

(仮称) 江東区臨海部都市交通ビジョン (骨子案)

令和5年11月9日時点

目次

第1章	はじめに	1
1.1	策定の目的	1
1.2	位置付け	1
1.3	目標年次	2
1.4	対象範囲	2
第2章	臨海部の現状と将来を見据えた視点	3
2.1	まちの特性	3
2.2	交通の状況	4
2.3	滞在・回遊の実態	6
2.4	メガトレンド・交通関連技術の進展	7
2.5	まちの将来像	8
2.6	交通課題の整理	10
第3章	臨海部の都市交通の目指す姿と基本方針.....	11
3.1	都市交通の目指す姿と基本方針	11

第1章 はじめに

1.1 策定の目的

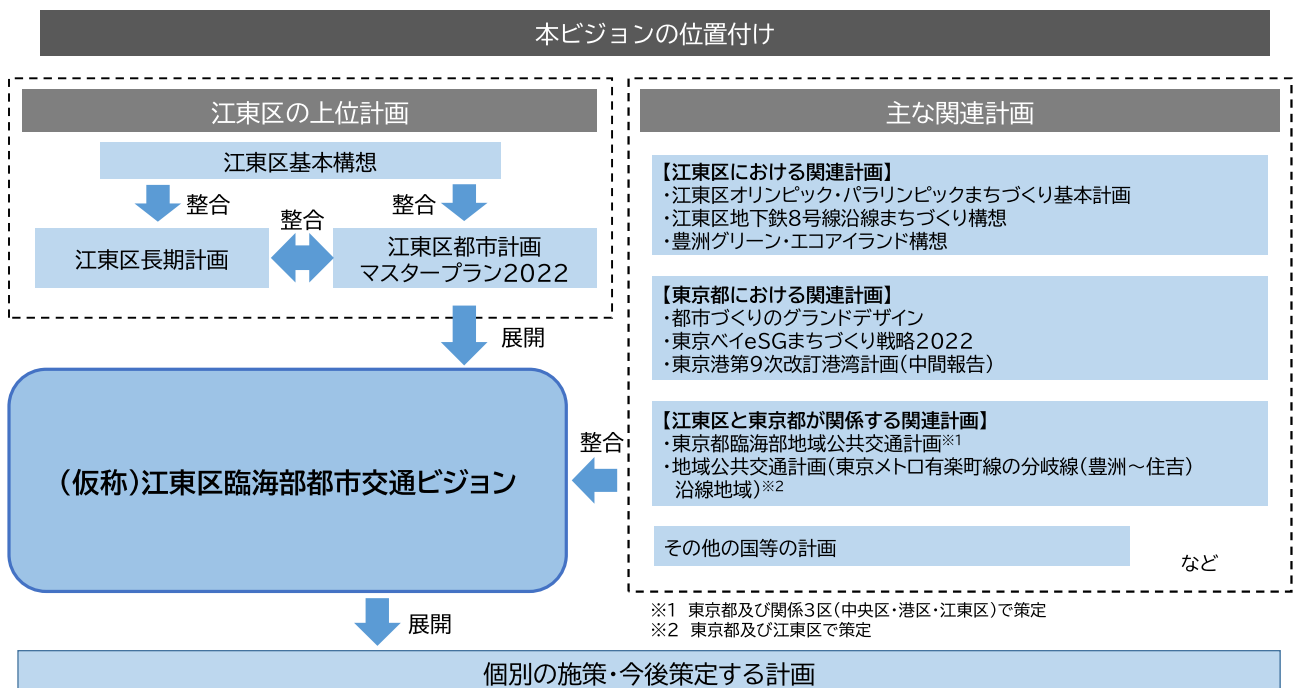
令和4年3月に、本区では「江東区都市計画マスタープラン2022」（以下、「都市計画マスタープラン」）を策定し、今後20年を見据えたまちづくりを進めるため、本区の将来都市像を「持続的に発展する共生都市」と設定しました。また、早期の実現に向けて取り組むべき三つの重要なまちづくり政策を重点戦略として位置付けています。

「（仮称）江東区臨海部都市交通ビジョン」（以下、「本ビジョン」という。）は、重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」を推進するために策定するもので、臨海部のアクセス性や回遊性の向上を図るために、本区臨海部の都市交通の目指す姿やその実現に向けた取組みの方針等を示すことを目的としています。

1.2 位置付け

本ビジョンは、本区臨海部の都市交通に対する区の方針を示すもので、都市計画マスタープラン等を上位計画とし、本区の「江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画」や、東京都の「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」等の関連計画とも整合を図っています。

また、本ビジョンは個別の施策推進、今後策定する計画への反映等に活用していきます。



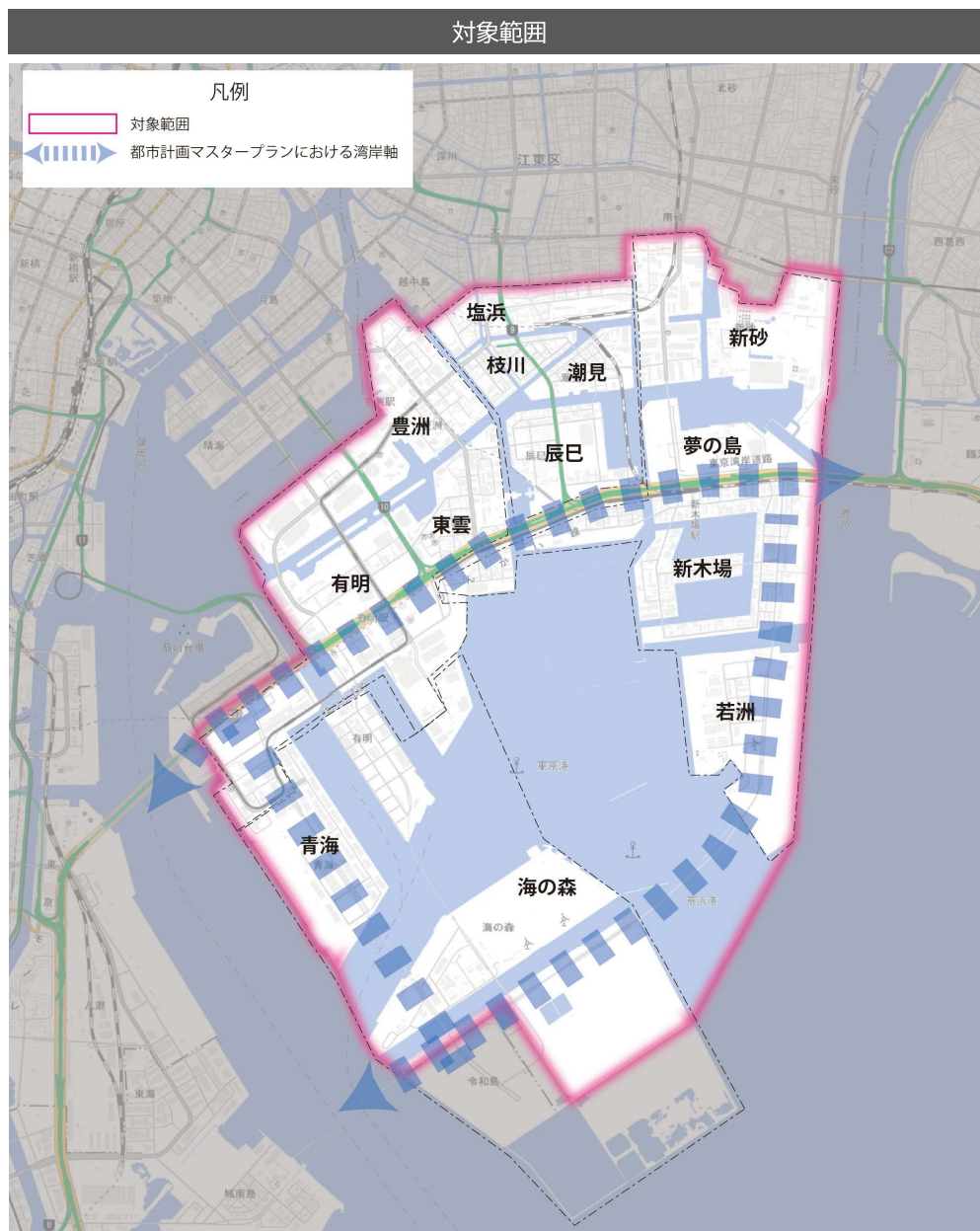
1.3 目標年次

本ビジョンは、都市計画マスタープランの重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」を推進するためのものであることから、都市計画マスタープランと同様に2040年代（概ね20年後）を目標年次として定めます。

なお、本区臨海部でも将来的に大きな変化が見込まれる「海の森」については、更なる未来を見据えて2050年代（概ね30年後）の姿も示します。

1.4 対象範囲

本ビジョンでは、都市計画マスタープランの重点戦略2「未来の臨海部のまちづくり」における湾岸軸を中心に、都市計画マスタープランで示す、南部地区西（豊洲・有明・東雲・青海）、南部地区東（塩浜・潮見・枝川・辰巳）、湾岸地区（新砂・夢の島・新木場と港湾・ふ頭地区）の三つのゾーンを臨海部と定義し、対象範囲とします。



第2章 臨海部の現状と将来を見据えた視点

2.1 まちの特性

(1) 土地利用

各ゾーンで、土地利用の特性が異なります。

南部地区西

商業用地の土地利用割合が最も高く、次いで公共用地が多くなっています。

南部地区東

住宅の土地利用割合が最も高く、次いで工業用地が多くなっています。

湾岸地区

新木場周辺や青海等では工業用地が多くを占めている一方、海の森や若洲では空地系用途が多くなっています。



出典：江東区土地利用現況調査（平成28年）を基に作成

(2) 公共施設・文化施設等の分布

各ゾーンによって、施設の分布が異なる様相が見られます。

南部地区西

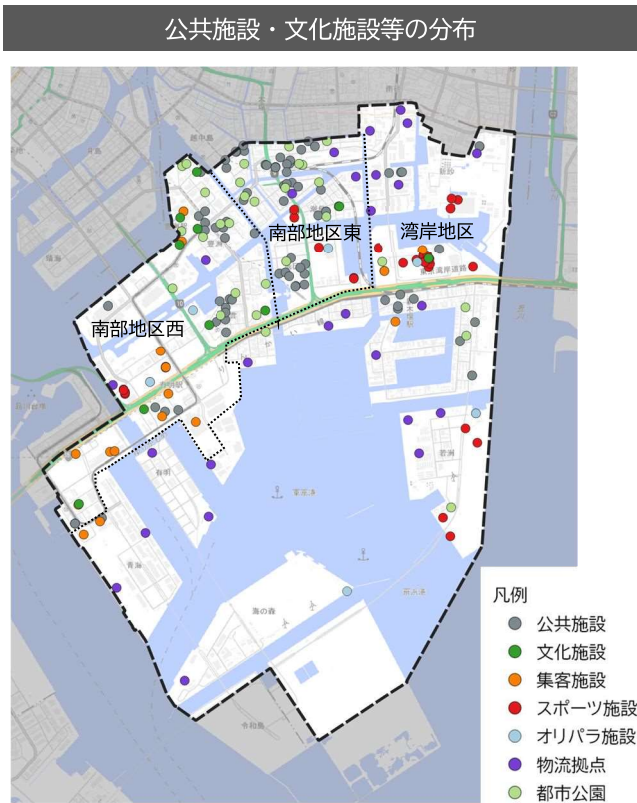
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会で使用された会場をはじめとしたスポーツ施設や、集客施設が多く立地しています。

南部地区東

居住地域として、都市公園や公共施設が多く立地しています。

湾岸地区

都市公園やスポーツ施設の他、物流拠点が多く立地しています。



出典：国土交通省「国土数値情報」を基に作成

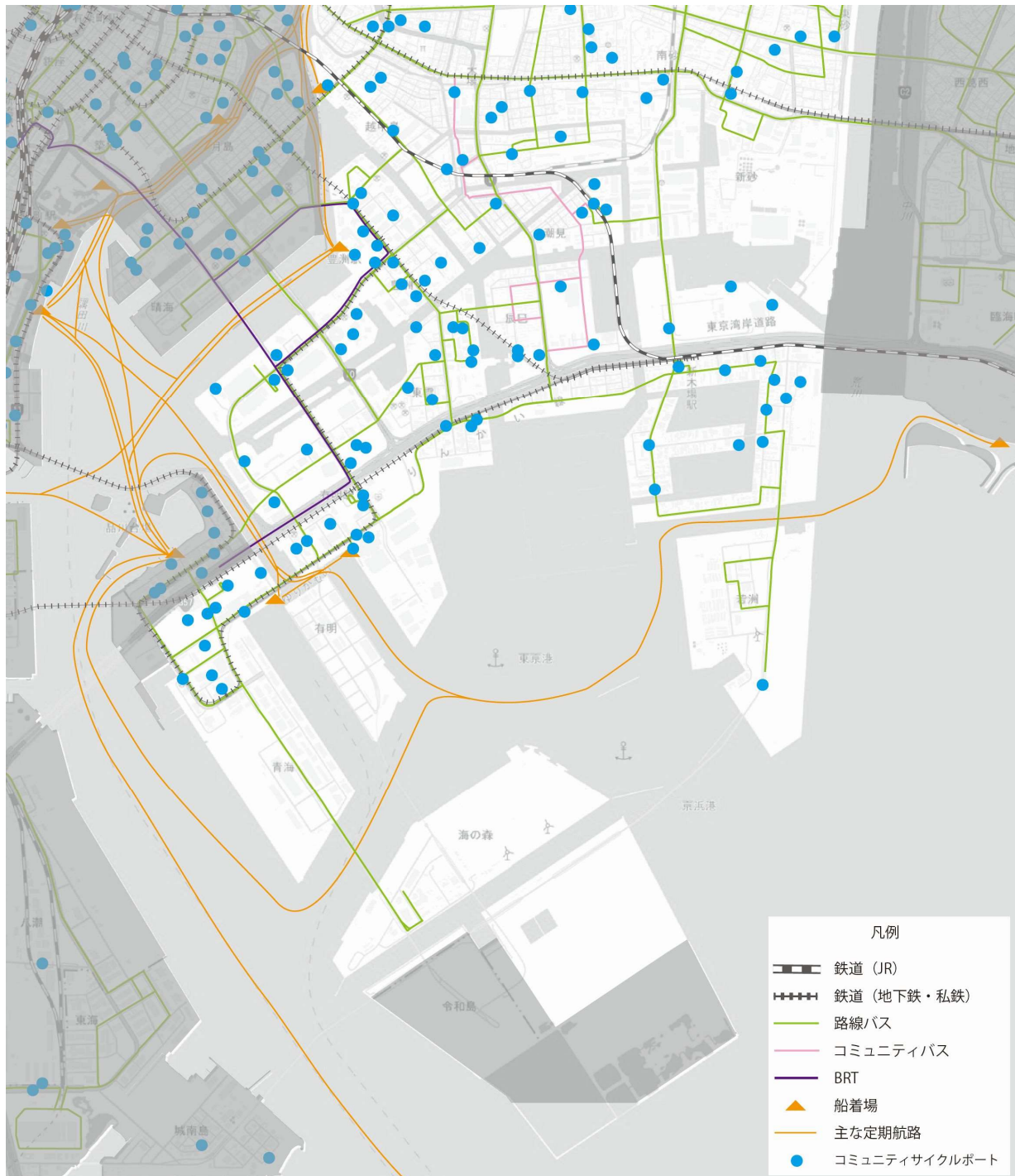
2.2 交通の状況

(1) 公共交通ネットワーク

JR線や地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向の移動については路線バスが地域の重要な足となっています。

その他の交通では、コミュニティサイクルや舟運が活用されており、地域内交通のみならず、臨海部と近隣区を結ぶ交通手段となっています。

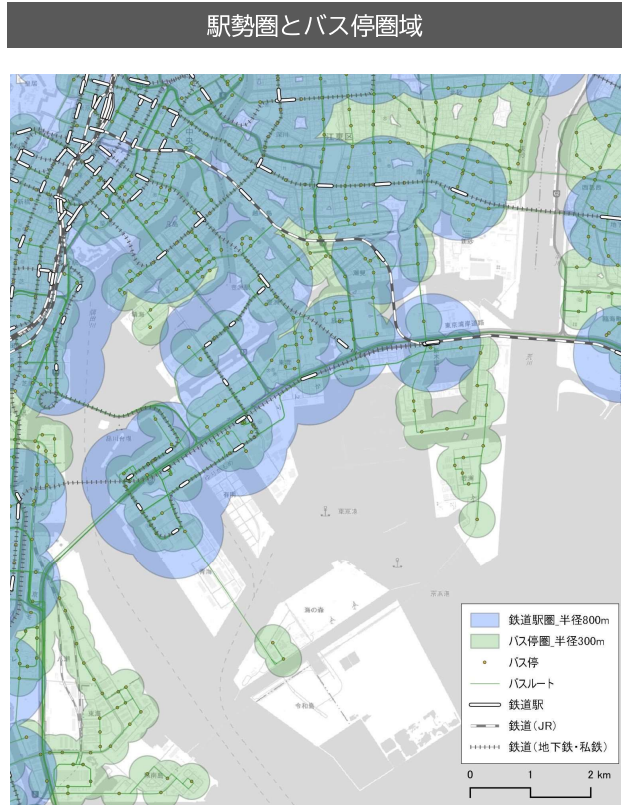
公共交通ネットワーク



(2) 駅勢圏とバス停圏域

南部地区西や南部地区東は、概ね駅勢圏及びバス停圏域内にあります。一方、湾岸地区は、新木場・若洲エリア等で路線バスが運行しているものの、一部、交通空白地域がある状況です。

※本ビジョンにおいては、駅勢圏は鉄道駅から半径800m圏内、バス停圏域はバス停留所から半径300m圏内、交通空白地域は鉄道駅800m及びバス停留所300m圏外の地域としています。



出典：国土数値情報を基に作成

(3) 道路ネットワーク

臨海部は、本区北部とつながる明治通り、都心とつながる晴海通り、環状2号線、臨港部をつなぐ東京港臨海道路など、大きな幹線道路が通っています。それら幹線道路に接続し臨海部を東西に走る湾岸道路は特に交通量が多く、一般車に加えて物流車両も多く通行している状況です。

幹線道路ネットワーク

- 凡例
- 都市計画道路（令和3年3月時点）
 - 完成及び概成
 - ⋯ 事業中
 - - - 未着手
 - [うち優先整備路線]
 - 区施行路線
 - 東京都施行路線
 - その他幹線道路
 - 完成
 - ⋯ 構想路線
 - 交差点立体化
 - 国道357号（湾岸道路）の交差点立体化の推進

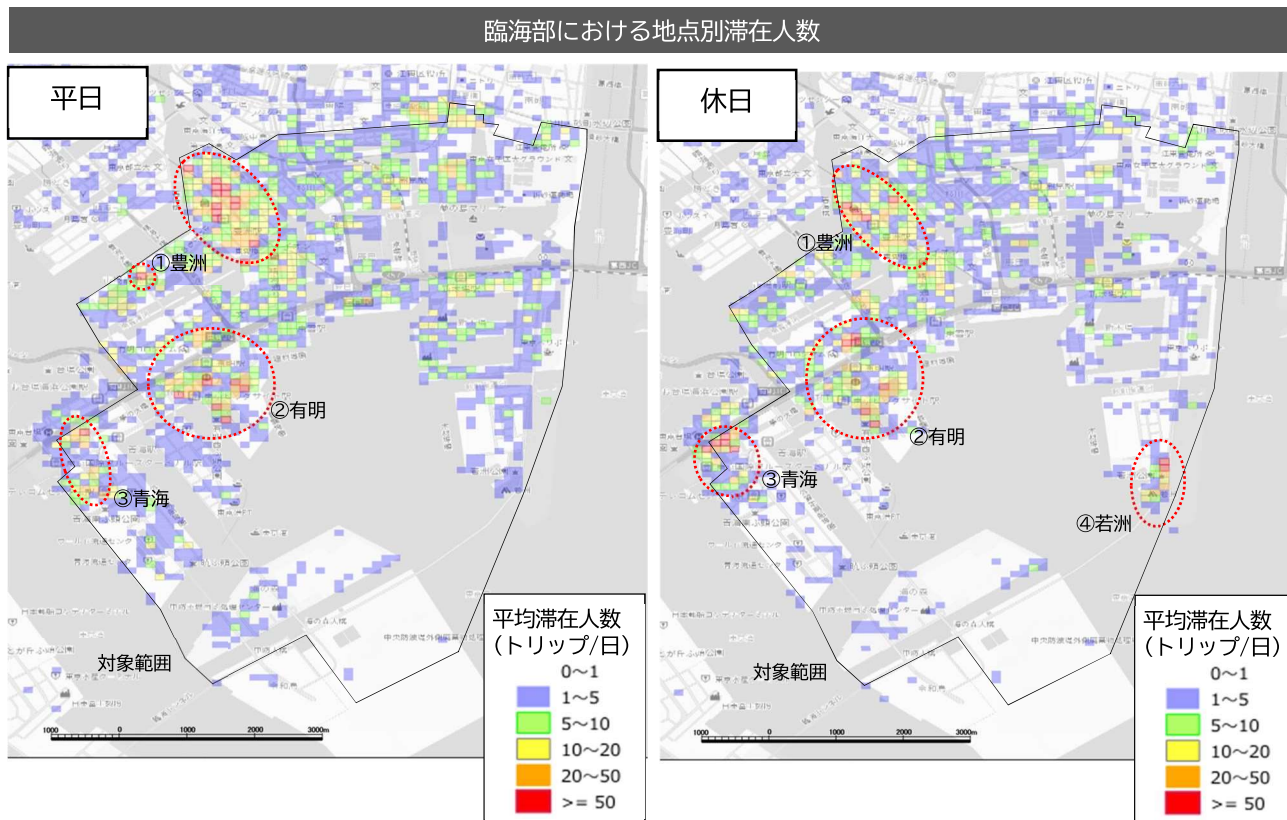


江東区都市計画マスタープラン2022の「幹線道路ネットワークの方針図」を参考に掲載。幹線道路ネットワークの現況図を掲載予定。

2.3 滞在・回遊の実態

平日・休日ともに豊洲・有明に滞在している人が多くなっています。平日は、事務所用地への滞在が多く就業目的での来訪が多いと推察される一方、休日は大型商業施設での滞在が多く、私事目的での来訪が多いと推察されます。

また、若洲は、平日に比べて休日の滞在が増える特徴があり、公園などへのレジャー目的での来訪が多いと推察されます。



■平日に滞在人数が多い地点

地点	主な建物の用途
① 豊洲	事務所 大規模商業施設
② 有明	事務所 集客施設
③ 青海	事務所 大規模商業施設

■休日に滞在人数が多い地点

地点	主な建物の用途
① 豊洲	大規模商業施設
② 有明	集客施設
③ 青海	大規模商業施設 広場・イベント会場
④ 若洲	公園

データ出典：株式会社 agoop ポイント型流動人口データ
 ※株式会社 agoop が提供・提携するスマートフォンアプリ利用者の GPS データから、臨海部（対象範囲）の同一地点（100mメッシュ）に15分以上滞在した人を集計したもの。
 ※データ集計期間は令和5年5月（1か月間）

回遊の実態は分析中

2.4 メガトレンド・交通関連技術の進展

(1) メガトレンド

メガトレンドとは、時代の大きな流れを指す言葉であり、本ビジョンの描く2040年頃には、人口減少や都市化、気候変動、デジタル技術の進展等、社会や経済が大きく変化することが想定されます。

人口は、総人口、生産年齢人口が減少し高齢化が更に進行、都市においては、都市部への若年層の流入が進み、都市部の更なる都市化が進みます。一方、アジアや新興国での人口増加や経済振興を背景に、国内へのインバウンドや在留外国人が増加し、多様化が進みます。

環境・エネルギー面では、気候変動抑制のための省エネや脱炭素への取組みが進行します。また、気候変動に伴う自然災害の激甚・頻発化のほか首都直下型地震が予想されているため、防災・減災対応が進みます。

技術面では、デジタル技術の進展によってIoT[※]化が進行し、医療、エネルギー、交通など各分野での技術進歩を促進し、長寿命化、省エネ化、自動化が行われます。

※「IoT」とは、Internet of Thingsの略で「モノのインターネット」と呼ばれ、あらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値が生み出されます。

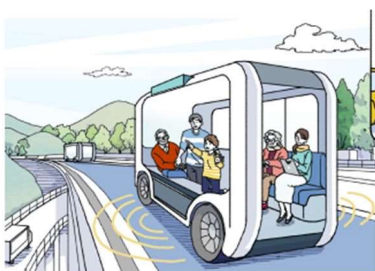
(2) 交通関連技術の進展

近年、自動運転や空飛ぶクルマ、Maas[※]等の新たな交通技術・サービスについて開発や実装に向けた検討が進められており、これらの技術・サービスの活用により、人々が自由に交通手段を選択できる環境の構築が期待されます。また、人中心の交通の実現に向けて、まちなかではウォークブルなまちづくりが推進されています。

※「Maas (Mobility as a Service)」とは、一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことです。

交通関連技術の進展

<自動運転 (イメージ)>



出典：国土交通省
「2040年、道路の
景色が変わる」
(令和2年)

<空飛ぶクルマ (イメージ)>



出典：経済産業省、国土交通省
「Advanced Air Mobility in
JAPAN 2021」(令和3年)

<Maasの概念図>



出典：国土交通省「Maas入門ガイドブック」
(令和4年)

2.5 まちの将来像

(1) 上位計画・関連計画におけるまちの将来像

上位・関連計画を整理すると、将来の臨海部は、最先端のテクノロジーの実装や、臨海部が持つ豊かな自然・観光資源を存分に活かしたまちづくりが進められ、広大なエリアに各々の魅力を持った拠点が存在する、国内外から多くの人を惹きつけるまちとなります。

また、来訪者のみならず居住者にとっても生活利便性の高いまちとなっているとともに、物流等の都市活動を支える機能も担うなど多面的な要素を合わせ持ち、それらが調和された持続可能なまちとなることがうかがえます。

上位計画・関連計画におけるまちの将来像

江東区の計画におけるまちの将来像

都市計画マスタープラン

都市の将来像

持続的に発展する共生都市

ゾーン別の将来像

南部地区西

高度な都市機能を充実させ、新たな価値を創造する市街地

南部地区東

土地利用転換の誘導による快適でにぎわいのある市街地

湾岸地区

産業・物流機能、スポーツ・レクリエーションが調和する市街地

南部地区西：豊洲・有明・東雲・青海／南部地区東：塩浜・潮見・枝川・辰巳
湾岸地区：新砂・夢の島・新木場と港湾・ふ頭地区

東京都の計画におけるまちの将来像

東京ベイeSGまちづくり戦略2022

ベイエリアの将来像

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した都市

個別の拠点の将来像

AREA4

東京ベイeSGプロジェクトを推進し、「自然」と「便利」が融合する都市を先導するエリア

AREA5

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

LEGACY ZONE

東京2020大会の競技施設を多く有し、にぎわい創出につながる面的に広がりあるレガシーを形成するエリア

AREA 4：有明、青海、中央防波堤等／AREA 5：豊洲、辰巳、東雲、潮見、中間新駅拠点、新木場等／LEGACY ZONE：有明、辰巳、夢の島、若洲、中央防波堤等

江東区および東京都の計画における各地区の将来像	
豊洲	商業・居住・業務・行政などの多様な都市機能が充実
有明	M I C E 関連施設・スポーツ・エンターテイメント・ホテル機能を誘導した交流拠点
東雲	環境や防災性に配慮した安全で快適なまち
青海	新たな技術を活用した交通システムの導入等により、通信・交通・物流などのイノベーションによるまち全体のショーケース化
枝川・塩浜 (中間新駅拠点)	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
潮見	業務・商業・生活利便・交流の機能を誘導し駅周辺で新たな都市空間を創出
辰巳	駅周辺を中心に交流・利便施設、公共施設が充実した職住近接地区
新木場	減災機能を発揮するグリーンインフラの水辺への再生や水害リスクを考慮した土地利用やまちづくりの誘導
夢の島	水辺空間を活かした新たなレクリエーション空間
新砂	都市機能と物流機能のバランスの取れたまち
若洲	スポーツとレクリエーションによる交流エリア
海の森	自動運転のモビリティや舟運によるアクセス性強化

※都市計画マスタープラン及び東京ベイ e S G まちづくり戦略2022から主なものを記載しています。

(2) 関連事業・開発動向

臨海部の交通に関連する主な事業や開発動向として、以下が挙げられます。

豊洲駅と住吉駅を結ぶ地下鉄8号線の延伸の開業目標が2030年代半ばとされているとともに、東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄については、2040年までの実現を目指す取組みとされています。

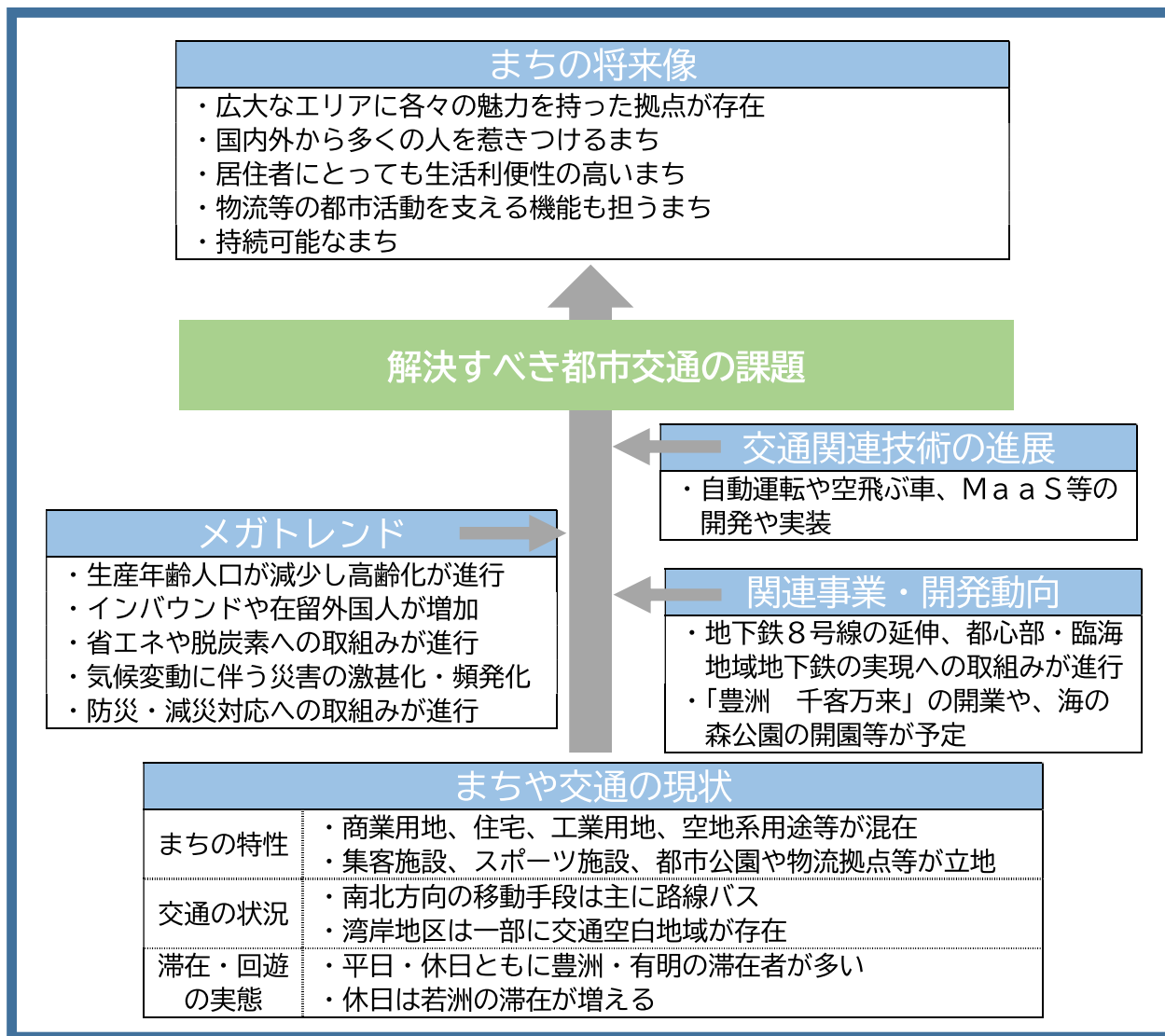
また、豊洲市場場外エリアに創設の「豊洲 千客万来」の2024年2月開業をはじめ、2024年度末の海の森公園の開園や2027年度の若洲公園リニューアルなどが予定されており、国内外から来訪者の増加が見込まれます。

2.6 交通課題の整理

本ビジョンでは、上位・関連計画による将来像を臨海部のまちが目指す姿として設定したうえで、その姿を実現するために必要な交通を検討するバックキャストの手法を用いています。

そのため、上位・関連計画で描かれている臨海部の将来像を実現するために、2040年代に向けて解決すべき都市交通の課題を整理しました。

なお、課題整理にあたっては、臨海部で予定されている関連事業や開発動向に加え、メガトレンドや交通関連技術の進展などを考慮しています。



課題1

増加する移動需要に対する公共交通が不足

課題2

拠点間や拠点周辺を自由に移動できる交通手段が不足

課題3

多様な交通手段が連携できる環境整備が必要

課題4

人や物が移動しやすい環境整備が必要

課題5

公共交通の利用促進による環境負荷低減が必要

課題6

交通分野における災害時を見据えた取組みが必要

第3章 臨海部の都市交通の目指す姿と基本方針

3.1 都市交通の目指す姿と基本方針

今後、様々な分野で地域の持つポテンシャルを活用した取組み等が進められ、多様な人々が集うことが想定される臨海部では、地域の特性や魅力を発揮できる都市交通が必要であり、目的に応じて選択できる交通手段の確保が求められます。

そのため本区では、地域の特性や魅力を活かしたまちづくりの支えとなり、誰もが安全・快適に臨海部とのアクセスや臨海部内の回遊が可能となる持続可能な交通を目指すこととし、臨海部の都市交通の目指す姿として、「地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通」を掲げます。

また、この臨海部の都市交通の目指す姿を実現するための基本方針として、解決すべき課題も踏まえた四つの方針を設定します。

