

令和4年11月21日  
都市整備部沿線まちづくり担当

# (仮称)地下鉄8号線沿線まちづくり構想(素案)

V1. 2. 2



**KOTO** City in **TOKYO**  
スポーツと人情が熱いまち 江東区

令和4年11月





新たな都市空間となる  
南北都市軸の形成

江東区長 山崎 孝明

(区長あいさつ文)  
(作成中)

令和5年3月





# (仮称) 地下鉄 8 号線沿線まちづくり構想

## 目次

<b>第 1 章</b>	<b>(仮称) 地下鉄 8 号線沿線まちづくり構想とは</b>	<b>2</b>
1.	(仮称) 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.	本構想の位置づけ	3
4.	延伸区間の概要・経緯	4
5.	本構想の検討フロー	6
<b>第 2 章</b>	<b>沿線まちづくりとは</b>	<b>8</b>
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
<b>第 3 章</b>	<b>地域の背景</b>	<b>16</b>
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.	地域の魅力と課題・特性	42
<b>第 4 章</b>	<b>沿線全体で目指す姿</b>	<b>48</b>
1.	沿線まちづくりのテーマ	48
2.	沿線全体で目指す姿	49
<b>第 5 章</b>	<b>各駅周辺で目指す姿</b>	<b>52</b>
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
<b>第 6 章</b>	<b>まちづくりの実現に向けて</b>	<b>64</b>
1.	取組の提案	64
2.	まちづくりの進め方	65
<b>参考資料</b>		<b>68</b>
1.	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	116



# 第1章

## (仮称)地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

1. (仮称)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. 本構想の位置づけ
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、位置づけなど)を整理します。

## 第1章 (仮称) 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

### 1. (仮称) 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44年に東京メトロ東西線（東陽町～西船橋間）が開通し、以降、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（新交通ゆりかもめ）が開通し、区内の鉄道交通の利便性が向上していき一方で、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。本区では、平成19年度から独自調査を進めており、平成22年度からは建設基金の積立てを行うなど、早期実現に向けた取組を進めてきましたが、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。

「(仮称) 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の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整理することにより、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

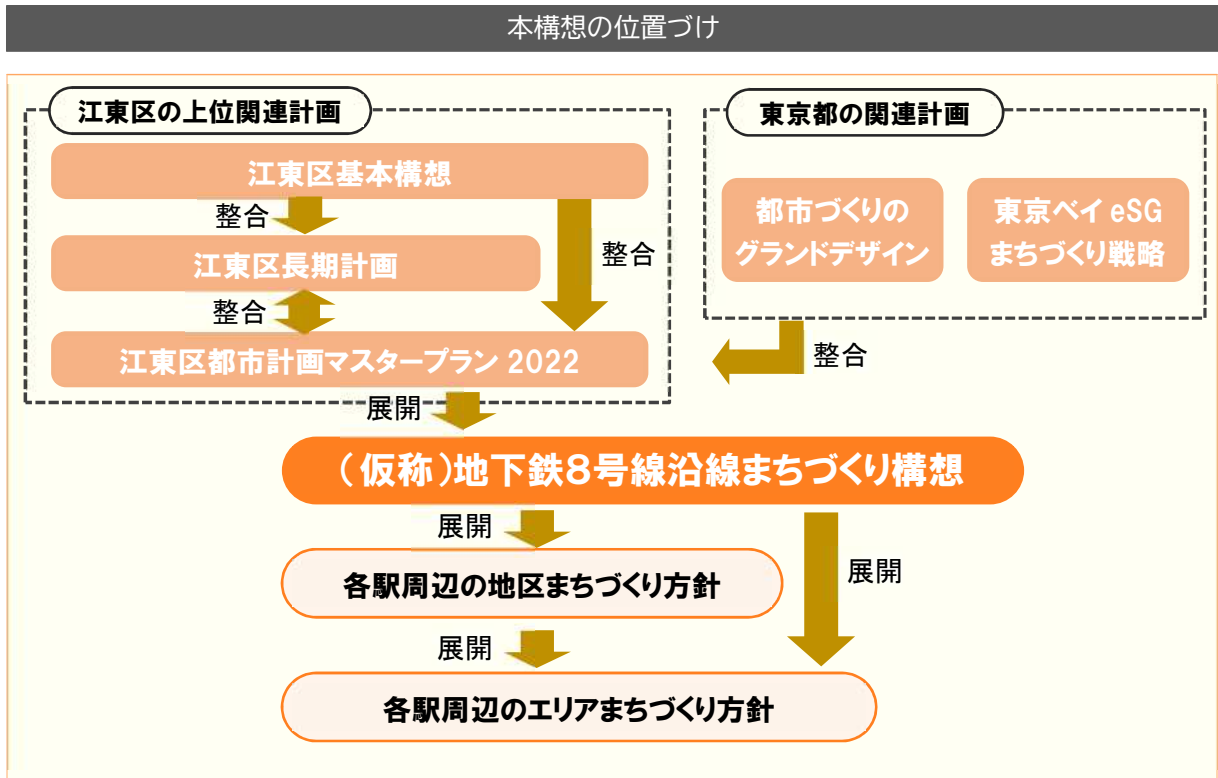


本構想の対象範囲



### 3. 本構想の位置づけ

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

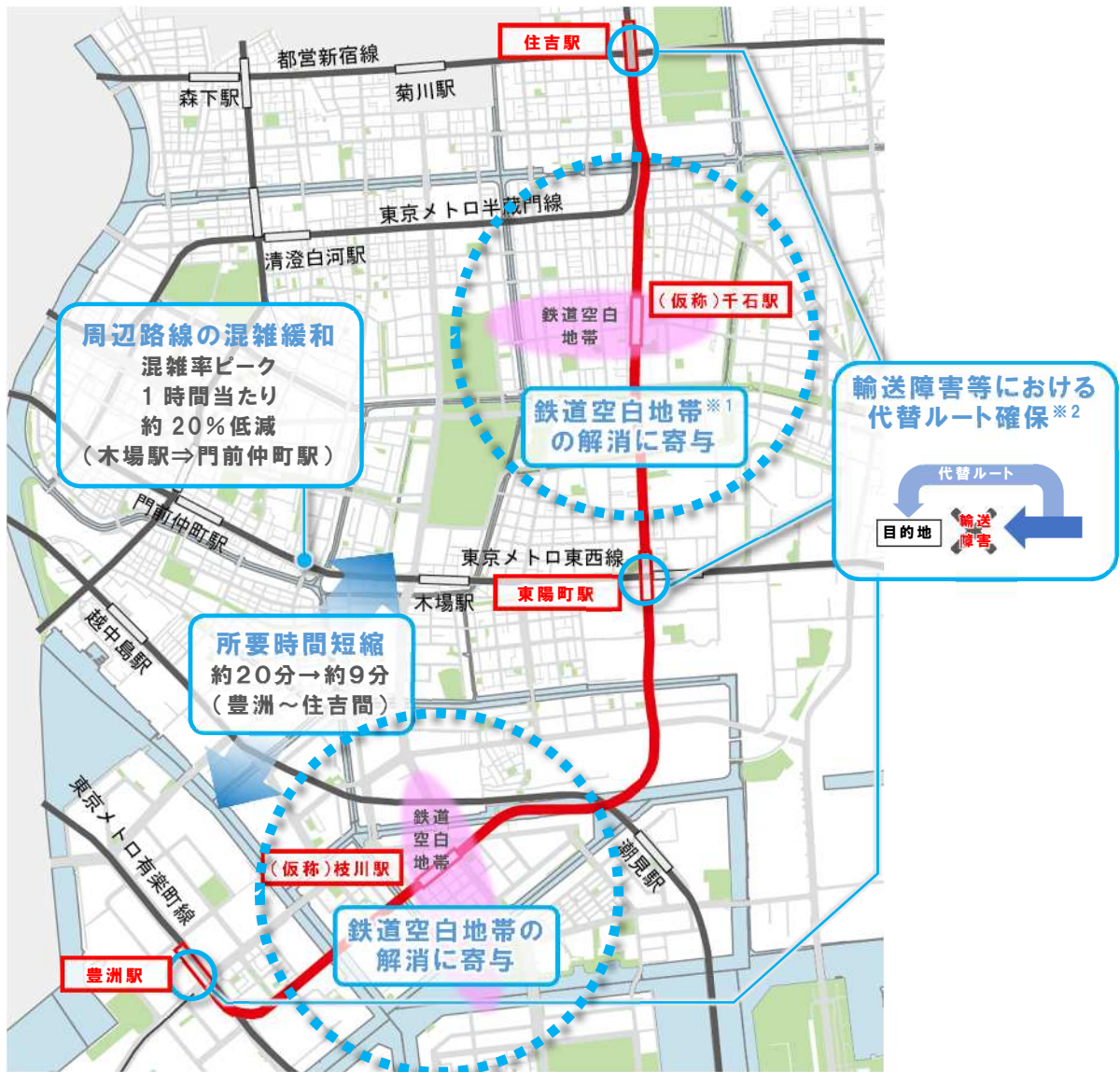


## 4. 延伸区間の概要・経緯

### (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5.2km	<ul style="list-style-type: none"><li>所要時間短縮約20分→約9分(豊洲～住吉間)</li><li>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)</li><li>鉄道空白地帯<sup>※1</sup>の解消に寄与</li><li>輸送障害等における代替ルート<sup>※2</sup>確保</li></ul>



※ 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と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。

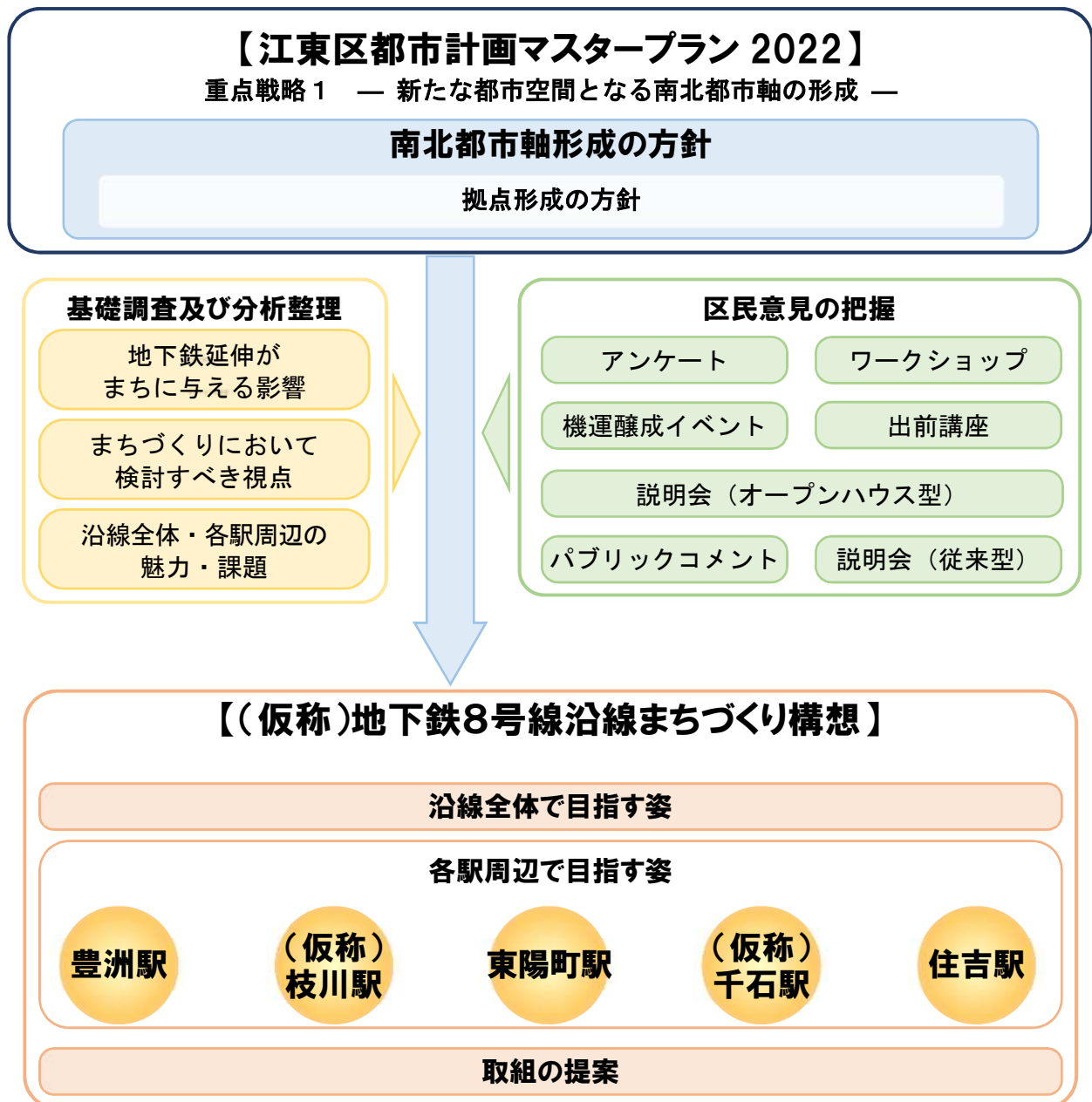
年・月	経緯
1972年3月 (昭和47年)	都市交通審議会答申第15号 ・地下鉄8号線の亀有への分岐が初めて答申される
1978年12月 (昭和53年)	帝都高速度交通営団（現東京メトロ）が、明石町（現新富町）～湾岸（現新木場）間の免許申請にあたり、車庫用地を新木場に確保したい旨を要望
1979年1月 (昭和54年)	帝都高速度交通営団の車庫用地取得について、江東区は地下鉄8号線の整備促進（東陽町、住吉方面への路線延長）の要望を付して了承
1982年1月 (昭和57年)	帝都高速度交通営団より豊洲～亀有間の免許申請がなされる
1985年7月 (昭和60年)	運輸政策審議会答申第7号 ・豊洲～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～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

## 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を実施し、とりまとめを行いました。

とりまとめた内容は、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、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章では、鉄道整備によるまちの変化に関する類似事例を参考とし、地下鉄8号線延伸がまちに与える影響と沿線まちづくりにおいて検討すべき視点を整理します。

## 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特性を活かし、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

最も直近の区内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整理します。

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	白河一～四丁目 高橋 常盤一～二丁目 平野一～四丁目 三好一～四丁目 清澄一～四丁目

#### 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より、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

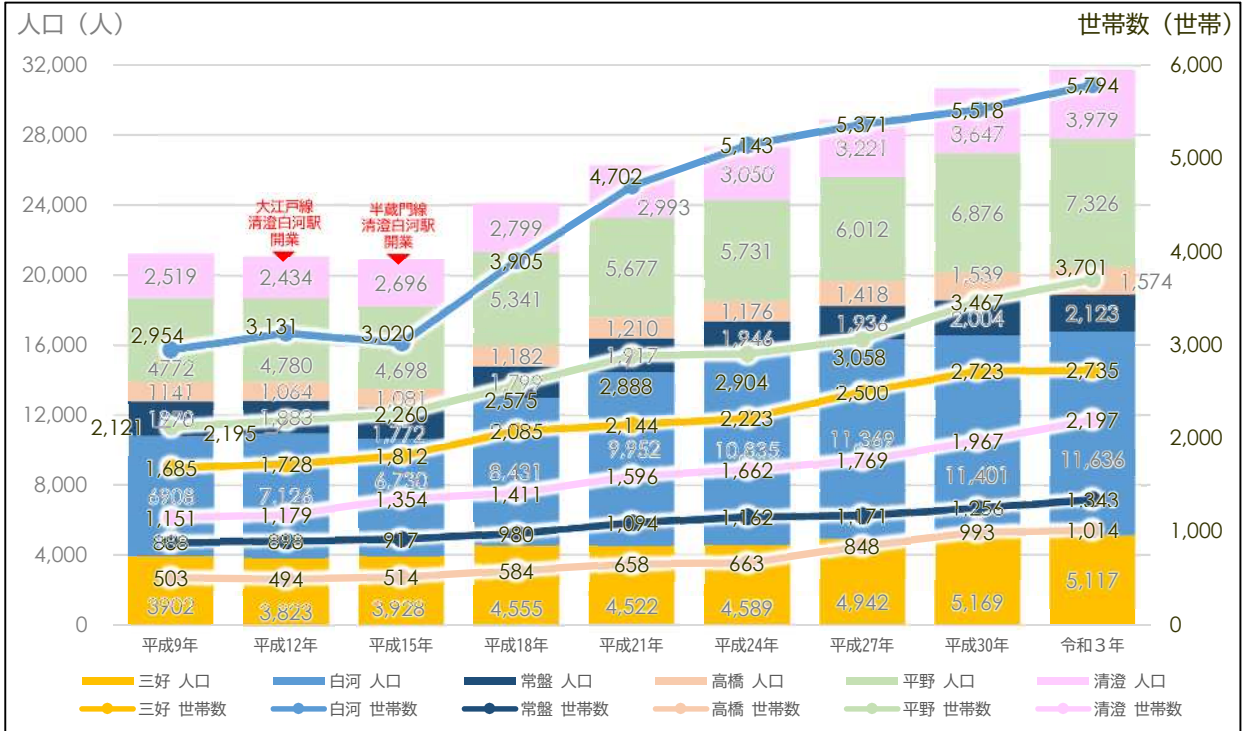




② 人口・世帯数の増加

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、白河周辺では平成15年から平成18年にかけて人口・世帯数の増加が顕著なものとなっています。

清澄白河駅周辺の人口と世帯数の推移

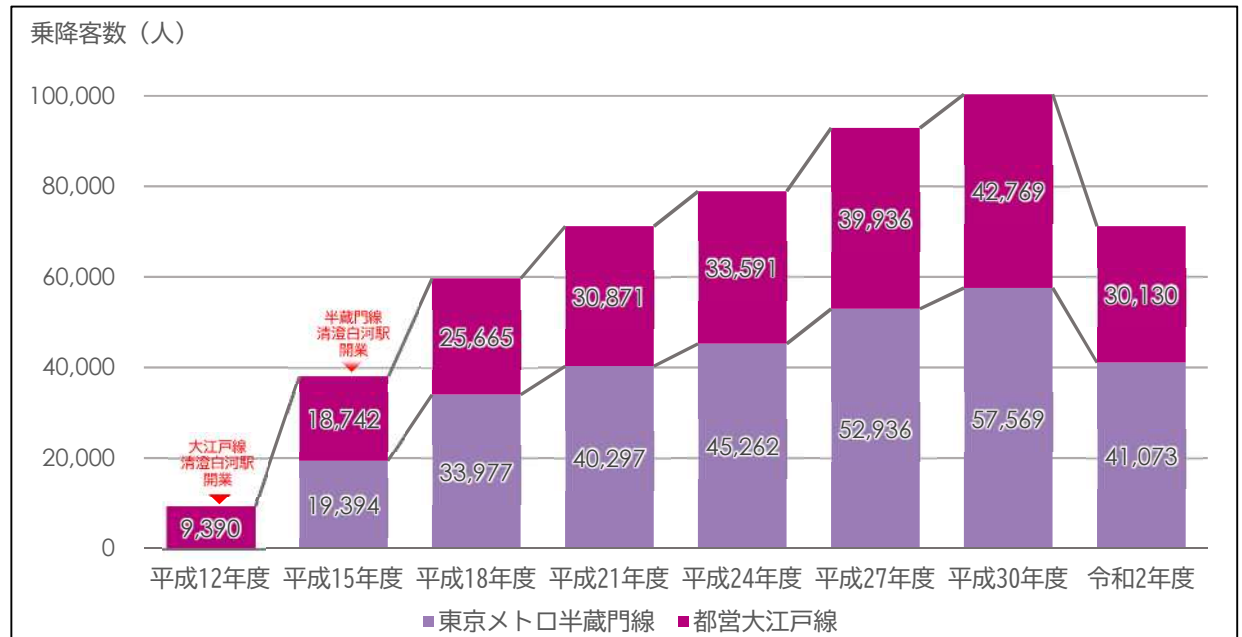


江東区住民基本台帳（各年1月1日時点）をもとに作成

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、コロナ禍以前の乗降客数は継続的に増加しています。

清澄白河駅の乗降客数の推移



東京都統計年鑑（平成12年度～令和2年度） 地下鉄の駅別乗降車人員をもとに作成

#### 4 まちなみの変化

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、鉄道開業前と比べマンションをはじめとした集合住宅が増えている様子が伺えます。

清澄白河駅周辺の主なまちなみの変化

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



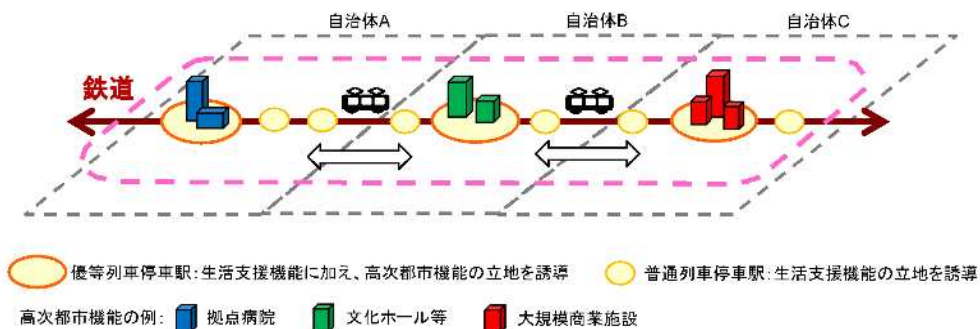
国土院の地理院地図（電子国土 Web）をもとに作成



## コラム 『鉄道沿線まちづくりガイドライン』

- 我が国では、人口減少・高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念されています。
- このような背景の中では、鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図る「鉄道沿線まちづくり」に取り組むことが重要です。
- 国土交通省は、大都市郊外部や地方都市周辺の鉄道沿線において円滑かつ効果的に「鉄道沿線まちづくり」が推進されるよう、地方公共団体及び鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を示すために、今般、「鉄道沿線まちづくりガイドライン」を策定しています。

### 「鉄道沿線まちづくりのイメージ」



### 「鉄道沿線まちづくり」の推進により期待される主な効果

都市経営・都市サービス面	公共交通サービス面	住民の利便性	将来に期待される効果
<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的な公共施設の再編等</li> <li>・行政コストの適正化</li> <li>・都市サービスの持続性が高まることによる高質なサービス提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用した移動活性化による輸送需要の喚起</li> <li>・公共交通のサービス水準の維持・向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市サービス、公共交通サービスの維持・向上による、沿線地域の住民の利便性の維持・向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺を中心とした地域の活性化</li> <li>・健康的、活動的に暮らせるまちづくりに寄与</li> </ul>

出典：国土交通省 都市局「鉄道沿線まちづくりガイドライン（第一版）」から引用

## 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と考えられます。

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整理します。

### 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。

#### 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、人や物の流れに変化が生じます。新たな人・流れの変化により、まちにおける回遊やにぎわい創出が期待されます。

#### 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。

### 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・次世代モビリティ・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向上

\*MaaS(Mobility as a Service)とは、一連の交通サービスとしてモビリティの最適化を図るため、複数の交通手段を組み合わせ、アプリ等により一括検索・予約・決済を可能とする取組などを指します。

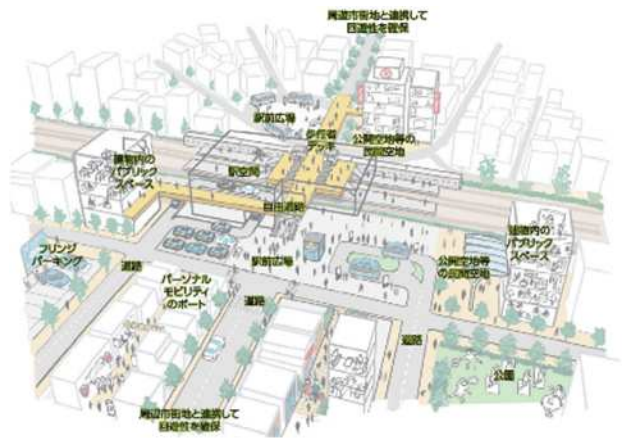
#### 交通結節機能強化イメージ



#### 利便性と快適性が共存する効率的な環境の整備

- 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・周辺市街地の空間や機能を一体的に捉える視点

#### 利便性と快適性が共存するまち



出典：これからのまちのイメージ（国土交通省「駅まちデザインの手引き」より）

#### 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

#### 宇迦八幡宮 水かけ祭り



出典：江東区文化コミュニティ財団 古石場文化センターHP

## 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、新型コロナウイルス危機を契機に、働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まり、安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間」の一体的な整備が期待されています。
- また、「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。
- 「駅まち空間」の具体的な範囲は、個々の駅・交通結節点の特性により変化しますが、「駅まち空間」の要素を分類すると以下のようになります。

### 「駅まち空間」の要素



### 多面的な効果の例

- ◆ 駅空間から周辺市街地につながる連続的な歩行者空間の創出による回遊性の向上
- ◆ 商業施設等との連携による時間帯を問わず常人が訪れる駅まち空間の実現
- ◆ バス・タクシーをはじめとする交通事業者との連携による公共交通の乗換利便性の向上
- ◆ 市民協働によるまちづくり活動との連携による中心市街地の活性化

出典：駅まちデザインの手引き（駅まちデザイン検討会）から引用

# 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. 地域の魅力と課題・特性

→ 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、各駅周辺の特性を整理します。



### 第3章 地域の背景

#### 1. 関連する上位計画・関連計画

##### (1) 上位計画の概要と本構想の位置づけ

「江東区長期計画（令和2～11年度）」（令和2年3月）

- ◇ 地下鉄8号線の延伸は、江東区の南北を結び交通網により交通利便性を高め、江東区の新たなまちづくりを進めるために必要不可欠な重要課題として掲げられています。
- ◇ 江東区長期計画（以下、「長期計画」という。）では、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、「5住みよさを実感できる世界に誇れるまち」と関連づけられます。
- ◇ 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	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	1 みどりの中の都市「CITY IN THE GREEN」の実現
	2 環境負荷の少ないまちづくり	2 地球温暖化対策と環境保全
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	3 持続可能な資源循環型地域社会の形成
	4 知・徳・体を育む魅力ある学び合づくり	4 農圃で多様な保育サービスの充実
	5 こどもの未来を育む地域社会づくり	5 みんなで取り組む子育て家庭への支援
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	6 一人一人に向き合う学校教育の充実
	7 個性を尊重し、活かすあう地域社会づくり	7 多様なニーズに応じた教育環境の充実
	8 地域文化の活用と観光振興	8 こどもが安全に過ごせる居場所・遊ばせづくり
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	9 次代を担う青少年の健全育成の推進
	10 誰もが自立し、安心して暮らせる福祉格差の推進	10 魅力的で活力ある区内産業・商店街の形成
5 住みよさを実感できる世界に誇れるまち	11 快適な暮らしを伝えるまちづくり	11 人・地域をつなぐ地域コミュニティの活性化
	12 安全で安心なまちの実現	12 多様性を認め合う（ダイバーシティ）社会の実現
		13 生涯にわたり学習できる環境の充実
		14 スポーツを楽しめる環境の充実
		15 文化・歴史の継承と観光振興
	16 切れ目のない支援による母子保健の充実	16 切れ目のない支援による母子保健の充実
	17 健康づくりの推進と保健・医療体制の充実	17 健康づくりの推進と保健・医療体制の充実
	18 感染症対策と生活衛生の確保	18 感染症対策と生活衛生の確保
	19 高齢者支援と活躍の推進	19 高齢者支援と活躍の推進
	20 障害者支援と共生社会の実現	20 障害者支援と共生社会の実現
	21 地域福祉と生活支援の充実	21 地域福祉と生活支援の充実
	22 計画的なまちづくりの推進	22 計画的なまちづくりの推進
	23 良好な住居の形成と住環境の向上	23 良好な住居の形成と住環境の向上
	24 復旧で安全な道路・交通ネットワークの構築	24 復旧で安全な道路・交通ネットワークの構築
	25 災害に強い都市の形成	25 災害に強い都市の形成
	26 地域防災力の強化	26 地域防災力の強化
		27 災害のないまちづくり



「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月）

- ◇ 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つとして位置づけられています。
- ◇ 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



拠点形成の方針

	※ <sup>1</sup> 新駅 (ST3) : (仮称) 千石駅	※ <sup>2</sup> 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。
ST3	新駅 (ST3)	● 新駅 (ST3) 「緑連なるゆとり拠点」※ <sup>1</sup> ● 地下鉄8号線の延伸による新駅の設定を見据え、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」※ <sup>2</sup> ● 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」 ● 地下鉄8号線の延伸による新駅の設定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。

(2) 関連計画

1 国の関連計画

「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の採択  
 持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals : SDGs)  
 について合意 (平成 27 年 (2015) 年 / 国際連合)

- ◇ 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が求められます。

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)
	<b>目標 3 健康であること</b> ：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) (健康・スポーツ) (住環境) (道路・交通)
	<b>目標 4 質の高い教育</b> ：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)
	<b>目標 7 再生可能エネルギー</b> ：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)
	<b>目標 8 適切な良い仕事と経済成長</b> ：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)
	<b>目標 9 新しい技術とインフラ</b> ：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)
	<b>目標 11 持続可能なまちと地域社会</b> ：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) (健康・スポーツ) (住環境) (道路・交通) (観光・交流) (景観)
	<b>目標 12 責任を持って生産し、消費すること</b> ：持続可能な方法で生産し、消費する	(環境) (観光・交流)
	<b>目標 13 気候変動への対策</b> ：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)
	<b>目標 17 目標のために協力すること</b> ：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) (健康・スポーツ) (住環境) (道路・交通) (観光・交流) (景観)

※本構想との関連性は「第4章2.」に記載しています。



② 東京都の関連計画

「東京ベイ e SG まちづくり戦略 2022」(令和4年3月)

◇東京ベイ e SG 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おり、「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 e SG まちづくり戦略 2022 における沿線の位置づけ

「戦略の実行によって実現を目指す個別の拠点の将来像」において、6つのエリア別将来像と各エリアの拠点が示されています。沿線内では豊洲駅、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位置づけられており、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としての方向が示されています。

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 e SG まちづくり戦略 2022 における5つのエリアと拠点

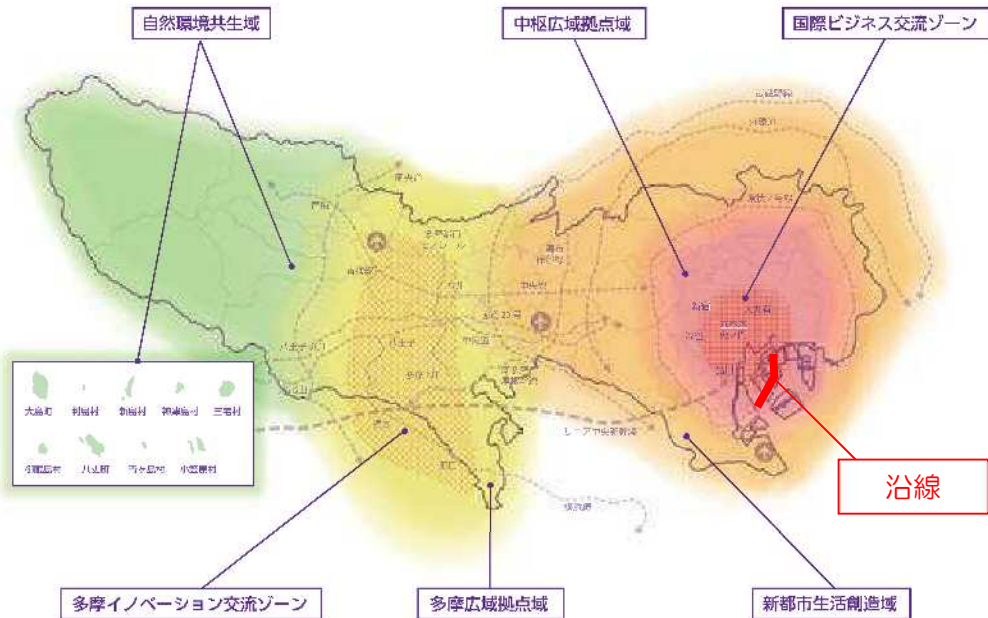


※東京ベイ e SG まちづくり戦略 2022 における5つのエリアと拠点の図を加工

「都市づくりのグランドデザイン」(平成 29 年 9 月)

- ◇ 沿線を含むおおむね環状7号線内側の区域では、高密な道路・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います。また、沿線は「中枢広域拠点域」内の「国際ビジネス交流ゾーン」に位置しています。
- ◇ 「国際ビジネス交流ゾーン」は、特に、国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立しています。加えて、高密な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られています。

東京都 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」(東京都、平成 29(2017) 年9月)

- ◇ 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、活気にぎわいのある拠点が形成されているとされています。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



## ③ 江東区の関連計画

## 「豊洲グリーン・エコアイランド構想」(令和3年3月)

- ◇ 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、官民が連携して、環境に最大限に配慮したまちづくりの実現を目指し、令和9年度までの構想として策定されています。
- ◇ 「環境まちづくりを貫く6つの視点」の一つとして「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、「公共交通の充実により、自動車に依存しない交通体系」として「地下鉄8号線延伸の早期実現」が施策例として示されています。

## 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

出典：「豊洲グリーン・エコアイランド構想」(江東区、令和3(2021)年3月)

## 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おり、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、東陽町駅交差点以北の区間で事業が進められています。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	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	16,030m <sup>2</sup>
② 豊洲駅前地区第一種市街地再開発事業	平成13年1月	12,671m <sup>2</sup>
道路事業進捗		
事業名称	決定年月	延長
③ 放射街路第32号線（東陽町地区） （※24頁参照）	昭和21年3月	470m
④ 自転車歩行者道第2号線	昭和49年12月	
⑤ 環状街路第3号支線1	昭和21年3月	
地区計画（再開発等促進区）		
地区名	決定年月	地区面積
⑥ 豊洲地区地区計画（※24頁参照）	平成5年7月	約102.2ha
⑦ 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
⑧ 豊洲五丁目地区地区計画	平成20年1月	約13.7ha
⑨ 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
⑩ 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



出典：平成 28 年度土地利用現況調査及び江東区建築情報閲覧システムをもとに作成

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"> <li>●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</li> <li>●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日に都市計画事業認可を取得</li> <li>●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を形成するとともに、都市景観の向上を図る</li> <li>●用地取得が進み、平成23年度から工事に着手中</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>〔整備前〕</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>〔整備中〕</p>  </div> </div>
延長	東陽町地区 470メートル
幅員	東陽町地区 27メートル
事業費	東陽町地区 約35億円

出典：東京都建設局ホームページより

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下
地区計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
計画図	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;"> <p>【位置図】</p>  </div> <div style="width: 50%; text-align: center;"> <p>【計画図1】</p>  </div> <div style="width: 50%; text-align: center;"> <p>【計画図2】</p>  </div> <div style="width: 50%; text-align: center;"> <p>【計画図3】</p>  </div> </div>

出典：江東区ホームページ（豊洲地区（再開発等促進区））より

### 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、平成28年都市計画基礎調査などをもとに整理します。

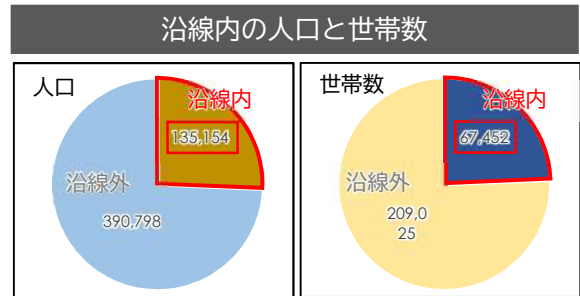
#### (1) 統計資料などからみた地域内の現況

##### 1 人口・世帯

人口・世帯数は、各駅周辺に属する13町の各種データより特徴を整理します。

沿線には区内の約26%の人が居住し約24%の世帯が居住

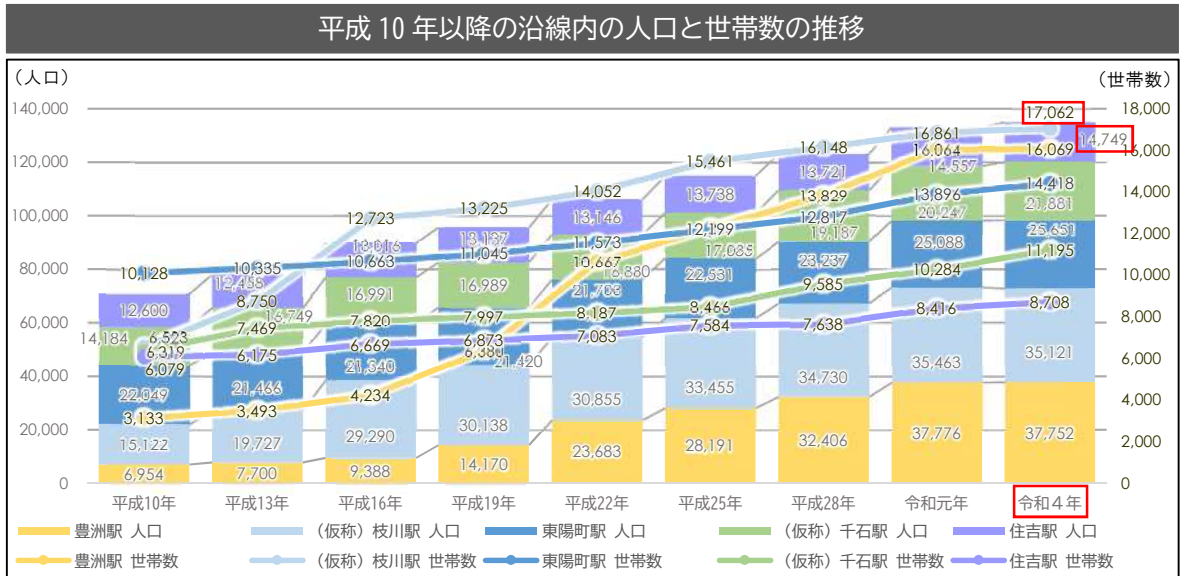
- 令和4年1月現在の区内の人口は525,952人、世帯数は276,477世帯であり、沿線内には135,154人（区内の約26%）、67,452世帯（区内の約24%）の人が居住しています。



江東区住民基本台帳（令和4年1月1日時点）をもとに作成

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  
豊洲駅周辺の人口・世帯数は平成16年から令和元年にかけて急増、その他の駅周辺は緩やかに増加

- 人口は、豊洲駅周辺が37,752人と最も多く、沿線全体の27.9%を占めています。また、住吉駅周辺の人口14,749人は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25.3%を占めています。
- 人口・世帯数の推移は、豊洲駅周辺が令和元年にかけて増加を続け、平成10年当初の6倍まで人口が増えましたが、他の駅周辺では緩やかな増加となっています。

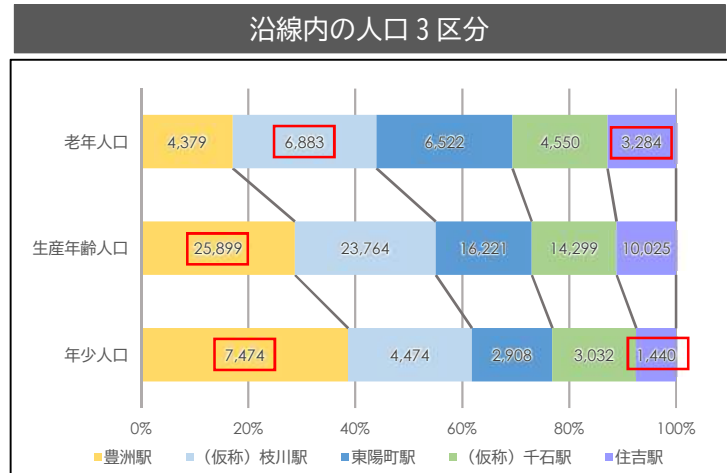


江東区住民基本台帳（各年1月1日時点）をもとに作成



年少人口、生産年齢人口は豊洲駅周辺が、老年人口は（仮称）枝川駅周辺が沿線内で最多

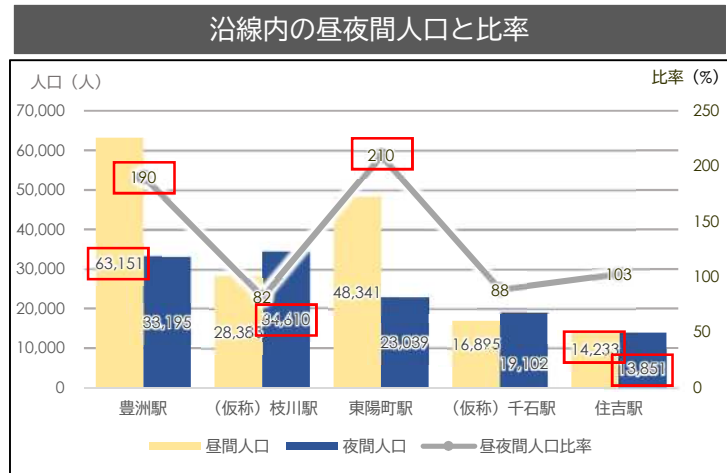
- 豊洲駅周辺の年少人口は7,474人（沿線全体の38.7%）、生産年齢人口は25,899人（沿線全体の28.7%）を占めています。また、住吉駅周辺が1,440人と最も少なくなっています。
- （仮称）枝川駅周辺の老年人口は6,883人（沿線全体の26.9%）を占めています。また、住吉駅周辺が3,284人と最も少なくなっています。



江東区住民基本台帳（令和4年1月1日時点）をもとに作成

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  
昼夜間人口の差は、東陽町駅周辺、豊洲駅周辺が大きい

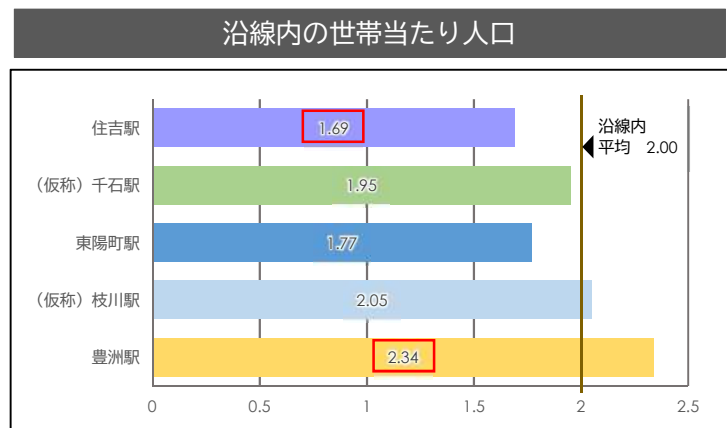
- 「国勢調査による東京都の昼間人口」（平成30年、東京都）によると、本区の昼間人口は豊洲駅周辺が63,151人と最も多く、沿線全体の41.8%を占めています。また、住吉駅周辺が14,233人と最も少なくなっています。
- 夜間人口は（仮称）枝川駅周辺が34,610人と最も多く、沿線全体の28.0%を占めています。また、住吉駅周辺が13,851人と最も少なくなっています。



東京都総務局統計部人口統計課「国勢調査による東京都の昼間人口」平成30年3月公表をもとに作成

世帯当たり人口は豊洲駅周辺が沿線内で最多

- 豊洲駅周辺の世帯当たり人口は2.34人/世帯と沿線内で最多であり、沿線内平均の2.00人/世帯を大きく上回っています。また、住吉駅周辺が1.69人/世帯は沿線内で最も少なくなっています。

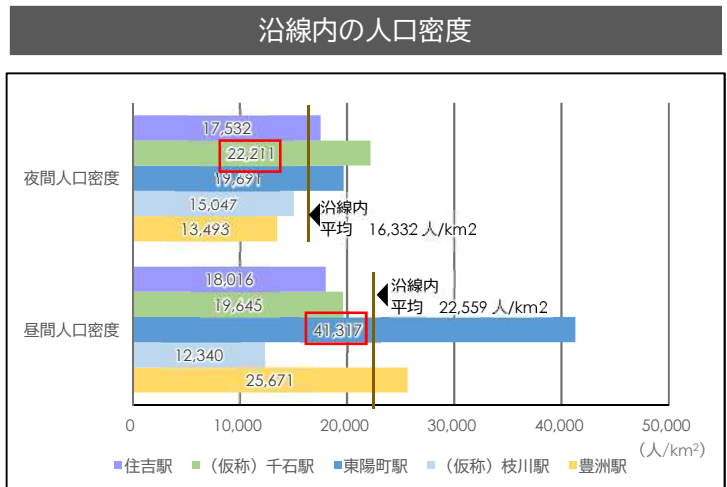


江東区住民基本台帳（令和4年1月1日時点）をもとに作成



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

- （仮称）千石駅周辺の夜間人口密度で 22,211 人/km<sup>2</sup> と沿線内で最も多くなっており、沿線内平均の夜間人口密度 16,332 人/km<sup>2</sup> 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/km<sup>2</sup> と沿線内で最も多くなっており、沿線内平均の昼間人口密度 22,559 人/km<sup>2</sup> を大きく上回っています。



東京都総務局統計部人口統計課「国勢調査による東京都の昼間人口」平成 30 年 3 月公表をもとに作成

人口・世帯については各種データから、沿線内の5つの駅周辺地域は以下のような特徴を持っていると考えられます。

人口・世帯の特徴	
駅	特徴
豊洲駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口・世帯数が平成 10 年から令和元年にかけて6倍に増加しており、住宅地として高く評価されていると推測されます。</li> <li>●人口、世帯当り人員、年少人口、生産年齢人口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。</li> <li>●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ことが伺えます。</li> </ul>
(仮称)枝川駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口・世帯数が平成 10 年から平成 16 年にかけて急増し、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。</li> <li>●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ことが伺えます。</li> </ul>
東陽町駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>●老年人口が(仮称)枝川駅に次いで多く、地域内においても、年少人口に対して老年人口が多いため、高齢者が多く居住している地域となっています。</li> <li>●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ことが伺えます。</li> </ul>
(仮称)千石駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口・世帯数、生産年齢人口は沿線内でも少ない方であるが、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ことが伺えます。</li> </ul>
住吉駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口・世帯数は沿線内で最も少ないですが、夜間人口密度は沿線内平均値を上回っています。</li> <li>●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暮らす人が多い地域であることが伺えます。</li> </ul>

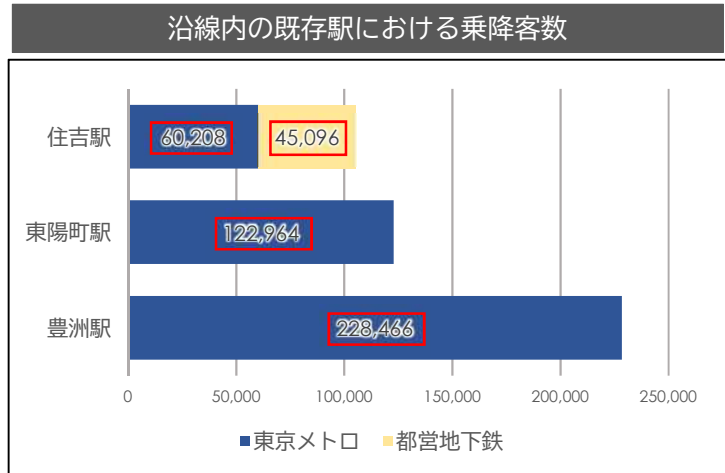
2 交通

1) 鉄道

鉄道交通は、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整理します。

豊洲駅、住吉駅では地下鉄8号線の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228,446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、豊洲駅の多さが際立っています。

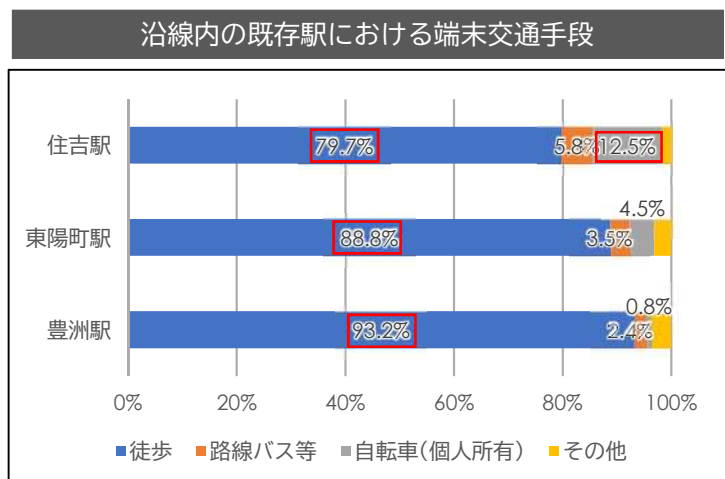


東京都統計年鑑 地下鉄の駅別乗降車人員をもとに作成

- 豊洲駅、住吉駅では、既に地下鉄8号線の導入空間が確保されています。豊洲駅では混雑解消のために既存の2番線ホームと3番線ホームの上部を覆い、上り線、下り線のどちらの階段、エスカレーター、エレベーターでも使用できるよう改良されています。この2つのホームは地下鉄8号線の導入空間として活用される予定となっています。

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。

- 平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査において、沿線内の3つの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、豊洲駅が約93%、東陽町駅が約90%、住吉駅が約79%となっています。



平成30年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

- 沿線内の3つの駅へアクセス手段として路線バスやコミュニティバスなどによる割合は、豊洲駅が2.4%、東陽町駅が約3.5%、住吉駅が約5.7%となっており、住吉駅の割合が最多、自転車（個人所有）による割合は、豊洲駅が0.8%、東陽町駅が約4.5%、住吉駅が約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

沿線内外を南北に結ぶバス路線ネットワークが形成されていますが移動の利便性は高いとは言えない状態にあります。

- 現在、豊洲駅から住吉駅まではバス路線アクセスが可能となっていますが、約30分の時間を要し、バスの乗換えや最寄りのバス停から徒歩でアクセスする必要があります。
- 東陽町駅から北上するバスは平日の朝8時台には1時間で23便運行されるなど区内の南北交通の要となっています。一方で東陽町駅から豊洲駅方面へ南下するバスは本数が非常に少なくなっています。

沿線を通るバス路線網



各駅周辺の交通の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地下鉄の乗降客数が沿線内で最も多く、朝夕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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
(仮称) 枝川駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数のバス路線が経由していますが、その多くが東陽町駅前までしか運行しておらず、南北方向への移動利便性が低くなっています。</li> </ul>
東陽町駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東陽町駅を起終点とするバス路線が8路線、経由するバス路線が4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。</li> </ul>
(仮称) 千石駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 四ツ目通り沿いにバス停があるため運行本数は多くなっていますが、その行き先は、北は錦糸町、南は東陽町と限られています。</li> </ul>
住吉駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 錦糸町を目的地とするほとんどの路線が住吉駅バス停を経由します。</li> </ul>

③ 土地利用

土地利用は、各駅周辺に属する13町のデータより特徴を整理します。

豊洲駅周辺及び（仮称）枝川駅周辺と東陽町駅周辺及び（仮称）千石駅周辺、住吉駅周辺で土地利用敷地当たりの面積が異なります。

- 平成28年の土地利用現況基礎調査によると、豊洲駅周辺、（仮称）枝川駅周辺は比較的大規模な土地が存在していますが、東陽町駅周辺、（仮称）千石駅周辺、住吉駅周辺では小規模な土地の密集箇所が見られます。

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		江東区全域		
	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
	共同住宅	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・運河	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	4,016.00	100.0	

※H28 土地利用現況調査及び江東区建築情報閲覧システムをもとに作成

赤数字は他の駅周辺との比較における最高比率または地域平均を大幅に上回る比率

青数字は他の駅周辺との比較における最低比率または地域平均を大幅に下回る比率



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)

- 住宅系、空地系の土地利用割合が高く、猿江恩賜公園が立地する住宅主体のまちであることが伺えます。

(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)

- 住宅系（特に独立住宅）の土地利用割合が高く、住宅主体のまちであることが伺えます。

東陽町駅周辺（東陽一～七丁目）

- 住宅系、商業系（特に事務所建築物）の土地利用割合が高い一方で、空地系土地利用割合が低く、土地利用が進んだ居住、ビジネスのまちであることが伺えます。

(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)

- 住宅系、水面・河川・運河、道路、工業系の順に土地利用割合が高い一方で、商業系の土地利用割合が低く、水辺に囲まれた住工混在のまちであることが伺えます。



豊洲駅周辺（豊洲一～六丁目）

- 水面・河川・運河、商業系（特に専用商業施設）の土地利用割合が高く、未利用地であった場所は平成28年度以降に開発が進められ、公園等が整備されています。

④ 自然環境

自然環境について、各駅周辺の特徴を以下に整理します。

住吉駅周辺を除く各駅周辺で公園が不足しています。

- 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比率は約 3~6%と区平均 10.6%を下回り、憩いの場となる公園が不足していましたが、豊洲駅周辺では、平成 30 年に豊洲ぐるり公園が全面開園、民間の開発による広場整備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・水路の面積比率が高く、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。

(仮称) 千石駅周辺の緑被率が最も低くなっています。

- 本区の緑被率 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。特に、石島、千田、海辺、扇橋の町丁目別緑被率は、1 桁台となっています。

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%

平成 29 年度江東区緑被率等調査報告書(資料編)をもとに作成

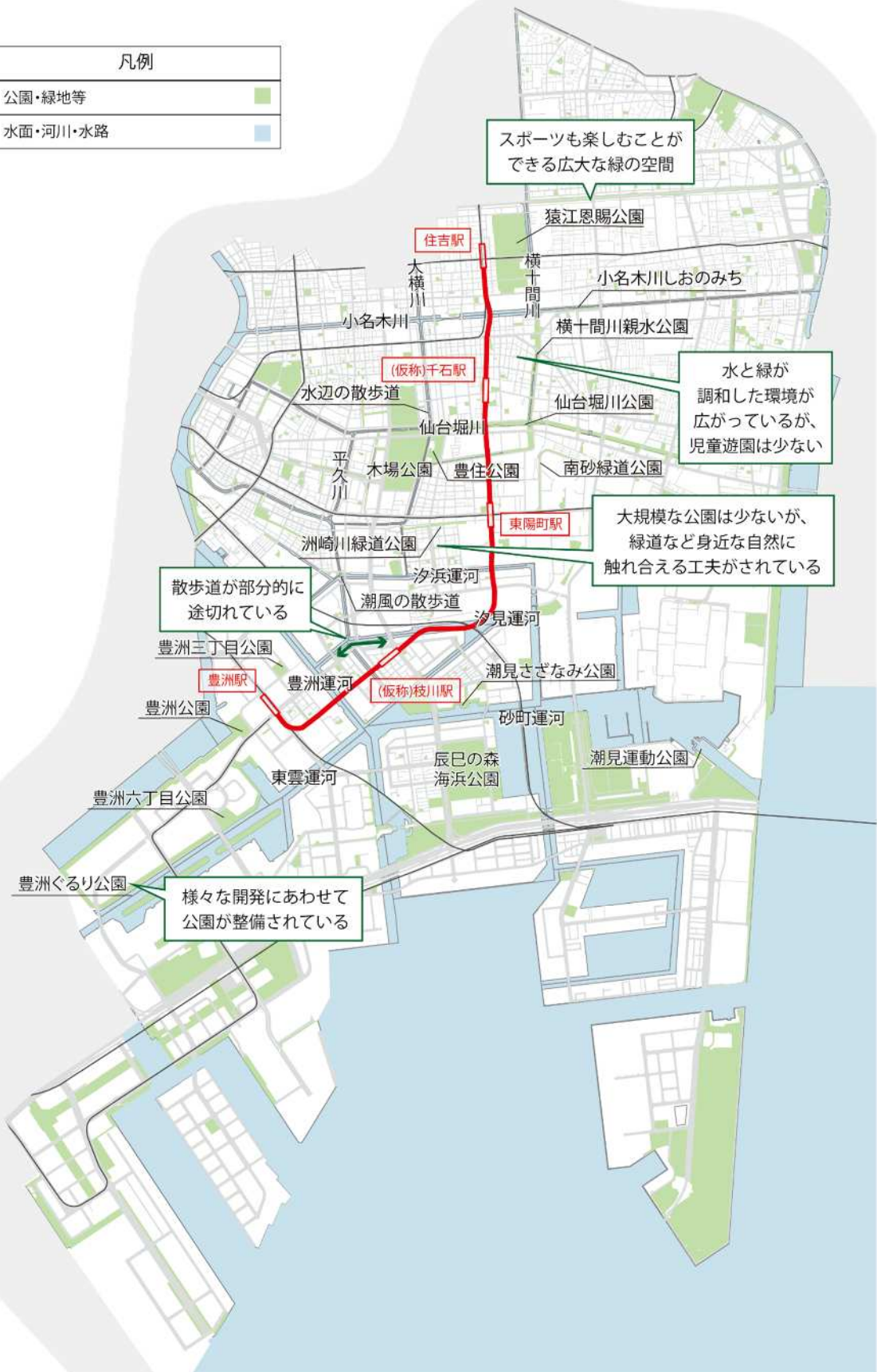
各駅周辺の自然環境の特徴

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 24 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	● 沿線内の他の4駅と比べると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る工夫がされています。
(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。一方で児童遊園などの小規模な公園は少なく、緑被率は沿線内で最も低くなっています。
住吉駅周辺	● 横十間川水辺の散歩道、小名木川しおのみちが整備されており、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

凡例	
公園・緑地等	<span style="color: green;">■</span>
水面・河川・水路	<span style="color: blue;">■</span>



平成 28 年度土地利用現況調査をもとに作成

⑤ 文化・観光資源

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、住吉駅周辺には寺社、仏閣や戦災復興に関する施設が複数立地するなど南北で観光資源の性格が異なっています。

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年には旧渋沢邸の移築が竣工予定であるなど、教育に係る文化・観光資源が集積しています。
東陽町駅周辺	● 洲崎球場跡、妙因寺など歴史的な文化・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、ビジネスユースのみではなく、観光拠点として利用されることが期待される地域となっています。
（仮称）千石駅周辺	● 東京都現代美術館などの芸術文化施設、東京大空襲戦災資料センターや光明寺、宇迦八幡宮、西岸寺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、妙壽寺、重願寺、猿江神社などの歴史的な文化・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）は本区の文化活動の促進、地域コミュニティの交流・振興を目的として整備され、本区の文化拠点の一つとして多くの方に利用されています。

□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）



□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



□東京イースト21



□東京都現代美術館



□東京大空襲戦災  
資料センター



□江東公会堂  
「ティアラこうとう」





各駅周辺の文化・観光資源



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、各駅周辺の特徴を以下に整理します。

豊洲駅周辺、東陽町駅周辺、(仮称)千石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)枝川駅周辺では商業施設が、東陽町駅周辺では救急医療機関が不足しています。

- (仮称)枝川駅周辺には商店街やスーパーマーケットなど主な商業施設がなく、東陽町駅では二次救急医療機関が立地していません。

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、商店街、二次救急医療機関である昭和大学豊洲病院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や二次救急医療機関である病院が立地しています。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、日本の大手銀行の支店が駅周辺に立地し、複数の商店街やスーパーマーケットなど居住に必要な機能が充実している地域です。一方で、沿線で唯一、二次救急医療機関が立地していない地域となっています。
(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、二次救急医療機関である深川立川病院が立地しており、居住に必要な機能が充実し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、商店街が立地しており、日常品の購入には困ることがないと思われる地域となっています。また、二次救急医療機関である病院も立地しており、居住に必要な機能が充実している地域です。また、令和4年5月にこども図書館と地域交流機能を有する江東区こどもプラザが整備されています。

□アーバンドック  
ららぽーと豊洲



□江東区役所



□深川立川病院



□江東区こどもプラザ





各駅周辺の生活利便施設

凡例	
区役所	○
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	●
二次救急医療機関	●
病院・クリニック	●
銀行	●
郵便局	●



平成 28 年度土地利用現況調査をもとに作成

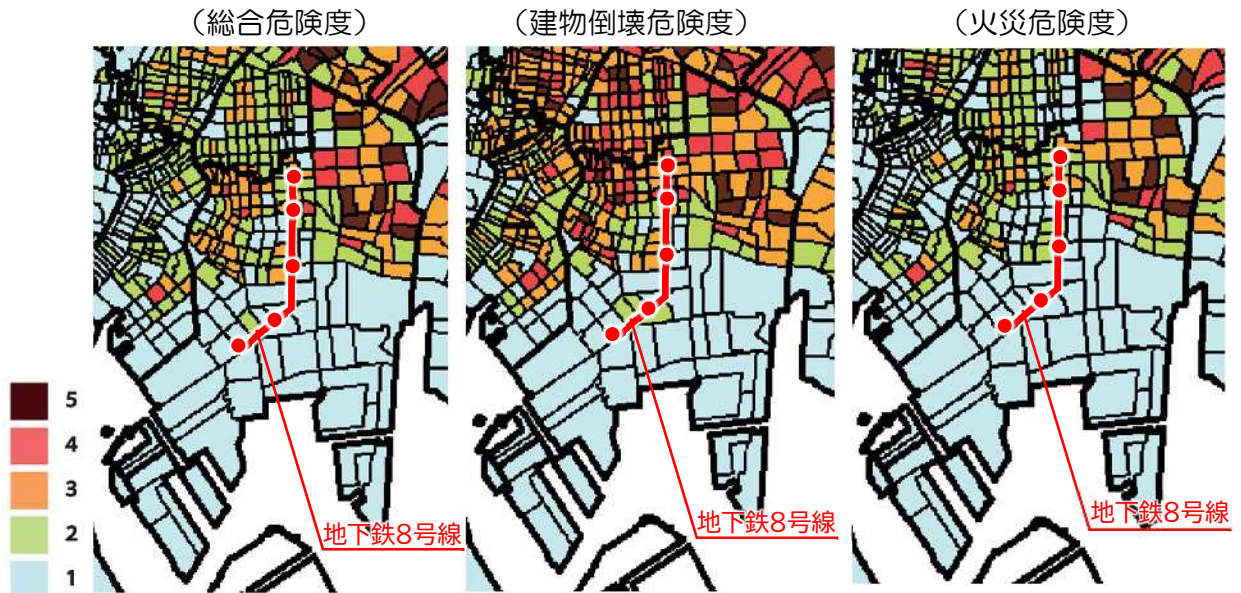
⑦ 防災

1) 地震

東京都の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整理します。

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、東陽一丁目・五丁目、石島、海辺、扇橋二丁目、住吉二丁目、毛利一丁目のランク3を除きいずれもランク2以下となっています。
- しかし、建物倒壊危険度は、千田でランク5、石島、海辺、扇橋二丁目、住吉二丁目でランク4、火災危険度は、石島、千田、海辺、住吉二丁目でランク3であり、（仮称）千石駅周辺、住吉駅周辺の一部で建物の倒壊や火災の危険度の高い箇所が存在します。



〔地域危険度とは〕

- 地域危険度とは、建物倒壊危険度、火災危険度、総合危険度について危険量（※）を町丁目ごとに算出し、危険量の大きい町丁目から順位づけを行ったものです。  
 ※建物倒壊危険量（棟/ha）は、地震による面積当たりの建物全壊棟数  
 ※火災危険量（棟/ha）は、地震による面積当たりの建物全焼棟数  
 ※総合危険量（棟/ha）は、建物倒壊危険量、火災危険量を合算し、地域レベルの道路整備状況などから評価した災害時活動困難係数を乗じたもの

- 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。

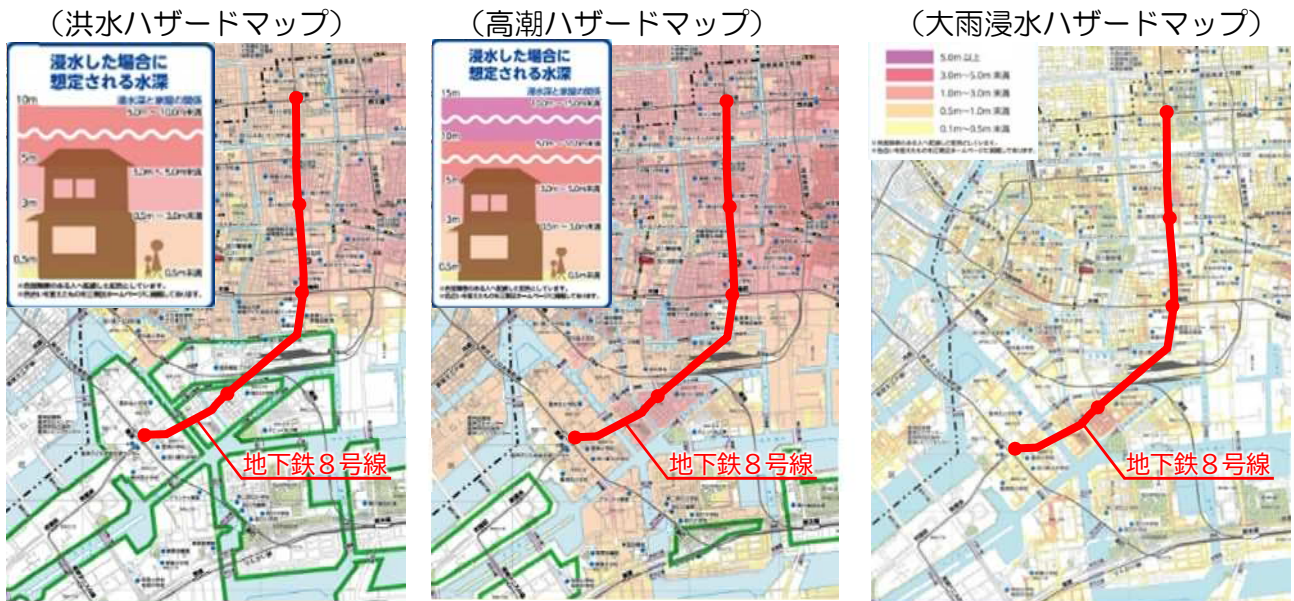


## 2) 水害

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。
- 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



## 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、潮見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1か所、潮見1か所、東陽2か所、千田1か所、塩浜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、豊洲ぐるり公園船着場、豊洲三丁目船着場、豊洲五丁目スロープ、住吉駅周辺には、扇橋閘門防災船着場、小名木クローバー橋乗船場が設置されています。





## 各駅周辺の防災の特徴

駅	特徴
豊洲駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地震発生時の建物倒壊危険度、火災危険度ともにランク1となっており、地震に対する危険性は都内町丁目のなかでは低いものと考えられます。</li> <li>● 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。</li> </ul>
(仮称)枝川駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地震発生時の建物倒壊危険度で一部ランク2の地域を除き、建物倒壊危険度、火災危険度ともにランク1となっており、地震に対する危険性は都内町丁目のなかでは低いものと考えられます。</li> <li>● 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～三丁目の想定浸水深さが高く、水害への備えが特に重要と考えられます。</li> </ul>
東陽町駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東陽一、三、五丁目、地震発生時の建物倒壊危険度がランク3、火災危険度がランク2となっており、地震の備えが必要と考えられます。</li> <li>● 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)は想定浸水深さが高く、水害への備えが特に重要と考えられます。</li> </ul>
(仮称)千石駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地震発生時の建物倒壊危険度で千田がランク5、石島、海辺、扇橋二丁目でもランク4となっており、地震への備えが特に重要と考えられます。</li> <li>● 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、なかでも千田周辺は想定浸水深さが高く、水害への備えが特に重要と考えられます。</li> </ul>
住吉駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地震発生時の建物倒壊危険度で毛利二丁目を除き、ランク3もしくはランク4となっており、建物倒壊に対する備えが重要と考えられます。また、住吉二丁目においては、火災危険度がランク3となっており、火災に対する備えも必要と考えられます。</li> <li>● 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。</li> </ul>

## 4. 地域の魅力と課題・特性

「3. 地域の現況」、アンケートや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、地域の特性を整理します。

### (1) 豊洲駅

#### ① 地域の魅力と課題

	地域の魅力	地域の課題
地域の特徴 (第3章3参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>世帯あたり人員、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。</li> <li>水面・河川・運河、専用商業施設の土地利用割合が高い。</li> <li>平成28年以降、未利用地の開発が進み公園などが増加。</li> <li>豊洲シビックセンターや昭和大学豊洲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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間人口密度に対して昼間人口密度が高いこと、平成10年からの人口の増加から豊洲駅の乗降客数が増加、構内の混雑が課題。</li> <li>バス乗り場は多いが分散配置されていて利便性が低い。</li> <li>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。</li> </ul>
アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合的に見た地域の暮らしやすさ(88.2%)</li> <li>身近な緑地・公園の整備と管理状況(84.1%)</li> <li>診療所・病院・福祉施設等の立地状況(83.8%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北方向へのバスや鉄道等による利便性(47.6%)</li> <li>水害に対する安全性(52.4%)</li> <li>自転車の通行環境(53.6%)</li> </ul>
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ファミリー世帯や若い人が多い</li> <li>公園、緑が多く、水辺に近い</li> <li>都心へのアクセス性の良さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災の備え</li> <li>公園・水辺・豊洲市場が活かしきれていない</li> <li>地域内交通の不便さ</li> </ul>

※アンケート：地域の魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、地域の課題は「不満+やや不満」の低位3位を抽出



#### ② 地域の特性

- 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10年から続く人口増加の傾向や、大規模商業施設などに多くの来街者が訪れることから、駅周辺の交通環境に関する利便性の低さが課題です。
- 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めます。

□晴海通り



□豊洲公園





(2) (仮称) 枝川駅

① 地域の魅力と課題

	地域の魅力	地域の課題
地域の特徴 (第3章3参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>共同住宅、水面・河川・運河の土地利用割合が高く水辺に囲まれた住宅地。</li> <li>児童相談所、区民館などの公共施設が立地。</li> <li>東京スイソミル、えこっくる江東、令和5年には旧渋沢邸の潮見への移築が竣工予定など文化・観光施設が充実。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>老年人口が沿線内で最多となり、高齢化が進む。</li> <li>バス路線の行き先が東陽町駅前に限定。</li> <li>商業系の土地利用割合が低く商業施設が少ない。</li> <li>工業系の土地利用割合が高く大型車の通行が多いまち。</li> <li>水辺の散歩道が途切れている場所があり、水辺空間を十分に活用できていない。</li> <li>東京湾高潮発生時、集中豪雨の際に枝川一〜三丁目のほぼ全域の浸水が想定される。</li> </ul>
アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>身近な緑地・公園の整備と管理状況(80.1%)</li> <li>総合的に見た地域の暮らしやすさ(78.0%)</li> <li>子育て支援・教育環境(76.4%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の通行環境(43.5%)</li> <li>水害に対する安全性(40.8%)</li> <li>自転車駐車場の整備状況(40.3%)</li> </ul>
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>堤防に囲まれた水辺の近さ</li> <li>人と人とのつながりが強い</li> <li>閑静な住宅街</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の進展</li> <li>商業施設が少ない</li> <li>賑わいの不足</li> </ul>

※アンケート：地域の魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、地域の課題は「不満+やや不満」の下部3位を抽出



② 地域の特性

- 世帯数が平成10年以降急増、その後大きな変化はないが、閑静な環境もあり、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課題です。
- 地下鉄駅開業にあわせて、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の場の創出が望まれます。

□枝川小学校前の桜並木



□汐見運河



□潮見運動公園



(3) 東陽町駅

① 地域の魅力と課題

	地域の魅力	地域の課題
地域の特徴 (第3章3参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・東陽町駅を起終点とするバス路線が8路線、経由するバス路線が4路線と駅を中心にバスのネットワークが充実。</li> <li>・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おり、ビジネスユースのみではなく、観光拠点としても利用が期待できる地域。</li> <li>・公共公益施設、深川郵便局、日本の大手銀行の支店が駅周辺に立地し、複数の商店街やスーパーマーケットなど居住に必要な機能が充実。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年少人口に対して老年人口が多く高齢化が進んでいると推測される地域。</li> <li>・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など利便性が低い。</li> <li>・沿線内の他の4駅と比べると大規模な公園は少ない地域。</li> <li>・沿線内で唯一二次救急医療機関がない地域。</li> <li>・東陽一、三、五丁目は地震時の建物倒壊危険度ランク3と高く、建物倒壊への備えが必要。</li> <li>・四ツ目通り沿い(東陽町駅～区役所間)は想定浸水深さが高く、水害への備えが特に重要。</li> </ul>
アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身近な緑地・公園の整備と管理状況(86.3%)</li> <li>・診療所・病院・福祉施設等の立地状況(83.5%)</li> <li>・総合的に見た地域の暮らしやすさ(82.7%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場の整備状況(37.3%)</li> <li>・自転車の通行環境(38.7%)</li> <li>・南北方向へのバスや鉄道等の利便性(43.0%)</li> </ul>
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心へのアクセスの良さ</li> <li>・生活利便施設が充実している</li> <li>・地域コミュニティが活発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東陽町らしさの欠如</li> <li>・バス停がまとまっていない</li> <li>・南北方向への移動が不便</li> </ul>

※アンケート：地域の魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、地域の課題は「不満+やや不満」の低位3位を抽出



② 地域の特性

- 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。
- 地震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、世代を超えた交流の創出が課題です。
- 交通利便性の高さで駅前に集積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。

□東京イースト21



□東陽商店街



(4) (仮称)千石駅

① 地域の魅力と課題

	地域の魅力	地域の課題
地域の特徴 (第3章3参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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々が居住。</li> <li>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、二次救急医療機関も立地している住宅主体のまち。</li> <li>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。</li> <li>東京都現代美術館などの芸術文化施設、東京大空襲戦災資料センターや光明寺、宇迦八幡宮、西岸寺などの歴史的観光資源が充実。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線内でも生産年齢人口が少ない。</li> <li>バスの本数は充実しているが、行き先が北は錦糸町、南は東陽町に限られている。</li> <li>児童遊園などの小規模な公園は少なく、緑被率は沿線内で最も低い。</li> <li>地震発生時の建物倒壊危険度ランク5、ランク4の地域が複数あり、建物倒壊の備えが特に重要な地域。</li> <li>千田周辺は想定浸水深さが高く、水害への備えが特に重要な地域。</li> </ul>
アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>身近な緑地・公園の整備と管理状況(89.5%)</li> <li>身近に自然とふれあえる場所の整備と管理状況(85.5%)</li> <li>総合的に見た地域の暮らしやすさ(83.5%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車駐車場の整備状況(31.0%)</li> <li>震災・火災に対する安全性(34.0%)</li> <li>自転車の通行環境(34.5%)</li> </ul>
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>親水公園等の水辺と緑</li> <li>多様な地域資源</li> <li>桜の名所が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域資源をPRできていない</li> <li>一息つける場所がない</li> <li>歩行者の安全性確保</li> </ul>

※アンケート：地域の魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、地域の課題は「不満+やや不満」の低位3位を抽出



② 地域の特徴

- 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、東京大空襲戦災資料センターや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。
- 四ツ目通り沿いを中心に地震時の建物倒壊の危険性が高く、水害に対しても課題のある土地となっており、災害時にも安心して暮らすことができる対策が課題です。
- 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あるが、多様な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 地域の魅力と課題

	地域の魅力	地域の課題
地域の特徴 (第3章3参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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暮らす人が多く地域に愛着を持つ人が多い地域。</li> <li>・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。</li> <li>・扇橋閘門、小名木川五本松跡、妙壽寺、重願寺、猿江神社などの歴史的な文化・観光資源が充実。</li> <li>・公共施設、商店街、病院などが立地しており、居住に必要な機能が充実。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口、世帯数が沿線内で最も少ない。</li> <li>・駅へのアクセス手段が自転車の割合が高く駐輪場の充実や駅周辺の自転車道の整備などが期待される地域。</li> <li>・地震発生時の建物倒壊危険度ランク3もしくはランク4となっている場所が多く、建物倒壊に対する備えが重要。</li> <li>・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おり、水害への備えが必要と考えられる地域。</li> </ul>
アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身近な緑地・公園の整備と管理状況(87.3%)</li> <li>・診療所・病院・福祉施設等の立地状況(85.0%)</li> <li>・身近に自然とふれあえる場所の整備と管理状況(83.2%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の通行環境(30.9%)</li> <li>・自転車駐車場の整備状況(34.5%)</li> <li>・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%)</li> </ul>
ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園や水辺</li> <li>・商店街</li> <li>・スカイツリー含む景観</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車の安全性確保</li> <li>・猿江恩賜公園の未活用</li> <li>・個店の魅力PR</li> </ul>

※アンケート：地域の魅力は「満足+ほぼ満足」の上位3位、地域の課題は「不満+やや不満」の低位3位を抽出



② 地域の特性

- 歴史的な観光資源と公共施設が充実し、昼夜ともに駅周辺で暮らす人が多い地域です。
- 商店街をはじめとした居住に必要な施設が充実した地域であるが、地震、水害への危険性が高い場所が多く、防災性を強化し、安心して暮らすことができる住環境の整備が課題です。
- 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

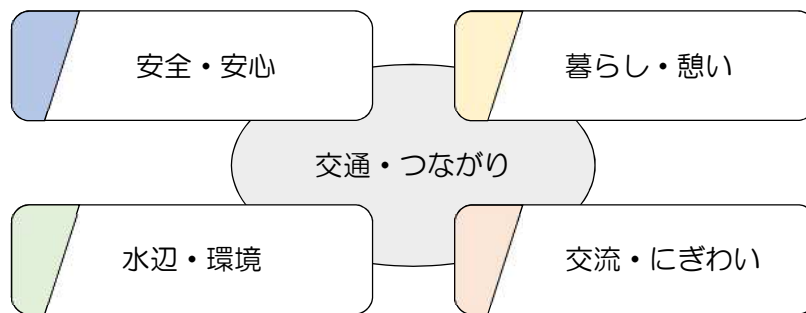
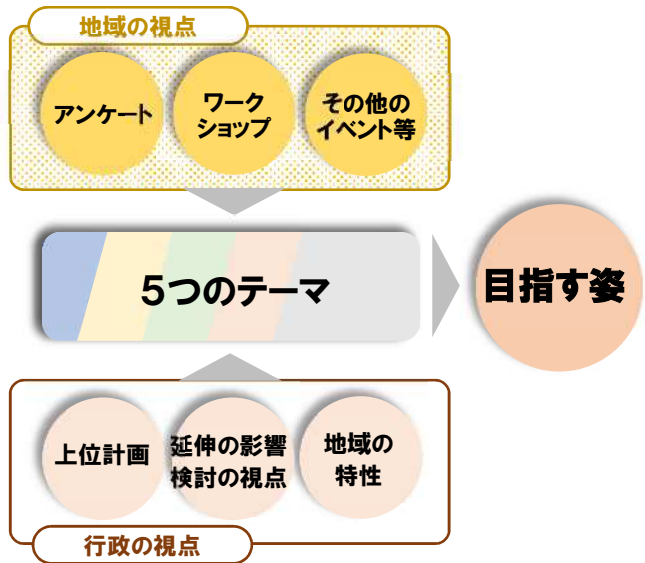
→ 第4章では、第2章、第3章をもとに、沿線まちづくりを進めていくうえで重要な5つのテーマとテーマごとの目指す姿を設定し、沿線全体で目指す姿を示します。

## 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.地域の魅力と課題・特性」、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。

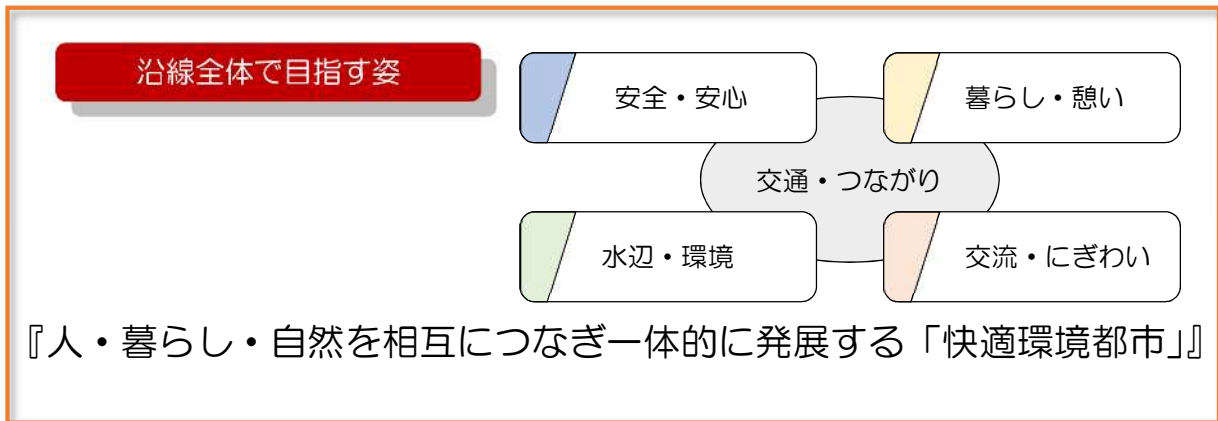
なお、これら5つのテーマは都市計画マスタープラン第3章における8つのテーマ全てを内包しています。



テーマ	テーマごとの目指す姿
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>震災や水害に対する防災力の強化を目指します。</li> <li>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。</li> </ul>
暮らし・憩い	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
水辺・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園や緑、水辺を活かし、環境にやさしく周辺と調和した空間を目指します。</li> <li>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。</li> </ul>
交流・にぎわい	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

## 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、それぞれの地域特性を活かしながら、相互につながり、補完しあうことで、各駅周辺の長所が沿線全体で総合的に向上し、快適で環境にやさしい都市へと発展していく姿を目指す姿として設定します。



住吉駅周辺  
(作成中)



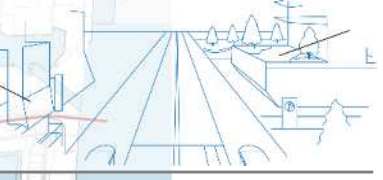
(仮称)千石駅周辺  
(作成中)



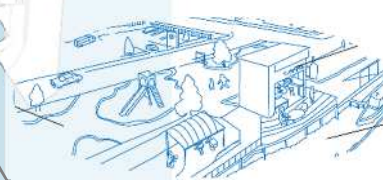
豊洲駅周辺  
(作成中)



東陽町駅周辺  
(作成中)

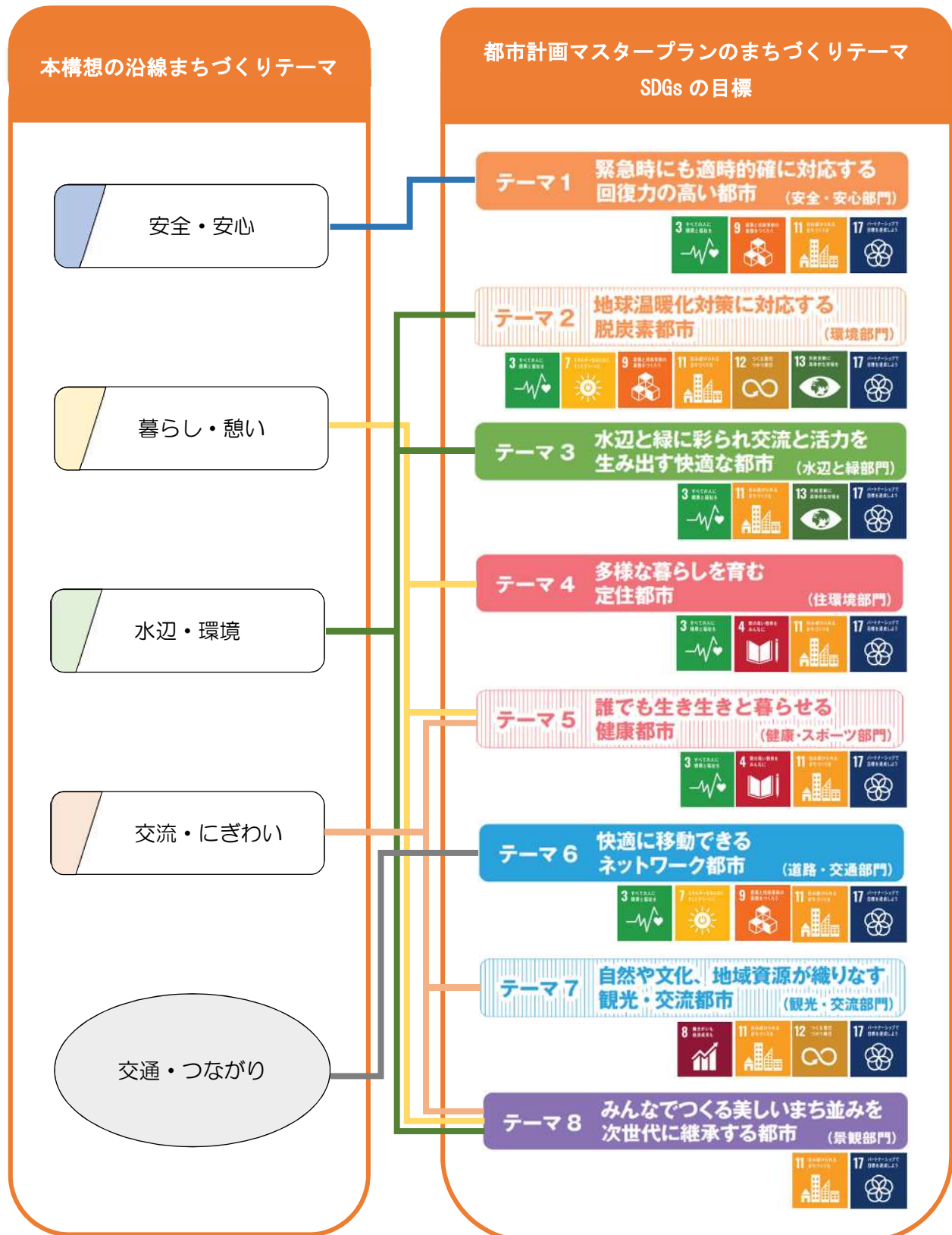


(仮称)枝川駅周辺  
(作成中)



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。





# 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、都市計画マスタープラン、第3章の4.「②地域の特性」、アンケートやワークショップ、その他小学校での出前講座や機運醸成イベント等の意見を踏まえ、沿線内の各駅周辺について目指すまちの姿を設定します。

なお、目指す姿は今後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。

#### ◆ 地域の特性（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10年から続く人口増加の傾向や、大規模商業施設などに多くの来街者が訪れることから、駅周辺の交通環境に関する利便性の低さが課題です。
- 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」や「スポーツなどを楽しめる多目的広場・屋内施設機能」の回答が多い。

##### 重要な取組

- 「震災・水害に強い強靱な都市空間づくり」や「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」に対する回答が多い。

#### ◆ ワークショップにおける意見

##### 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意見

- 
-

## 豊洲駅周辺で目指す姿

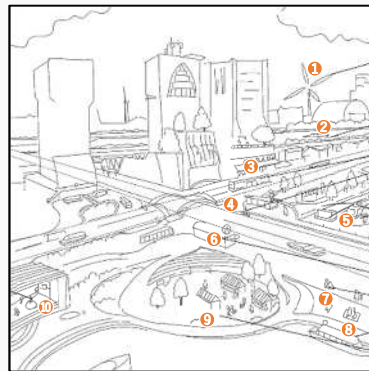
### 『水辺環境を活かし、持続的に発展する安全安心な次世代都市』

- 水辺環境を活かした舟運の活性化や次世代モビリティ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。

#### 豊洲駅周辺における 本構想の沿線まちづくりテーマ

- 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

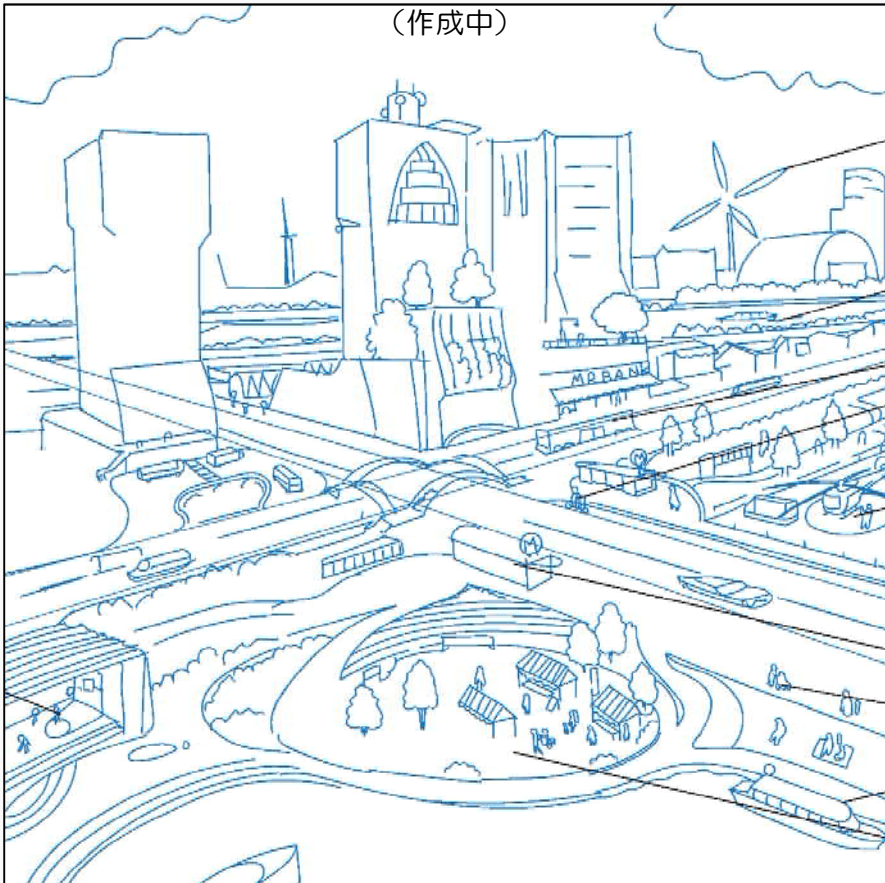
#### 目指す姿の解説



- ① 文言入ります
- ② 文言入ります
- ③ 文言入ります
- ④ 文言入ります
- ⑤ 文言入ります
- ⑥ 文言入ります
- ⑦ 文言入ります
- ⑧ 文言入ります
- ⑨ 文言入ります
- ⑩ 文言入ります

#### 豊洲駅周辺で目指す姿のイメージ

(作成中)





## 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。

### ◆ 地域の特性（第3章4.②より）

- 世帯数が平成10年以降急増、その後大きな変化はないが、閑静な環境もあり、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課題です。
- 地下鉄駅開業にあわせて、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の場の創出が望まれます。

### ◆ アンケートにおける意見

#### 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」や「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」に対する回答が多い。

#### 重要な取組

- 「震災・水害に強い強靱な都市空間づくり」や「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」に対する回答が多い。

### ◆ ワークショップにおける意見

#### 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意見

- 
- 
-

(仮称)枝川駅周辺で目指す姿

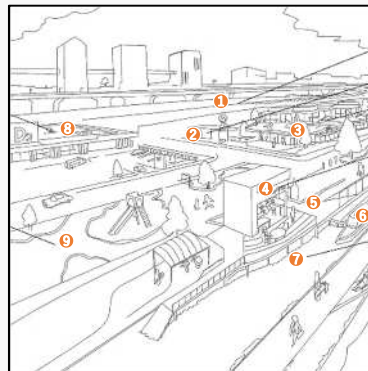
『水辺に囲まれ、安らぎとにぎわいが調和する環境推進拠点』

●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なに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)枝川駅周辺における  
本構想の沿線まちづくりテーマ

- 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

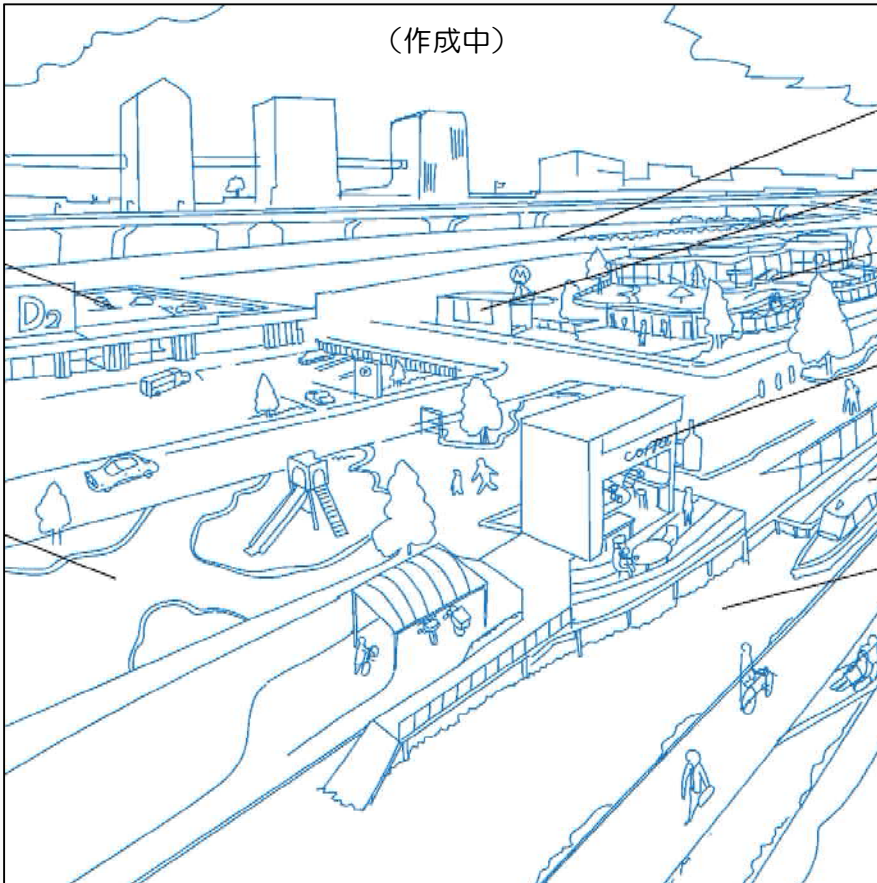
目指す姿の解説



- ① 文言入ります
- ② 文言入ります
- ③ 文言入ります
- ④ 文言入ります
- ⑤ 文言入ります
- ⑥ 文言入ります
- ⑦ 文言入ります
- ⑧ 文言入ります
- ⑨ 文言入ります
- ⑩ 文言入ります

(仮称) 枝川駅周辺で目指す姿のイメージ

(作成中)



### 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。

#### ◆ 地域の特性（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。
- 地震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、世代を超えた交流の創出が課題です。
- 交通利便性の高さで駅前に集積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」や「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」に対する回答が多い。

##### 重要な取組

- 「震災・水害に強い強靱な都市空間づくり」や「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」に対する回答が多い。

#### ◆ ワークショップにおける意見

##### 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意見

- 
- 
-

### 東陽町駅周辺で目指す姿

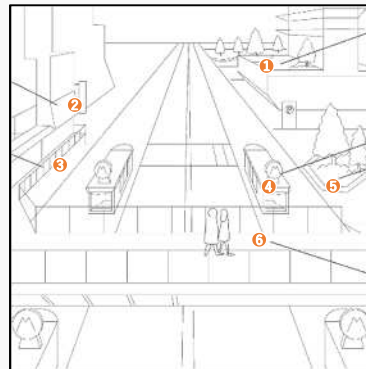
#### 『伝統と未来をつなぎ、水辺と緑あふれるウォーカブルな交流都市』

●公共施設等の駅周辺生活利便施設の充実をより一層深めることや、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。

#### 東陽町駅周辺における 本構想の沿線まちづくりテーマ

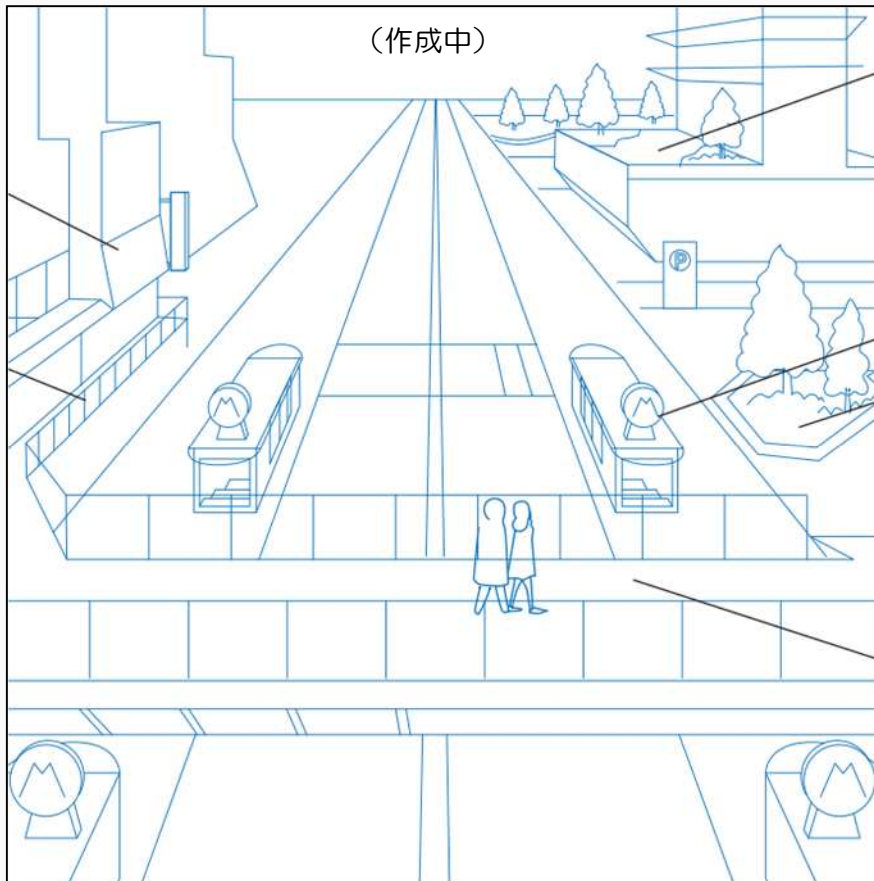
- 安心・安全 : 安全性、快適性、活力の向上が求められている
- 暮らし・憩い : 鑑賞・娯楽機能の充実が求められている
- 水辺・環境 : 運河、親水公園、緑等の活用が求められている
- 交流・にぎわい : 区内外の人が交流する空間が求められている
- 交通・つながり : 南北を結ぶ中心拠点の形成が求められている

#### 目指す姿の解説



- ① 文言入ります
- ② 文言入ります
- ③ 文言入ります
- ④ 文言入ります
- ⑤ 文言入ります
- ⑥ 文言入ります
- ⑦ 文言入ります
- ⑧ 文言入ります
- ⑨ 文言入ります
- ⑩ 文言入ります

#### 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。

### ◆ 地域の特性（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、東京大空襲戦災資料センターや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。
- 四ツ目通り沿いを中心に地震時の建物倒壊の危険性が高く、水害に対しても課題のある土地となっており、災害時にも安心して暮らすことができる対策が課題です。
- 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あるが、多様な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」や「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機能」に対する回答が多い。

#### 重要な取組

- 「震災・水害に強い強靱な都市空間づくり」や「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」に対する回答が多い。

### ◆ ワークショップにおける意見

#### 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意見

- 
- 
-

(仮称)千石駅周辺で目指す姿

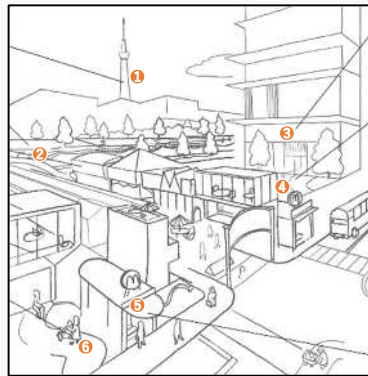
『みどり連なり、下町人情あふれる安心快適な定住拠点』

●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)千石駅周辺における  
本構想の沿線まちづくりテーマ

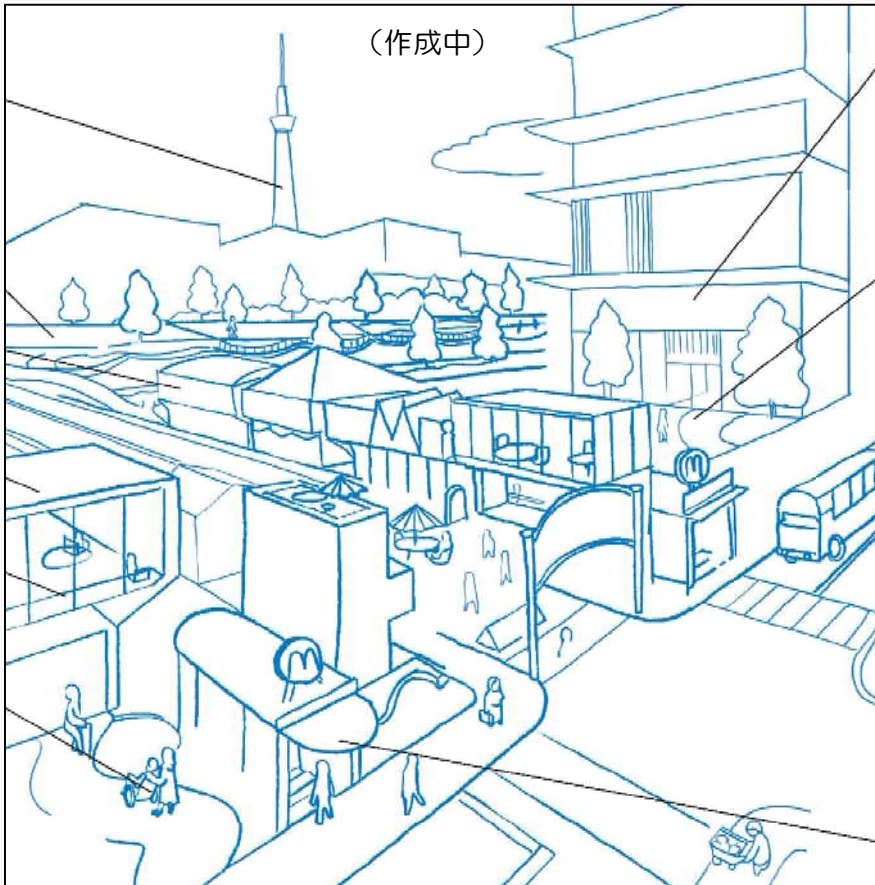
- 安心・安全 : 安全性、快適性が求められている
- 暮らし・憩い : 下町情緒や安らぎの保全が求められている
- 水辺・環境 : 公園等憩いの場の充実が求められている
- 交流・にぎわい : 商店街中心のコミュニティ形成が求められている
- 交通・つながり : 歩きたくなるまちの形成が求められている

目指す姿の解説



- ① 文言入ります
- ② 文言入ります
- ③ 文言入ります
- ④ 文言入ります
- ⑤ 文言入ります
- ⑥ 文言入ります
- ⑦ 文言入ります
- ⑧ 文言入ります
- ⑨ 文言入ります
- ⑩ 文言入ります

(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を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。

### ◆ 地域の特性（第3章4.②より）

- 歴史的な観光資源と公共施設が充実し、昼夜ともに駅周辺で暮らす人が多い地域です。
- 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あるが、地震、水害への危険性が高い場所が多く、防災性を強化し、安心して暮らすことができる住環境の整備が課題です。
- 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」や「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」に対する回答が多い。

#### 重要な取組

- 「震災・水害に強い強靱な都市空間づくり」や「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」に対する回答が多い。

### ◆ ワークショップにおける意見

#### 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意見

- 
- 
-

## 住吉駅周辺で目指す姿

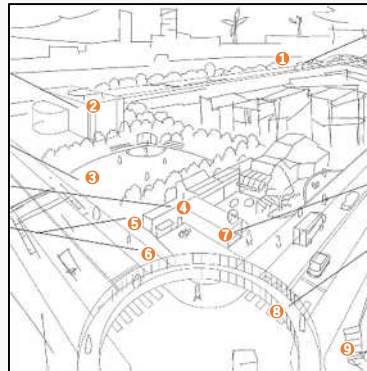
### 『様々な機能がつながり、高い生活利便性を備える活動都市』

● 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。

#### 住吉駅周辺における 本構想の沿線まちづくりテーマ

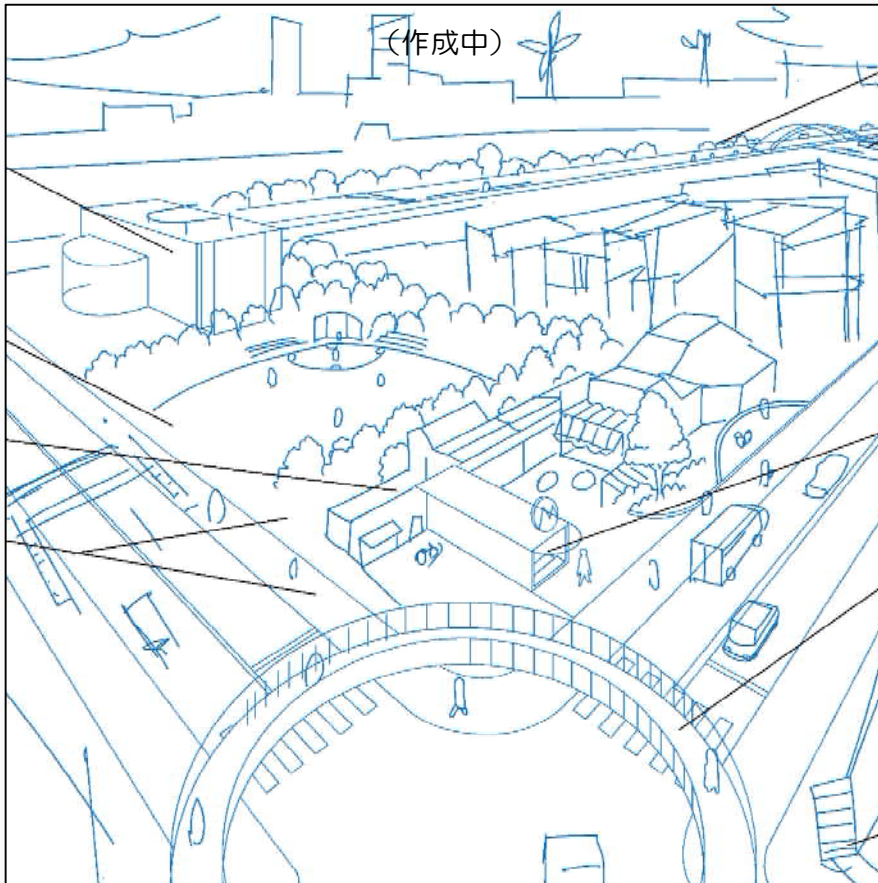
- 安心・安全 : 災害時の安全性確保が求められている
- 暮らし・憩い : 生活利便機能等の充実が求められている
- 水辺・環境 : 大規模公園の活用が求められている
- 交流・にぎわい : 商店街の活性化が求められている
- 交通・つながり : 歩きたくなるまちの形成が求められている

#### 目指す姿の解説



- ① 文言入ります
- ② 文言入ります
- ③ 文言入ります
- ④ 文言入ります
- ⑤ 文言入ります
- ⑥ 文言入ります
- ⑦ 文言入ります
- ⑧ 文言入ります
- ⑨ 文言入ります
- ⑩ 文言入ります

#### 住吉駅周辺で目指す姿のイメージ







# 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

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整理します。

なお、本取組の提案は、今後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に参考とするものです。

取組の提案

テーマ	取組の提案
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>●防災拠点の整備と連携</li> <li>●民間建築物の耐震化</li> <li>●自主防災組織等による防災活動の推進</li> </ul>
暮らし・憩い	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コミュニティ活動を支える空間形成</li> <li>●公開スペースや生活利便施設、地域貢献施設等の誘導</li> <li>●駅周辺における土地の高度利用の検討</li> </ul>
水辺・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>●オープンカフェなど、水辺と緑を楽しめる施設について民間事業者等と連携</li> <li>●親水性が高く、連続性のあるオープンスペースの創出</li> <li>●みどりつながる「エコロジカルネットワーク」の形成</li> </ul>
交流・にぎわい	<ul style="list-style-type: none"> <li>●施設をつなぐ観光連携</li> <li>●各駅周辺の地域特性を活かした民間施設の誘導</li> <li>●地域活性化に資する官民連携イベントの推進</li> </ul>
交通・つながり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●舟運や次世代交通等の多様な交通手段の促進</li> <li>●関係機関との連携による連続した自転車通行空間ネットワークの形成</li> </ul>

※本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。

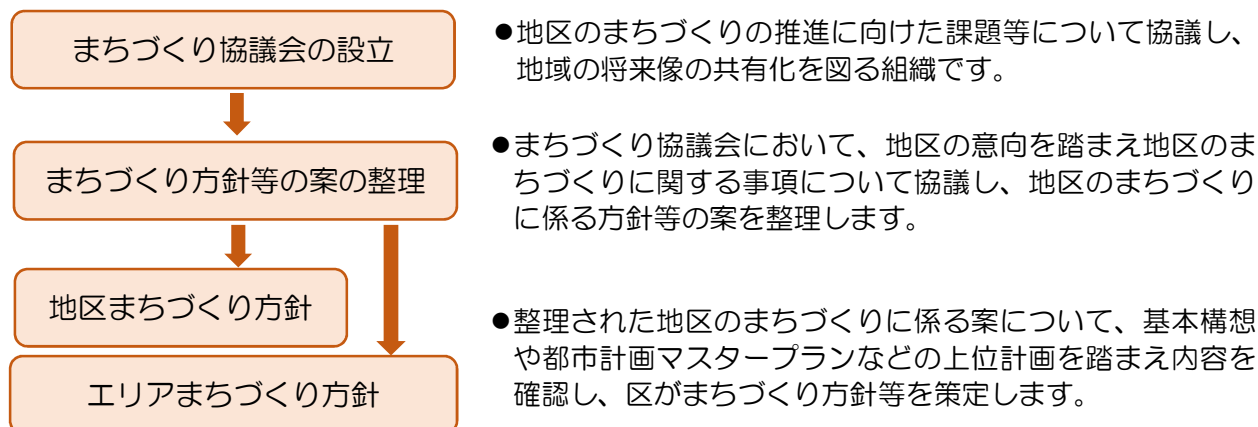
## 2. まちづくりの進め方

- 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まいります。

### 《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、行政又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。

⇒区内では、以下のまちづくり方針が区により策定されています。

名称		地区面積	策定年月
地区まちづくり方針	西大島地域まちづくり方針	約 100ha	平成 30 年 10 月
	北砂三・四・五丁目地区まちづくり方針	約 48.6ha	平成 30 年 6 月
	潮見地区まちづくり方針	約 51ha※	平成 20 年 10 月
エリアまちづくり方針	亀戸六丁目まちづくり方針	約 27ha	平成 30 年 10 月
	新砂二・三丁目地区まちづくり方針	約 79ha	令和 2 年 12 月

※地区面積 69ha のうち水面区域を除く面積



- 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。

