

第2章 臨海部の現状と将来を見据えた視点

2.1 まちの特性

(1) 土地利用

各ゾーンで、土地利用の特性が異なります。

南部地区西

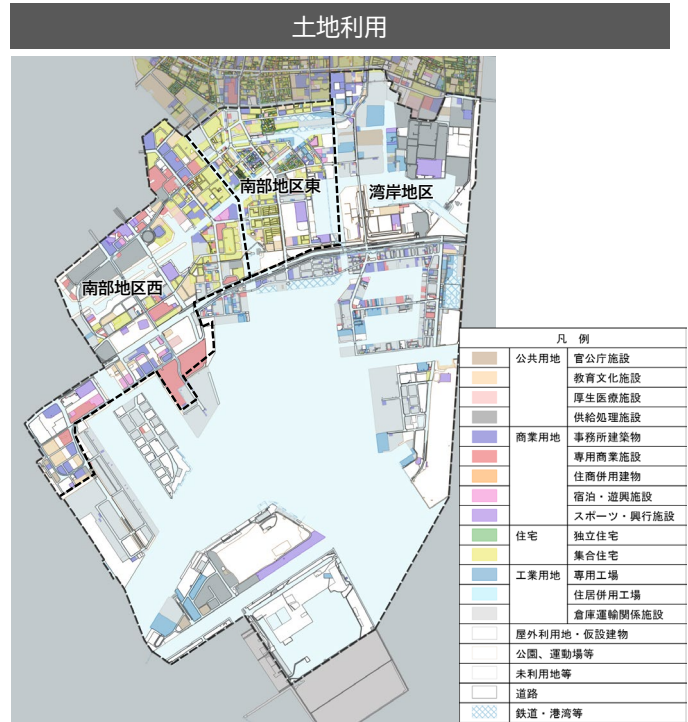
商業用地の土地利用割合（25%）が最も高く、次いで公共用地（17%）が多くなっています。

南部地区東

住宅の土地利用割合（31%）が最も高く、次いで公園・運動場等（19%）が多くなっています。

湾岸地区

新木場周辺や青海（臨海副都心を除く）等では工業用地が多くを占める（42%）一方、海の森や若洲等では公園・運動場等（34%）が多くなっています。



出典：江東区「令和3年度土地利用現況調査」を基に作成

(2) 公共施設・文化施設等の分布

各ゾーンによって、施設の分布が異なる様相が見られます。

南部地区西

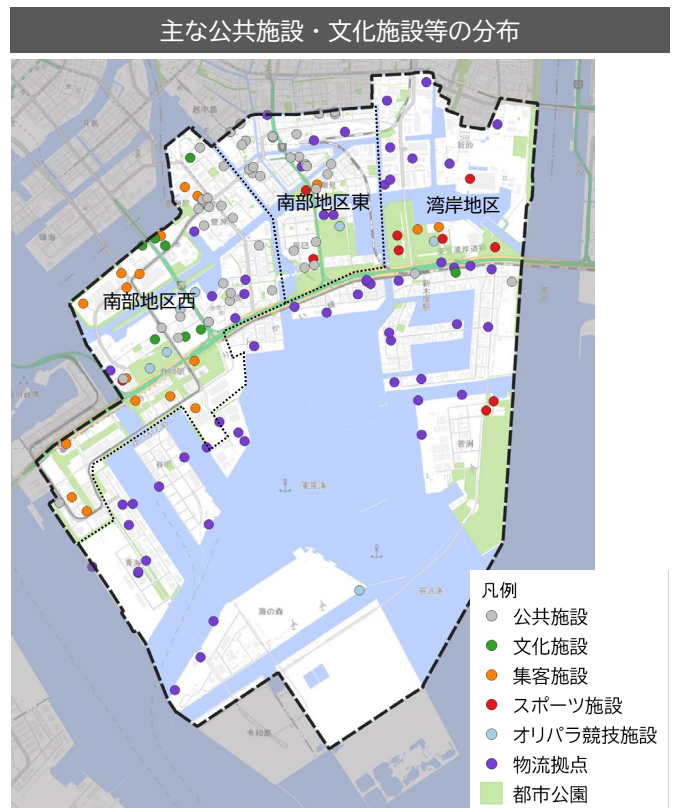
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会で使用された会場をはじめとしたスポーツ施設や、集客施設が多く立地しています。

南部地区東

居住地域として、都市公園や公共施設が多く立地しています。

湾岸地区

都市公園やスポーツ施設のほか、物流拠点が多く立地しています。



出典：江東区、東京都、警視庁、消防庁、民間企業各社ウェブサイトを基に作成

2.2 交通の状況

(1) 公共交通ネットワーク

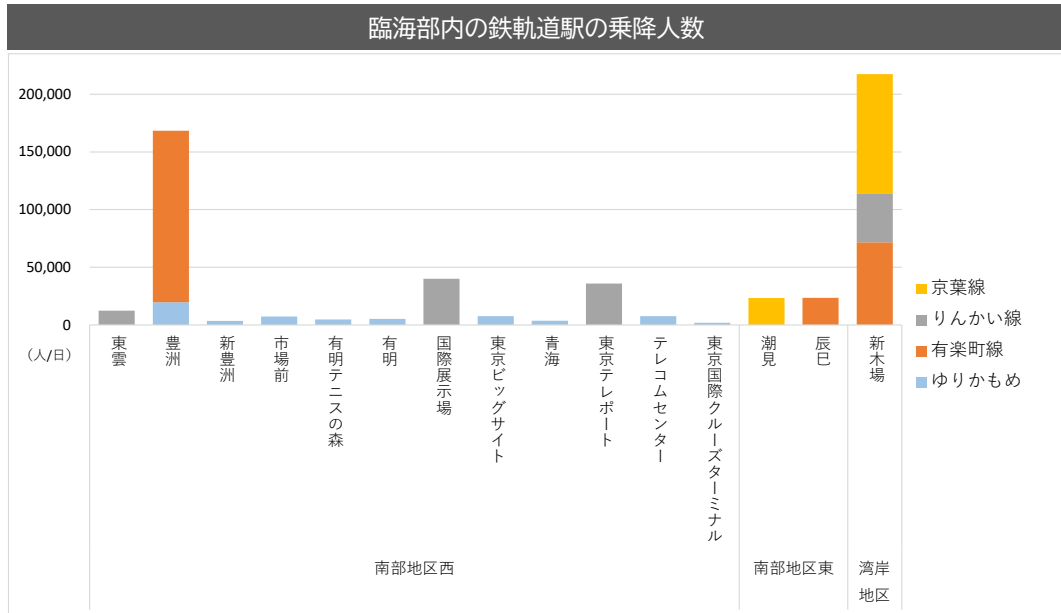
JR線や地下鉄により東西方向を結ぶ鉄道は整備されているのに対し、南北方向を結ぶ鉄道が少ない状況にあり、路線バスが地域の重要な交通手段となっています。

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



出典：国土交通省「国土数値情報」、江東区「江東区データブック2023」（令和5年）、東京都「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会（第6回）資料4-1」（令和3年）、東京都「舟運活性化に向けた取組総括（平成28年度～令和4年度まで7年間の取組）」（令和5年）、交通事業者各社ウェブサイトを基に作成

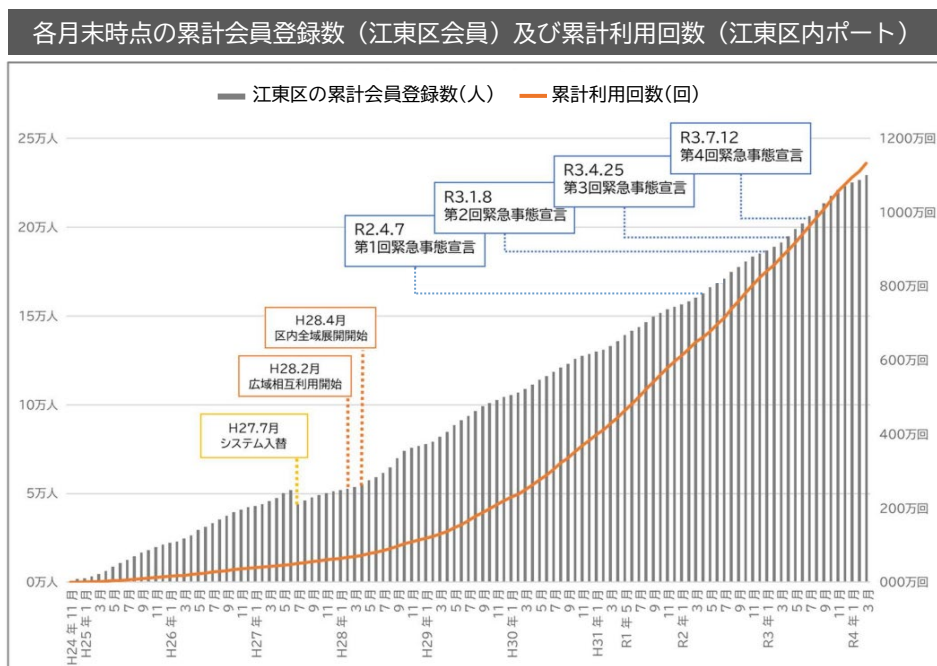
駅別の乗降人数を見ると、南部地区西は、ゆりかもめの駅が多数あるものの各駅の乗降人数は2万人/日以下であるのに対し、有楽町線豊洲駅の乗降人数は約15万人/日と最も多くなっています。臨海部内の鉄軌道駅の中で最も乗降人数が多いのは湾岸地区の新木場駅であり、3路線合計で約22万人/日以上が乗降しています。



出典：東京都「東京都統計年鑑 令和3年」を基に作成

※JR駅については乗車人員のデータのみで降車人員のデータがないため、乗車人員数の2倍を乗降人員数として算出

コミュニティサイクルの利用状況については、会員登録者は増加しており、令和4年3月末までの江東区の累計会員登録数は約22.9万人、累計利用回数は1,100万回超となっています。



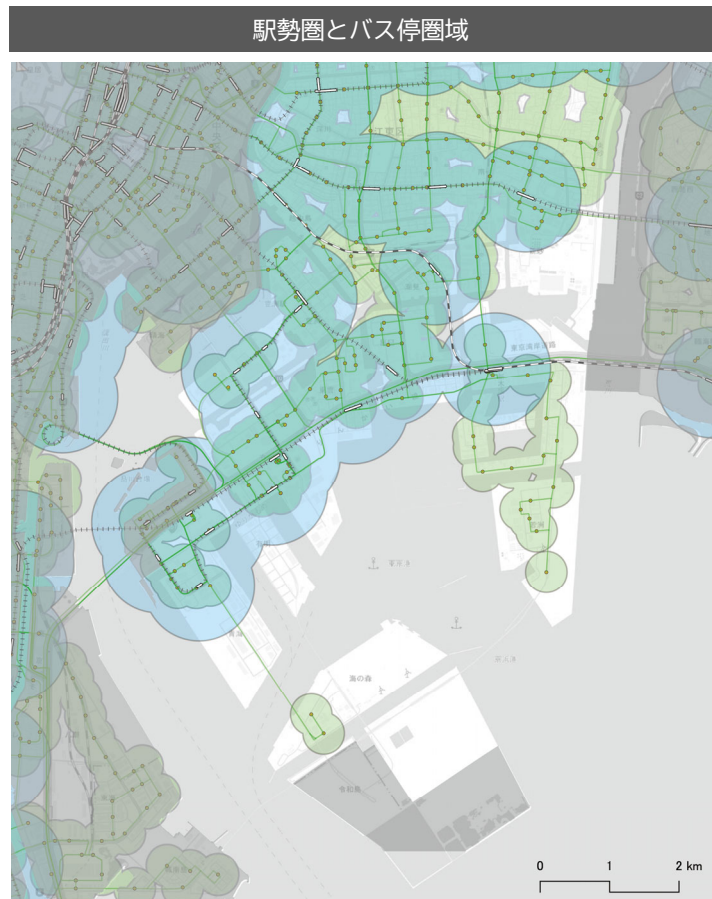
出典：江東区「江東区自転車利用環境推進方針」（令和5年）を基に作成

(2) 駅勢圏とバス停圏域

南部地区西と南部地区東は、概ね駅勢圏及びバス停圏域内にあります。

一方、湾岸地区は移動需要が少ないエリアにおいて、一部、交通空白地域がある状況です。

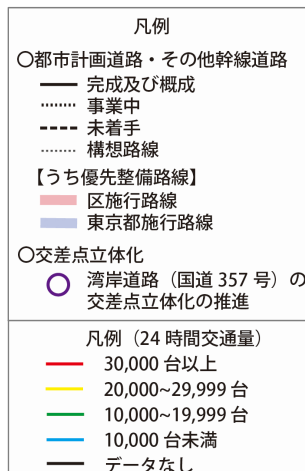
※本ビジョンにおいては、駅勢圏は鉄軌道駅から半径800m圏内、バス停圏域はバス停留所から半径300m圏内、交通空白地域は鉄軌道駅800m及びバス停留所300m圏外の地域としています。



出典：国土交通省「国土数値情報」を基に作成

(3) 道路ネットワーク

臨海部は、本区北部とつながる明治通り、都心部とつながる晴海通り、環状第2号線、東京港臨海道路など、大きな幹線道路が通っています。それら幹線道路に接続し千葉県・東京都・神奈川県を海岸沿いを結ぶ湾岸道路は特に交通量が多く、一般車に加えて物流車両も多く通行している状況です。



出典：江東区「江東区都市計画マスタープラン2022」(令和4年)、国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」(令和5年)を基に作成

2.3 滞在・アクセス・回遊の状況

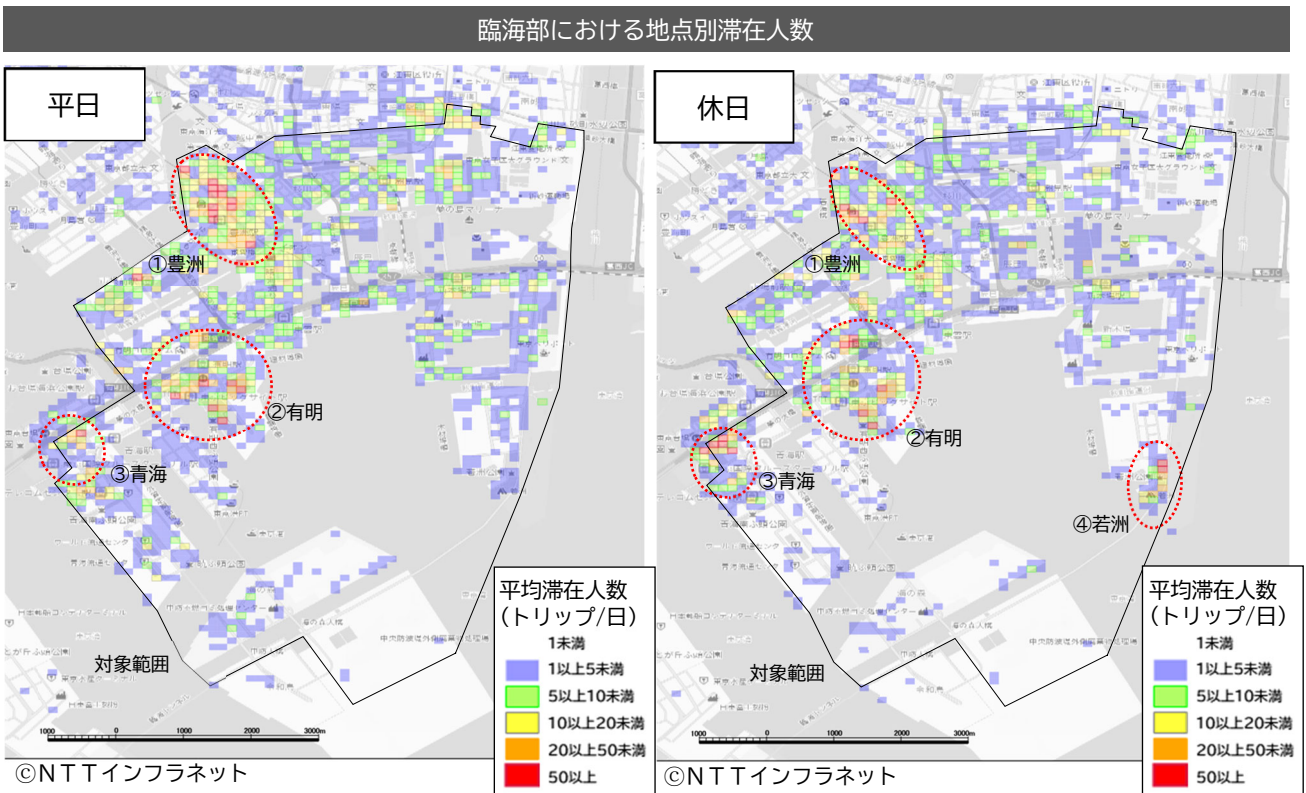
臨海部の滞在・アクセス・回遊の状況について、ビッグデータを活用した分析を行いました。

(1) 滞在の状況

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

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

なお、乗降人数の最も多い新木場駅周辺は滞在人数が少なく、他路線への乗換えでの利用が多いことが推察されます。



■平日に滞在人数が多い地点

地点	主な用途
① 豊洲	事務所 大規模商業施設
② 有明	事務所 集客施設
③ 青海	事務所 大規模商業施設

■休日に滞在人数が多い地点

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

※株式会社 Agoop が提供・提携するスマートフォンアプリ利用者のGPSデータから、臨海部（対象範囲）の同一地点（100m×100m）に15分以上滞在中の人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。

※ある人が滞在地から次の滞在地まで向かう移動をトリップという（例：自宅→勤務先→商業施設→自宅であれば3トリップとカウントする）。平均滞在人数は、トリップの到着側の地点で集計した1か月間の延べトリップ数を日数で除したものの。

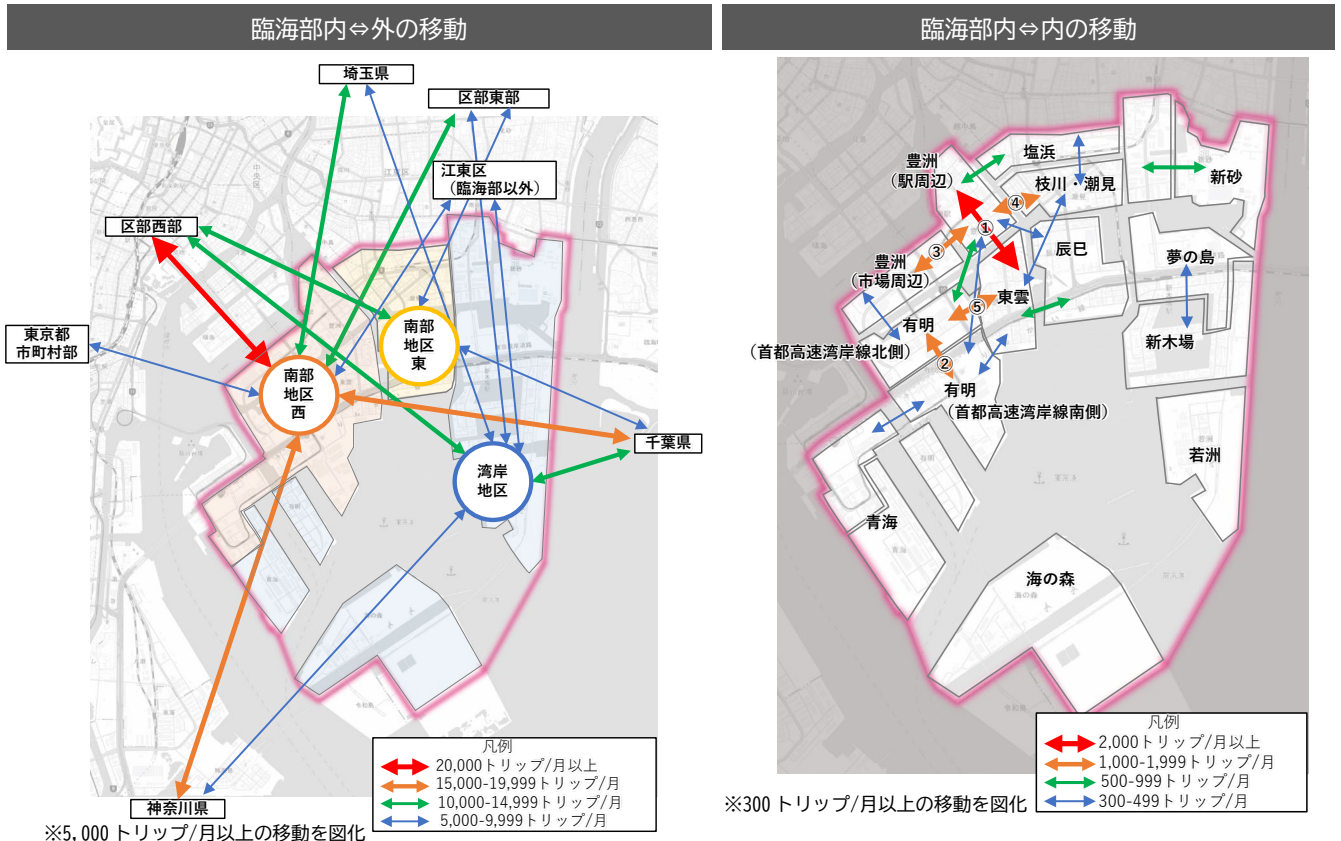
※データ集計期間は令和5年5月（1か月間）

データ出典：株式会社 Agoop 「ポイント型流動人口データ」

(2) アクセス・回遊の状況

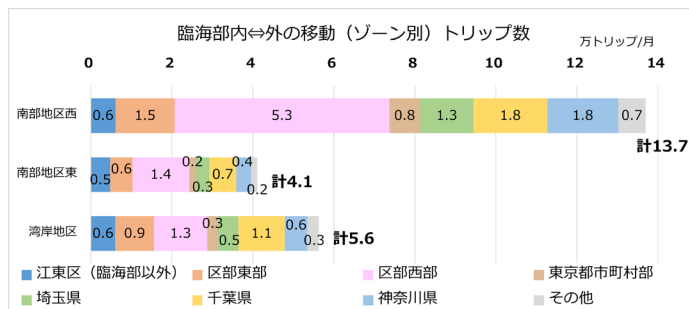
臨海部内～外間の移動は、事務所や大型商業施設の多い南部地区西を発着とするトリップが最も多い状況です。また、臨海部内～外間の移動に関する特徴として、南部地区西、南部地区東及び湾岸地区のいずれのゾーンにおいても、区部西部とのトリップが最も多く、臨海部と区部西部との間に鉄軌道が整備されていることなどがその要因となっていると推察されます。

臨海部内の移動については、豊洲・東雲・有明では、南部地区西のゾーン内で回遊する動きが多くなっている一方で、青海や若洲では、周辺を回遊する動きが少なくなっています。



※5,000 トリップ/月以上の移動を色化

※300 トリップ/月以上の移動を色化



- 主な移動 (1,000 トリップ/月以上)
- ① 豊洲(駅周辺) ⇄ 東雲
 - ② 有明(首都高速湾岸線北側) ⇄ 有明(首都高速湾岸線南側)
 - ③ 豊洲(駅周辺) ⇄ 豊洲(市場周辺)
 - ④ 枝川・潮見 ⇄ 豊洲(駅周辺)
 - ⑤ 東雲 ⇄ 有明(首都高速湾岸線北側)

※区部東部：台東区、墨田区、荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区
 区部西部：江東区及び区部東部を除く特別区
 ※各ゾーンのトリップ数は四捨五入で端数処理した値を表記しており、各ゾーンのトリップ数を合算した値と合計トリップ数は一致しない。

※株式会社 Agoop が提供・提携するスマートフォンアプリ利用者のGPSデータから、臨海部(対象範囲)の同一地点(100m×100m)に15分以上滞在した人を集計したもの。
 ※データ集計期間は令和5年5月(1か月間)
 ※臨海部内⇄外の移動の分析における「南部地区西」「南部地区東」「湾岸地区」の境界線は、分析の都合上、都市計画マスタープランにおけるゾーン区分と一部異なっている。(辰巳と東雲の首都高速湾岸線の南側の地域)

データ出典：株式会社 Agoop 「ポイント型流動人口データ」

2.4 メгатレンド・交通関連技術の進展

(1) メгатレンド

メガトレンドとは、時代の大きな流れを指す言葉であり、本ビジョンで描く2040年頃には、人口減少や都市化、気候変動、デジタル技術の進展等、社会や経済が大きく変化することが想定されています。具体的には、各分野において以下のようなメガトレンドが挙げられています。

人口

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

環境・エネルギー

気候変動抑制のための省エネや脱炭素への取組みが進行するとともに、気候変動に伴う自然災害の激甚・頻発化や首都直下地震が予想されているため、こうした災害を予め見越した防災・減災対応が進むとされています。

技術

デジタル技術の進展によってIoT[※]化が進行し、医療、エネルギー、交通など各分野での技術進歩が促進され、長寿命化、省エネ化、自動化が行われることが見込まれています。

※IoT：Internet of Thingsの略語で、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御等を行うこと。

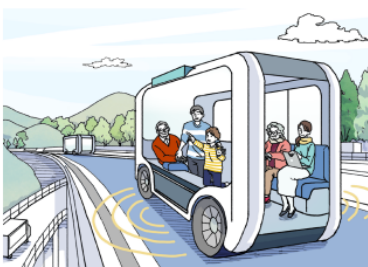
(2) 交通関連技術の進展

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

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

交通関連技術の進展

<自動運転車（イメージ）>



出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」（令和2年）

<空飛ぶクルマ（イメージ）>



出典：経済産業省ウェブサイト
(https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/robot/181220uamroadmap.html)

<Ma a Sの概念図>



出典：国土交通省「Ma a S入門ガイドブック」（令和4年）

2.5 まちの将来像

(1) 上位計画・関連計画におけるまちの将来像

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

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

そのほか、臨海部では、将来的な人口や自動車交通量の増加が見込まれています。

上位計画・関連計画におけるまちの将来像

江東区の計画におけるまちの将来像

江東区都市計画マスタープラン2022

将来都市像

持続的に発展する共生都市

ゾーンの方針

南部地区西

高度な都市機能を充実させ、新たな価値を創造する市街地

南部地区東

土地利用転換の誘導による快適でにぎわいのある市街地

湾岸地区

産業・物流機能、スポーツ・レクリエーションが調和する市街地

南部地区西：豊洲・豊洲市場・有明・青海・東雲

南部地区東：潮見・辰巳・枝川・塩浜

湾岸地区：新砂・新木場・夢の島・若洲・海の森を含む中央防波堤エリア

東京都の計画におけるまちの将来像

東京ベイeSGまちづくり戦略2022

ベイエリアの将来像

サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した都市

個別の拠点の将来像

AREA4

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

AREA5

交通利便性の向上を契機として発展するとともに、水辺を楽しめる都市空間が創出されるエリア

LEGACY ZONE

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

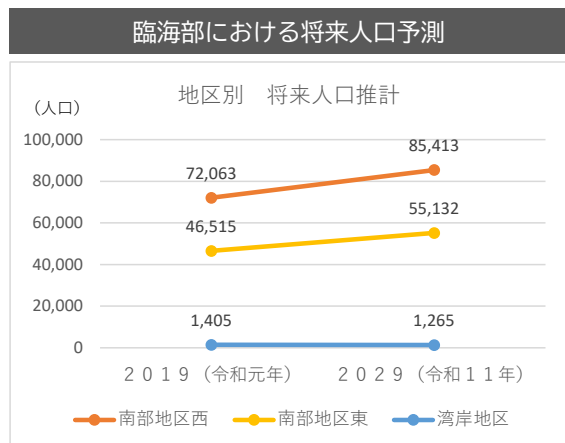
AREA4：有明・青海・中央防波堤等

AREA5：豊洲・辰巳・東雲・潮見・中間新駅拠点・新砂・新木場等

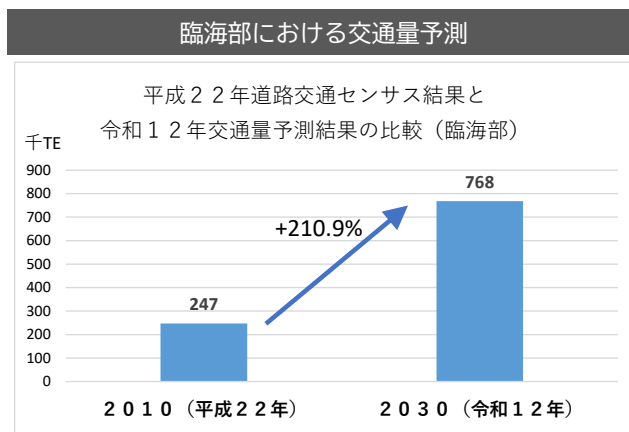
LEGACY ZONE：有明・辰巳・夢の島・若洲・中央防波堤等

江東区及び東京都の計画における各地区の将来像		
南部地区西	豊洲	商業・居住・業務・行政などの多様な都市機能が充実し、持続的に発展する安全安心な次世代都市
	豊洲市場	優れた景観と環境に配慮しつつ、日本の食文化の発信により活気を創出し、国内外から人を呼び込む国際観光都市
	有明	MICE※関連施設・スポーツ・エンターテインメント・ホテル機能の誘導により、国際競争力を有する活力とにぎわいのある安全なまち ※MICE：多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称
	青海	先端技術によるイノベーション都市として、にぎわいと集客力のある拠点
	東雲	環境や防災性に配慮した安全で快適なまち
南部地区東	潮見	水辺に囲まれた環境を活かし、住環境との調和を図りながら、駅周辺に活力とにぎわいをもたらす拠点
	辰巳	駅周辺を中心に交流・利便施設、公共施設が充実した職住近接地区として多様な世代がにぎわう都市
	枝川・塩浜 (中間新駅拠点)	多様な人々が訪れ交流でき、水辺に囲まれた安らぎとにぎわいが調和したまち
湾岸地区	新砂	水辺と緑を生かした環境を備えた都市機能と物流機能のバランスの取れたまち
	新木場	広域的な交通結節機能のポテンシャルを活かしつつ、環境に配慮した産業拠点
	夢の島	水辺空間を活かした新たなレクリエーション空間を有し、スポーツの中心地として新たな伝統を育むまち
	若洲	多様なアクティビティが展開されるスポーツとレクリエーションによる交流拠点
	海の森を含む中央防波堤エリア	テクノロジーの大規模な実験エリアの創出に向けたプロジェクトが展開されるエリアと豊かな自然が感じられるパークエリア

※都市計画マスタープラン、江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想及び東京ベイeSGまちづくり戦略2022から主なものを記載しています。



出典：江東区「江東区長期計画」(令和2年)を基に作成



出典：江東区「江東区道路網整備計画」(令和4年)を基に作成
※平成22年道路交通センサスにおける江東区5・6・7区の合計値

(2) 関連事業・開発動向

臨海部の交通に関連する主な事業や開発動向として、以下が挙げられます。

鉄道ネットワーク

豊洲駅と住吉駅を結ぶ地下鉄8号線の延伸の開業目標が2030年代半ばとされているとともに、東京駅（仮称）と有明・東京ビッグサイト駅（仮称）を結ぶ都心部・臨海地域地下鉄については、2040年までの実現を目指す取組み※1とされています。そのほか、東京テレポート駅と羽田空港を結ぶ羽田空港アクセス線（仮称）の「臨海部ルート」の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化が国の交通政策審議会答申第198号に位置付けられており、東京テレポート駅において羽田空港アクセス線（仮称）とりんかい線の相互直通運転、新木場駅において京葉線とりんかい線の相互直通運転を行うとされています。

道路ネットワーク

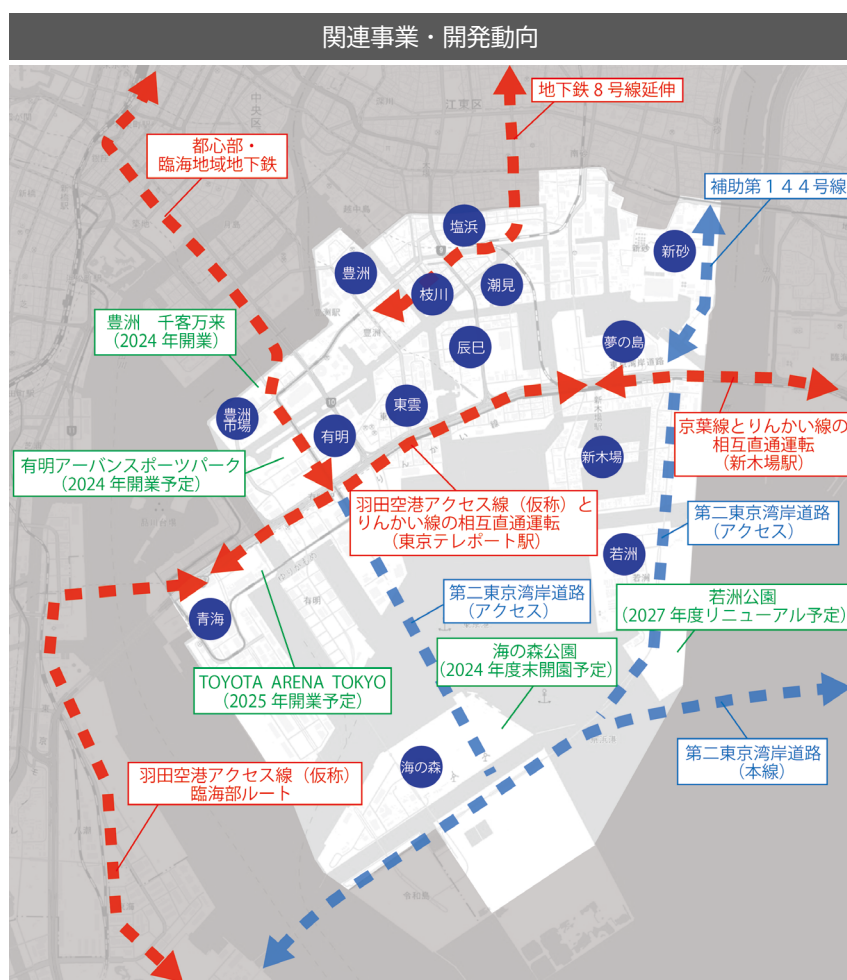
新砂三丁目～夢の島を結ぶ補助第144号線が「東京における都市計画道路の整備方針」で優先整備路線に位置付けられているほか、三環状道路などと一体的な道路ネットワークを形成する第二東京湾岸道路が中長期的な将来の実現を目指す取組み※2とされています。

主な開発動向

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

※1 東京ベイeSGまちづくり戦略2022において、「区分B：2040年までの実現を目指す取組（取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む）」とされています。

※2 東京ベイeSGまちづくり戦略2022において、「区分C：中長期的な将来の実現を目指す取組」とされています。



2.6 まちの将来像を見据えた都市交通の視点

上位・関連計画で描かれている将来の臨海部に必要な都市交通を実現するために、まちの将来像を見据えた都市交通の視点を整理しました。

整理した視点は、「増加する移動需要への対応」・「利便性・安全性への配慮」・「新たな交通技術の活用」の三つで、臨海部のまちと交通の現状のほか、臨海部で予定されている関連事業と開発動向、メガトレンドや交通関連技術の進展も考慮しています。

