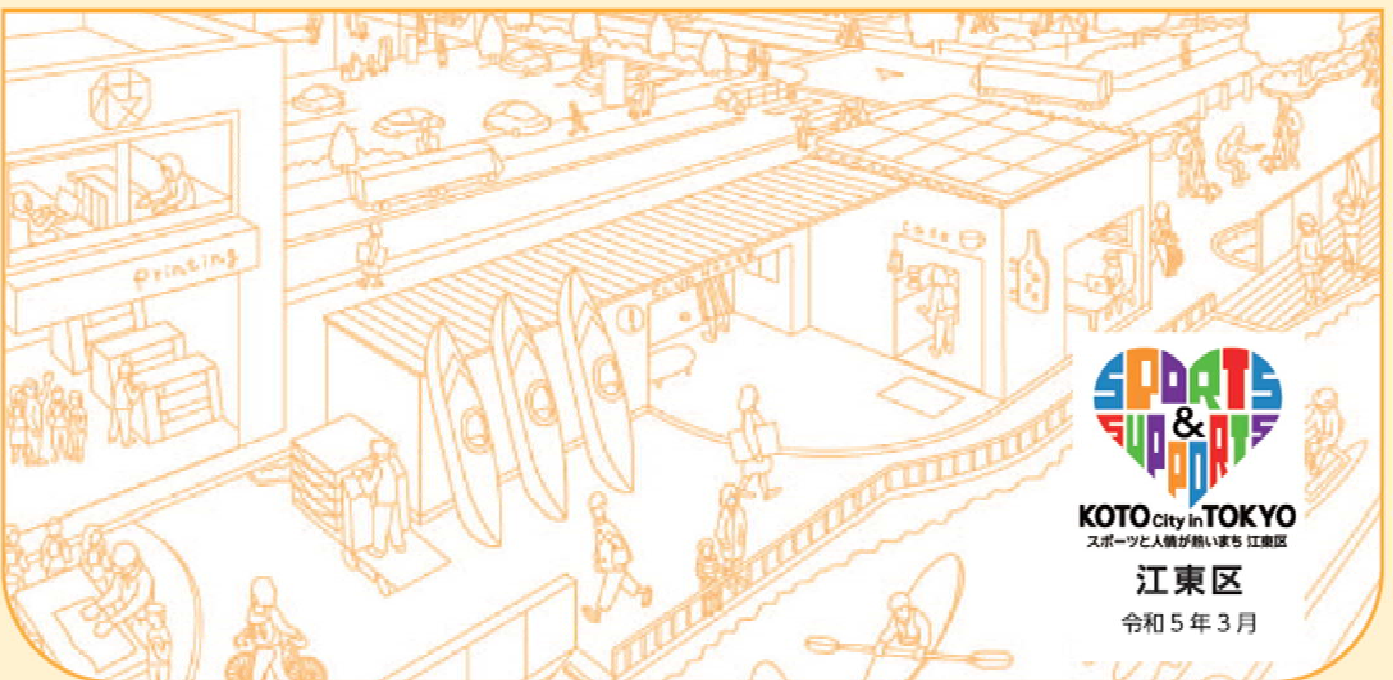


令和5年2月17日
都市整備部沿線まちづくり担当



江東区地下鉄8号線 沿線まちづくり構想(案)

TOKYO SUBWAY LINE 8 TOYOSU - SUMIYOSHI





今後の沿線まちづくりの方向性を示す
「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」の策定

江東区長 山崎 孝明

コメント
(作成中)

目次

第1章 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは	2
1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的.....	2
2. 本構想の対象範囲.....	2
3. 本構想の位置付け.....	3
4. 延伸区間の概要・経緯.....	4
5. 本構想の検討フロー.....	6
第2章 沿線まちづくりとは	8
1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化.....	8
2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響.....	12
3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点.....	13
第3章 地域の背景	16
1. 関連する上位計画・関連計画.....	16
2. 地域における開発・まちづくりの動き.....	22
3. 地域の現況.....	25
4. 魅力と課題・地域性.....	42
第4章 沿線全体で目指す姿	48
1. 沿線まちづくりのテーマ.....	48
2. 沿線全体で目指す姿.....	49
第5章 各駅周辺で目指す姿	52
1. 豊洲駅周辺.....	52
2. (仮称)枝川駅周辺.....	54
3. 東陽町駅周辺.....	56
4. (仮称)千石駅周辺.....	58
5. 住吉駅周辺.....	60
第6章 まちづくりの実現に向けて	64
1. 取組の提案.....	64
2. まちづくりの進め方.....	65
参考資料	68
1. 沿線まちづくり構想策定までの経緯.....	68
2. 皆様からのご意見.....	69
3. 用語集.....	118

*都市計画やまちづくりに関する用語は、本文中初出の箇所に「※」を付記し、用語集（P. 118～）に説明を記載しています。

関連計画に注釈が必要な用語は「」を付記し、脚注に補足説明を記載しています。

*グラフの構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100にならない箇所があります。

第1章

地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的
2. 本構想の対象範囲
3. 本構想の位置付け
4. 延伸区間の概要・経緯
5. 本構想の検討フロー

→ 第1章では、構想策定に係る基本的な事項(目的、位置付けなど)を示します。

第1章 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的

本区の鉄道交通は、明治37年に現在のJR総武線にあたる総武鉄道が整備されたことから始まります。区内の地下鉄は、昭和42年に東京メトロ東西線（大手町～東陽町間）が開通し、以降、東西線（東陽町～西船橋間）、都営新宿線や東京メトロ有楽町線においても区内を運行する区間が開通するなど東西交通の整備が進められました。

また、平成7年になると、都心と臨海部を結び東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）が開通し、区内の鉄道交通の利便性が向上していく一方で、昭和47年に国の都市交通審議会答申第15号で示された東京メトロ有楽町線の豊洲以北への延伸は、およそ50年間実現がなされないままでした。本区は昭和61年に、葛飾区、墨田区、松戸市と連携し、地下鉄8・11号線促進連絡協議会を発足するほか、平成22年度からは建設基金*の積み立てを行い、平成28年度には地下鉄8号線の整備計画調査報告書を作成するなど、早期実現に向けた取組を進めてきました。そして、令和4年3月28日、東京メトロが申請していた地下鉄8号線（有楽町線）豊洲～住吉間延伸（以下、「地下鉄8号線」という。）について、国土交通大臣の鉄道事業許可を受けたことにより、鉄道による新たな南北交通が形成されることとなりました。

「地下鉄8号線沿線まちづくり構想（以下、「本構想」という。）」は、地下鉄8号線の延伸による整備効果を本区の発展に最大限に活かすため、沿線の目指す姿やその実現に向けた取組の提案を取りまとめることにより、今後の地下鉄8号線沿線まちづくり（以下、「沿線まちづくり」という。）の方向性を示すことを目的としています。

2. 本構想の対象範囲

本構想における「沿線」の対象範囲は、主に以下の5駅周辺の13町を軸として設定します。なお、地下鉄8号線延伸の効果は、区全体に波及するものであるため、対象範囲は13町に限定するものではありません。

駅名	駅周辺（町名）
豊洲駅	豊洲
(仮称)枝川駅	枝川、塩浜、潮見
東陽町駅	東陽
(仮称)千石駅	千田、千石、石島、海辺、扇橋
住吉駅	住吉、猿江、毛利

区内の鉄道網整備の経緯

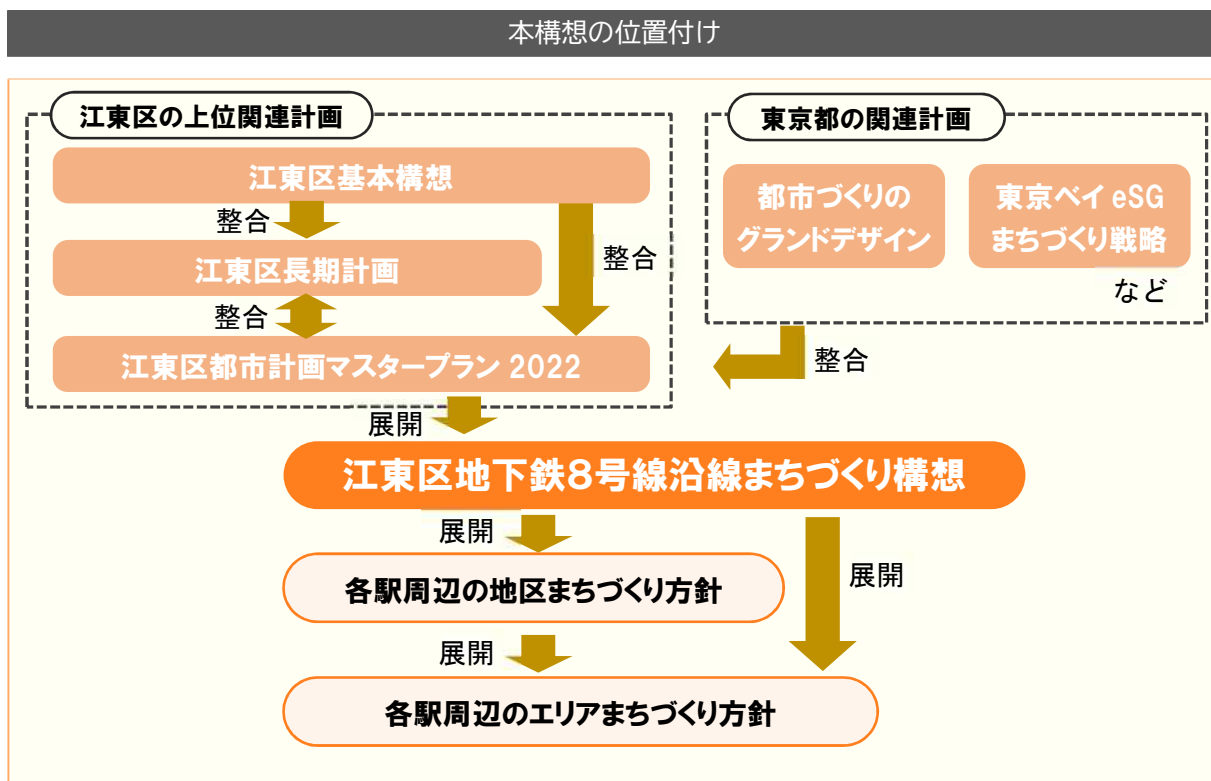


本構想の対象範囲



3. 本構想の位置付け

本構想は、上位計画である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*」という。）で掲げる重点戦略1「地下鉄8号線延伸のまちづくり」を指針とし、沿線におけるまちづくり方針等に展開していきます。



*各計画の概要については、第3章に掲載しています。



江東区長期計画



江東区都市計画マスタープラン2022

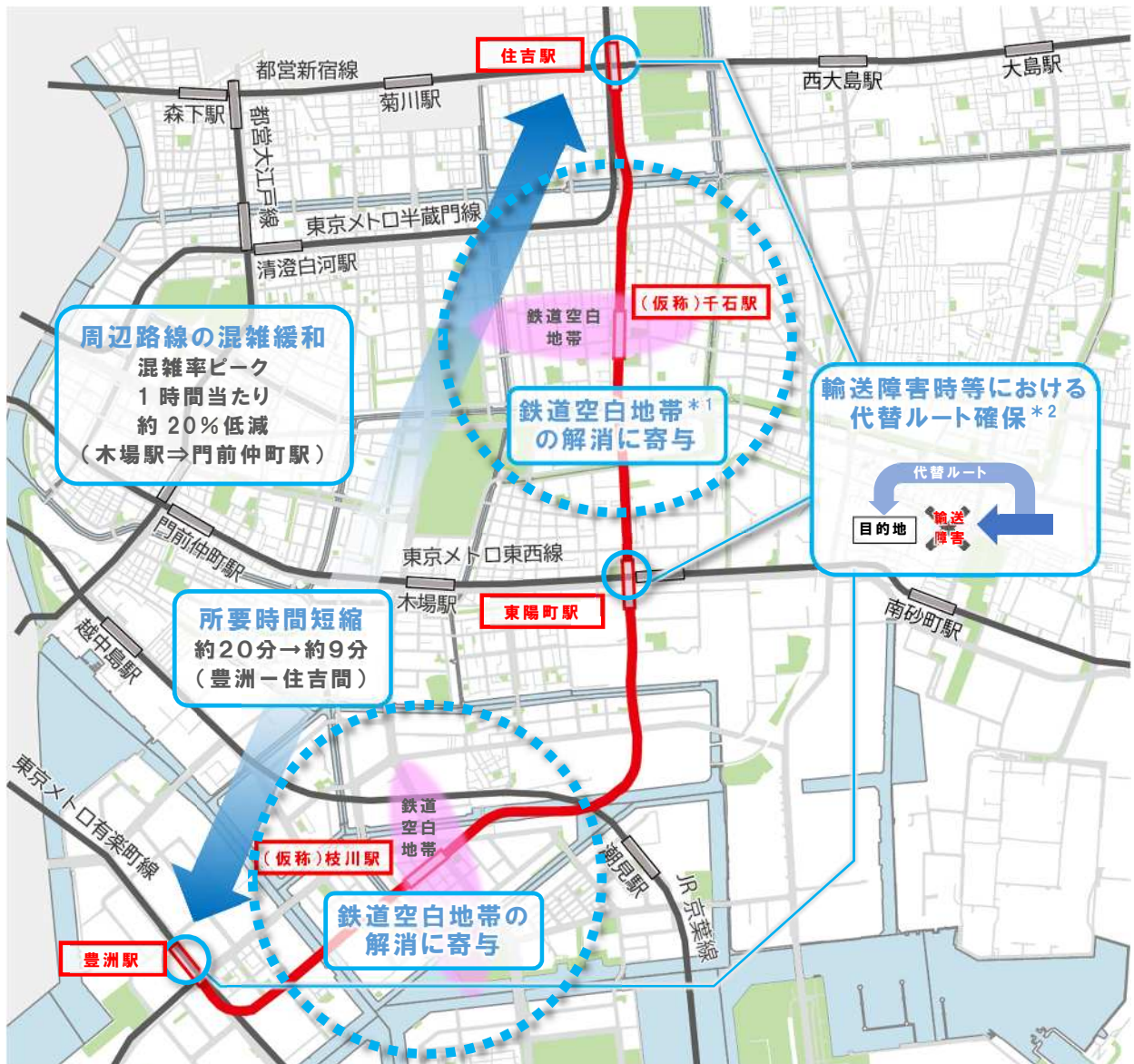
4. 延伸区間の概要・経緯

(1) 概要

延伸区間の概要と延伸による効果は以下のとおりです。

延伸区間の概要

総事業費	開業目標	事業者	路線延長	延伸による効果
約2,690億円	2030年代半ば	東京メトロ	約5.2 km	<ul style="list-style-type: none"> 所要時間短縮（豊洲－住吉間）約20分→約9分 周辺路線の混雑緩和に寄与 混雑率ピーク1時間当たり約20%低減（木場駅→門前仲町駅） 鉄道空白地帯^{*1}の解消に寄与 輸送障害時等における代替ルート^{*2}確保



* 上図内数値等は、東京メトロの報道発表資料(令和4年3月28日)等に基づくものです

*1 本構想における鉄道空白地帯とは、最寄り駅まで徒歩10分(半径800m)以上の地域のことです

*2 例えば、東京メトロ東西線に輸送障害が発生した場合、本路線の整備により、東陽町から豊洲駅や住吉駅を経由して、都心部や千葉方面へ向かうことが可能となります

(2) 経緯

地下鉄8号線延伸に関する経緯は以下のとおりです。

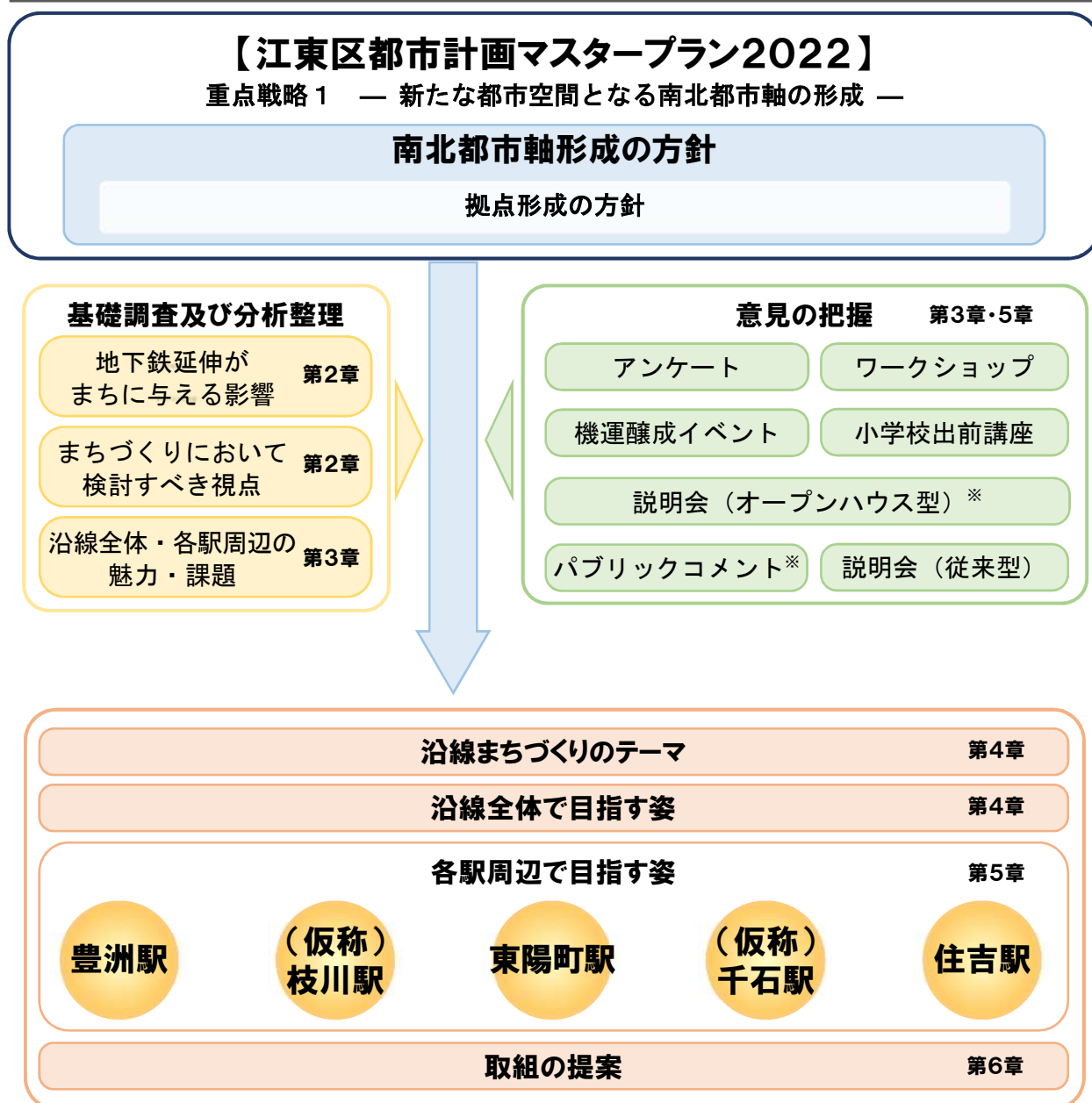
年・月	経緯
1972年3月 (昭和47年)	都市交通審議会答申第15号 ・地下鉄8号線の亀有への分岐が初めて答申される
1978年12月 (昭和53年)	帝都高速度交通営団(現東京メトロ)が、明石町(現新富町)～湾岸(現新木場)間の免許申請にあたり、車庫用地を新木場に確保したい旨を要望
1979年1月 (昭和54年)	帝都高速度交通営団の車庫用地取得について、江東区は地下鉄8号線の整備促進(東陽町、住吉方面への路線延長)の要望を付して了承
1982年1月 (昭和57年)	帝都高速度交通営団より豊洲～亀有間の免許申請がなされる
1985年7月 (昭和60年)	運輸政策審議会答申第7号 ・豊洲～亀有間が平成12年までに新設することが適当な区間と答申される
1986年12月 (昭和61年)	地下鉄8・11号線促進連絡協議会が発足 構成：葛飾区、墨田区、江東区、松戸市
1988年6月 (昭和63年)	有楽町線の新富町～新木場間が開業
2000年1月 (平成12年)	運輸政策審議会答申第18号 ・豊洲～野田市間が平成27年までに整備着手することが適当な路線と答申される
2003年3月 (平成15年)	半蔵門線の水天宮前～押上間が開業
2004年4月 (平成16年)	帝都高速度交通営団が民営化、東京地下鉄株式会社(東京メトロ)設立 ・副都心線を最後として、その後は新線整備を行わない方針を表明
2009年7月 (平成21年)	地下鉄8・11号線促進連絡協議会 ・豊洲～住吉間を第一段階とすること等を確認
2010年4月 (平成22年)	江東区地下鉄8号線建設基金の積み立てを開始
2016年4月 (平成28年)	交通政策審議会答申第198号 ・地下鉄8号線が「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」と答申される
2017年3月 (平成29年)	本区が地下鉄8号線の整備計画調査報告書を作成
2018年4月 (平成30年)	東京都が「鉄道新線建設等準備基金」を創設
2019年5月 (令和元年)	国土交通省が「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会」の調査結果を公表 ・地下鉄8号線の事業性、整備効果を改めて確認
2020年1月 (令和2年)	国・東京都・東京メトロによる「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」が発足
2021年3月 (令和3年)	東京都が「『未来の東京』戦略」を公表 ・地下鉄8号線の延伸は、事業化に向けた協議・調整をさらに加速する路線とされる
2021年7月 (令和3年)	交通政策審議会答申第371号 ・地下鉄8号線の延伸が、早期の事業化を図るべき路線と答申される
2021年8月 (令和3年)	東京メトロの有価証券報告書の記載事項変更 ・東京メトロは、有価証券報告書(四半期報告書)において、十分な公的支援等を前提に地下鉄8号線の延伸の事業化に向けて取り組むことを表明
2022年1月 (令和4年)	東京メトロが地下鉄8号線延伸の鉄道事業許可を国土交通大臣へ申請
2022年3月 (令和4年)	東京メトロから申請されていた鉄道事業許可申請について、3月28日に国土交通大臣の許可がなされる

*着色箇所は延伸実現に係る重要なポイント

5. 本構想の検討フロー

本構想は、都市計画マスタープランにおいて示された南北都市軸形成の方針、拠点形成の方針を基本とし、地域の意見を十分に反映すべく、アンケートやワークショップ※、機運醸成イベント等による意見の把握、また、沿線全体や各駅周辺の魅力や課題等に関する基礎調査及び分析整理を実施し、取りまとめを行いました。さらに、庁内組織である「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり検討部会」や外部有識者を含めた「江東区都市計画マスタープラン2022推進会議」、「江東区議会」などによる議論や検討、審議を経て策定しました。

本構想の検討フロー



第2章

沿線まちづくりとは

1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化
2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響
3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点

第2章 沿線まちづくりとは

沿線まちづくりとは、鉄道の整備によりもたらされる交通機能の強化や駅周辺に都市機能が集積するという効果を良好な市街地、住環境の形成につなげる取組です。

1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化

区内で最も直近の鉄道新駅である清澄白河駅の事例を参考に、鉄道の整備や駅の開業がもたらす効果、周辺のまちの変化について示します。

駅名	清澄白河駅
開業	都営大江戸線：平成12年12月 東京メトロ半蔵門線：平成15年3月
駅周辺のまち	清澄一～三丁目 白河一～四丁目 常盤一～二丁目 高橋 三好一～四丁目 平野一～四丁目

① 鉄道空白地帯の解消

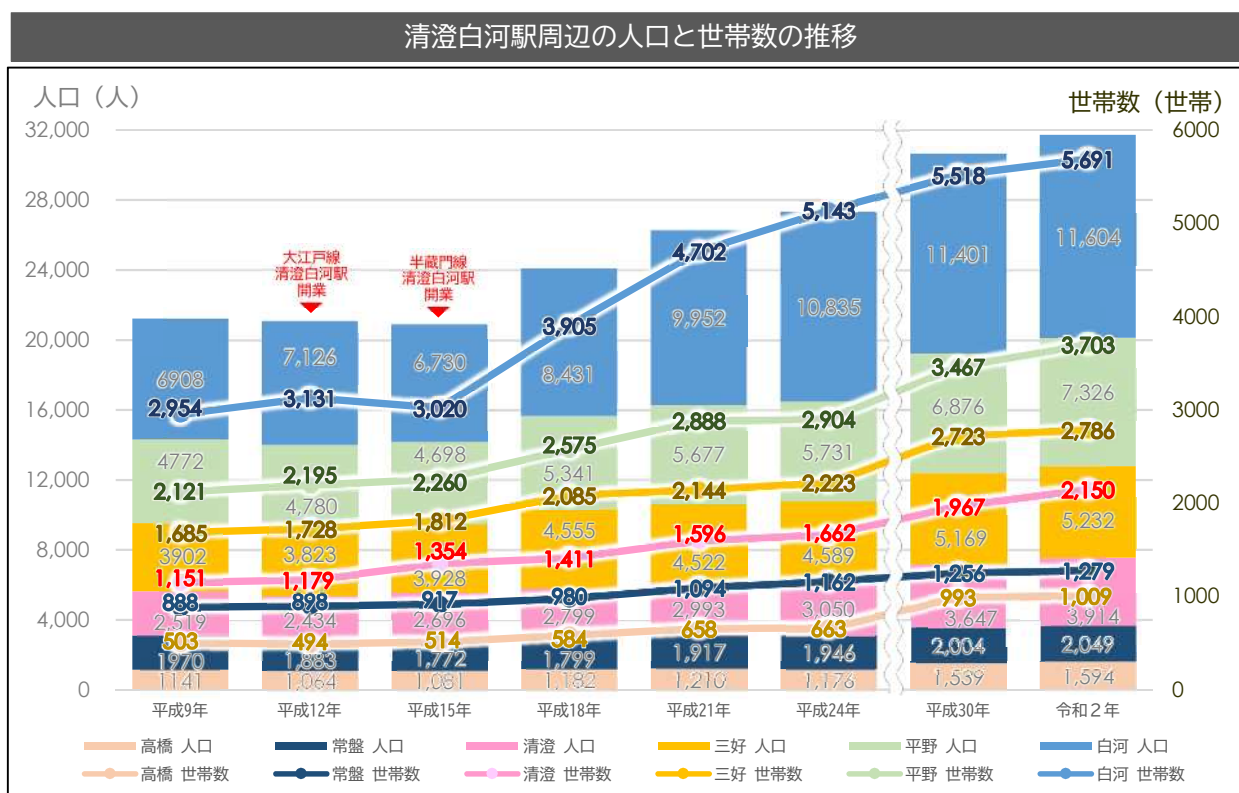
地下鉄整備により駅が設置されたことに伴い、駅を中心に半径800m以内の鉄道空白地帯が解消され、まちの利便性が高まりました。

清澄白河駅周辺の鉄道空白地帯



2 人口・世帯数の増加

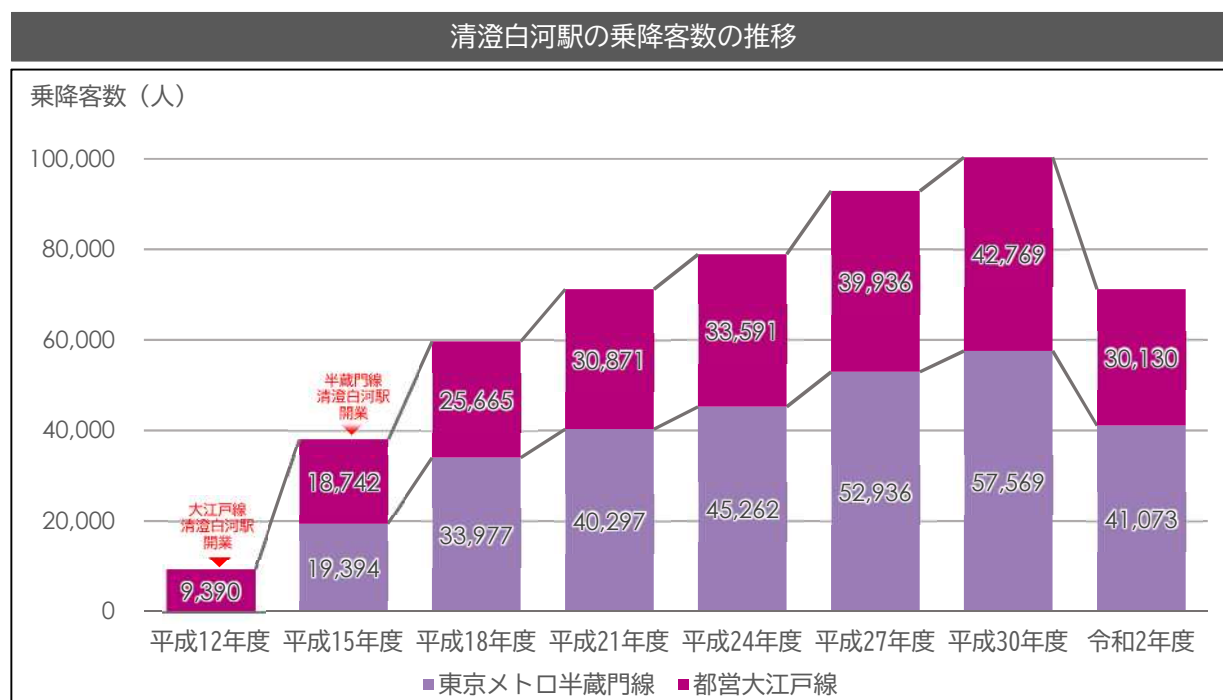
鉄道空白地帯の解消により、まちの利便性が向上したことから、白河周辺では開業後、人口・世帯数の増加が顕著なものとなっています。



住民基本台帳（各年1月1日時点、江東区）を基に作成

3 乗降客数の増加

鉄道開業後、駅を中心に人口・世帯数が増加したことから、新型コロナウイルス感染症拡大以前の乗降客数は継続的に増加しています。



「東京都統計年鑑」地下鉄の駅別乗降者人員（平成12年度～令和2年度、東京都）を基に作成

4 まち並みの変化

駅を中心として人口・世帯数が増加するに伴い、清澄白河駅周辺では、鉄道開業前と比べ、まち並みが工場から大規模マンションに変遷しています。

清澄白河駅周辺の主なまち並みの変化

昭和54年～
昭和58年の
まち並み



*清澄白河駅の開業
(平成12年：都営大江戸線、
平成15年：東京メトロ半蔵門線)

平成21年の
まち並み



国土地理院の地理院地図（電子国土Web）航空写真を基に作成

⑤ バス交通の現状

清澄白河駅を經由する路線バスは、地下鉄駅開業以前より、清洲橋通りを東西に通る系統（秋26）と、清澄通りを南北に通る系統（門33）の2系統があります。

清澄白河駅経由のバス系統



「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

系統図（一部停留所のみ記載）

門33
至 亀戸駅
都営両国駅前
緑一丁目
千歳三丁目
森下駅前
高橋
清澄白河駅前
清澄庭園前
平野一丁目
深川二丁目
深川一丁目
門前仲町二丁目
至 豊海水産埠頭

秋26
至 秋葉原駅前
人形町三丁目
水天宮前
浜町中の橋
清洲橋
清澄一丁目
清澄白河駅前
白河二丁目
白河
扇橋一丁目
扇橋二丁目
扇橋三丁目
至 葛西駅前

2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響

清澄白河駅の事例より、地下鉄8号線の延伸と2つの中間新駅（（仮称）枝川駅、（仮称）千石駅）の設置は、区の南北を結ぶ交通網の利便性を向上させ、駅周辺の土地利用の変化や人々の交通手段の変化など、まちに多様な影響を与えられます。

そのため、地下鉄8号線の延伸がまちに与える影響を以下のように示します。

地下鉄8号線延伸がまちに与える影響

南北都市軸形成による交通ネットワークの変化

- 既存の東西交通との結節により、利用者ニーズに応じたルート選択ができるなど交通利便性の向上が期待されます。
- 都心や臨海地域、区北部地域から区内各所へのアクセス利便性の向上が期待されます。



駅周辺における人・流れの変化

- 駅を中心としたまちの魅力や利便性が高まることで、人や物、生活など様々な流れに変化が生じます。新たな人・流れの変化により、まちにおける回遊性やにぎわいの創出が期待されます。
- 人が集まる駅やその周辺に、商業や生活利便施設の充実が期待されます。



沿線及び周辺地域相互間の交流・連携の推進

- 地下鉄8号線の延伸により、既存の東西軸に加え、南北軸の移動も円滑になることで新たな交流・連携の推進が期待されます。
- 各駅周辺に立地する商業や生活利便施設を、沿線内において相互利用することが期待されます。



3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点

地下鉄8号線の延伸がまちに与える影響を踏まえ、沿線まちづくりにおいて検討すべき視点は以下のように整理されます。

交通結節機能強化に資する交通網の整備

- 駅を基点とした公共交通の充実による利便性の向上
- 地域ニーズに応じた舟運・次世代交通・MaaS※の活用など、多様な交通手段の推進
- 沿線に限らずその周辺地域を含んだ観光・商業・交流拠点へのアクセス利便性の向上

利便性と快適性が共存する効率的な駅周辺環境の整備

- 駅及び駅周辺のユニバーサルデザイン※による移動円滑化
- 駅周辺の人流変化を見据えた土地利用
- 周辺の土地利用を考慮した調和のとれた良好な環境づくり
- 駅と周辺市街地の空間や機能を一体的に捉える視点

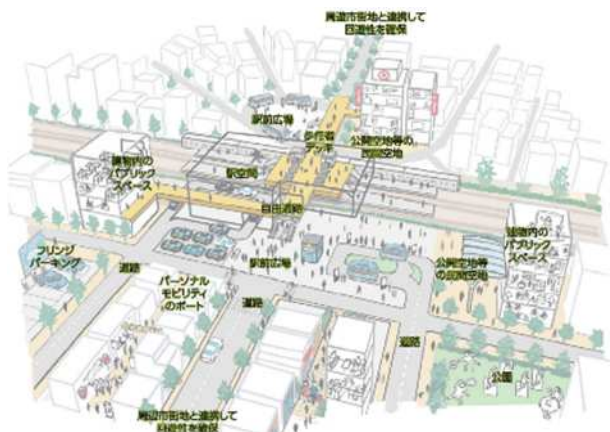
交流・連携による一体的なまちの発展

- 各地域の個性を活かしたにぎわいと魅力の創出
- 地域交流促進を図ったイベントの活性化
- 各地域の文化・観光資源による地域連携の推進

交通結節機能強化イメージ



利便性と快適性が共存するまち



出典：「駅まちデザインの手引き」これからのまちのイメージ（令和3年9月、国土交通省）

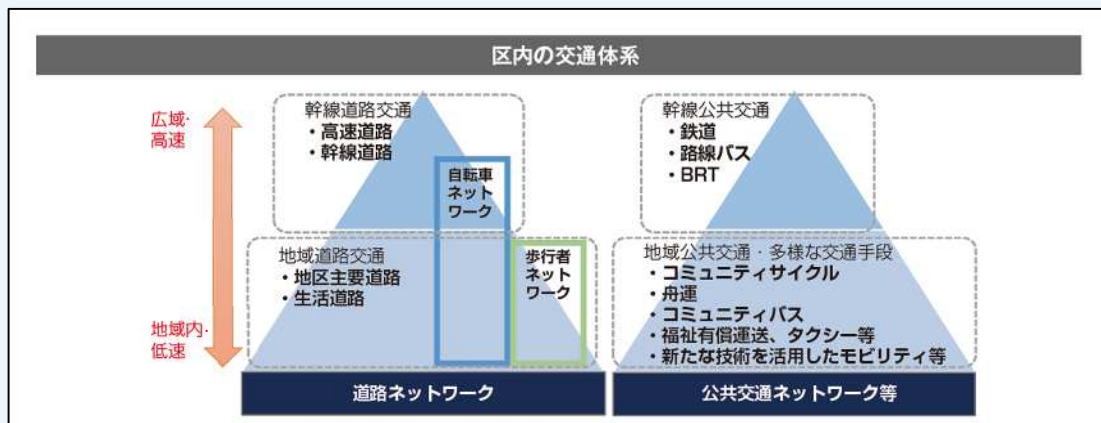
富岡八幡宮例大祭



出典：「江東おでかけ情報局Webページ 富岡八幡宮例大祭（本祭り）」（一般社団法人江東区観光協会）

コラム 『交通結節機能強化に必要な体系的な道路ネットワーク整備』とは？

- 区内の道路整備水準は現在概ね良好ですが、今後の地下鉄8号線の延伸や、南部地域を中心とした大規模開発、土地利用転換などによっては、交通需要の変化が見込まれます。
- 地下鉄8号線延伸を契機とし交通体系を再検討する際には、令和4年3月に東京都が策定した「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」でも示されているように、自動運転技術をこれからの都市づくりに有効に活用していくことも重要です。



コラム 『駅まち空間』『駅まちデザイン』とは？

- 「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のことをいいます。
- 「駅まちデザイン」とは、課題やニーズの把握、機能配置・空間設計の検討、合意形成、役割分担、維持管理に至るまで、関係者が連携して、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」を形成するための、一連のプロセスに関する考え方や進め方のことをいい、その箇所の課題解決を進めることにより、**周辺エリアを含めた都市全体に多面的な効果**が得られます。



「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）及び「駅まちデザインの手引き」（令和3年9月、国土交通省都市局）を基に作成

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 子どもを育むまち	3 安心して子どもを産み、育てられる環境の充実
	4 知・徳・体を育む魅力ある学び合づくり
	5 子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「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々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。	
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「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。	
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「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指し、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となります。

〈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。

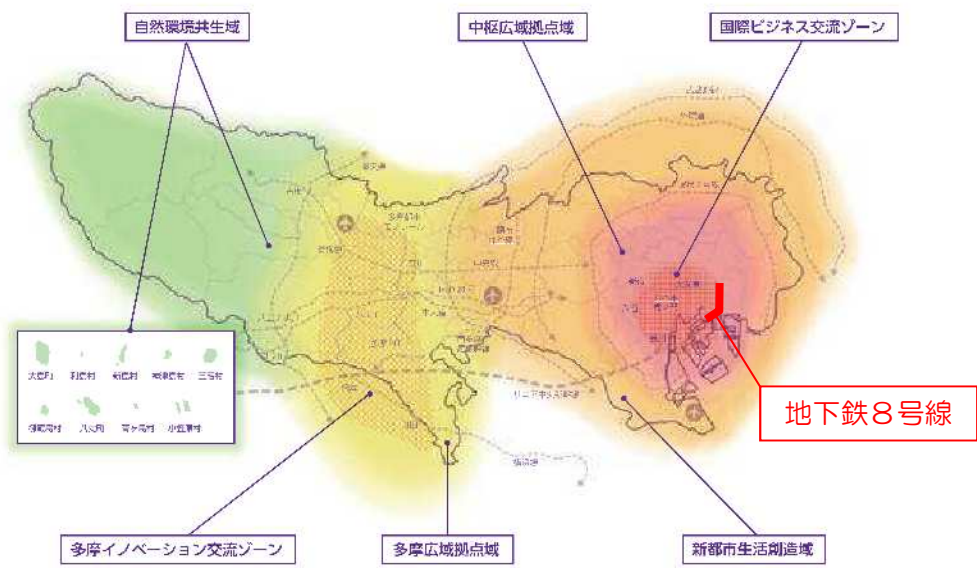
〈本構想との関係〉

- ◇ 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。



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づけ

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



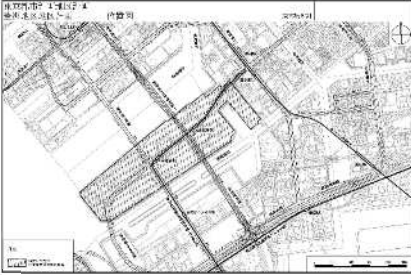
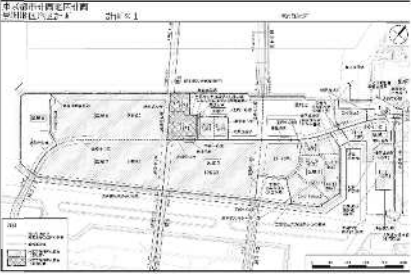
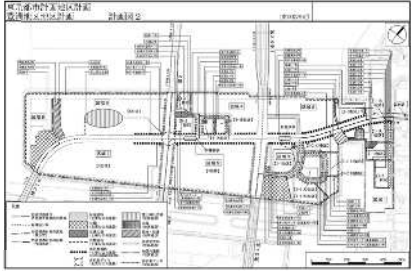
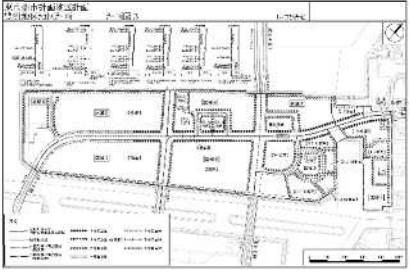
「平成28年度土地利用現況調査」(東京都)を基に「江東区建築情報閲覧システム」(江東区)の情報を加えて作成

放射街路第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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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

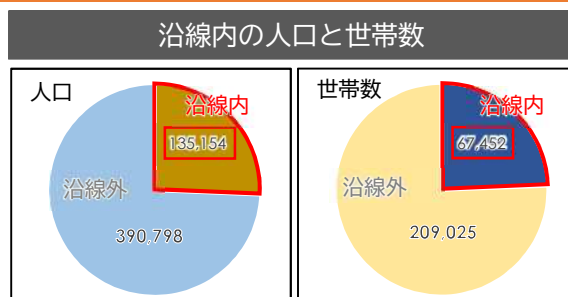
沿線における各駅周辺の地域の現況について、江東区住民基本台帳、東京都総務局統計部国勢調査による東京都の昼間人口、東京都統計年鑑などをもとに示します。

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。



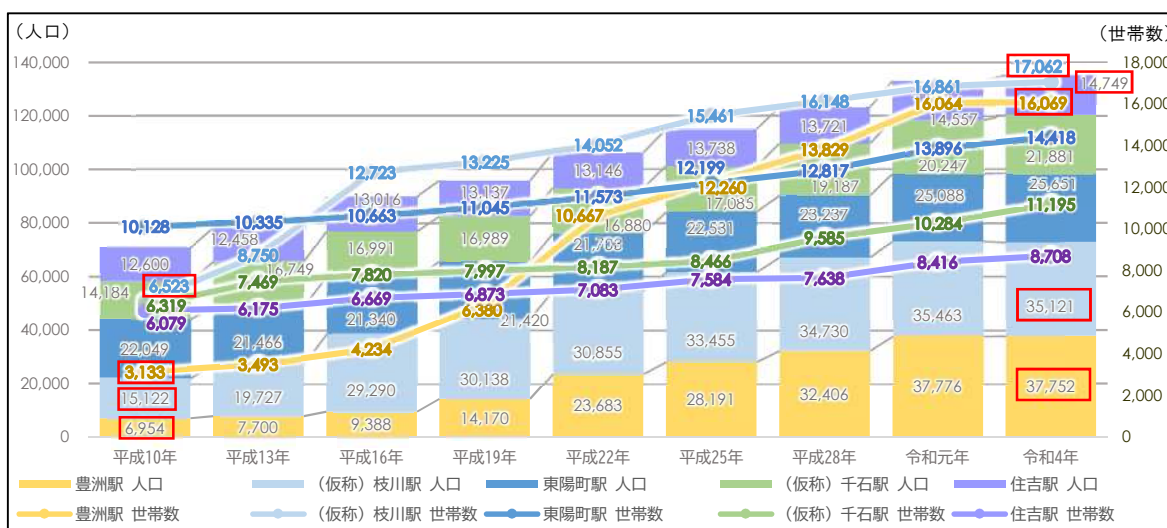
住民基本台帳（令和4年1月1日時点、江東区）を基に作成

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。

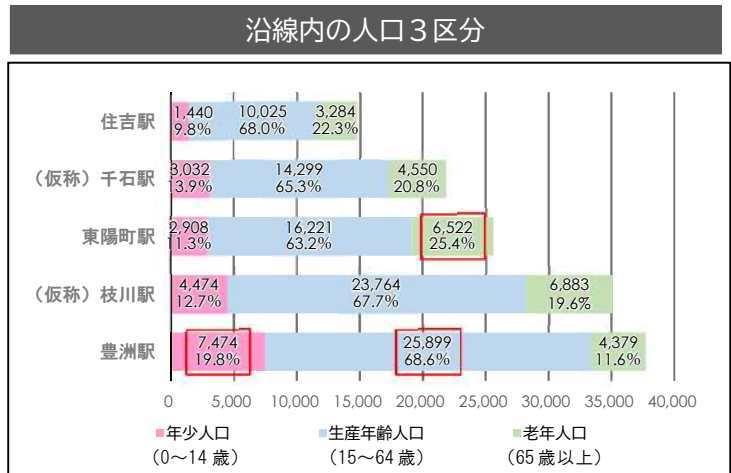
平成10年以降の沿線内の人口と世帯数の推移



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。

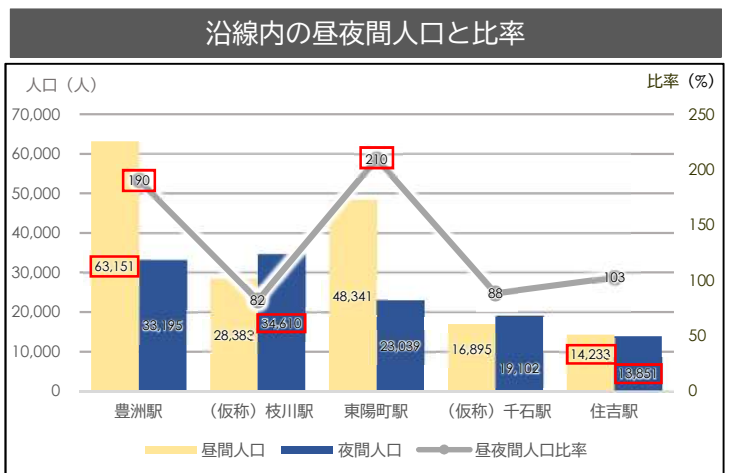
- 老年人口の構成比は、東陽町駅周辺が25.4%で沿線内最多、生産年齢人口、年少人口の構成比は豊洲駅周辺が最多となっており、それぞれ68.6%、19.8%となっています。



「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。

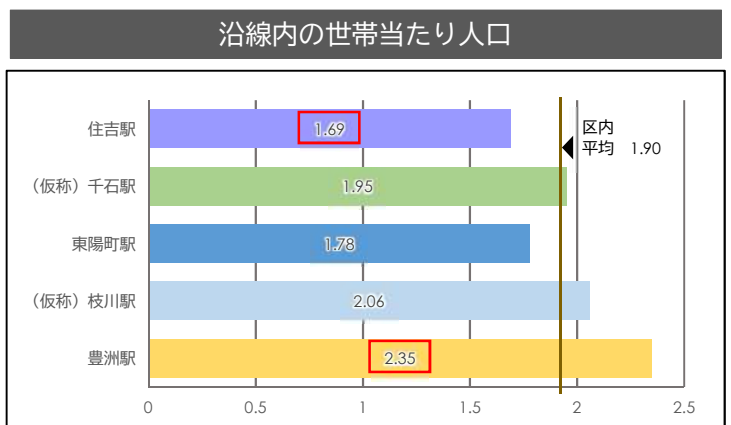
- 「国勢調査による東京都の昼間人口」によると、本区の昼間人口は豊洲駅周辺が63,151人、夜間人口は(仮称)枝川駅周辺が34,610人と最も多くなっています。
- 豊洲駅周辺、東陽町駅周辺は、夜間人口に比べ、昼間人口が多いことから、通勤・通学など来街者が多い地域であると考えられます。



「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。

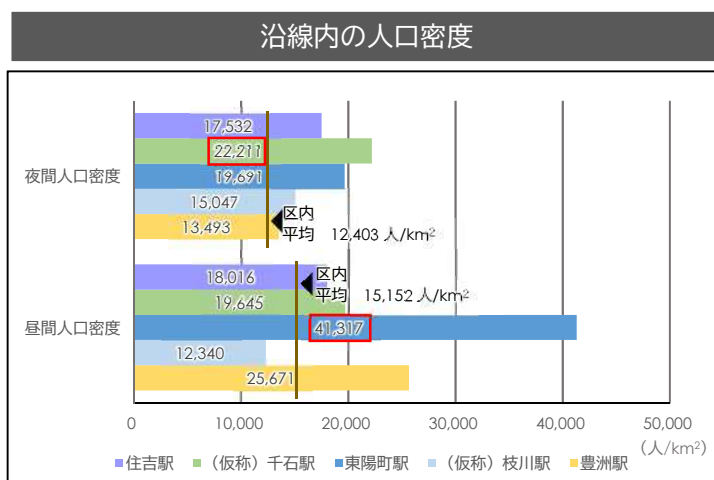
- 豊洲駅周辺の世帯当たり人口は2.35人/世帯と沿線内で最多であり、区内平均の1.90人/世帯を上回っています。また、住吉駅周辺が1.69人/世帯と沿線内で最も少なくなっています。



「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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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

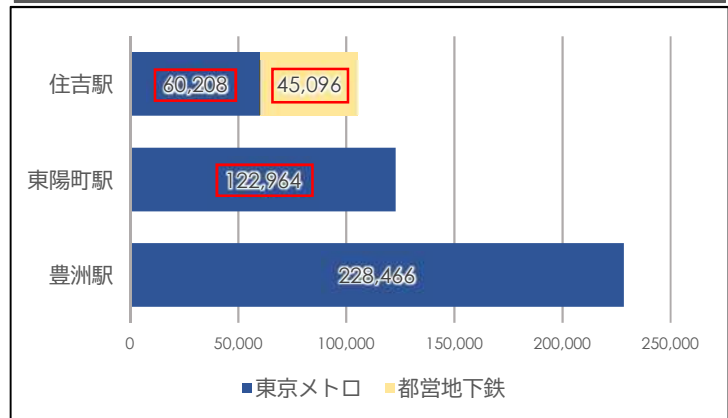
1) 鉄道

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。

沿線内の既存駅における乗降客数



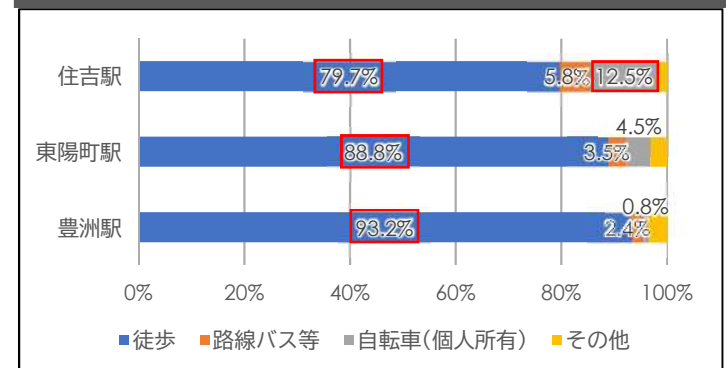
「東京都統計年鑑」地下鉄の駅別乗降車人員（令和元年、東京都総務局）を基に作成

「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。

沿線内の既存駅における端末交通手段



「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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
	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	
住宅系	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
		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
工業系	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
		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
空地系	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
		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。

豊洲駅周辺 (豊洲一～六丁目)

- 専用商業施設の土地利用割合が高く、区内の商業の中心地であることが伺えます。平成28年度土地利用現況調査では未利用地等が多くありましたが、それ以降に開発が進み公園等が整備されている地域です。



「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ります。

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



出典：「パブリネットWebページ」
（東建コーポレーション株式会社）

■江東区立川南小学校



出典：「江東区立川南小学校Webページ」
（江東区立川南小学校）

■江東区こどもプラザ



出典：「江東区こどもプラザWebページ」
（江東区）

各駅周辺の生活利便施設

凡例	
区役所等	○
スーパーマーケット等商業施設	●
図書館	●
児童館	●
区民館	●
保健・福祉施設	●
病院・クリニック	●
銀行	●
郵便局	●
その他	●



「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「江東区商店街マップ」(令和2年、江東区)の情報を加えて作成

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〕

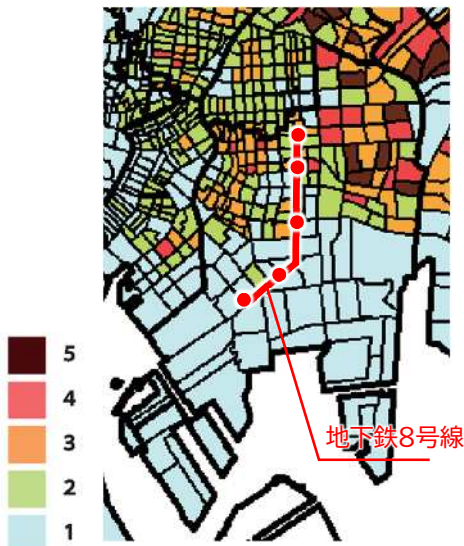
建物倒壊危険度	建物の構造や建築年代、地盤の特性、液状化の可能性をもとに建物倒壊危険量を測定し、その都内順位によりランク分け
火災危険度	出火及び延焼の危険性をもとに火災危険量を測定し、その都内順位によりランク分け
総合危険度	建物倒壊危険量と火災危険量を合算した危険量に災害時活動困難係数 [※] を乗じて測定し、その都内順位によりランク分け

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〕危険度のランクは絶対評価のため、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、東京都市街地整備部）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（東京都建設局）



○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がなく、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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～三丁目想定される浸水深さが高くなっています。
東陽町駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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%) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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%) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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」の低位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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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%） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
- 交通利便性の高さや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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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」の低位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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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%） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・公園や水辺 ・商店街 ・スカイツリー含む景観 	<ul style="list-style-type: none"> ・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



第4章

沿線全体で目指す姿

1. 沿線まちづくりのテーマ
2. 沿線全体で目指す姿

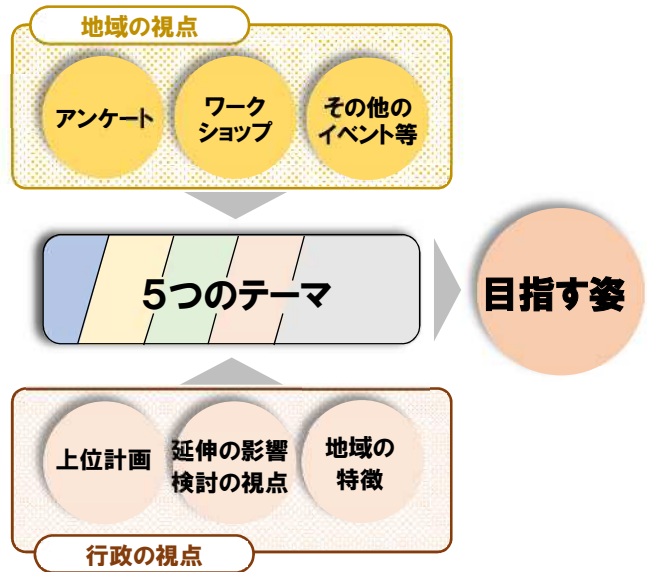
→ 第4章では、第2章、第3章をもとに、沿線まちづくりを進めていくうえで重要な5つのテーマとテーマごとの目指す姿を設定し、沿線全体で目指す姿を示します。

第4章 沿線全体で目指す姿

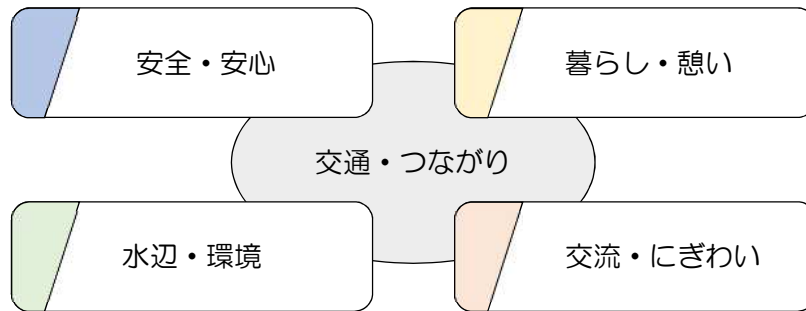
1. 沿線まちづくりのテーマ

上位計画である江東区長期計画及び都市計画マスタープランや、本構想第2章「2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響」、「3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点」及び第3章4.の「①魅力と課題」に記載の「地域の特徴」と、さらにアンケートやワークショップ等のご意見をもとに、沿線まちづくりを進めていくうえで重要と考える以下の5つのテーマを掲げます。

なお、これら5つのテーマは都市計画マスタープラン第3章における8つのテーマ全てを内包しています。



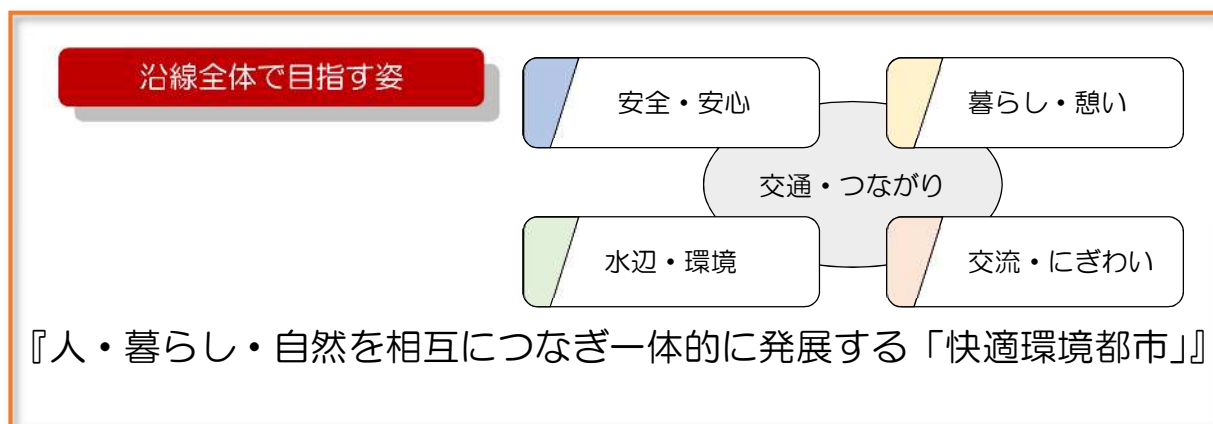
5つのテーマ



テーマ	テーマごとの目指す方向性
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 震災や水害に対する防災力の強化を目指します。 まちなかでの防犯性を向上させ、安全、安心な地域環境を目指します。
暮らし・憩い	<ul style="list-style-type: none"> 多様なライフスタイルに合わせて、健康で快適に過ごせる生活環境を目指します。 まちの魅力を未来につなぐため、美しいまち並みや生活利便性の維持向上を目指します。
水辺・環境	<ul style="list-style-type: none"> 公園や緑、水辺を活かし、周辺と調和したオープンスペース等の空間創出を目指します。 緑や新たな移動手段の充実等により、脱炭素社会に向けた環境負荷の低減を目指します。
交流・にぎわい	<ul style="list-style-type: none"> 交流の機会を創出し、幅広い世代が交わるコミュニティ活動の活性化を目指します。 各地域の持つ個性ある地域資源を活かし、新たな観光とにぎわいの創出を目指します。
交通・つながり	<p>地下鉄8号線の延伸を含む新たな交通やそのつながりは、上記4つのテーマを相互に結び付ける基盤となる重要なテーマです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続的にまちや人がつながる新たな交通ネットワーク形成を目指します。 多様な交通手段を検討し、誰もが快適に移動できる利便性の高い交通環境を目指します。

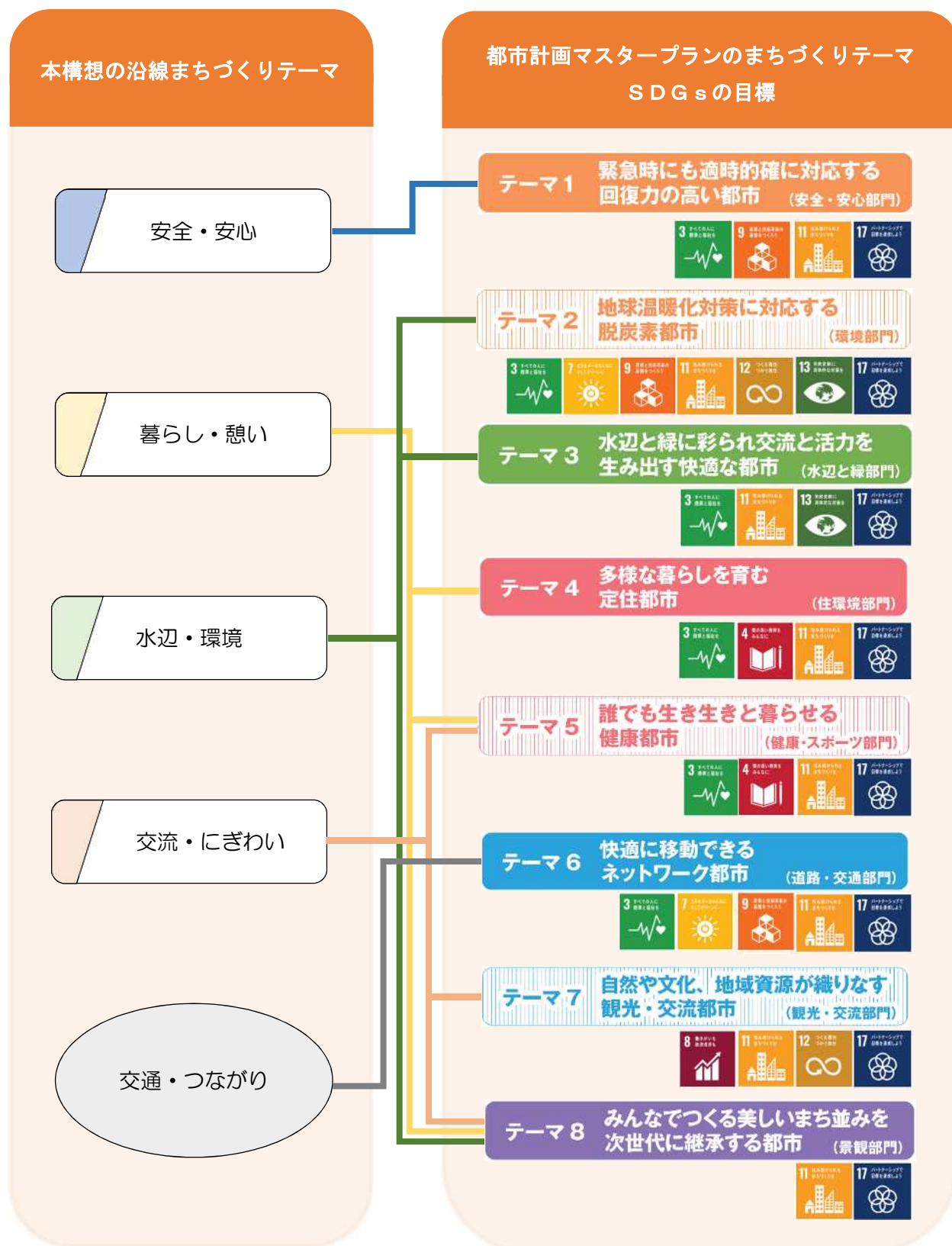
2. 沿線全体で目指す姿

沿線まちづくりを進めていくうえで、沿線を構成する各駅周辺が、重要である5つのテーマを基本とし、それぞれの地域性を活かしながら、相互につながり、補完しあうことで、各駅周辺の長所を沿線全体で総合的に向上させ、快適で豊かな環境都市へと発展していく姿を目指す姿として設定します。



本構想と都市計画マスタープランとの関係

本構想の沿線まちづくりのテーマと都市計画マスタープランの8つのまちづくりテーマ、SDGsの目標との関係を以下に示します。



「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

第5章

各駅周辺で目指す姿

1. 豊洲駅周辺
2. (仮称) 枝川駅周辺
3. 東陽町駅周辺
4. (仮称) 千石駅周辺
5. 住吉駅周辺

→ 第5章では、第4章の内容に加え、アンケートやワークショップなどの意見を踏まえ、各駅周辺で目指す姿を示します。

第5章 各駅周辺で目指す姿

本章では、沿線まちづくりの5つのテーマを基本とし、都市計画マスタープラン、第3章の4.「②地域性」、アンケートやワークショップ、その他の機会における意見（小学校での出前講座や機運醸成イベント等）を踏まえ、沿線各駅周辺における目指す姿を設定します。

なお、目指す姿は、今後の地区まちづくり方針やエリアまちづくり方針を策定する際に深度化を図ります。

1. 豊洲駅周辺

◆ 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方針

「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指し、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。

◆ 地域性（第3章4.②より）

- 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。

◆ アンケートにおける主な意見

地域の拠点としてあるとよいと思う新たな機能

- 水上バスや次世代モビリティなどの新たな交通機能
- スポーツなどを楽しめる多目的広場・屋内施設機能
- 飲食店・カフェなどの休息・休憩施設等の機能

重要な取組

- 震災・水害に強い強靱な都市空間づくり
- 水辺と緑を身近に感じる快適で活力を生み出す環境づくり
- 高い生活利便性を享受でき多様なライフスタイルが実現可能なまちづくり

◆ ワークショップにおける主な意見

各駅周辺で目指す姿

- 安全・安心に配慮したまち
- 回遊性の高いまち
- 文化と伝統を活かしたまち

◆ その他の機会における主な意見

- 東西方向のアクセスは良いが、区北部へのアクセスが悪い
- 既存公園の遊具数拡充を希望

◆ 豊洲駅周辺における沿線まちづくりのテーマ

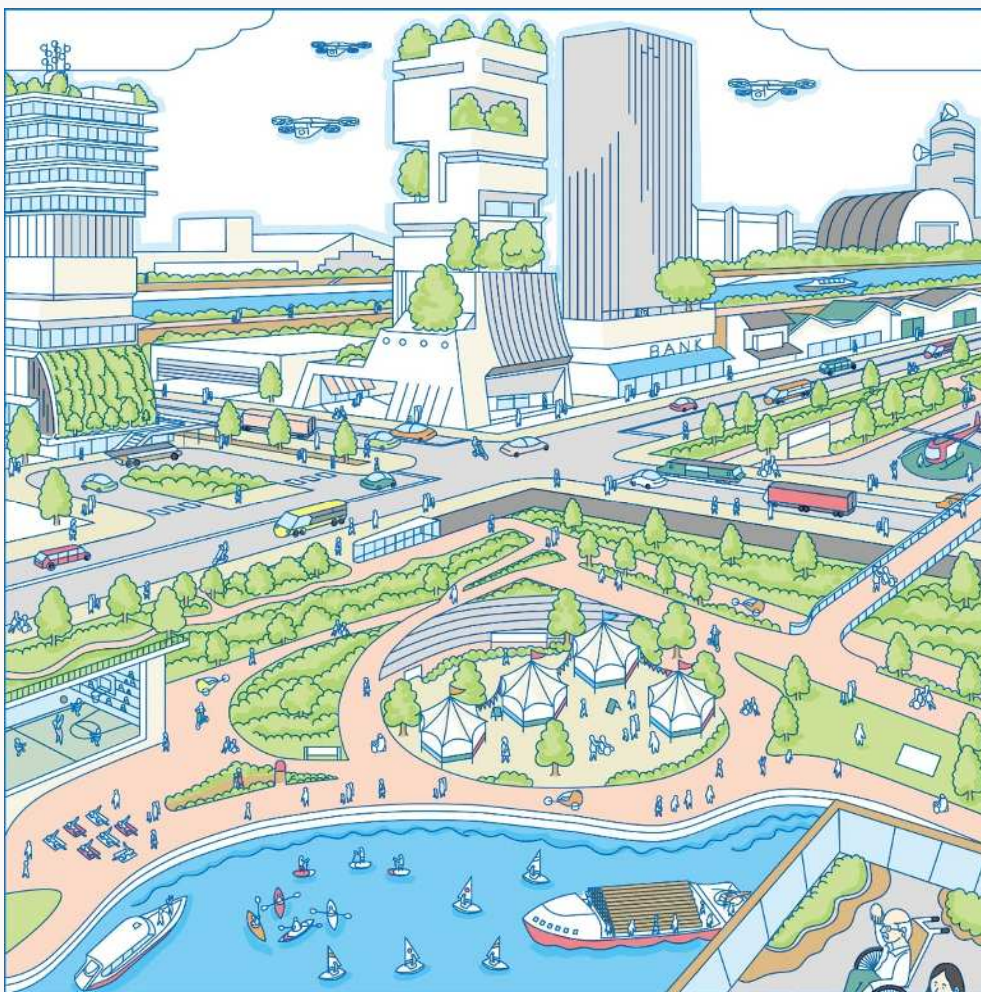
- 安心・安全 : 防災力の向上が求められている
- 暮らし・憩い : 良好な暮らしやすさの維持が求められている
- 水辺・環境 : 水辺環境の活用が求められている
- 交流・にぎわい : スポーツ施設の充実が求められている
- 交通・つながり : 回遊性の向上が求められている

豊洲駅周辺で目指す姿

『水辺環境を活かし、持続的に発展する安全安心な次世代都市』

- 水辺環境を活かした舟運の活性化や次世代交通等による回遊性の向上、防災対策の強化に加え、高齢化社会への対策を検討する等、誰もが安全安心で持続的に発展できるまちを目指す姿として設定します。

豊洲駅周辺で目指す姿のイメージ



2. (仮称) 枝川駅周辺

◆ 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方針

「水辺に囲まれた回遊の拠点」

- 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。

◆ 地域性 (第3章4. ②より)

- 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。

◆ アンケートにおける主な意見

地域の拠点としてあるとよいと思う新たな機能

- 飲食店・カフェなどの休息・休憩施設等の機能
- 日常の買い物ができる商業機能
- 自然や緑とふれあうことができる地域交流機能

重要な取組

- 震災・水害に強い強靱な都市空間づくり
- 水辺と緑を身近に感じる快適で活力を生み出す環境づくり
- 激甚化する気象災害に対応した減災まちづくり

◆ ワークショップにおける主な意見

各駅周辺で目指す姿

- 環境を意識したまち
- 活気と静けさが調和したまち
- 水辺と緑が充実したまち

◆ その他の機会における主な意見

- 日常的に買い物できる施設や、人が集い地域コミュニティ活性化に資する場所の拡充を望む
- 自然環境活用を推進

◆ (仮称)枝川駅周辺における沿線まちづくりのテーマ

- 安心・安全 : 防災力の向上が求められている
- 暮らし・憩い : 活気と静けさの調和が求められている
- 水辺・環境 : 快適な住環境が求められている
- 交流・にぎわい : 地域交流機能の充実が求められている
- 交通・つながり : アクセス利便性の強化が求められている

(仮称) 枝川駅周辺で目指す姿

『水辺に囲まれ、安らぎとにぎわいが調和する環境推進拠点』

- 水辺に囲まれた立地条件や、既存の環境学習施設を活かした憩いや交流の場の充実を推進するとともに、中間新駅設置に伴う土地利用転換を見据え、日常の買い物ができる商業機能等を誘導し、現在の落ち着いたまちと新たになぎわいが調和したまちを目指す姿として設定します。

(仮称) 枝川駅周辺で目指す姿のイメージ



3. 東陽町駅周辺

◆ 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方針

「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・商業機能等のさらなる充実を図ります。

◆ 地域性（第3章4. ②より）

- 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まれます。

◆ アンケートにおける主な意見

地域の拠点としてあるとよいと思う新たな機能

- 飲食店・カフェなどの休息・休憩施設等の機能
- 日常の買い物ができる商業機能
- 映画・美術などの鑑賞・娯楽機能

重要な取組

- 震災・水害に強い強靱な都市空間づくり
- 高い生活利便性を享受でき多様なライフスタイルが実現可能なまちづくり
- 激甚化する気象災害に対応した減災まちづくり

◆ ワークショップにおける主な意見

各駅周辺で目指す姿

- 区役所をランドマーク※とした、あるく、つなぐまち
- 誰もが暮らしやすいまち
- 運河、親水公園、緑等の魅力があふれるまち

◆ その他の機会における主な意見

- 歩道幅員の狭さにより、通行に支障となることがあるため、歩行空間の拡充を希望
- 公園が少ないため、遊具が充実した公園を希望

◆ 東陽町駅周辺における沿線まちづくりのテーマ

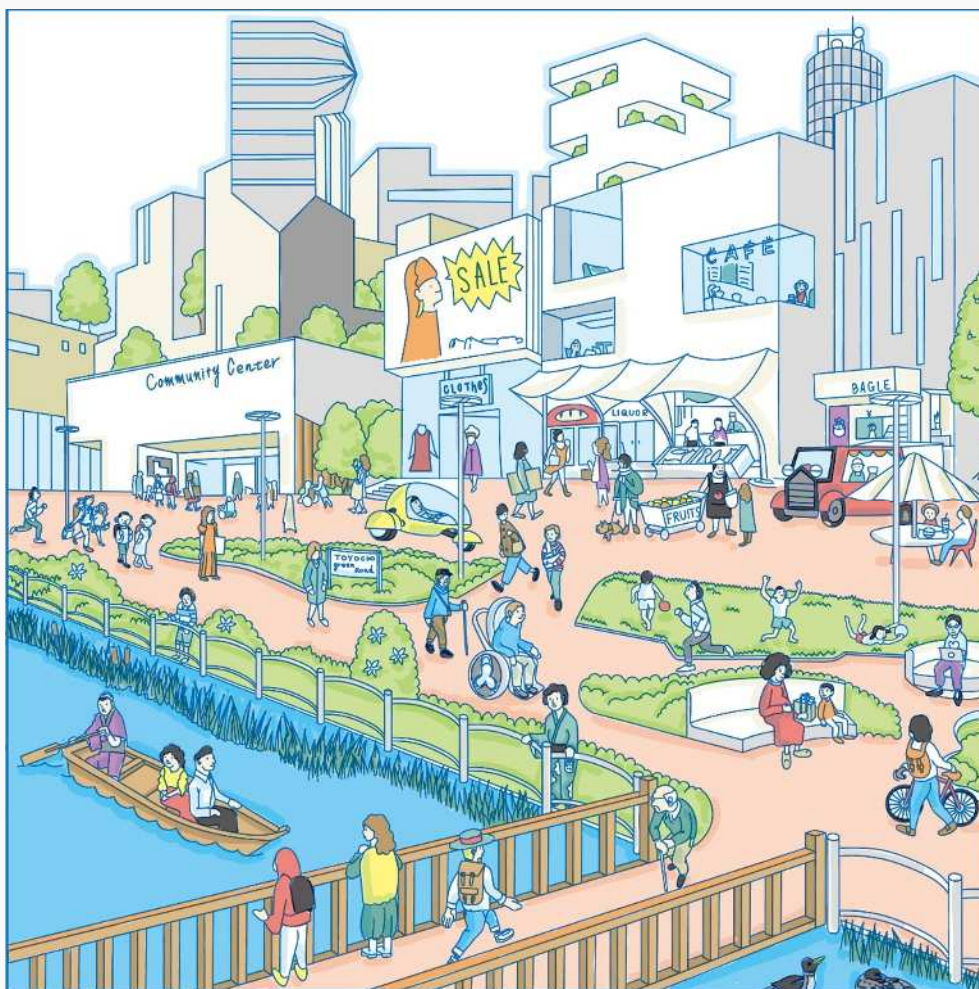
- 安心・安全 : 安全性、快適性、活力の向上が求められている
- 暮らし・憩い : 鑑賞・娯楽機能の充実が求められている
- 水辺・環境 : 運河、親水公園、緑等の活用が求められている
- 交流・にぎわい : 区内外の人が交流する空間が求められている
- 交通・つながり : 南北を結ぶ中心拠点の形成が求められている

東陽町駅周辺で目指す姿

『伝統と未来をつなぎ、水辺と緑あふれるウォーカブル^{*}な交流都市』

- 公共施設等の駅周辺生活利便施設の充実をより一層高めることや、身近な水辺と緑にふれあえる魅力を維持することにより、地下鉄8号線沿線及び江東区全域の中心拠点として、まちとまち、人と人、そして伝統と未来をつなぐウォーカブルなまちを目指す姿として設定します。

東陽町駅周辺で目指す姿のイメージ



4. (仮称)千石駅周辺

◆ 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方針

「緑連なるゆとり拠点」

- 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。

◆ 地域性（第3章4.②より）

- 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。

◆ アンケートにおける主な意見

地域の拠点としてあるとよいと思う新たな機能

- 飲食店・カフェなどの休息・休憩施設等の機能
- 日常の買い物ができる商業機能
- 公園などのこどもや高齢者が集う憩いの場等の機能

重要な取組

- 震災・水害に強い強靱な都市空間づくり
- 憩う人や訪れる人が快適に過ごせる歩きたくなるまちづくり
- 自然と調和した快適な生活環境づくり

◆ ワークショップにおける主な意見

各駅周辺で目指す姿

- こどもからお年寄りまでが暮らしやすいまち
- 商店街を中心とした人が集うまち
- 地域資源・歴史を未来につなぐ「ネオ下町」

◆ その他の機会における主な意見

- 緑が多く、自然を活かしたまちづくりを希望
- 駅の新設にあわせた商業施設の拡充を期待

◆ (仮称)千石駅周辺における沿線まちづくりのテーマ

- 安心・安全 : 安全性、快適性が求められている
- 暮らし・憩い : 下町情緒や安らぎの保全が求められている
- 水辺・環境 : 公園等憩いの場の充実が求められている
- 交流・にぎわい : 商店街中心のコミュニティ形成が求められている
- 交通・つながり : 歩きたくなるまちの形成が求められている

(仮称) 千石駅周辺で目指す姿

『みどり連なり、下町人情あふれる安心快適な定住拠点』

- 商店街を中心とする下町情緒を感じる良好な居住環境を保全しつつ、中間新駅設置に伴う人流変化との調和を図りながら、仙台堀川公園等を中心に幅広い世代がつながり、地域コミュニティを形成することで暮らしやすく、安心で快適なまちを目指す姿として設定します。

(仮称) 千石駅周辺で目指す姿のイメージ



5. 住吉駅周辺

◆ 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方針

「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。

◆ 地域性（第3章4.②より）

- 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。

◆ アンケートにおける主な意見

地域の拠点としてあるとよいと思う新たな機能

- 飲食店・カフェなどの休息・休憩施設等の機能
- 日常の買い物ができる商業機能
- 病院・診療所などの医療・福祉機能

重要な取組

- 震災・水害に強い強靱な都市空間づくり
- 高い生活利便性を享受でき多様なライフスタイルが実現可能なまちづくり
- 憩う人や訪れる人が快適に過ごせる歩きたくなるまちづくり

◆ ワークショップにおける主な意見

各駅周辺で目指す姿

- 様々な施設が一体化したまち
- 魅力的な水辺空間と商店街のあるまち
- 巡りたくなるまち

◆ その他の機会における主な意見

- バリアフリー※に配慮した歩行空間を希望
- 地域間交流の推進に期待

◆ 住吉駅周辺における沿線まちづくりのテーマ

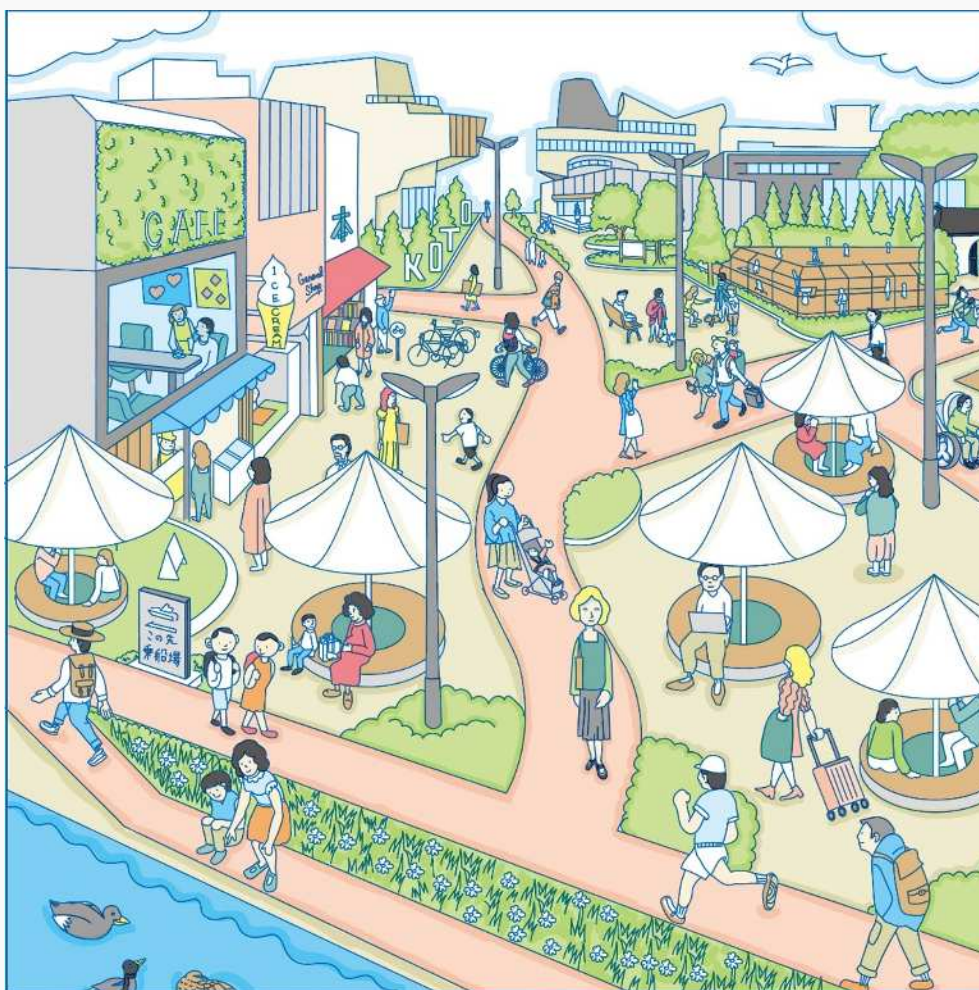
- 安心・安全 : 災害時の安全性確保が求められている
- 暮らし・憩い : 生活利便機能等の充実が求められている
- 水辺・環境 : 大規模公園の活用が求められている
- 交流・にぎわい : 商店街の活性化が求められている
- 交通・つながり : 歩きたくなるまちの形成が求められている

住吉駅周辺で目指す姿

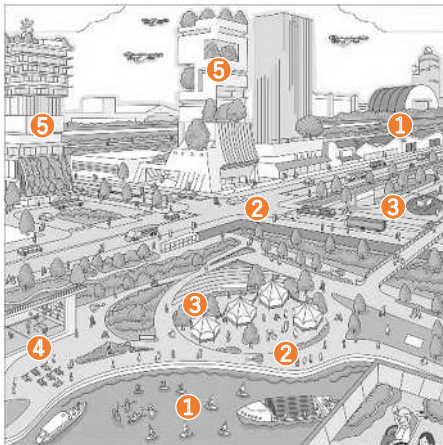
『様々な機能がつながり、高い生活利便性を備える活動都市』

- 駅を基点とし、水辺の散歩道や乗船場の活用により、商店街や猿江恩賜公園、ティアラこうとうなどの多様な施設が回遊性を持ってつながり、様々な世代の人たちが、訪れたい、巡りたいと感じる活動的なまちを目指す姿として設定します。

住吉駅周辺で目指す姿のイメージ

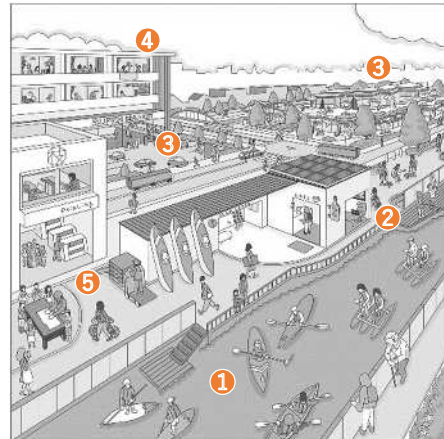


豊洲駅周辺の目指す姿の解説



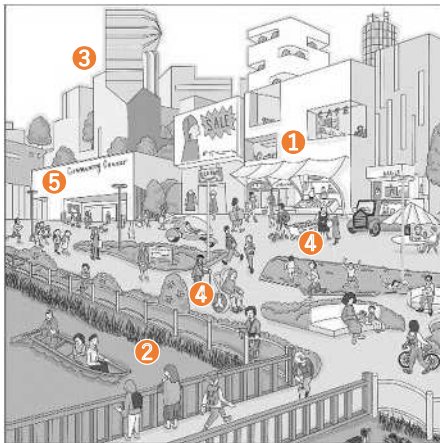
- ① 活気のある水辺環境
- ② 持続的に発展する次世代交通
- ③ 災害に備えた公園やオープンスペース
- ④ 健康増進に寄与する施設
- ⑤ 暮らしやすさが充実した多様な都市機能

(仮称) 枝川駅周辺の目指す姿の解説



- ① 水辺環境を活かした新たなにぎわい
- ② 自然環境が豊かな憩いや交流の空間
- ③ 日常の買い物ができる商業機能
- ④ 快適な住環境
- ⑤ 充実した地域交流機能

東陽町駅周辺の目指す姿の解説



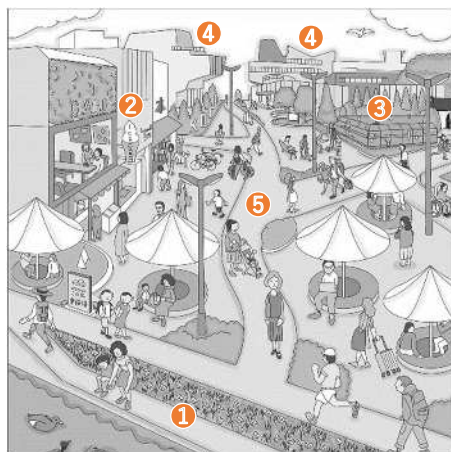
- ① 充実した生活利便施設
- ② 身近な水辺と緑
- ③ 区の中核拠点を担う機能
- ④ つながりを生み出すウォークラブルな空間
- ⑤ 区内外の人が交流する空間

(仮称) 千石駅周辺の目指す姿の解説



- ① 下町情緒を感じる居住環境
- ② 商店街を中心とする地域コミュニティ
- ③ みどり連なる水辺空間
- ④ 幅広い世代の交流
- ⑤ 安らぎの保全

住吉駅周辺の目指す姿の解説



- ① 魅力的な水辺の散歩道
- ② 訪れたい商店街
- ③ 大規模公園
- ④ 充実した公共施設
- ⑤ 回遊性のある歩行空間

第6章

まちづくりの実現に向けて

1. 取組の提案
2. まちづくりの進め方

→ 第6章では、第4章、第5章で示した目指す姿の実現に向けた取組の提案と今後のまちづくりの進め方を示します。

第6章 まちづくりの実現に向けて

1. 取組の提案

上位計画や類似事例、地域の意見を参考に、実現に向けた取組の提案を沿線まちづくりのテーマごとに示します。

なお、これらの取組の提案は、各駅周辺の地区まちづくり方針やエリアまちづくり方針を検討する際の参考として、今後のまちづくり活動に対し提案するものです。

テーマごとの取組の提案

安全・安心

- 防災拠点の整備と連携
- 民間建築物の耐震化
- 自主防災組織等による防災活動の推進



暮らし・憩い

- コミュニティ活動を支える空間形成
- 公開スペースや生活利便施設、地域貢献施設等の誘導と調和のとれた景観形成
- 駅周辺における土地の高度利用の検討



水辺・環境

- 水辺と緑を楽しめる施設について民間事業者等と連携
- 親水性が高く、連続性のあるオープンスペースや風の道*の創出
- みどりつながるグリーンインフラ*の形成



交流・にぎわい

- 施設をつなぐ観光連携
- 各駅周辺の地域性を活かした民間施設の誘導
- 地域活性化に資する官民連携イベントの推進



交通・つながり

- 体系的な視点による駅へのアクセス交通も含めた地域交通の充実
- 舟運や次世代交通等の多様な交通手段の促進
- ウォークブルに資する歩行空間や連続した自転車通行空間ネットワークの形成
- 駅と周辺市街地との一体的な空間活用や機能連携の推進



*記載の内容は現時点で想定されるものであり、今後の地区別まちづくり方針等を検討する際に参考とするものです。

「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

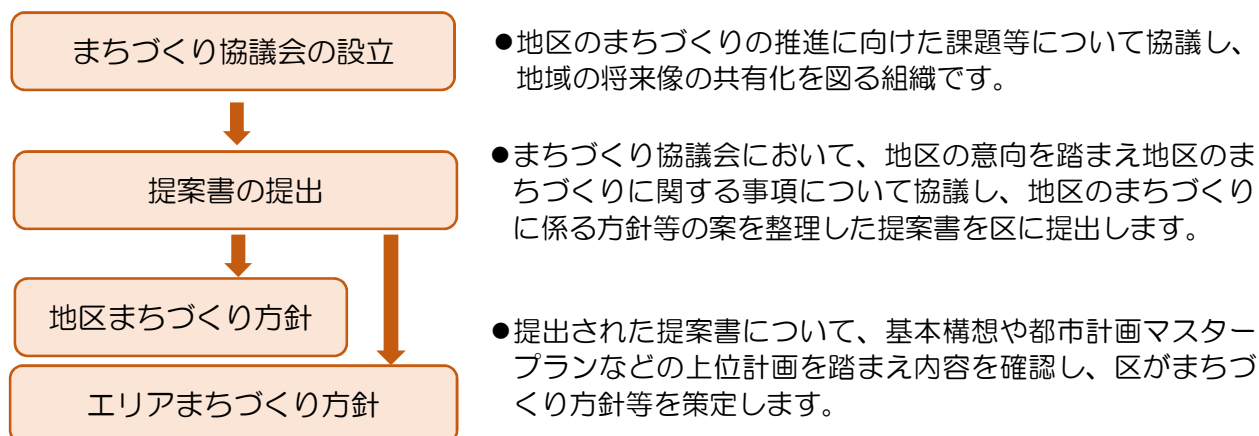
2. まちづくりの進め方

- 本構想で示した目指す姿を実現するためには、多様な主体が連携し、まちづくりの方向性を共有しながら取組の提案を深度化し、着実に進めていく必要があります。
- 今後は、沿線における地区まちづくり方針の策定に向けた、まちづくり協議会設立の検討を進めていきます。

まちづくり活動の推進体制のイメージ



まちづくりの実現に向けた手順



まちづくり方針

- まちづくり方針とは、地区の将来像や目標、方針などを定めるもので、行政または地域住民や地元企業等により組織されたまちづくり協議会が、主導して行政計画として策定します。
- まちづくり方針には、主に駅を中心にその周辺での魅力増進や課題解決を目指し、土地利用や地域資源を活かしたまちづくりの方向性を地区レベルで示す「地区まちづくり方針」と、地域住民等の発意と主体的な活動により、魅力増進や課題解決に向けて、面的なまちづくりの方向性をエリア単位で示す「エリアまちづくり方針」の2つがあります。

「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

- 本構想を指針とした今後の沿線まちづくりの推進により、地下鉄8号線延伸の効果は沿線外も含んだ区内全域へと波及していきます。

深川地区



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)



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)



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)

城東地区



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)



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)



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)

区内全域へ
波及

南部・湾岸地区



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)



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)



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)