、昼間人口密度が高いことから来街者も多い。 - 水面・河川・水路、専用商業施設の土地利用割合が高い。 - 平成28年以降、未利用地の開発が進み公園などが増加している。 - 豊洲シビックセンターや病院が駅周辺に立地、多くの集客数をほこる大規模商業施設が充実している。	- 夜間人口密度に対して昼間人口密度が高いこと、人口、世帯数が平成16年から増加傾向にあり、特に令和元年にかけて大幅に増加していることから、豊洲駅の乗降客数が増加、駅構内が混雑している。 - バス乗り場は多いが分散配置されている。 - 豊洲六丁目を除き東京湾高潮発生時、集中豪雨発生時に浸水が想定されている。
アンケート	- 総合的に見た地域の暮らしやすさ(88.2%) - 身近な緑地・公園の整備と管理状況(84.1%) - 診療所・病院・福祉施設等の立地状況(83.8%)	- 南北方向へのバスや鉄道等による利便性(47.6%) - 水害に対する安全性(52.4%) - 自転車の通行環境(53.6%)
ワークショップ	- ファミリー世帯や若い人が多い - 公園、緑が多く、水辺に近い - 都心へのアクセス性の良さ	- 防災の備え - 公園・水辺・豊洲市場が活かしきれていない - 地域内交通の不便さ

* アンケート：カッコ内の数値は満足度を示す

魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、課題は「不満+やや不満」の下位3位を抽出



② 地域性

- 水辺に囲まれた良好な景観と施設が充実した快適な環境が整い、暮らしやすく、活気がある地域です。
- 平成16年から続く人口増加の傾向や、大規模商業施設への来街者の増加に対する駅周辺の交通環境に関する利便性向上の推進が求められます。
- 今後、若いファミリー世代が年を重ね、高齢化社会を迎える際も持続的に発展していくことが望まれます。

■晴海通り



■豊洲公園



出典：「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）

(2) (仮称) 枝川駅

① 魅力と課題

	魅力	課題
地域の特徴 (第3章3参照)	- 人口、世帯数が平成10年から平成16年にかけて急増、その後も世帯に変化はなく、長く居住する世帯が多い。 - 豊洲に次いで水面・河川・水路の土地利用割合が高く、水辺に囲まれた住宅地である。 - 児童相談所、区民館などの公共施設が立地している。 - 東京スイソミル、えこっくる江東、令和5年には旧渋沢家住宅の潮見への移築が竣工予定など文化・観光施設が充実している。	- 老年人口が沿線内で最多となっており、高齢者への配慮が必要とされている。 - 商業系の土地利用割合が低く商業施設が少ない。 - 工業系の土地利用割合が高く、土地利用転換の可能性がある。 - 潮風の散歩道が途切れている部分がある。 - 東京湾高潮発生時、集中豪雨の際にほぼ全域の浸水が想定されており、なかでも枝川一丁目～三丁目想定される浸水深さが高い。
アンケート	- 身近な緑地・公園の整備と管理状況(80.1%) - 総合的に見た地域の暮らしやすさ(78.0%) - 子育て支援・教育環境(76.4%)	- 南北方向へのバスや鉄道等の利便性(39.3%) - 自転車駐車場の整備状況(40.3%) - 水害に対する安全性(40.8%)
ワークショップ	- 堤防に囲まれた水辺の近さ - 人と人とのつながりが強い - 閑静な住宅街	- 高齢化の進展 - 商業施設が少ない - にぎわいの不足

*アンケート：カッコ内の数値は満足度を示す

魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、課題は「不満+やや不満」の下位3位を抽出



② 地域性

- 世帯数が平成10年から平成16年にかけて急増し、その後大きな変化はありませんが、閑静な環境があり、長く居住している世帯が多く、定住性が高い地域です。
- 運河沿いに整備された潮風の散歩道は、一部連続性がないため、回遊性の向上と水辺空間を活かした憩いの場の充実が求められます。
- 地下鉄駅開業にあわせ、現在不足しているスーパーマーケットなどの商業施設の充実と、人が集まるにぎわい空間の創出が望まれます。

■枝川小学校前の桜並木



■汐見運河



(3) 東陽町駅

① 魅力と課題

	魅力	課題
地域の特徴 (第3章3参照)	・夜間人口密度に対して昼間人口密度が沿線内で最も高く、通勤・通学などの来街者が多い。 ・東陽町駅を起終点とするバス路線が7路線、経由するバス路線が5路線と駅を中心にバスのネットワークが充実している。 ・事務所系建築物の土地利用割合が高く、駅周辺には多数のビジネスホテルが立地している。 ・公共公益施設、深川郵便局、都市銀行が駅周辺に立地し、複数の商店街やスーパーマーケットなど居住に必要な施設が充実している。	・老年人口の構成比が沿線内で最多となっており、高齢者への配慮が必要とされている。 ・駅周辺にバス停が分散しており、目的地によっては乗換えが必要となる。 ・大規模な公園は少ない地域である。 ・四ツ目通り沿い（東陽町駅～区役所間）で想定される浸水深さが高い。
アンケート	・身近な緑地・公園の整備と管理状況（86.3%） ・診療所・病院・福祉施設等の立地状況（83.5%） ・総合的に見た地域の暮らしやすさ（82.7%）	・自転車駐車場の整備状況（37.3%） ・自転車の通行環境（38.7%） ・南北方向へのバスや鉄道等の利便性（43.0%）
ワークショップ	・都心へのアクセスの良さ ・生活利便施設が充実している ・地域コミュニティ*が活発	・東陽町らしさの欠如 ・バス停がまとまっていない ・南北方向への移動が不便

*アンケート：カッコ内の数値は満足度を示す

魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、課題は「不満+やや不満」の下位3位を抽出



② 地域性

- 生活利便施設の充実と区役所最寄り駅であるという本区の中心的役割を担っている地域です。
- 水害など災害時の安全性を高め、安心して暮らすことができる対策と活発な地域コミュニティを活かし、世代を超えた交流機会創出の推進が求められます。
- 交通利便性の高さで駅前に多数立地するビジネスホテルを活用し、区内の観光や活動の拠点としての発展が望めます。

■東京イースト21



■大門通り



(4) (仮称)千石駅

① 魅力と課題

	魅力	課題
地域の特徴 (第3章3参照)	・夜間人口密度が沿線内で最も高く、地域面積に対して多くの人が居住している。 ・独立住宅の土地利用割合が高く、複数のスーパーマーケット、商店街、病院等も立地している住宅主体のまちである。 ・横十間川親水公園、仙台堀川公園など水辺と緑が調和した環境である。 ・東京都現代美術館などの芸術文化施設、宇迦八幡宮などの歴史的観光資源が充実している。	・大規模な公園や身近な緑が少なく、緑被率は約11%となっている。 ・一部の地域に総合危険度4以上の町丁目が存在している。 ・千田周辺で想定される浸水深さが高い。
アンケート	・身近な緑地・公園の整備と管理状況(89.5%) ・身近に自然とふれあえる場所の整備と管理状況(85.5%) ・総合的に見た地域の暮らしやすさ(83.5%)	・自転車駐車場の整備状況(31.0%) ・震災・火災に対する安全性(34.0%) ・自転車の通行環境(34.5%)
ワークショップ	・親水公園等の水辺と緑 ・桜の名所、地ビールなどの多様な地域資源 ・歴史を感じる場所が多い	・地域資源をPRできていない ・一息つける場所がない ・歩行者の安全性確保

*アンケート：カッコ内の数値は満足度を示す

魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、課題は「不満+やや不満」の下位3位を抽出



② 地域性

- 横十間川親水公園、仙台堀川公園など大規模な水と緑の空間、東京都現代美術館など芸術文化施設、宇迦八幡宮などの文化・歴史的観光資源が充実した地域です。
- 一部の地域に総合危険度4以上の町丁目が存在し、浸水が想定されている土地であることから、安心して暮らし続けることができる住環境の維持が求められます。
- 商店街を中心として生活利便性が高く、居住に必要な機能が充実した地域ですが、桜の名所、地ビールなどの地域資源の活用と魅力の更なる周知が望まれます。

■横十間川親水公園



■美術館通り



(5) 住吉駅

① 魅力と課題

	魅力	課題
地域の特徴 (第3章3参照)	・夜間人口密度と昼間人口密度の差が沿線内で最も少なく、昼夜ともに駅周辺で活動する人が多い。 ・地域全体の約1/4を占める猿江恩賜公園や水辺の散歩道など緑豊かな地域である。 ・江東公会堂（ティアラこうとう）、扇橋閘門、小名木川五本松跡、猿江神社などの文化・観光資源が充実している。 ・公共施設、商店街、病院などが立地しており、居住に必要な施設が充実している。	・人口、世帯数が沿線内で最も少ない。 ・駅へのアクセス手段として、自転車の割合が高い。 ・駅周辺のほぼ全域が荒川堤防決壊時、東京湾高潮氾濫時、集中豪雨時の内水氾濫による浸水が想定されている。
アンケート	・身近な緑地・公園の整備と管理状況（87.3%） ・診療所・病院・福祉施設等の立地状況（85.0%） ・身近に自然とふれあえる場所の整備と管理状況（83.2%）	・自転車の通行環境（30.9%） ・自転車駐車場の整備状況（34.5%） ・震災・火災に対する安全性、水害に対する安全性（いずれも38.6%）
ワークショップ	・公園や水辺 ・商店街 ・スカイツリー含む景観	・歩行者・自転車の安全性確保 ・猿江恩賜公園の未活用 ・個店の魅力PR

*アンケート：カッコ内の数値は満足度を示す

魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、課題は「不満+やや不満」の下位3位を抽出



② 地域性

- 文化・観光資源と公共施設が充実し、昼夜ともに駅周辺で活動する人が多い地域です。
- 商店街をはじめとした居住に必要なとされる施設が充実した地域ですが、災害時の安全性を高め、安心して暮らし続けることができる住環境の維持が求められます。
- 猿江恩賜公園、横十間川沿いの水辺の散歩道など充実した自然環境を活かし、地域の魅力向上を図るため、多様な施設と住吉駅とのつながりを強化することが望まれます。

■住吉銀座商店街



■猿江恩賜公園

