

令和6年12月11日
都市整備部沿線まちづくり担当

(仮称)枝川駅周辺地区まちづくり方針 (素案)

区長挨拶文

目次

1. はじめに	1
1－1．地区まちづくり方針策定の目的	1
1－2．位置付け	1
1－3．まちづくり提案書提出までの過程	2
2. 地区の概要	3
2－1．対象範囲	3
2－2．主な上位計画・関連計画	4
2－3．（仮称）枝川駅周辺の現況	8
3. 地区の課題	11
4. 地区の目指す姿	13
4－1．地区の目指す姿〔全体目標〕	13
4－2．地区の目指す姿〔基本方針〕	13
4－3．土地利用の方針	14
4－4．公共施設等の整備方針	16
5. まちづくりの実現に向けて	18
5－1．実現化手法	18
5－2．まちづくりの進め方	22

1. はじめに

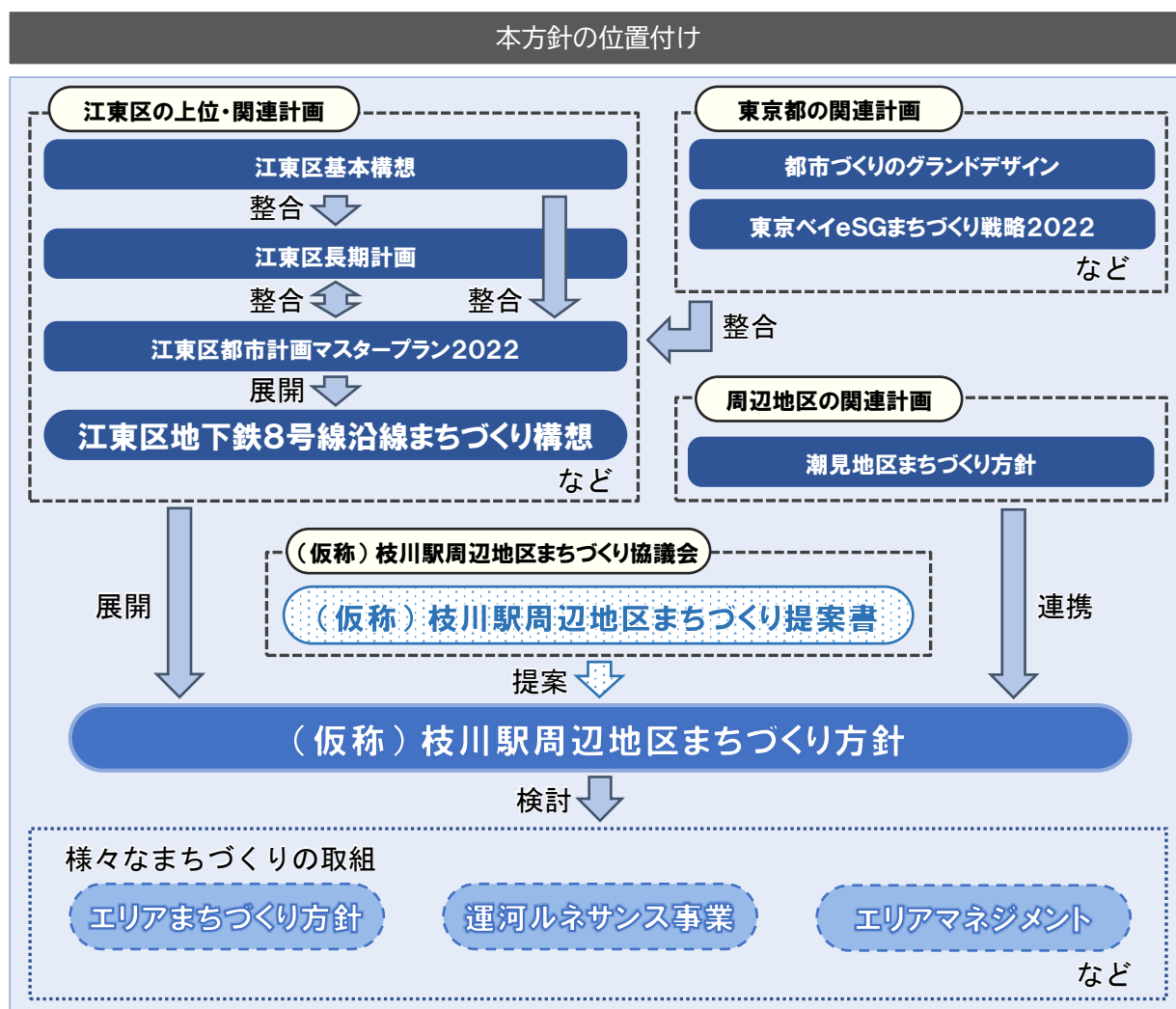
1-1. 地区まちづくり方針策定の目的

本区は、令和5年3月に策定した「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」（以下「沿線まちづくり構想」という。）を基本とし、（仮称）枝川駅周辺地区（以下「本地区」という。）における、まちづくりの検討を進めている。

「（仮称）枝川駅周辺地区まちづくり方針」（以下「本方針」という。）は、地域主体の「（仮称）枝川駅周辺地区まちづくり協議会」（以下「まちづくり協議会」という。）から令和6年7月に提出された「（仮称）枝川駅周辺地区まちづくり提案書」（以下「まちづくり提案書」という。）を受け、本地区におけるまちづくりの方向性を示すとともに、その実現に向け、多様な主体が連携し、まちづくりを推進するための指針として定める。

1-2. 位置付け

本方針は、重点戦略1「地下鉄8号線延伸のまちづくり」を掲げる「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。）や、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、沿線まちづくりの方向性を示した「沿線まちづくり構想」などを上位計画とし、東京都の関連計画との整合や周辺地区の関連計画と連携を図り、策定したものである。



1-3. まちづくり提案書提出までの過程

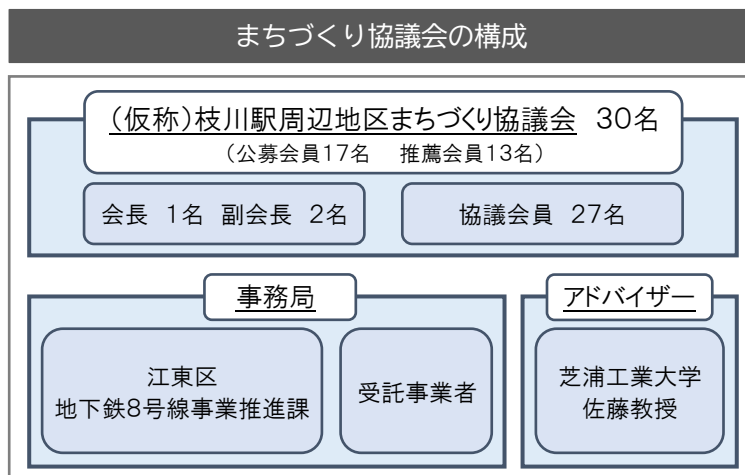
(1) まちづくり協議会の設置

本地区のまちづくり推進に向けた課題等について協議し、まちの将来像の共有化を図るため、令和5年6月に「まちづくり協議会」が設立された。

(2) まちづくり協議会の構成

まちづくり協議会は、「（仮称）枝川駅周辺（「枝川地域」、「塩浜地域」、「潮見地域）」に在住・在勤する17名の公募会員と、各町会から推薦された地元企業を含む13名の推薦会員による全30名にて組織し、会長と副会長は、互選により決定された。

また、アドバイザーとして芝浦工業大学の佐藤宏亮教授が参画された。



(3) まちづくり協議会の経過

まちづくり協議会設立以降、全8回の協議会を実施し、まちの目指す姿やその実現に向けた取組についての検討を進め、令和6年7月に地域意見を取りまとめた「まちづくり提案書」が、区へ提出された。

また、まちづくり提案書を取りまとめるまでに、計5回の「（仮称）枝川駅周辺地区まちづくりニュース」の発行があり、「（仮称）枝川駅周辺のまちづくりに関するアンケート」が3回実施された。

更に、「（仮称）枝川駅周辺地区まちづくり協議会活動報告会」（以下「協議会活動報告会」という。）の開催により、まちづくり協議会員以外の地域の皆様に具体的なまちづくりの検討状況を周知し、ご意見を伺うことで、まちづくり提案書の深度化が図られた。

まちづくり協議会 活動の様子

①



②



③



④



⑤



⑥



- ①まちの現況模型を囲んでの意見交換
- ②まちづくりのアイデアについて意見交換
- ③グループでの検討結果を全体で共有
- ④芝浦工業大学の学生による提案
- ⑤協議会活動報告会での協議会員による成果報告
- ⑥協議会活動報告会での大久保区長による挨拶

2. 地区の概要

2-1. 対象範囲

区の南部に位置する本地区は、三ツ目通りと首都高速道路が地区の中央を縦断しているほか、周囲を東雲北運河や豊洲運河など複数の運河に囲まれている。

対象範囲は、「まちづくり提案書」に示された範囲を基として、（仮称）枝川駅の設置予定位置（枝川二丁目）を中心に、枝川一・二・三丁目と塩浜二丁目の一部、周囲の運河を含む約82.6haの区域とした。

なお、地下鉄8号線（有楽町線）延伸（豊洲～住吉間）の開業目標は、2030年代半ばとされている。

本地区の位置



「江東区ホームページ 江東区の位置」を基に作成

本地区の対象範囲



「令和3年度土地利用現況調査」（江東区）を基に作成

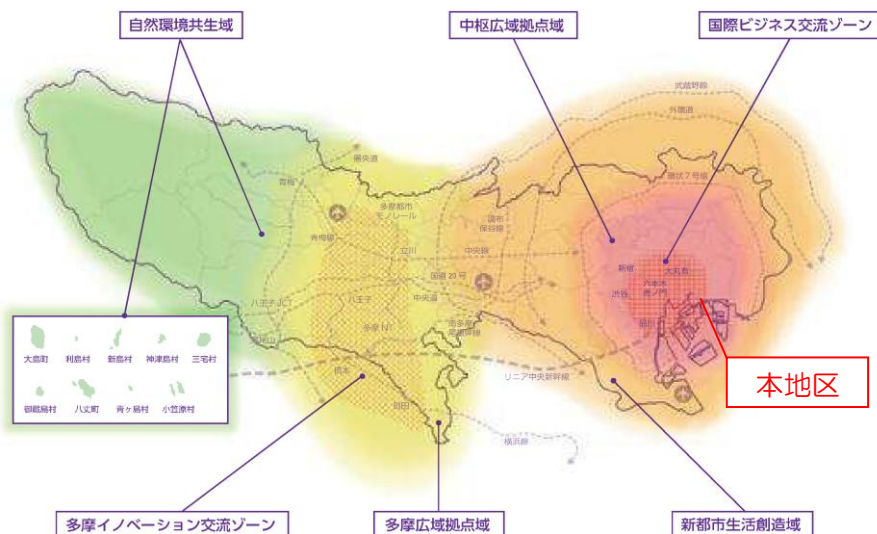
2-2. 主な上位計画・関連計画

「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〉

- ✧ 本地区を含むおおむね環状7号線内側の区域は、「中枢広域拠点域」に位置付けられており、将来イメージとして、「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いる」と示されている。更に「臨海部」は、「公共交通の充実等によって区部中心部と強く結ばれ、一体的な地域として認識されており、区部中心部の大規模な公園が臨海部の緑や水とつながるなど、四季の彩りや水辺の潤いが区域全体に広がっている」と示されている。
- ✧ また、2040年代を見据え「活力とゆとりのある高度成熟都市」を都市づくりの目標として、分野横断的な視点から都市づくりの戦略を設定しており、戦略02「人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」の中で、都市の将来イメージとして、「まちの顔としてにぎわう地下鉄駅周辺」が示されている。

4つの地域区分と2つのゾーン



「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月、東京都)を基に作成

まちの顔としてにぎわう地下鉄駅周辺



- 開発に併せ、駅とまちのつながりが大きく改善された地下鉄駅周辺では、子育て、防災、にぎわいなど多様な機能が導入され、活気にあふれています。
- 多くの旅行者やビジネスパーソンなどが集まり、自動運転技術を活用したスマートモビリティや、シェアサイクルなど多様な交通モードを利用し、自由自在で快適な移動を楽しんでいます。

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)

「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」（令和4年3月、東京都）

〈概要〉

- ✧ 中間新駅（（仮称）枝川駅）拠点が含まれる「AREA5」は、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に位置付けられている。
- ✧ また、個別の拠点の将来像として、「低未利用地も活用しながら、業務、商業、生活支援機能等が誘導・強化されているとともに、親水性が高く、連続性のあるオープンスペースなど、多様な人々が集い、生活・交流するにぎわいあるまちとして、水辺に囲まれた回遊の拠点が形成」と示されている。



AREA 5 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

「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」（令和4年3月、東京都）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〉

- ✧ 「地下鉄8号線延伸のまちづくり」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つとして位置付けている。
- ✧ 南北都市軸の方針として、文化・歴史などが特徴的な深川地域と城東地域と、大規模開発などが進展している南部地域の新たな市街地の連携を強化し、区の均衡ある発展を図る新たな都市空間として育成すると示している。
- ✧ 新駅（（仮称）枝川駅）拠点（ST1）では、「水辺に囲まれた回遊の拠点」形成に向け、以下の方針を示している。

○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。

○水辺に囲まれた環境を活かし、親水性が高く連続性のあるオープンスペースの形成など、水辺に顔を向けたまちづくりを目指します。



「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

「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」（令和5年3月、江東区）

〈概要〉

- 地下鉄8号線の延伸による整備効果を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の方向性を示すことを目的に令和5年3月に策定した。
- 沿線まちづくりに重要な5つのテーマとして、「安全・安心」、「暮らし・憩い」、「水辺・環境」、「交流・にぎわい」、「交通・つながり」を掲げ、これらを基本に、沿線全体で目指す姿を『人・暮らし・自然を相互につなぎ一体的に発展する「快適環境都市」』と設定している。また、「（仮称）枝川駅周辺で目指す姿」においても、以下のとおり示している。

「沿線まちづくりのテーマ」と「目指す姿」



（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示している。

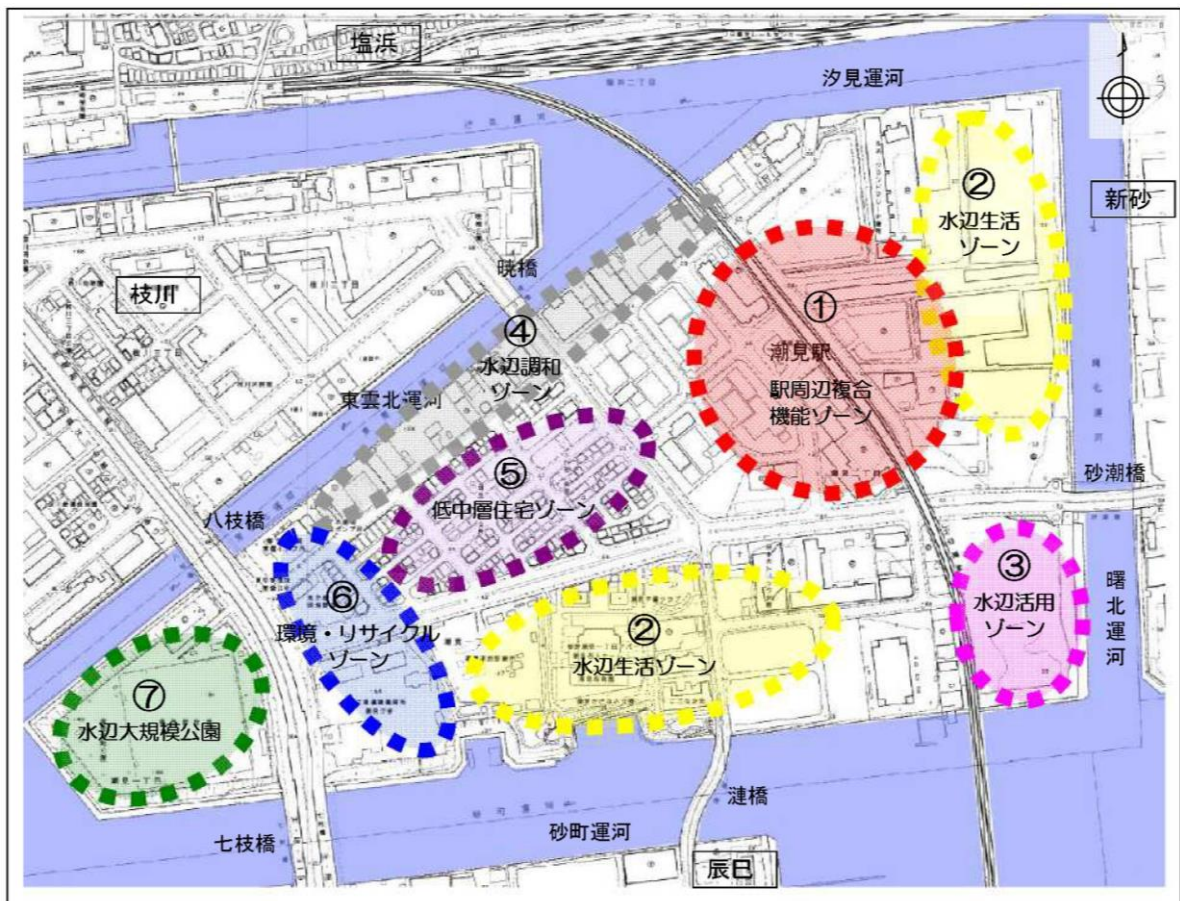
「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」（令和5年3月、江東区）を基に作成

「潮見地区まちづくり方針」(平成20年10月、江東区)

〈概要〉

- ◇ 潮見地区(潮見一・二丁目)において、「今後見込まれる大規模な土地利用転換を適正に誘導するとともに、地域核としての充実および良好なまちづくりの形成を図る」ことを目的に平成20年10月に策定した。
- ◇ まちづくりコンセプト(「コミュニティ」、「水辺」、「安全・安心」、「環境・リサイクル」)を定めることにより、「水辺に人々をひきつけ、本来のあるべき地域核のにぎわいを創出し、コンパクトで持続可能なまちづくりを目指していく」こととし、土地利用の方針は以下のとおり示している。

土地利用の方針



出典:「潮見地区まちづくり方針」(平成20年10月、江東区)

【④水辺調和ゾーン】

- ◇ 水辺を意識しながら、周辺環境と調和した複合的な市街地の形成を図る。
- ◇ 地区の特色である造船業等水辺を生かした業務と、隣接するゾーンとが調和する空間の形成を図る。

【⑦水辺大規模公園】

- ◇ 広域的な球技場として引き続き健康増進に寄与し、災害時の避難場所としての機能を備えるとともに、ダイナミックな眺望を生かし、水辺を活用しながら地域住民の憩いの場、水辺の拠点としての利便性を高める。

2-3. (仮称) 枝川駅周辺の現況

本地区のまちづくり推進においては、「枝川地域」同様に新駅設置の効果が特に期待される「塩浜地域」、「潮見地域」とのつながりを十分に考慮する必要があることから、地域の現況把握は「枝川地域」、「塩浜地域」、「潮見地域」の状況を整理した。

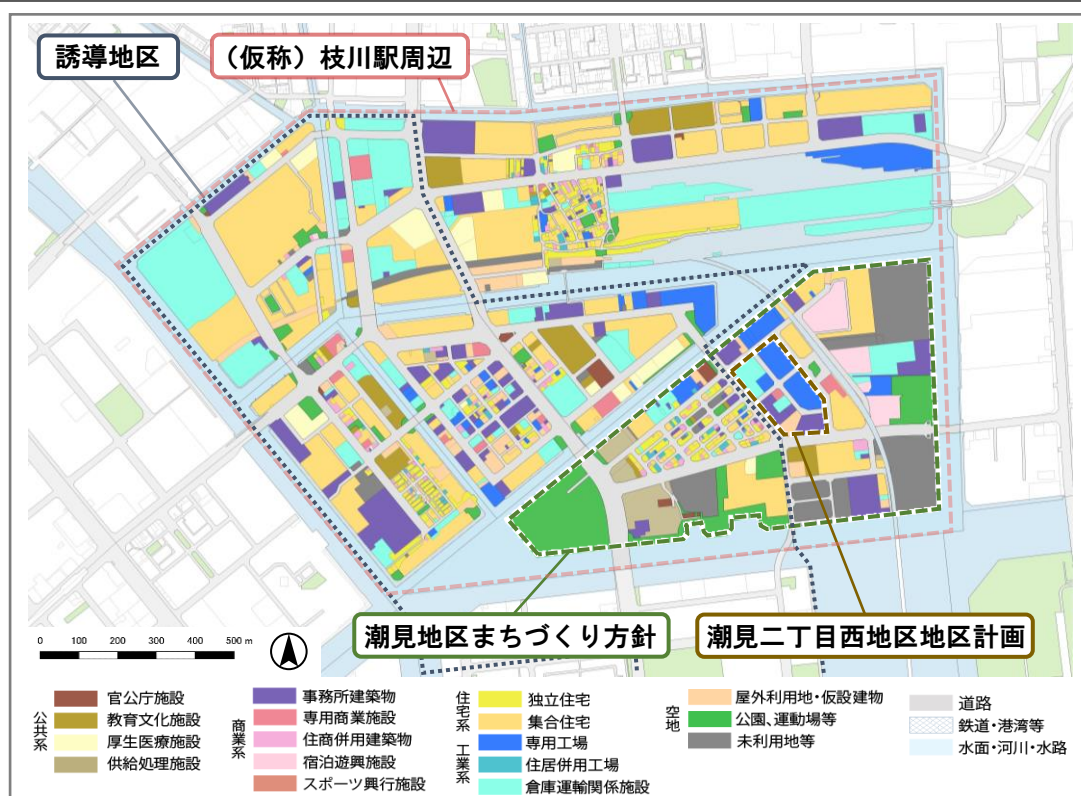
(1) 土地利用現況と都市計画等

「(仮称) 枝川駅周辺」の用途地域は、潮見駅周辺の一部を除いて準工業地域であり、地域の面積に対して集合住宅の面積が占める割合が17.7%、倉庫運輸関係施設の面積が占める割合が10.2%となっている。

特に、新駅が設置される予定の枝川二丁目では、事務所建築物及び専用工場、倉庫運輸関係施設が集積しており、枝川三丁目には、区民館や小学校といった公共施設が立地している。

なお、「枝川地域」は、「塩浜・潮見・辰巳地域」の一部とともに、東京都における都市再開発の方針の「誘導地区」に位置付けられている。また、「潮見地域」では、「潮見地区まちづくり方針」等が策定されている。

土地利用現況図



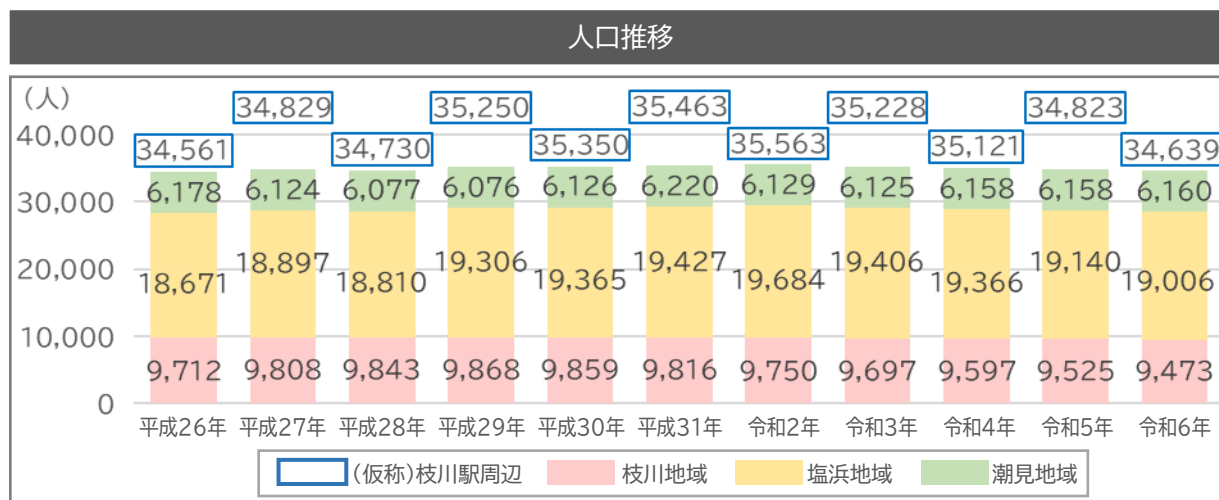
「令和3年度土地利用現況調査」(江東区)を基に作成

策定済みの都市計画等

地区計画	決定年月日	面積
潮見二丁目西地区地区計画	平成16年6月24日	約4.1ha
まちづくり方針	策定年月	面積
潮見地区まちづくり方針	平成20年10月	約51ha
誘導地区(東京都市計画 都市再開発の方針 令和3年3月)		面積
江.イ 塩浜・枝川・潮見・辰巳		—

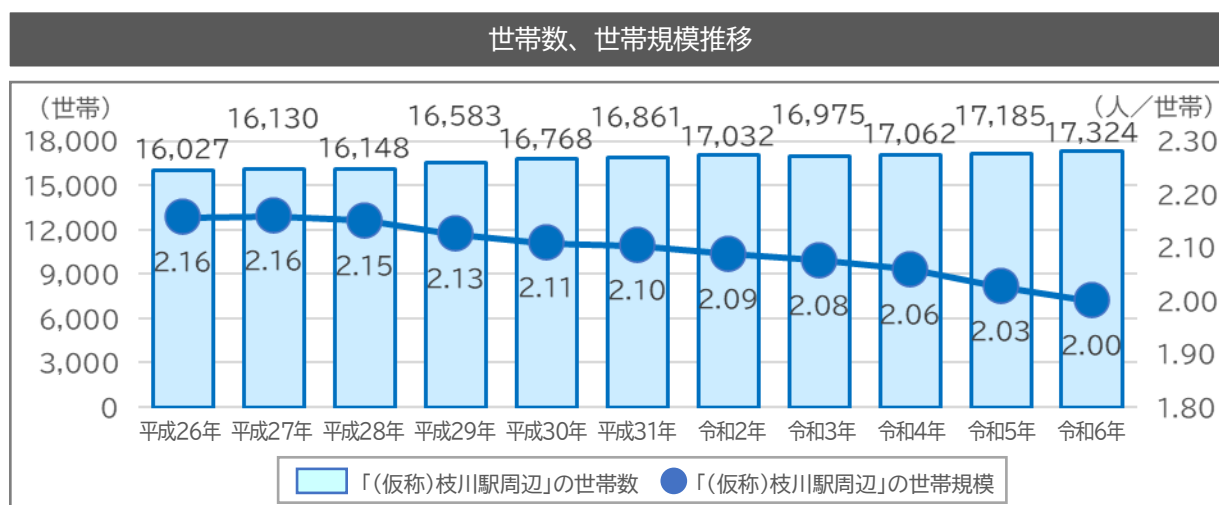
(2) 人口・世帯

人口は、令和2年の35,563人をピークに減少に転じており、令和6年1月時点で34,639人となっている。



「住民基本台帳」(各年1月1日時点、江東区)を基に作成

世帯数は、平成26年から令和6年にかけて概ね増加傾向にあり、16,027世帯から17,324世帯となっている。一方、世帯規模は2.16から2.00に縮小している。



「住民基本台帳」(各年1月1日時点、江東区)を基に作成

(3) 安全・安心

「(仮称)枝川駅周辺」のうち、枝川一丁目を除いた範囲が、地区内残留地区(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区域)に指定されている。

また、「枝川地域」の一部では、幅員4m未満の狭い民地内の通路が存在しているものの、「(仮称)枝川駅周辺」は、幅員6m以上の道路で概ね構成されている。

水害に関しては、「江東区水害ハザードマップ」より、「(仮称)枝川駅周辺」は、洪水(荒川の堤防が決壊した場合)による浸水被害は低い見込みである一方、大雨浸水(下水道等の施設の処理能力を超える豪雨)が発生した場合では、最も深い場所で3.0m未満、東京湾に高潮が発生した場合には、最も深い場所で5.0m未満の浸水被害が想定されている。

(4) 暮らし・憩い

「枝川地域」においては、小学校をはじめ、児童相談所や区民館といった公共施設が多く、スーパーマーケット等の商業施設は立地していない。「（仮称）枝川駅周辺」においても、地下鉄8号線沿線のその他の駅周辺と比べ、商業施設等の生活利便施設は少ない。

令和6年1月現在、「（仮称）枝川駅周辺」に居住する65歳以上の老年人口の割合は2割程度であり、特に「枝川地域」における高齢化率の増加が顕著になっている。また、区全体人口に対する外国人の占める割合が6.9%であるのに対して、「（仮称）枝川駅周辺」で暮らす人口に対する外国人の占める割合は6.7%となっている。

(5) 水辺・環境

汐浜運河、汐見運河、曙北運河、東雲北運河、平久運河がユニバーサルエリアに含まれている一方で、潮風の散歩道は部分的に途切れている場所がある。また、江東区みどりの実態調査（令和5年3月）より、江東区全体の緑被率が21.0%であるのに対して、「（仮称）枝川駅周辺」の緑被率は15.0%となっている。



「令和3年度土地利用現況調査」（江東区）を基に、「江東区データブック2024」（令和6年4月、江東区）、「東京港の運河利用のルール・マナー」（令和5年4月、東京都）等の情報を加えて作成

(6) 交流・にぎわい

枝川小学校や枝川三丁目公園などで、町会を中心に様々なイベントが実施され、地域のコミュニティが形成されている。また、「潮見地域」には「環境学習情報館（えこっくる江東）」や「水素情報館（東京スイソミル）」、「旧渋沢家住宅」などがあり、文化・観光資源が多く立地している。

(7) 交通・つながり

令和6年4月現在、自転車駐車場は潮見駅周辺にのみ2か所設置されており、コミュニティサイクルポートは、「（仮称）枝川駅周辺」に13箇所設置されている。

（仮称）枝川駅が設置されることにより、鉄道空白地帯が解消されるとともに、駅への交通手段の充実が期待される。

3. 地区の課題

本地区において、今後のまちづくりを進めるにあたっては、沿線まちづくりの5つのテーマ（安全・安心、暮らし・憩い、水辺・環境、交流・にぎわい、交通・つながり）ごとに想定される、以下の課題を解決していく必要がある。

☐ 安全・安心

○地震や火災により強いまちづくり

地震による建物倒壊や火災の危険度は低い地域と評価されている。しかし、一部の地域では地区内残留地区に指定されていない範囲もあり、耐震化・不燃化の促進や地域コミュニティによる地域防災力の向上に資する取組により、地震や火災対策の更なる強化が必要である。

○水害に強いまちづくり

「江東区水害ハザードマップ（大雨浸水・高潮）」においては、地区内の広範囲で広く浸水が想定されており、建築物の上層階での避難スペース確保や、災害時協力協定等による一時避難施設等の確保など、大規模水害による犠牲者ゼロを目指した「浸水対応型まちづくり」の推進が必要である。

○安全・安心に通行できる歩行空間の確保

学校や住宅周辺等、歩行者が多いと考えられる箇所のほか、新駅設置に伴い歩行者の増加が見込まれる箇所では、歩道の拡幅や新設、バリアフリー化などによる歩行者の安全性確保が必要である。

☐ 暮らし・憩い

○新駅設置に伴う適切な土地利用の検討

新駅設置により、住宅需要の増加が想定されることから、人口増加による将来的な課題として、学校の収容対策や居住環境の確保のほか、生活利便施設の拡充などに対応した適切な土地利用の検討が必要である。

○バランスを考慮したまちづくり

居住人口や来街者の増加により、にぎわいの創出が期待される一方で、居住地として閑静で住みやすい環境を維持するため、活気と安らぎのバランスの取れたまちづくりを行うことが必要であるとともに、住宅系用途と工業系用途とのバランスを考慮した誘導が必要である。

☐ 水辺・環境

○緑の維持・保全・創出

枝川二丁目に公園がないことも起因し、江東区全体に比べ緑被率が低い傾向にある。住環境と調和した自然環境の形成に向け、既存の緑を身近な自然・景観資源として愛着を持って、維持・保全するとともに、新たな緑を創出していく必要がある。

○運河を活用したまちづくり

運河に囲まれた地域特性を活かし、散歩道の回遊性向上や運河の活用を図るとともに、水辺と一体となった緑化空間を形成することにより、ヒートアイランド現象の緩和や生物多様性に配慮するなど環境負荷低減の取組が必要である。

交流・にぎわい

○新駅設置に伴う生活利便施設等の新設・近隣地域との連携

新駅設置に伴い、まちのにぎわいを創出する生活利便施設等の新設が必要である。
なお、新たなにぎわい機能を設ける際は、活気と安らぎのバランスの取れたまちづくりや、「豊洲地域」等の近隣地域との連携についての検討が必要である。

○地域コミュニティの活性化

新駅設置に伴い、居住人口の増加が想定されるため、新旧住民や、多様な世代をつなぐコミュニティ形成のための情報周知・場づくりが必要である。

交通・つながり

○利便性の高い交通結節点の形成

新駅設置を契機とし、新駅を基点に各施設等を結ぶ二次交通を充実させ、各交通手段がシームレスに結びついた交通結節点の形成が必要である。
また、新たに自転車利用者の増加が見込まれることから、新駅周辺における自転車駐車場の確保が必要である。

○新たな交通ネットワークの形成

既存の交通手段に地下鉄8号線延伸が加わることで生じる人流変化を見据え、「枝川地域」をはじめ、区内の回遊性向上に資する交通ネットワーク形成の検討が必要である。

4. 地区の目指す姿

4-1. 地区の目指す姿〔全体目標〕

本地区の課題を解決し、魅力を高めるため、「全体目標」を次のとおり定める。

◆ (仮称)枝川駅周辺地区の目指す姿〔全体目標〕

**水辺に囲まれ、安らぎとにぎわいが調和する
誰もが暮らし続けたいまち**

水辺に囲まれた地域特性を最大限活かしながら、現在の落ち着いたまちと誰もが気軽に利用できる新たなにぎわいが調和し、地域に関わるすべての人が過ごしたく・暮らしたくなるまちを目指します。



4-2. 地区の目指す姿〔基本方針〕

本地区の全体目標の実現に向けて「基本方針」を次のとおり定める。

◆ (仮称)枝川駅周辺地区の目指す姿〔基本方針〕

安全・安心

災害に強く、いつまでも安心して暮らし続けられるまちづくり

水害をはじめとした災害対策や治安悪化に対する防犯対策、ユニバーサルデザインを推進し、災害に強く安全で、永く安心して暮らし続けられるまちを目指します。

暮らし・憩い

にぎわいとのかさが調和した住みやすいまちづくり

落ち着いた既成市街地を維持しつつ、新たなにぎわいの創出や生活利便施設の充実により、穏やかで気持ちよく過ごせる住みやすいまちを目指します。

水辺・環境

水辺や緑の魅力あふれるまちづくり

水辺空間の活用を推進し、自然環境の大切さや環境負荷低減に対する関心を高めることで、未来を担うこどもたちとともに、水辺や緑の魅力あふれる持続可能なまちを目指します。

交流・にぎわい

誰もが気軽に交流し、支え合うまちづくり

地域資源を活かした交流機会の創出により、世代や文化、地域の垣根を超えて気軽に交流し、区民一人一人が互いに支え合うまちを目指します。

交通・つながり

まちとまちがつながり、ともに発展するまちづくり

多様な交通手段を活用し、回遊性向上や地域間交流を促進させ、隣まちや地下鉄8号線延伸で結ばれる各地域が、ともに発展するまちを目指します。

4-3. 土地利用の方針

本地区に4つのゾーンと2つのネットワーク、1つの軸を設定し、それぞれの特性に応じた土地利用を図るため、各ゾーン等の「個別目標・個別方針」を次のとおり定める。

駅近傍ゾーン

■ 個別目標

新駅を基点とする交通結節点の形成のほか、飲食店や日用品が買える商業施設などを誘導することにより、周辺地域からの来街者を呼び込むとともに生活利便性の向上を促進する。

■ 個別方針

- ◇ 新駅設置に伴う人流変化を見据え、ユニバーサルデザインや安全で快適な機能を備えた駅前空間及び駅周辺環境の形成を図る。
- ◇ コミュニティサイクルの拡充や次世代交通の導入、自転車駐車場の整備等による交通結節機能の強化及び交通ネットワークの充実を図る。
- ◇ 業務、商業機能による新たなにぎわいや人々の交流に資する空間の創出を目指し、必要に応じて都市計画手法を用いるなど、土地利用の適切な誘導を図る。

水辺活用ゾーン

■ 個別目標

ユニバーサルエリアに指定されている運河の水域やその周辺の活用により、多様な人々が集い交流し、にぎわいと憩いが共存した水辺と緑のネットワークの核となる空間形成を促進する。

■ 個別方針

- ◇ 水辺のにぎわい創出及び魅力の向上を目指し、運河ルネサンス事業などによる水域利用を促進する。
- ◇ 運河沿いの低未利用地等を活用し、水辺と緑のネットワークの核となる交流拠点の形成を促進する。

地域コミュニティ拠点ゾーン

■ 個別目標

地域イベントの拠点や災害時の拠点避難所でもある枝川小学校に加えて、枝川区民館等の公共空間を幅広い世代が様々な目的で活用することにより、良好な地域コミュニティ形成と防災力向上を推進する。

■ 個別方針

- ◇ 本地区の防災拠点として防災力向上を目指し、枝川小学校等の拠点避難所機能の拡充や垂直避難への対応を推進する。
- ◇ 公共施設の長寿命化を図りつつ、地域コミュニティ拠点にふさわしい新たな活用方法を検討し、交流機会の充実を図る。

複合市街地ゾーン

■ 個別目標

住宅、商業、工業などあらゆる主体にとって安全で快適、かつ、良好な市街地環境の向上を図る。

■ 個別方針

- ◇ 環境負荷の少ない商業施設や公共施設等の充実を図るため、省エネルギー化、再生可能エネルギー導入などの環境負荷低減に資する取組を推進する。
- ◇ 災害に強いまちづくりを目指し、浸水対応型まちづくりの推進や耐震化・不燃化を促進するとともに、民間団体・企業との災害時協力協定締結の拡充を図る。
- ◇ 安心して暮らせる生活環境の維持を目指し、街路灯・防犯カメラの拡充や地域と連携した防犯パトロールなどの防犯対策を推進する。

↔ 水辺と緑のネットワーク

■個別目標

親水性の向上と緑の充実により、誰もが集まりやすい、潤いと憩いの空間形成を推進するとともに、運河でつながるまちとの結びつきを強化する。

■個別方針

- ◇ 潤いと憩いの空間形成を目指し、潮風の散歩道の整備とともに、民有地を含めて緑を育成することで、連続性のあるグリーンインフラの形成と地区内の回遊性向上を図る。
- ◇ 他地区の運河ルネサンス協議会と連携するなど、周辺地域とのつながりを強化するため、運河を生かしたネットワークの形成を図る。

↔ 交流にぎわいネットワーク

■個別目標

安全で快適な歩行空間の確保に加え、多様な活動が繰り広げられるにぎわい空間の創出や、魅力的な店舗等を拡充し、それらを巡る楽しみを生み出すとともに、隣接する「塩浜地域」、「潮見地域」、「豊洲地域」とのつながりを強化する。

■個別方針

- ◇ 歩道拡幅や無電柱化等により、各ゾーンを安全で快適に結ぶとともに、官民一体で様々な制度の活用による交流とにぎわいの空間創出を図る。
- ◇ 隣接地域と総体的にまちの魅力向上を目指すため、人々の関心を集める店舗等を誘導し、本地区に訪れる機会を新たに創出することで、地域間交流を促進する。

↔ 南北交通軸

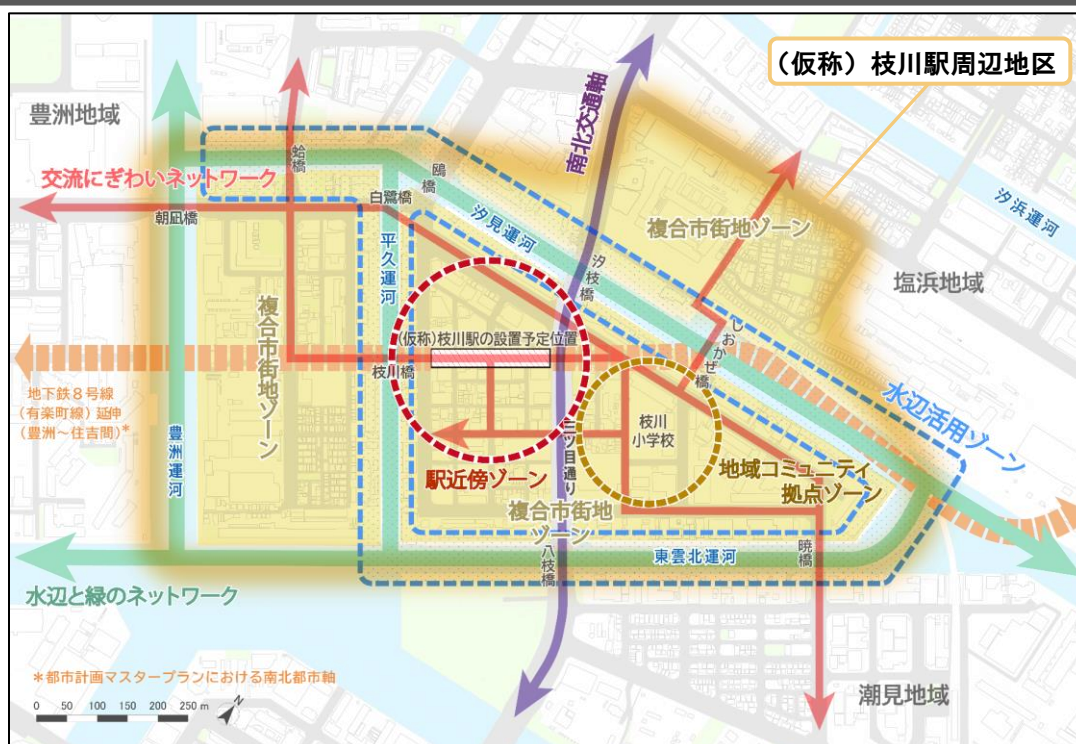
■個別目標

多くの人や物が行き来する幹線道路を通じて、本地区の魅力発信や災害時の広域避難など、隣接のまちに限らず広域的な連携を推進する。

■個別方針

- ◇ 災害時等の広域避難を確実なものとするため、道路インフラの適切な維持管理を行うとともに、広域防災拠点との連携強化を図る。
- ◇ 地域ニーズに合わせた多様な移動手段の導入を検討し、誰もが移動しやすい交通環境の形成を図る。

ゾーン等区分図



4-4. 公共施設等の整備方針

本地区の目指す姿の実現に向けて「公共施設等の整備方針」を次のとおり定める。

① 道路・橋梁

- ◇ 主要道路は、地域の実情に応じて、バリアフリー化など安全で快適な道路空間の創出に努めるとともに、新駅の周辺においては、無電柱化など、防災機能の強化や良好な景観の形成を検討する。
- ◇ 地区内道路は、新駅や小学校、運河などの拠点をつなぐ道路として、主要道路に準じた機能を確保するなど、安全で快適な道路空間となるよう、周辺環境と一体的に捉えたまちづくりを進めていく中で検討する。
- ◇ 関係機関や民間企業と連携し、居心地の良い公開空地の確保や歩道拡幅による、ゆとりある歩行空間の形成に努める。
- ◇ しおかぜ橋においては、利用者増加に対する安全性確保に努めるとともに、景観資源やまちのシンボルとしての活用を検討する。

② 公園・児童遊園

- ◇ 公園の整備、改修などの際には、利用者のニーズを踏まえて、設置する遊具や植栽を選定するなど、特色ある公園づくりを推進する。
- ◇ 誰もが安心して利用できる公園を目指し、バリアフリースイールの整備など、公園機能を充実させるとともに、かまどベンチ等の設置による防災機能強化を図る。
- ◇ コミュニティ醸成の拠点として公園が利活用できるよう、コミュニティガーデン活動やレクリエーション活動等の場として利用しやすい環境整備を推進する。

③ 潮風の散歩道

- ◇ 散歩道整備を推進し、連続性と回遊性を高めていくとともに、ユニバーサルデザインへの配慮のほか、ベンチ設置や緑化による憩い空間としての機能を充実させることで、親水性向上を図る。
- ◇ 運河沿いにマンションや業務用建築物を建てる際には、「江東区マンション等の建設に関する条例」に基づく公開空地の整備に加えて、潮風の散歩道へつながるアクセス通路や水域側の公開空地の整備を促進する。

④ 公共交通等

- ◇ 交通事業者や民間事業者、地域住民等と連携し、新駅周辺に充実した交通結節機能の誘導を図る。
- ◇ 地域内の二次交通として、バスやコミュニティサイクルのほか、パーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ、AIオンデマンド交通等の次世代交通も含めた移動手段の拡充を検討する。
- ◇ 駅近傍ゾーンまたはその周辺に自転車駐車場を整備するとともに、自転車の利用状況を踏まえた自転車通行空間の充実を図る。

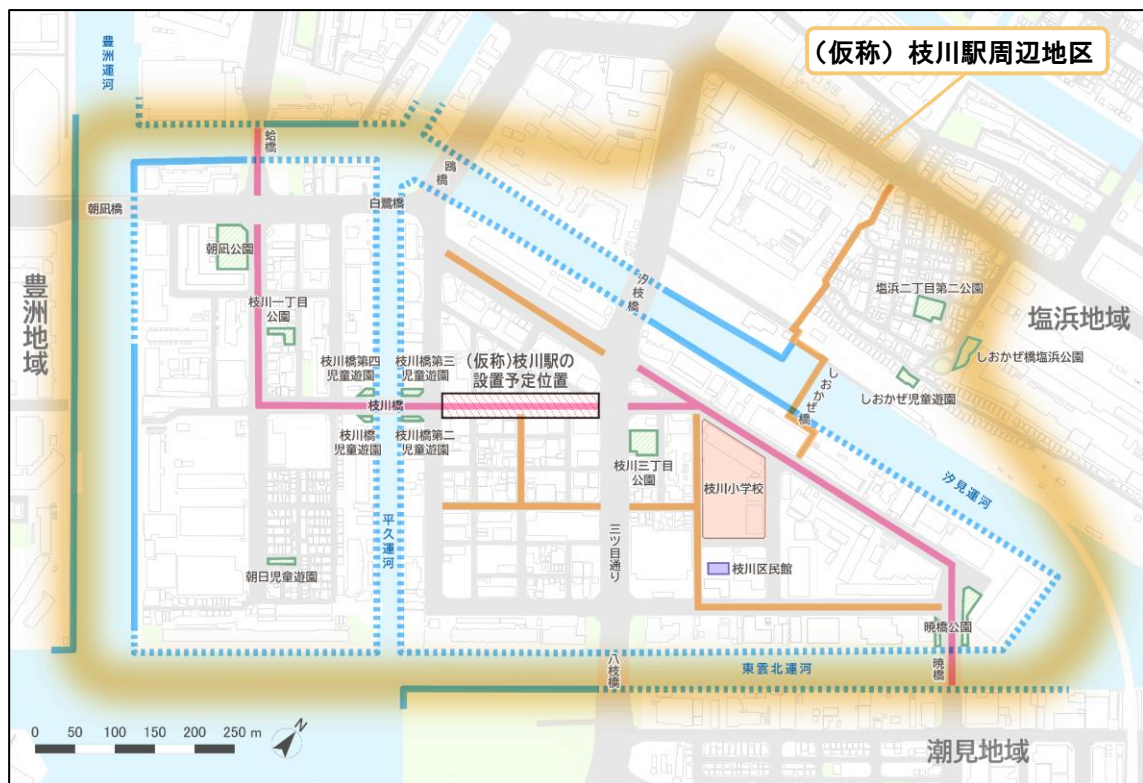
⑤ 公共建築物

- ◇ 公共建築物整備の際は、省エネルギー化、再生可能エネルギーの導入、木材利用等による脱炭素化を推進するとともに、拠点避難所等となる公共建築物の場合は、緊急機能、維持機能、救助機能も備えた浸水対応型拠点建築物として整備を推進する。
- ◇ 学校施設を適切に維持管理することで、こどもたちに安全・安心な学校生活を提供するほか、大規模改修にあわせて拠点避難所としての防災機能強化を図る。

⑥ その他

- ◇ 街路灯や公園灯改修による省エネルギー化を図り、環境負荷低減を推進する。
- ◇ 公共建築物における防犯カメラの設置を推進するとともに、街頭における防犯カメラや防犯灯、夜間照明などの防犯設備の設置支援を促進する。
- ◇ 公共公益施設の整備にあたっては、民間資本やノウハウを有効に活用した民設・民営による整備手法を検討する。

整備方針図



〔主な既存の公共施設〕

- 学校
- 区民館
- 公園・児童遊園
- 潮風の散歩道

〔整備を検討する公共施設〕

- 潮風の散歩道
- 区道（主要道路）
- 区道（地区内道路）

「令和3年度土地利用現況調査」（江東区）を基に作成

5. まちづくりの実現に向けて

本地区のまちづくりの実現に向けては、本方針に基づき、ゾーン等ごとに多様な取組・まちづくり事業の実施が想定される。

そこで、本地区の目指す姿〔基本方針〕ごとに想定されるまちづくり手法を整理し、各関係主体と相互に十分な連携を図りながら、個別事業によるまちづくりの実現を目指す。

5-1. 実現化手法

安全・安心

災害に強く、いつまでも安心して暮らし続けられるまちづくり

まちづくり手法	想定されるゾーン等
●災害時における協力協定の拡充 ◇高潮などの水害を想定した一時避難場所の確保に向け、地域内の既存マンションに加えて、マンション新設が計画された際には積極的に「町会と民間マンションとの一時避難協定」締結を推進する。また、その他の災害の場合にも、民間団体・企業との「災害時協力協定」締結の推進により、一時避難施設のほか、物資の供給や救護活動等の支援について拡充を図る。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン
●浸水対応型建築物等の整備 ◇新たに建築される中高層建築物や、拠点避難所等となる公共施設の建替え時には、「緊急機能」、「維持機能」を備えた浸水対応型建築物及び「救助機能」を加えた浸水対応型拠点建築物の誘導・整備を図る。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン
●耐震化・不燃化の推進 ◇災害時の被害軽減を図るため、建築物等の耐震化・不燃化、密集対策としての共同化のほか、地区計画によるまちづくりルール導入を検討するなど、まちの防災力強化を推進する。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン

など

まちづくり手法	想定されるゾーン等
●地域に調和する公共施設の再整備検討 ◇公共施設（枝川小学校・枝川区民館・枝川三丁目公園等）の再整備を行う際には、地域ニーズを捉えるための住民意見交換会やワークショップを実施するなど、地域に調和する整備計画を検討する。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン
●地区計画導入の検討 ◇良好な住環境の維持・発展のため、地区計画によるまちづくりルール導入を検討し、住商工の調和がとれた良好な住環境形成を推進する。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン
●都市開発諸制度の活用による適切な土地利用 ◇商業施設や公共施設などの充当すべき用途を誘導するため、必要に応じて都市開発諸制度の活用による土地の高度利用を検討するとともに、適用条件として義務付けられている「公共的な貢献」について適切な誘導を図る。	◇ 駅近傍ゾーン

など

まちづくり手法	想定されるゾーン等
●地域の特性を生かした景観形成 ◇江東区景観計画（平成25年4月）の「臨海景観基本軸における景観形成基準」に基づき、水辺からの見え方を検討し、水域にも建築物の顔を向けた配置とすることで、運河の景観を生かしたまちづくりを促進する。	◇ 水辺活用ゾーン ◇ 水辺と緑のネットワーク
●水辺と緑を活かした潤いと憩いの空間形成 ◇潮風の散歩道とグリーンインフラの一体的な整備を推進するほか、公園等の花壇を利用したコミュニティガーデン活動を促進することで、自然に親しむ機会の創出を図る。また、民有地の緑化を促進し、一体的な緑地の充実による景観向上を図る。	◇ 水辺活用ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン ◇ 水辺と緑のネットワーク
●運河ルネサンス事業 ◇運河及び潮風の散歩道の公共空間や低未利用地等の活用によるイベント開催、舟運の導入など、民間事業者と連携して検討することで新たな魅力の創出を図る。	◇ 水辺活用ゾーン ◇ 水辺と緑のネットワーク

など

まちづくり手法	想定されるゾーン等
●道路を活用したにぎわいづくりの検討 ◇歩道等の中に歩行者の滞留、にぎわい空間を定める「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」や「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を目指す「まちなかウォークアブル推進プログラム」の導入など、道路への新しいニーズに対応したまちづくりを検討する。	◇ 交流にぎわいネットワーク
●地域に開かれた小学校 ◇校庭遊び場事業の実施を推進し、放課後の校庭や特別教室、図書室などの地域開放を活性化することで、安全な遊び場確保と交流空間の創出を図る。	◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン
●地域の環境に調和する公開空地 ◇マンションや業務用建築物を建てる際には、「江東区マンション等の建設に関する条例」に基づく公開空地の整備を指導するとともに、水域側に公開空地を整備した際には、イベント・マルシェの実施など、地域のにぎわいづくりに資する空間活用を促進する。	◇ 水辺活用ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン

など

まちづくり手法	想定されるゾーン等
●地下鉄駅をまちの顔とする駅まち空間の形成* ◇新駅と駅周辺を一体的に捉え、交通結節機能のほか、広場空間や公共サイン、周辺案内図など必要な機能の整備を検討し、利便性、快適性、安全性、地域性の高い駅まち空間の形成を図る。	◇ 駅近傍ゾーン
●新たな技術を活用した多様なモビリティ導入の検討 ◇自動運転や空飛ぶクルマなど、新たな技術を活用したモビリティの導入に向けて、実証実験の実施を含む必要な取組について検討する。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 交流にぎわいネットワーク ◇ 南北交通軸
●自転車駐車場の整備*とコミュニティサイクルの拡充 ◇新駅整備や周辺の開発等に合わせて、民間活力による公共貢献も視野に入れた自転車駐車場の整備を促進する。また、新駅周辺や人の集まる施設等を対象に、コミュニティサイクルポートの設置を拡充し、利便性向上を図る。	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン

など

*：地下鉄8号線（有楽町線）延伸（豊洲～住吉間）の開業目標である2030年代半ばまでに実現を目指すまちづくり手法。

■関連制度の解説

□運河ルネサンス事業
東京の水辺の魅力の向上や観光振興に資するため、運河などの水域利用とその周辺におけるまちづくりが一体となり、地域の賑わいや魅力を創出することを目的とした地元が主体となった取組のこと。 地域の町会、商店会、企業などの民間事業者、NPOなどの団体が集まり、運河の活用方法、運河を利用したイベント、運河上に設置したい観光栈橋や水上レストラン等の施設について話し合う地域協議会を設立し、進めていくもの。
□駅まち空間
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。また、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、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の一連のプロセスに関する考え方や進め方のことを「駅まちデザイン」という。
□公開空地
広義にはオープンスペースと同様であるが、狭義には都市計画諸制度等を活用して事業者が計画する建築物の敷地内の空地のうち、日常一般に開放され、歩行者が自由に通行又は利用することができる部分のこと。
□江東区景観計画（平成25年4月、江東区）
江東区内の豊洲運河・汐浜運河・曙北運河・砂町運河より南側地域及び同運河沿岸部の水際から北側50mの区域を「臨海景観基本軸」とし、海辺の自然と共生しながら、各地域の特性を生かした新しい時代にふさわしい景観の形成を図る。
□江東区浸水対応型まちづくりビジョン（令和6年3月、江東区）
江東区都市計画マスタープラン2022の重点戦略「浸水対応型のまちづくり」の目指すべき姿や方向性等を示すもの。避難スペース等の「緊急機能」、備蓄スペース等の「維持機能」を備えた「浸水対応型建築物」と、これらに加えて、ボート着岸スペース等の「救助機能」を備えた「浸水対応型拠点建築物」の整備、集積により、浸水対応型拠点エリアを形成し、大規模水害による犠牲者ゼロを目指す。
□地区計画
地区レベルでのまちづくりの要請に応え、住民の生活に結びついた地区を単位として、道路・公園などの配置や建築物に関する制限などについて、地区の特性に応じてきめ細かく定める都市計画法の手続によるまちづくりの計画のこと。
□都市開発諸制度
2040年代に目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針等を示す「都市づくりのグランドデザイン」（平成29年9月、東京都）の都市像を実現していくため、公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築基準法に定める形態規制を緩和することにより、市街地環境の向上に寄与する良好な都市開発の誘導を図る4制度（「再開発等促進区を定める地区計画」「高度利用地区」「特定街区」「総合設計」）のこと。
□歩行者利便増進道路（ほこみち）
「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。
□まちなかウォークブル推進プログラム
「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進するため、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組に対し、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うもの。

5-2. まちづくりの進め方

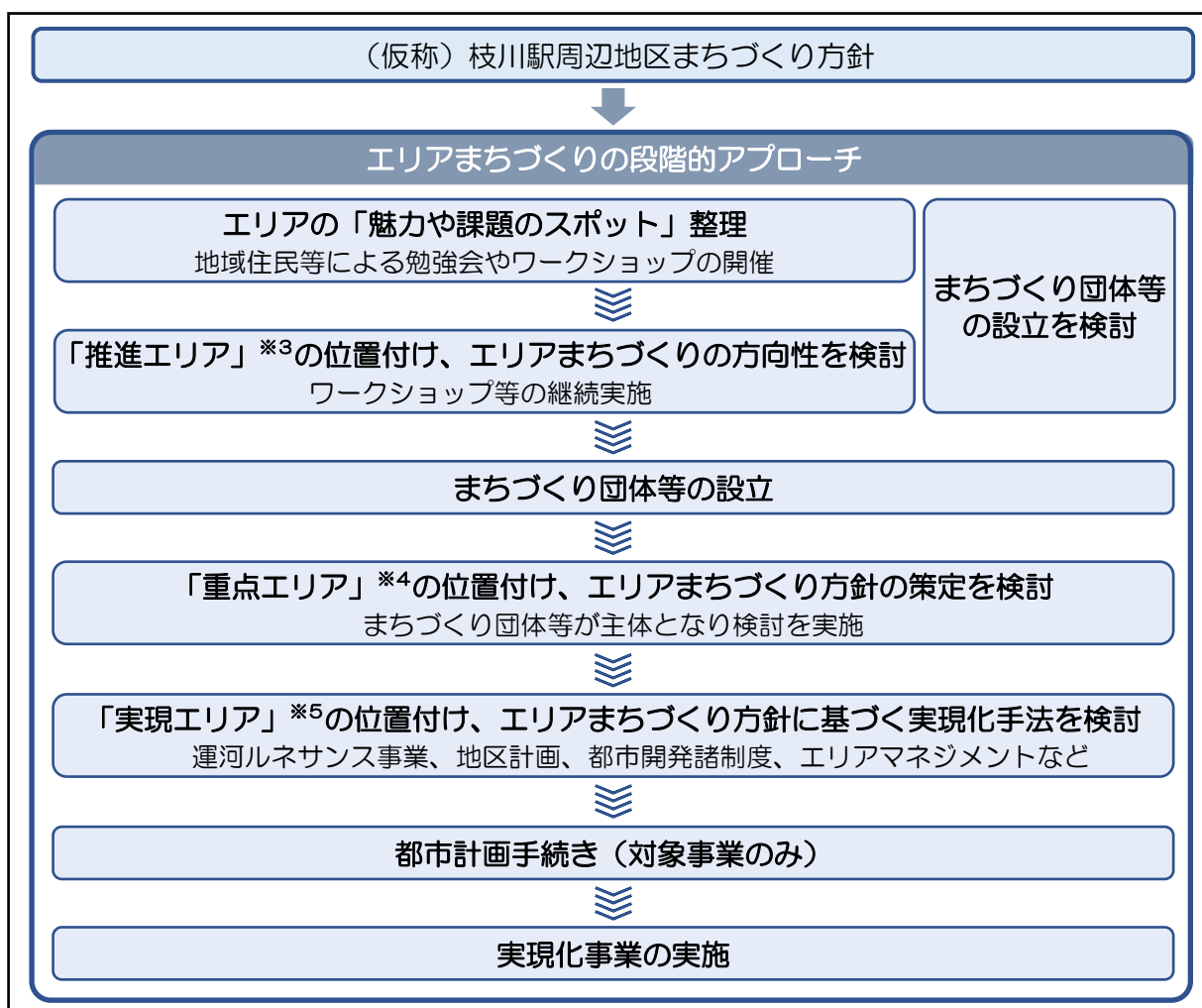
本方針は、地下鉄8号線延伸の開業目標である2030年代半ばを見据え、本地区における目指すべきまちづくりの方向性を示している。今後、本地区内でまちづくりの事業が行われる際には、区は本方針をもとに指導、監督及び誘導していくことで本方針との整合が取れたまちづくりの実現を目指していく。

まちづくりの実現にあたっては、様々な手法が想定されるが、地区計画などの都市計画手続きが必要な手法等、地域への影響が大きいと区が判断した場合は、地域住民や地元企業、関係権利者等の各関係主体と相互に十分な連携を図りながら進めていく。

また、地域主体で構成される「まちづくり団体等」※1において、本方針に基づいて進めるまちづくり活動や、エリアマネジメント※2について機運が高まった場合などは、その活動の促進に向け、状況に応じた支援を検討していく。

本方針は、上位計画の改定や地域の状況変化に合わせて、適時見直しを検討する。

推進フローのイメージ



※1 主体的かつ具体的にまちづくりを行う意思を持つ人々が集まる任意組織であり、エリアまちづくりの段階的アプローチを推進していく上で、連絡調整等の役割を担う。地権者や企業、開発事業者等が設立した「株式会社」や「一般財団法人」、事業区域内の「管理組合」、都市再生機構等の「行政法人」や「公社」など様々な形態があり、これらを総称して「まちづくり団体等」とする。

※2 都市開発がなされた地区など特定のエリアにおいて、地権者や企業などの民間が主導で、行政と連携してまちづくりを行うこと。

※3 魅力や課題のスポットが集積しているエリアのこと。

※4 魅力や課題のスポットが特に集積し、かつ、重点的な取組が行われている範囲のこと。

※5 エリアまちづくり方針等が策定されている「重点エリア」において、土地利用転換等の基点を有する範囲のこと。