

船堀駅前地区まちづくり基本構想 (案)

令和〇年〇月



ともに、生きる。
江戸川区

目 次

| | |
|--------------------------------|----|
| 1. 船堀駅前地区まちづくり基本構想策定にあたって..... | 1 |
| 1-1 基本構想策定の背景 | |
| 1-2 対象区域 | |
| 1-3 これまでの検討経緯 | |
| 2. 上位計画及び関連計画..... | 3 |
| 2-1 本構想の位置づけ | |
| 2-2 江戸川区都市計画マスタープラン | |
| 2-3 共生社会の実現に向けた計画づくり | |
| 2-4 船堀駅周辺地区まちづくり基本構想 | |
| 2-5 区役所新庁舎建設計画 | |
| 2-6 高台まちづくり計画の検討 | |
| 3. 都市計画及び地区の現況..... | 9 |
| 3-1 用途地域 | |
| 3-2 都市計画道路等 | |
| 3-3 地区計画 | |
| 3-4 地区の現況 | |
| 4. 住民意向の把握..... | 15 |
| 5. まちづくりの課題..... | 16 |
| 6. まちづくり基本構想..... | 20 |
| 6-1 まちの将来像 | |
| 6-2 まちづくり方針 | |
| 6-3 まちづくりのゾーニング | |
| 6-4 まちづくり方針図 | |
| 6-5 まちづくりの実現方策とロードマップ | |
| 7. 実現に向けて..... | 31 |
| 7-1 実現に向けた基本的な考え方 | |
| 7-2 実現に向けた体制づくりと役割分担 | |

1. 船堀駅前地区まちづくり基本構想策定にあたって

1-1 基本構想策定の背景

船堀駅周辺は、昭和初期に耕地整理が行われてから、昭和40年頃までは蓮田や稲田などの農地を中心とする風景が広がっていました。その後、農地は宅地や工場などに転用されてきました。

そして、昭和58年の都営新宿線船堀駅開業以降、都内初の地区計画により公共空間の確保や商業・工業・住宅が混在する地区特性を活かしながら、安全でにぎわいと活力あるまちを形成してきました。

また、「江戸川区都市計画マスタープラン」(平成31年3月改定)においては、区役所本庁舎移転に併せて船堀駅周辺を「行政・防災の中心」と位置づけしており、行政機能の移転と併せて、商業、業務、文化、居住機能などの集積を誘導し、区内外の交流や情報発信の拠点の形成が示されています。

さらに、令和2年12月に国と東京都が防災まちづくりを推進するため『災害に強い首都「東京」形成ビジョン』を策定し、船堀地区が「高台まちづくり」のモデル地区に設定されたことを踏まえ、その実現に向けて検討を進めています。

こうした中、本区では、令和3年3月に、船堀駅周辺における目指すべきまちの将来像や基本目標などを示した「船堀駅周辺地区まちづくり基本構想」(以下「駅周辺構想」という)を策定しました。

「船堀駅前地区まちづくり基本構想」(以下「本構想」という)は、駅周辺構想の実現に向け、特に駅に近接し交通利便性が高く、にぎわいの創出や持続可能なまちづくりの推進に重要な役割を担う駅前地区にフォーカスし、これからの船堀駅前活性化への『道標』として策定したものです。

また、本構想と同時期に策定した「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」は、本地区の高台まちづくりの基本的な考え方や基本方針を明らかにしたものです。

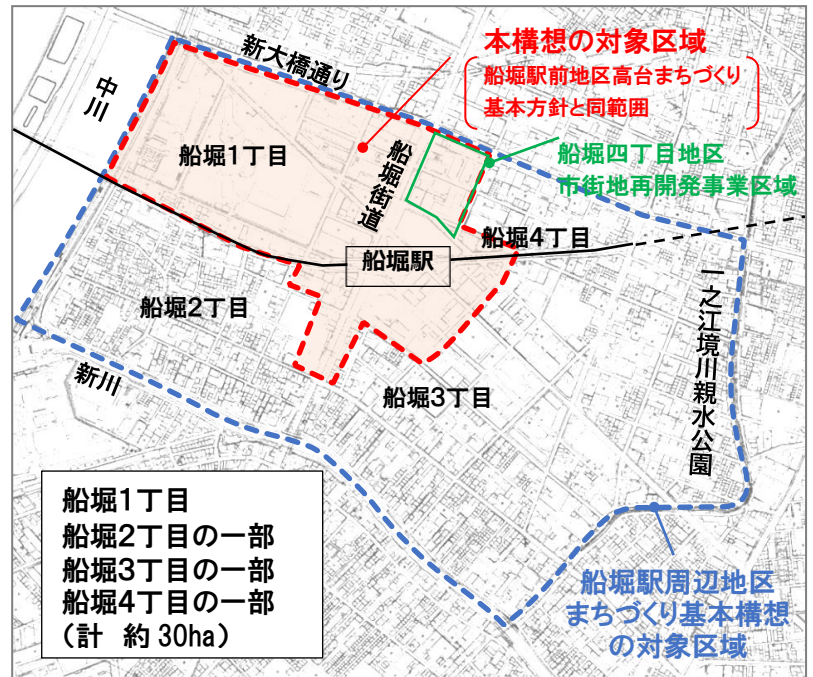
この2つの計画に基づき、船堀駅前のまちづくりを具体的に進めていきます。

1-2 対象区域

本構想で対象とする区域は、令和3年3月策定の「駅周辺構想」(右図青破線)のうち、特に駅に近接し交通利便性が高く、にぎわいの創出や持続可能なまちづくりの推進に重要な役割を担う駅前地区にフォーカスしています。

区役所新庁舎整備に係る船堀四丁目地区市街地再開発事業区域を含むとともに、同時期策定の「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」と同範囲を定めます。(右図赤破線)

●船堀駅前地区まちづくりの対象区域



1-3 これまでの検討経緯

本構想策定にあたっては、町会・自治会長、地区内の事業者代表等で構成する「船堀駅前地区まちづくり協議会」をはじめ、地域の皆様より様々な意見をいただきました。

これまでの取り組みの経緯は以下のとおりです。

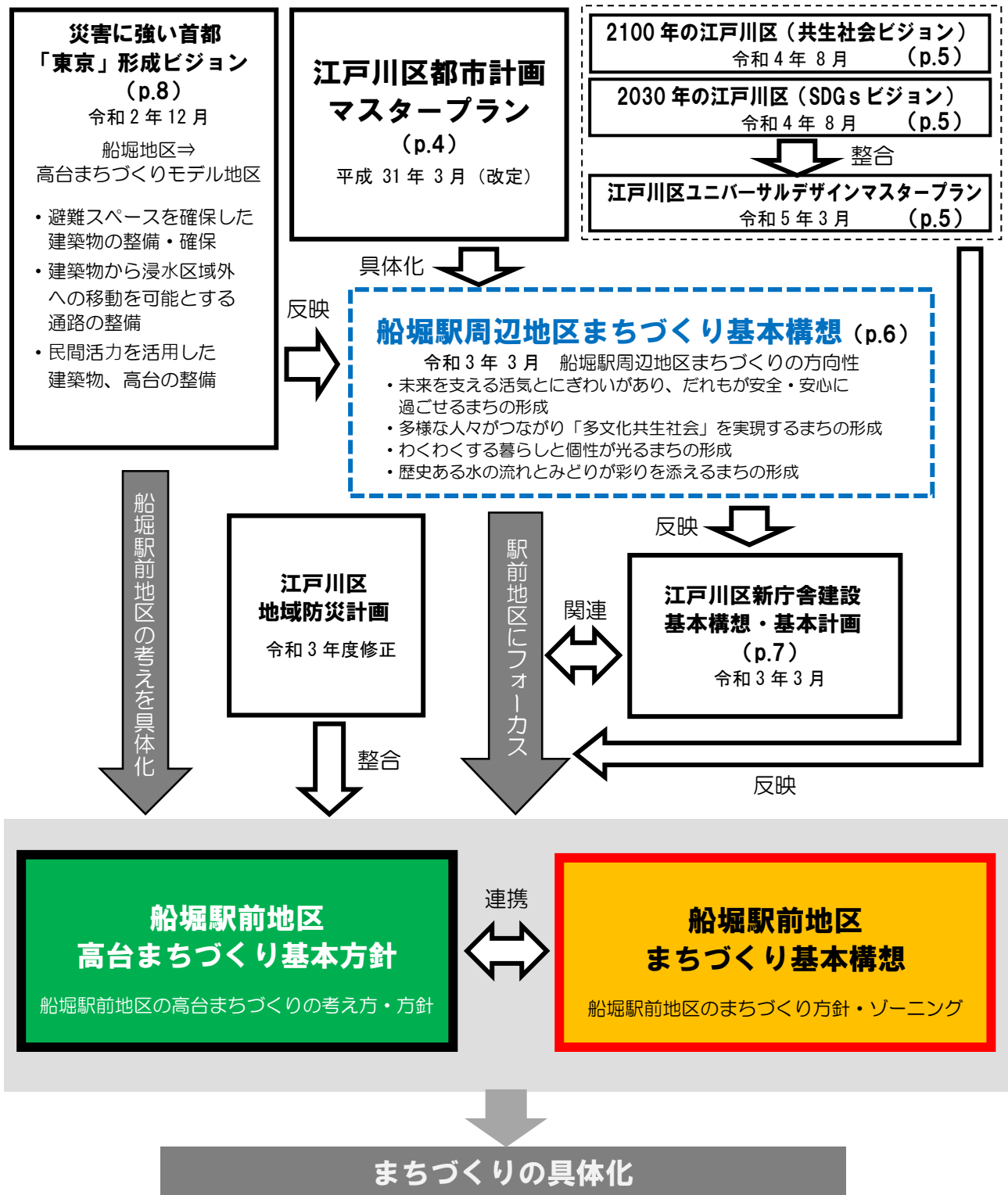
| 年度 | 内容 |
|-------|--|
| 令和2年度 | 3月 船堀駅周辺地区まちづくり基本構想の策定 |
| 令和3年度 | 6月 船堀駅前地区まちづくり協議会の設立 (令和3年度に3回開催) |
| 令和4年度 | 7月 第4回船堀駅前地区まちづくり協議会の開催 |
| | 9月～10月 第1回意見交換会及びオープンハウス型意見交換会の開催 |
| | 10月 第5回船堀駅前地区まちづくり協議会の開催 |
| | 11月 第2回意見交換会の開催 |
| | 2月 第6回船堀駅前地区まちづくり協議会の開催 「船堀駅前地区まちづくり基本構想 (案)」意見募集 |
| | 3月 策定・公表 |

2. 上位計画及び関連計画

2-1 本構想の位置づけ

本構想の上位計画および関連計画の位置づけは以下のとおりです。

今後、本地区におけるまちづくりは、本構想と「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」の2つの計画に基づき、具体化していきます。



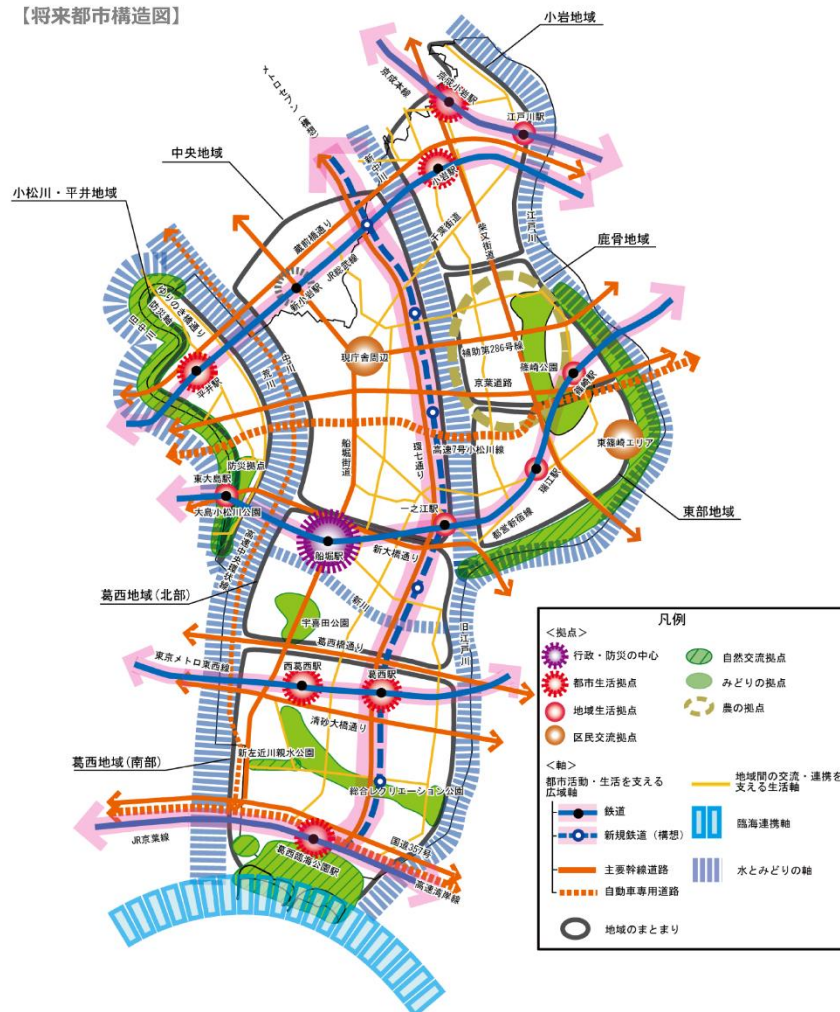
2-2 江戸川区都市計画マスタープラン（平成31年3月改定）

「江戸川区都市計画マスタープラン」（都市計画法第18条の2における「市町村の都市計画に関する基本的な方針」）では、船堀駅周辺について「行政・防災の中心」と位置づけ、まちづくり方針として以下の内容を掲げています。

区役所本庁舎建設に併せた船堀駅周辺のまちづくり

- 船堀駅周辺は、行政施設の建設に併せて適正な高度利用を図りながら、商業、業務、文化、交流、国際、居住など多様な都市機能の集積を図ります。
- 船堀駅周辺は、新川と連携しながらにぎわい創出を図るため、新川との間を快適に回遊できる空間の形成を図ります。
- 新庁舎は、区の防災活動拠点としての機能強化を図ります。また、隣接するタワーホール船堀との連携を図りながら、区民交流の活性化に配慮した施設計画を検討します。
- 区役所本庁舎の建設に併せて、駅前広場の機能強化を図るとともに、バス交通の充実を図り、各地域とのアクセスを確保します。

【将来都市構造図】



[出典：江戸川区都市計画マスタープラン（平成31年3月改定）]

2-3 共生社会の実現に向けた計画づくり

1. 2100年の江戸川区（共生社会ビジョン）（令和4年8月策定）

本区では、現在から2100年にかけて人口や財政、職員数が減少すると予想される中で、一人ひとりが個性を大切にしながら、ともに協力しあい「ともに生きるまち（共生社会）」を目指し、区の長期構想として「2100年の江戸川区（共生社会ビジョン）」（令和4年8月）を策定しました。

本ビジョンには、「ともに生きるまち」として「人とともに生きる」「社会とともに生きる」「経済とともに生きる」「環境とともに生きる」「未来とともに生きる」の5つのまちの姿を描いており、以下の「2030年の江戸川区（SDGsビジョン）」と連動したものとなっています。

2. 2030年の江戸川区（SDGsビジョン）（令和4年8月策定）

共生社会ビジョンとともに、令和4年8月に、本区が目指す「ともに生きるまち（共生社会）」を実現するため、2030年までに行うべき具体的な施策をまとめた「2030年の江戸川区（SDGsビジョン）」を策定しました。

本ビジョンは、SDGsの最終ゴールとなる2030年の江戸川区の姿として、「自分らしく輝けるまち」「安全で安心なまち」「環境にやさしいまち」「経済が元気なまち」「住み続けたいまち」の5つのまちの姿とその実現に向けた「27の目標」を掲げています。

3. 江戸川区ユニバーサルデザインマスタープラン（令和5年3月策定）

本区は、上記2つのビジョンを踏まえ、令和5年3月に、バリアフリー法に基づく法定計画として「江戸川区ユニバーサルデザインマスタープラン」を策定しました。

本計画は、区のユニバーサルデザインに関する現状と課題、および基本方針について具体的に示すとともに、区をはじめ、鉄道及び道路等施設設置管理者、公安委員会など、移動等円滑化に係るさまざまな主体が参加・連携し、移動等円滑化促進地区を主とした、区全体の面的・一体的なバリアフリー化を目指しています。

| 船堀地区のバリアフリー化方針 | |
|----------------|---|
| まち・くらし | <ul style="list-style-type: none">・バス交通の充実を図り、各地域とのアクセスを確保します。・区役所新庁舎の建設に併せて、商業・文化・居住など、多様な都市機能の集積を図り、駅前広場や施設のさらなるバリアフリー化を進めます。・区役所新庁舎は、手続きが円滑に行える区民サービス拠点としてユニバーサルデザインを推進します。・歩行者と車の交錯を減らすため、駅と道路空間の再編による安全な歩行空間の確保を図ります。・歩道巻き込み部の段差解消や、老朽化した視覚障害者誘導用ブロックの改修を進めます。 |
| 情報 | <ul style="list-style-type: none">・在留外国人が多く居住しているため、分かりやすいサイン表示や、多言語表記の整備を進めていきます。 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none">・区役所新庁舎は、区の防災活動拠点としての機能強化を図ります。・災害対応として、高台まちづくりの検討を進めます。 |

[出典：江戸川区ユニバーサルデザインマスタープラン（令和5年3月）]

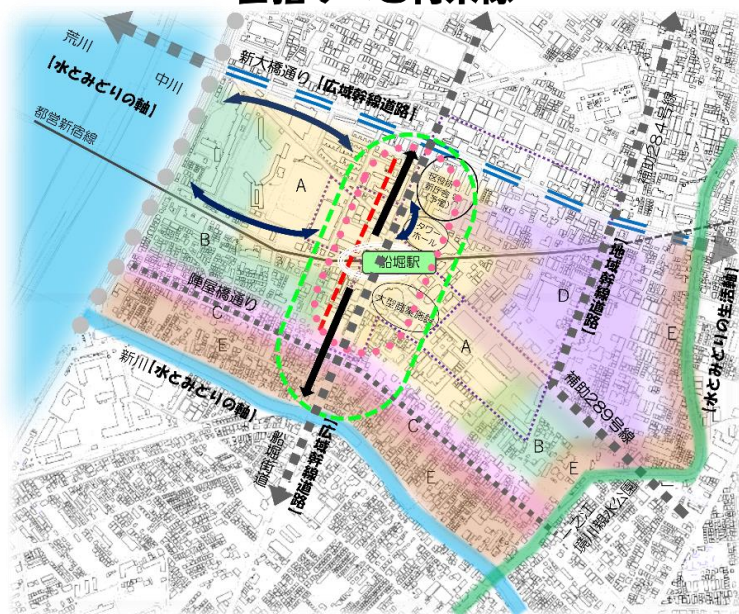
2-4 船堀駅周辺地区まちづくり基本構想（令和3年3月策定）

船堀駅周辺地区（約95ha）では、令和3年3月に「船堀駅周辺地区まちづくり基本構想」を策定し、駅周辺地区（約95ha）の現状と課題、課題解決に向けた今後のまちづくりの方向性を示しています。

目指すべき将来像を「区を中心として、資源と人のつながりが未来を支えるにぎわいのあるまち」とし、その基本目標やまちづくりの方針などを以下のように定めています。

特に区役所本庁舎移転を見据え「多様な都市機能の集積と適正な高度利用の実現」「行政機能移転を踏まえた防災活動拠点の形成」などを示しています。

－目指すべき将来像－



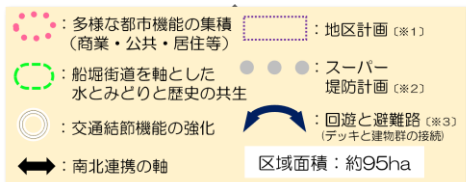
区を中心として、資源と人のつながりが未来を支えるにぎわいのあるまち

【基本目標】

- ◆ 未来を支える活気にぎわいがあり、だれもが安全・安心に過ごせるまちの形成
- ◆ 多様な人々がつながり「多文化共生社会」を実現するまちの形成
- ◆ わくわくする暮らしと個性が光るまちの形成
- ◆ 歴史ある水の流れとみどりが彩りを添えるまちの形成

【まちづくりの方針】

- ◆ 多様な都市機能の集積と適正な高度利用の実現
- ◆ 行政機能移転を踏まえた防災活動拠点の形成
- ◆ まちづくり事業による防災性強化
- ◆ 各地区からのアクセスの充実と駅前広場機能の強化
- ◆ 平常時の回遊機能と浸水時の避難路機能を備えた施設等の整備
- ◆ 船堀駅周辺と新川を繋ぐ、快適でにぎわいを生む回遊空間の形成



今後の具体的なまちづくりの進展により、変更になる場合があります

まちのにぎわいゾーン (平常時)

A 船堀駅を中心として、人が集まり、にぎわいのある商業・公共施設、住宅が集積する中高層市街地を形成

防災機能集積ゾーン (災害時)

浸水時の避難機能や最低限の避難水準の確保、社会経済活動の一定程度の継続を可能とする市街地の形成

沿道商業軸

みどりを中心とした歩行空間を創出し、飲食・商業施設が立地する中高層市街地を形成

沿道防災軸

商業・業務施設と共同住宅が複合して建ち並び、災害時には広域的な避難路となる中高層耐火市街地を形成

みどり豊かな居住ゾーン

B 中高層住宅と低中層住宅が共存しみどり豊かで安全な市街地を形成

沿道生活便利ゾーン

C 個性豊かな店舗が立地する、低中層の店舗併用住宅を中心とした市街地を形成

住まいと工場の共存ゾーン

D 中層共同住宅と工場が共存し、調和した特色ある市街地を形成

歴史とみどりの景観ゾーン

E 新川の歴史を感じる空間や、一之江境川親水公園の自然とふれあえる空間に調和する良好な景観市街地を形成

[出典：船堀駅周辺地区まちづくり基本構想（令和3年3月）]

2-5 区役所新庁舎建設計画

現在の区役所本庁舎は老朽化に加え、災害に対応するための機能が不足しています。また、窓口の狭あい化や分散化、バリアフリー対応の不足など区民サービスに直結する課題を抱えています。そうした中、都営住宅の建替え事業が進み、船堀四丁目にまとまった規模の敷地が創出されることになったため、区民や関係機関との検討を経て、船堀四丁目への本庁舎移転が決まりました。

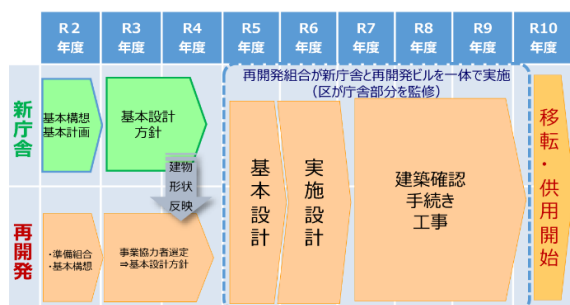
令和3年3月には新庁舎建設における基本理念や基本方針をまとめた「江戸川区新庁舎建設基本構想・基本計画」を策定し、日本一の防災庁舎の完成を目指して検討を進めています。

区役所新庁舎は、新庁舎と複合用途の建築物を一体で整備する市街地再開発事業により建設します。令和2年7月に船堀四丁目地区市街地再開発準備組合が設立され、今後は令和10年度の完成を目指し、都市計画決定や市街地再開発組合の設立に向けて、関係機関との協議を進めていきます。以下にその計画の概要と概ねのスケジュールを示します。

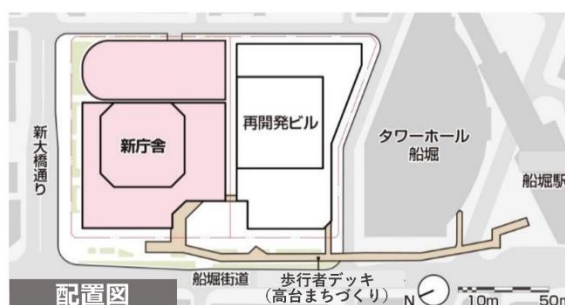
新庁舎の完成イメージ



新庁舎完成までの概ねのスケジュール



新庁舎の配置イメージ



[出典：新庁舎建設事業の概要(令和5年2月)]

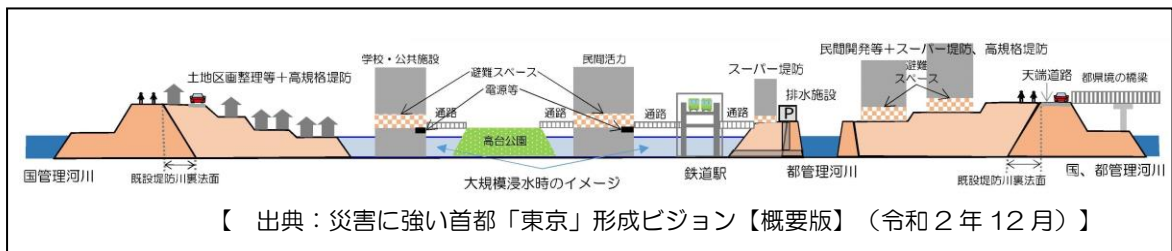
2-6 高台まちづくり計画の検討

本地区は、江戸川区水害ハザードマップにおいて大規模水害が発生した場合、浸水深は3～5m程度、浸水継続時間は2週間以上になるものと想定されており、新庁舎建設にあわせた「行政・防災の拠点」としての防災機能の強化が求められます。

そのような中、国と都による「災害に強い首都「東京」形成ビジョン」（令和2年12月 策定）において、船堀地区が高台まちづくりのモデル地区に設定されました。

また、東京都では様々な災害に対応し強靱で持続可能な都市を目指す「TOKYO強靱化プロジェクト～『100年先も安心』を目指して～」（令和4年12月策定）を策定し、その取組みを始めています。

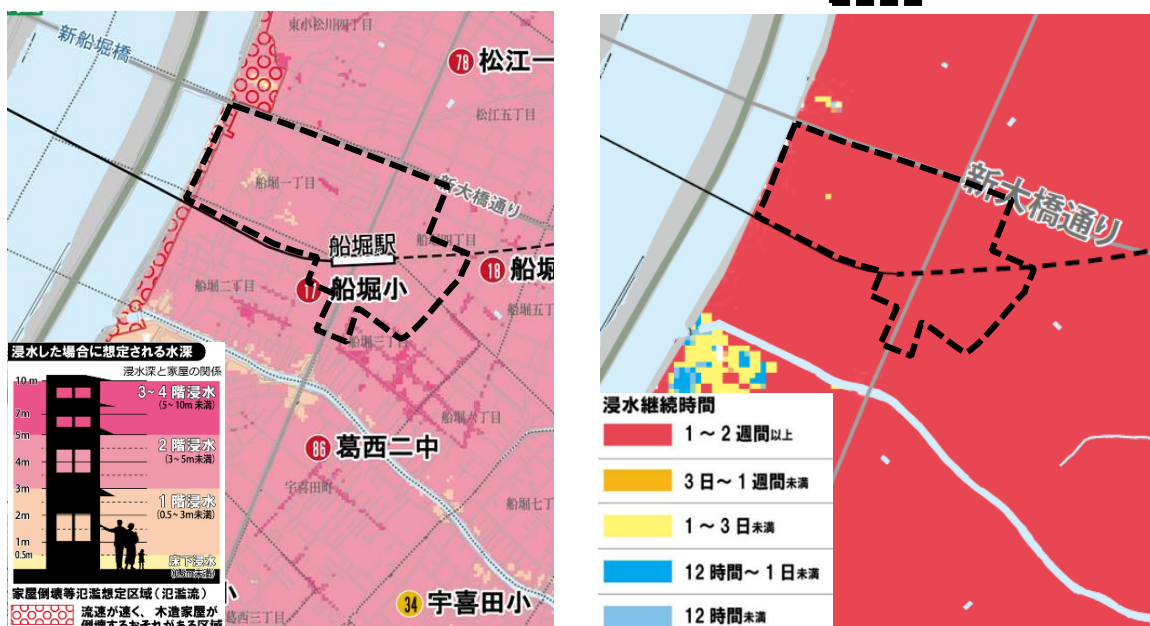
本区では、現在、大規模水害が発生した場合を想定し、避難スペースを確保した建築物の整備・確保、浸水区域外への移動を可能とする通路の整備、民間活力を活用した建築物や高台の整備に取り組む計画を進めています。令和5年には基本的な考え方や基本方針をまとめた「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」を策定し、高台まちづくりの実現に向けて検討を進めていきます。



●江戸川区水害（洪水・高潮）ハザードマップ【想定最大規模】

（下図左：浸水深 右：浸水継続時間）

本構想の対象範囲



〔 出典：江戸川区水害ハザードマップ（令和元年5月発行【令和4年3月一部変更】） 〕

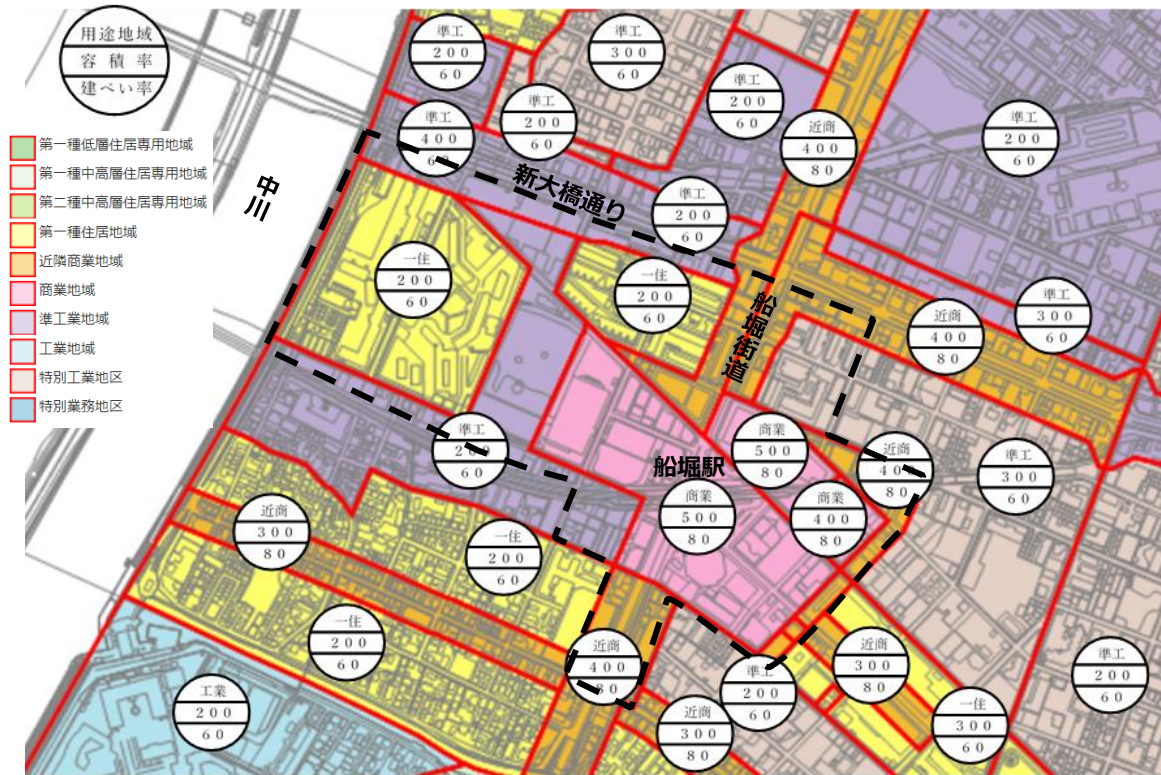
3. 都市計画及び地区の現況

3-1 用途地域

船堀駅前地区における現行の用途地域の指定状況を以下に示します。

船堀駅周辺は、商業地域（容積率 400%~500%）、近隣商業地域（容積率 400%）、準工業地域（容積率 200~300%）、第一種住居地域（容積率 200%）となっており、商業・工業・住居が混合した地区特性となっています。

●船堀駅前地区の用途地域の指定状況



┌──┐ 本構想の対象範囲

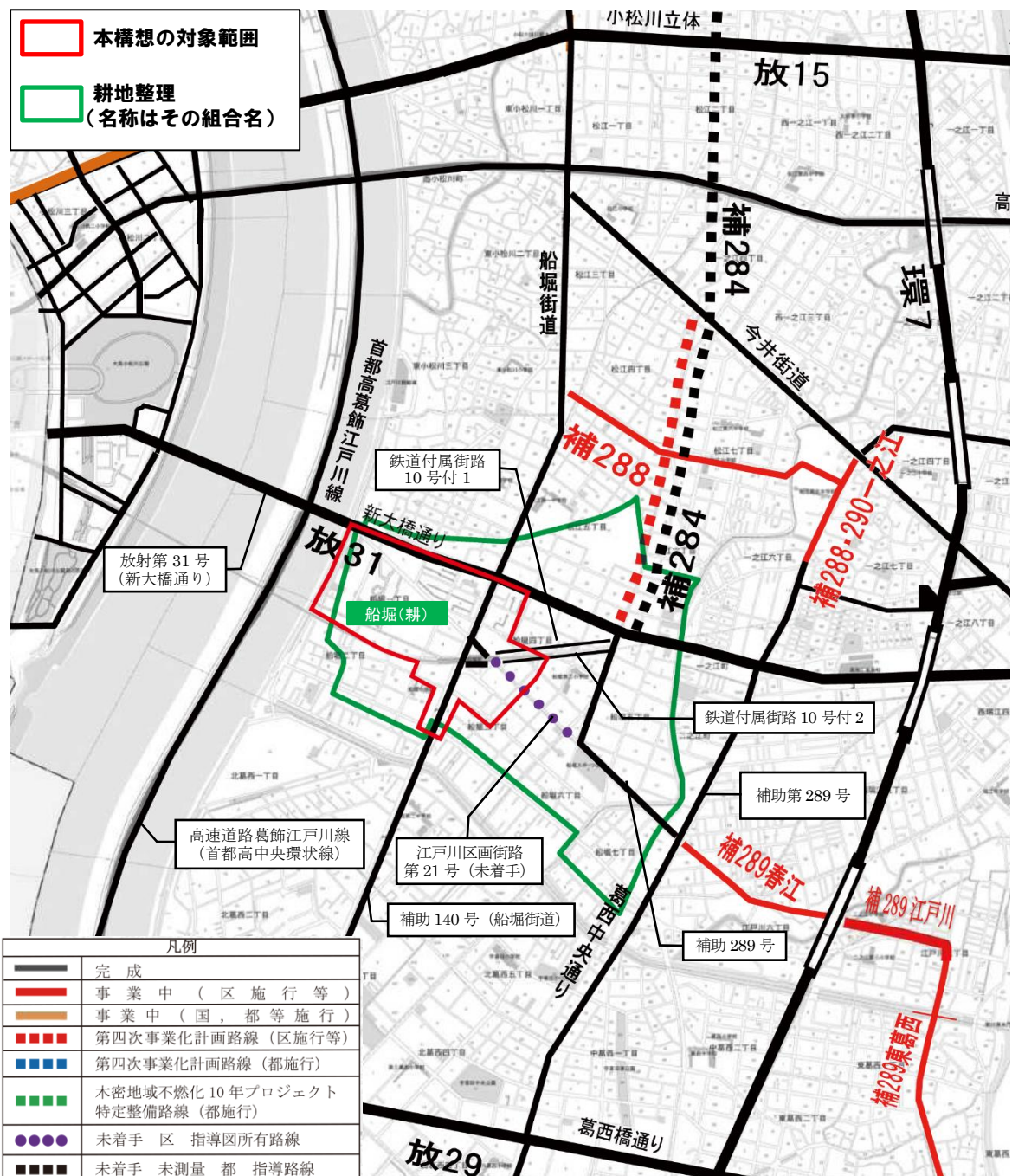
[出典：江戸川区 都市計画・建築基準法による指定道路情報提供サービスより作成]

3-2 都市計画道路等

船堀駅周辺の都市計画道路は、南北方向に補助第 140 号（船堀街道）が、東西方向に放射第 31 号（新大橋通り）が整備され、船堀駅から南東方向の江戸川区画街路第 21 号が未整備となっています。

また、南側の駅前広場は都市計画施設として整備されており、駅北側は地区計画にて地区施設（「その他の公共空地（駅広場）」）として整備されています。

なお、本構想対象範囲は、大部分で耕地整理事業（昭和 4 年～昭和 18 年）が実施済みのため、幅員 6 m から 10 m の道路が格子状に整備されています。



[出典：江戸川区資料 都市計画道路事業進捗状況図（R4.4.1）及び耕地整理一覧より時点修正加筆作成]

3-3 地区計画

船堀駅周辺では、昭和58年の都営新宿線船堀駅の開業以降、都内初の地区計画を導入し、公共空間の確保や商業・工業・住宅が共存する地区特性を活かしながら、安全で、にぎわいと活力あるまちを形成してきました。

現在は、3つの地区（下図）に地区計画が決定され、以下の整備を進めてきました。

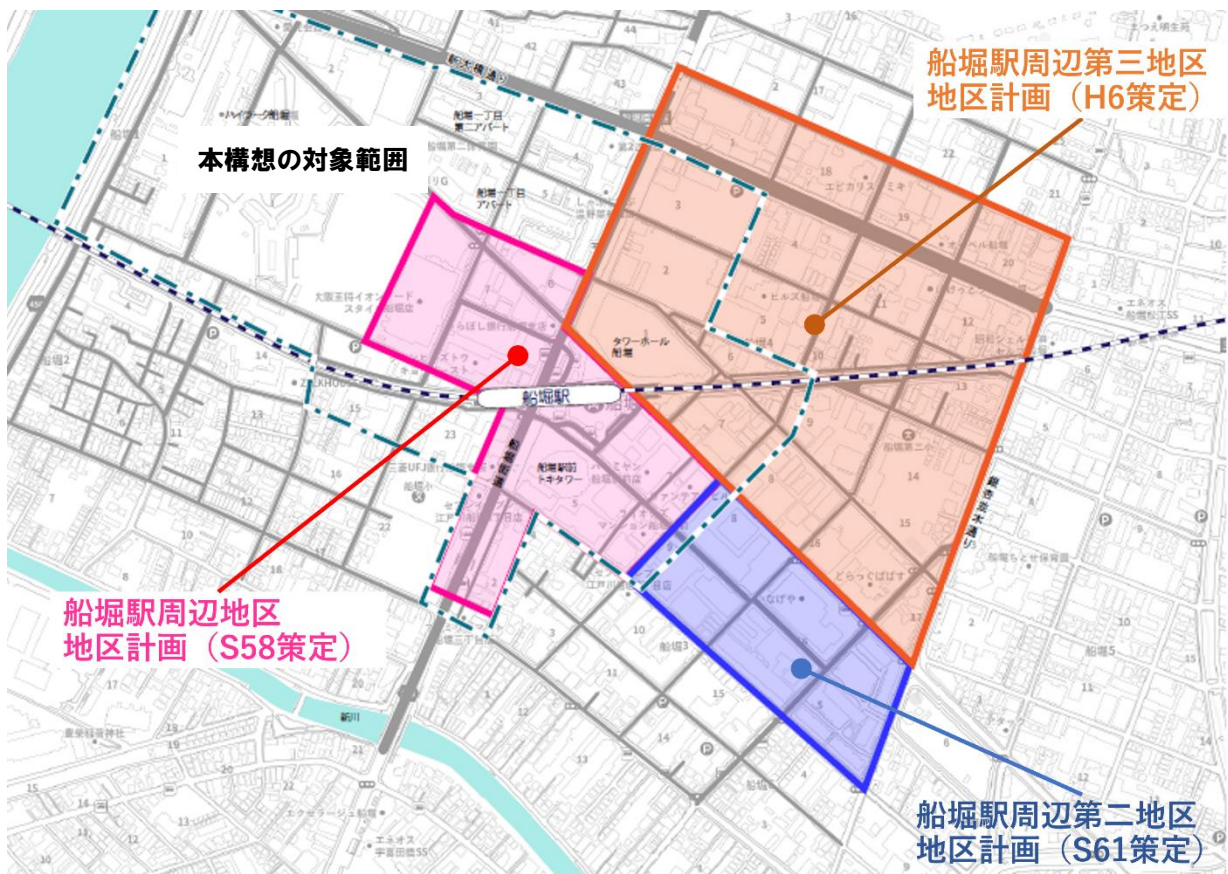
■地区計画とは

- 比較的小さな地区を単位として、地区の課題や特徴等を踏まえ、住民と自治体が連携しながら、地区の特性にふさわしいまちづくりを進めていく手法です。
- 地区計画には、「名称」「位置」「区域」「面積」「計画の目標」「整備等に関する方針」などを定めます。

■船堀駅周辺では

- 建築物を新築する際や建替えの際に、指定された壁面線を越えて建築してはならない。
- ホテル・旅館で青少年の健全な育成を損ない、周辺環境との調和を逸する用途を制限する。
- 新大橋通り沿線や商業系街区の一部では、建築物の1階で、道路に面する部分の主たる用途を店舗・事務所等の商業・業務施設以外の用途とした建築物を建築してはならない。

●船堀駅周辺の地区計画の範囲



3-4 地区の現況

●人口及び土地利用等

船堀駅前地区の人口及び土地利用等の現況について整理します。

①人口（図1・図2）

- 船堀駅周辺の人口は、令和2年までは増加傾向にありましたが、令和2年以降は減少に転じています。（図1）
- 船堀1丁目は65歳以上の割合が江戸川区全体や他のエリアと比べて高く、居住者の高齢化率の増加の傾向がみられます。（図2）

②土地利用（図3）

- 船堀街道より西側は、都営新宿線北側に比較的大規模の大きい集合住宅、専用商業施設、スポーツ・興行施設等が立地していますが、一部で低未利用の土地利用が見受けられます。
- 船堀街道より東側は、集合住宅が多く立地していますが、都営新宿線北側では独立住宅も立地しています。

③商業（図4）

- スーパーや複合商業施設、小売店舗等、日常の買い物に利用されている商業施設は駅周辺にまとまって立地しています。
- 地区に隣接し船堀商店会等が位置しています。

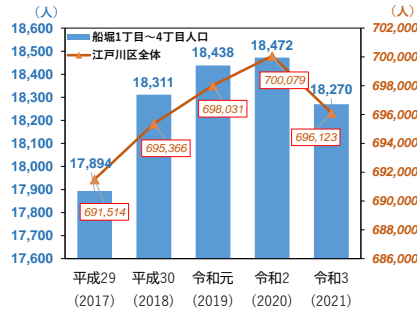
④公園・みどり（図5）

- みどり豊かな船堀グリーンロードが整備されていますが、地区内は公園等が少ない状況です。
- 地区に近接し新川千本桜等が立地しています。

⑤公益施設（図5）

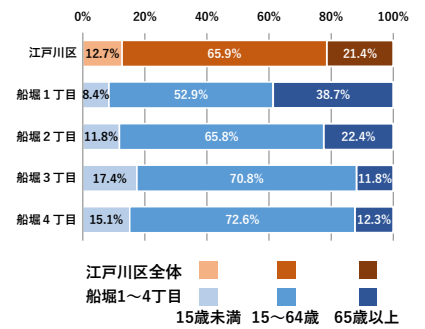
- 駅北側にタワーホール船堀、北西側には船堀コミュニティ会館等が立地しています。

図1 船堀1～4丁目の人口推移



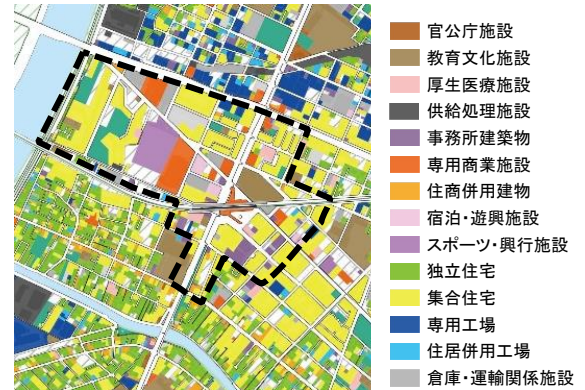
[出典：江戸川区統計（住民基本台帳）]

図2 年齢3区分別人口割合(令和2年)



[出典：令和2年国勢調査]

図3 船堀駅前地区の土地利用



[出典：土地利用現況調査（江戸川区 平成28年）]

図4 船堀駅前地区の主な商業施設



[出典：えどがわマップ（江戸川区 令和4年3月）]

図5 船堀駅前地区の公園及び公益施設



[出典：えどがわマップ（江戸川区 令和4年3月）]

●交通

船堀駅前地区の鉄道やバス等の交通や歩行者交通量等の現況について整理します。

①鉄道

- ・ 都営新宿線船堀駅は、急行停車駅で新宿まで急行で約 20 分です。
- ・ 乗降客数は 50,855 人※（令和 3 年）で、区内 5 番目に多い駅です。
※新型コロナウイルス蔓延前は 64,560 人（平成 30 年）

②バス（図6・図7）

- ・ 船堀駅と区内外をつなぐバス路線が整備されています。（図 6）
- ・ 駅前には 9 系統のバスが運行し、平日の本数は 636 台/日（令和 3 年）です。なお、その多くが起終点ではない通過型のバス停です。（図 7）
- ・ 船堀街道上の島式バス停は、横断歩道で路線バスと歩行者の動線が交錯するため歩行者の安全性に課題があります。

③歩行者交通（図8）

- ・ 船堀街道の駅付近を横断する歩行者交通量は最大箇所（駅北側）で約 7,600 人/12h、ピーク時（18-19 時）で約 1,000 人/h です。（令和 2 年 10 月）
- ・ 船堀グリーンロードの歩行者交通量は、約 9,300 人/12h、ピーク時（17-18 時）は約 1,100 人/h です。（令和 2 年 10 月）

④自転車駐輪場（図9）

- ・ 駅周辺の駐輪場は、中央、東 1 号、東 2 号、西 1 号、西 2 号の 5 か所があり、合計約 4,000 台の収容が可能です。（令和 4 年度調査）

図6 船堀駅を経由するバスルートと主要駅バス運行台数

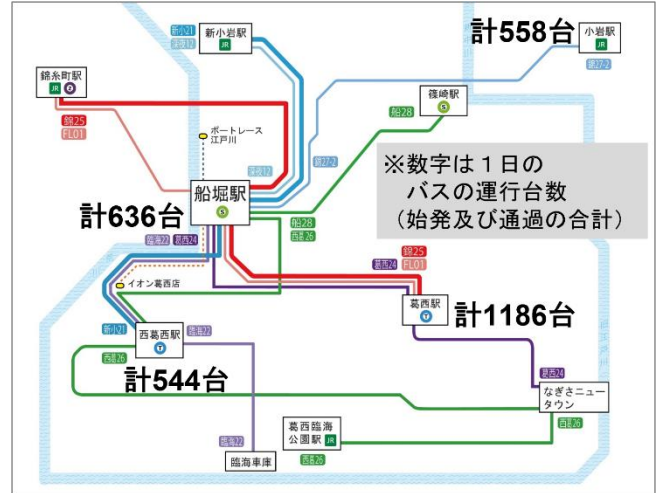


図7 船堀駅前バス停のバス系統及び運行台数※
※ハッチの数字

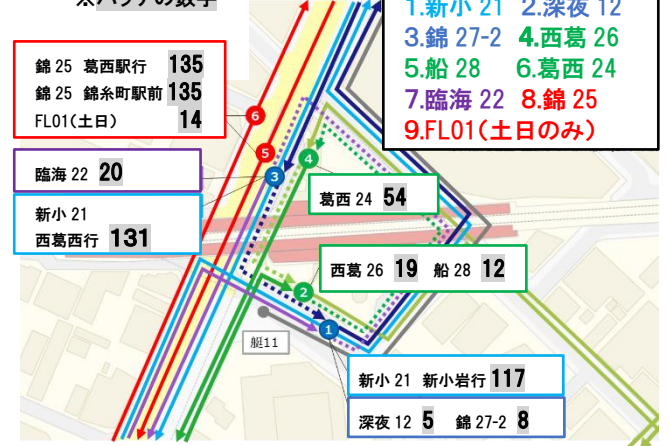


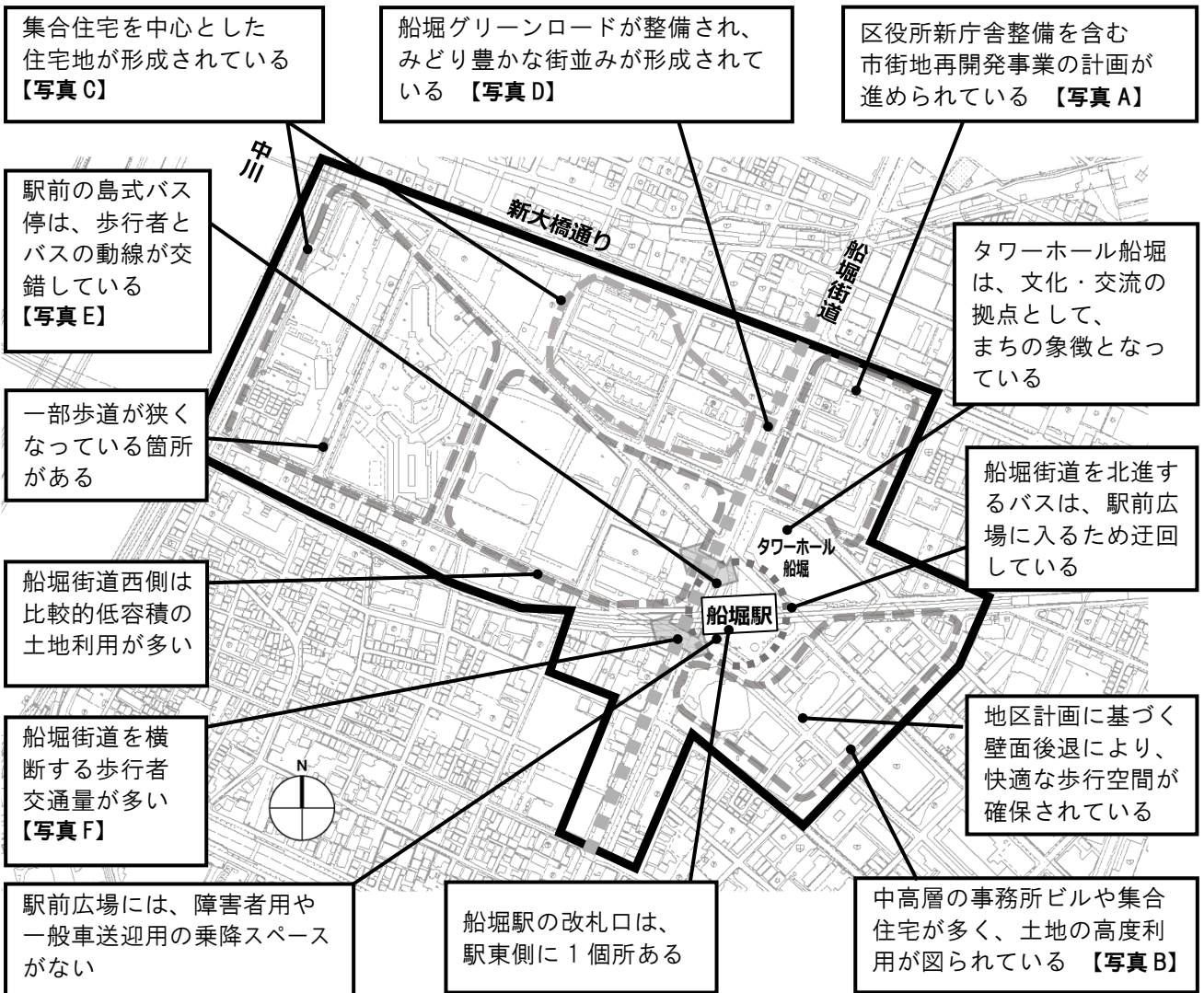
図8 船堀駅前の平日歩行者交通量(令和 2 年 10 月 27 日)



図9 船堀駅周辺の駐輪場



●**地区の特徴** 船堀駅前地区の特徴や現状の課題等を以下に示します。



写真A 船堀四丁目地区の再開発予定地



写真B 船堀街道東側の中高層の建物



写真C 船堀街道西側の公営住宅等



写真D 船堀グリーンロード



写真E 駅北側の島式バス停



写真F 船堀街道を横断する歩行者

4. 住民意向の把握

まちづくりの方向性を検討するにあたり、以下の方法で地域住民等の意向を把握しました。

①第1回意見交換会

本構想対象区域を含む町会・自治会ごとに、地域の方々と船堀の今後のまちづくりについて、意見交換会を行いました。

②オープンハウス型意見交換会

船堀駅北口の駅前広場において、船堀の現況や課題、まちの変化などに関するパネルを展示し、船堀のまちのあり方について、来場者に意見収集やアンケートを実施しました。

○第1回意見交換会の対象範囲(下図青線の各ブロック)と日時・参加者数



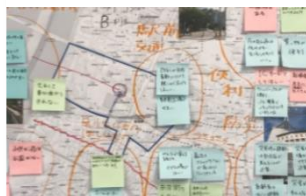
| ブロック | 開催日時 | 町内会・自治会名 |
|-----------------------|-------------|-----------------------------|
| A | 9/28(水)19時～ | 船堀中央町会等 |
| B | 9/30(金)19時～ | ハイラーク船堀自治会 |
| C | 10/1(土)15時～ | 都宮船堀団地自治会 |
| D | 10/1(土)19時～ | 船堀三丁目町会 |
| E | 10/2(日)10時～ | 西船堀町会 公団船堀一丁目団地自治会 |
| F | 10/2(日)14時～ | 船堀四丁目町会 |
| G | 10/2(日)19時～ | 都宮船堀一丁目アパート自治会 第二アパート自治会 |
| 第1回意見交換会 参加者数の合計 128人 | | |

○オープンハウスの日時及び来場者数

| | |
|-----|-----------------------------------|
| 日時 | 令和4年10月7日(金)～9日(日) 10:00～18:00 |
| 来場者 | 延べ 約450人 |



第1回意見交換会の様子



オープンハウス型意見交換会の様子

■参加者の主なご意見

| テーマ | ①第1回意見交換会 | ②オープンハウス型意見交換会 |
|----------|--|---|
| 都市機能 | <ul style="list-style-type: none"> ●商業機能の強化 ●にぎわいの拠点となるような機能の強化 ●交流・コミュニティ形成の場の創出 など | <ul style="list-style-type: none"> ●暮らしを豊かにする多様な機能の集積 (飲食店、カフェ、おしゃれなお店、図書館、病院など) |
| 交通・回遊 | <ul style="list-style-type: none"> ●駅前広場機能の向上 ●駅付近の交通動線の整理 ●交通網の充実による利便性向上 ●歩きやすい、歩きたくなる環境の整備 など | <ul style="list-style-type: none"> ●交通拠点・ネットワークの強化 (西口改札設置、各方面へのバス路線の充実 など) |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none"> ●災害に対する不安・意識不足 ●地域や民間施設との連携 ●万が一に備えた防災対策の強化 ●高台まちづくりの推進 など | <ul style="list-style-type: none"> ●防災・防犯対策の強化 (防災対策や治安維持への対応、災害時は避難場所となる広場の整備 など) |
| 住環境・まち魅力 | <ul style="list-style-type: none"> ●水とみどりの豊かな環境の維持 ●住みやすく落ち着いた街並み・住環境の維持・向上 など | <ul style="list-style-type: none"> ●まちのイメージアップ ●地域資源を活かした街並みの形成 |

③第2回意見交換会

第1回意見交換会やオープンハウス型意見交換会でいただいた意見の報告とまちづくりの方向性を説明しました。その後、参加者とまちのキーワード、キャッチフレーズの検討や意見交換を行いました。

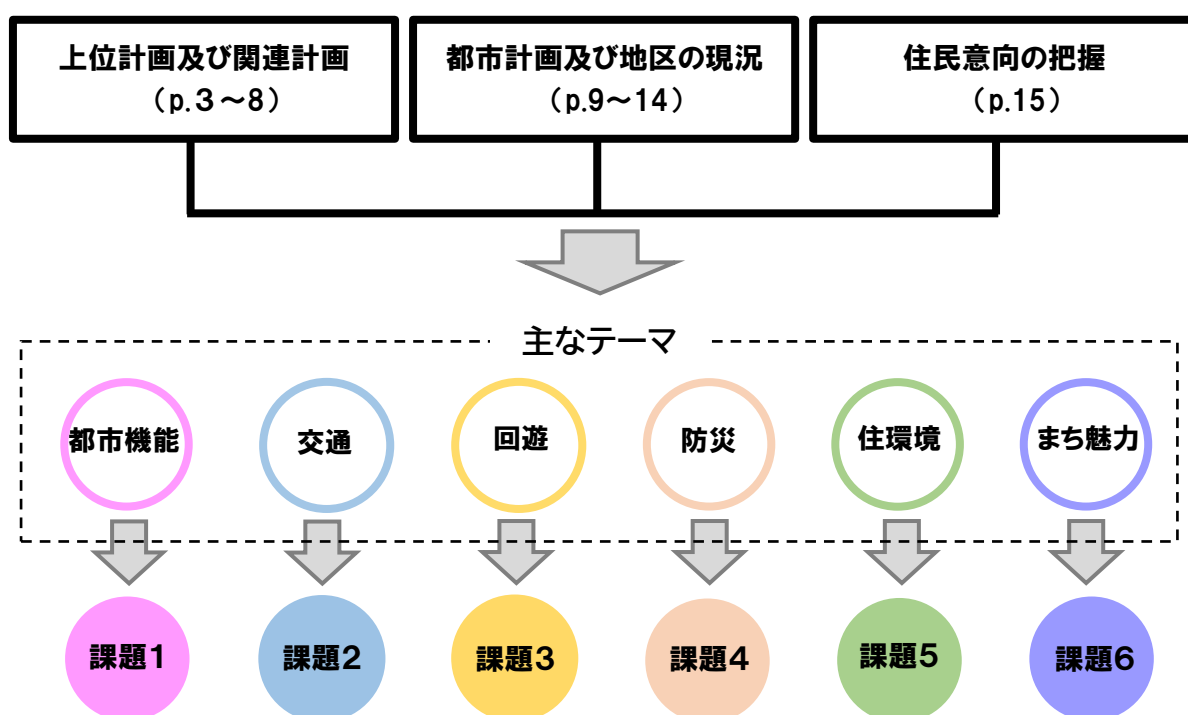
(令和4年11月16日(水)及び20日(日)計4回開催 参加者数の合計55人)

5. まちづくりの課題

「上位計画及び関連計画」、「都市計画及び地区の現況」「住民意向の把握」等を踏まえ、本地区の「まちづくりの課題」を抽出、整理します。

「まちづくりの課題」としては、以下の6つのテーマ（「都市機能」「交通」「回遊」「防災」「住環境」「まち魅力」）が考えられます。

各々のテーマに対応した「まちづくりの課題」について、次ページ以降に示します。



テーマ1 都市機能

課題1 にぎわいや交流機能の充実に向けた対応が必要

船堀駅周辺は、江戸川区都市計画マスタープランにおいて、商業、業務、文化、居住機能などの集積を誘導し、区内外の交流やにぎわいの形成が方向づけられています。

現状においても、駅周辺にタワーホール船堀などの文化・交流施設をはじめ、複合商業施設やスーパーマーケット、小売り店舗などが立地し、日常の買い物等の利便性は高いです。しかし、住民や来街者からはカフェや飲食店、気軽に交流できる施設等が少ないなどの意見も多く、魅力ある拠点形成が求められています。

今後、駅周辺における多様な来街者の増加に対応し、さらに魅力的で、にぎわいや交流をもたらす都市機能の充実に向けた対応が必要となります。



タワーホール船堀

テーマ2 交通

課題2 安全で利便性の高い交通結節機能の強化への対応が必要

船堀駅は、都営新宿線や区内主要地へつなぐ路線バスなど公共交通が充実しています。しかし、駅前のバス停は分散しているため分かりづらく、一部は島式のため、横断歩道で路線バスと動線が交差するなどの安全性の課題や、バスが周辺道路を迂回して走行するなどの利便性の課題があります。そのため、住民や来街者からは路線バスのさらなる利便性の向上が求められています。

また、現在の駅前広場には、一般車送迎用や障害者用の乗降スペースが確保されておらず、将来の新たな交通需要等に対応できるスペースもありません。

さらに、船堀駅の改札口は船堀街道東側の1箇所であるため、西側からの多くの駅利用者が船堀街道を横断しています。特に朝夕のラッシュ時において、歩行者とバス・自動車・自転車等の動線が錯綜しています。

こうした中、住民等からも船堀街道西側に改札口の設置を求める意見や駅前の安全性の確保、歩きやすい歩行空間を求める意見が多くあります。

現在の課題を解決するとともに、今後の交通需要増加や利用者ニーズにあわせ、安全で利便性が高く、駅前広場の交通結節機能の強化への検討が必要となります。



朝夕に多い送迎車の停車

テーマ3 回遊

課題3 快適な歩行環境の向上と回遊性の高いまちづくりへの対応が必要

本区では、「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」及び「江戸川区ユニバーサルデザインマスタープラン」において、「まちのバリアフリー化」「人にやさしいまち」の実現を目指しています。

船堀駅周辺は、地区計画に基づく建物の壁面後退により歩行空間が確保され、歩行者にとって「やさしいまち」を形成してきました。しかし、駅西側の住宅地の一部においては、歩道が狭く、ベビーカーや車いす利用者などが通りにくい箇所があります。

このような課題の解決に加え、まちの活性化やにぎわい創出のため、さらには今後の高齢化を見据えた健康づくりの観点も踏まえ、快適な歩行環境の確保や、歩きたくなるような回遊性の高いまちづくりへの対応が必要となります。



本地区の住宅地内の歩道

テーマ4 防災

課題4 防災まちづくりの推進に向けた対応が必要

船堀駅周辺は、江戸川区都市計画マスタープランにおいて、「行政・防災の中心」と位置づけており、区全体の防災活動の中核としての役割を担うとともに、新庁舎における区の防災活動拠点としての機能強化を図ることとしています。

住民等からは水害をはじめ、地震や火災など大規模な災害への不安の意見が多くあり、より一層の防災対策の強化を進めるため、区役所本庁舎移転に合わせて、「行政・防災の中心」にふさわしい、防災まちづくりの推進が必要です。

なお、水害への対応については、「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」を策定し、高台まちづくりの実現を目指した取組みを進めています。



平成26年の集中豪雨の様子(中央地区)

テーマ5 住環境

課題5 居心地が良く住みたいと思える環境づくりへの対応が必要

本区では、「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」において、「住みたいまち」「環境にやさしいまち」の実現を目指しています。

船堀駅周辺は、地区計画により活力とうるおいのある良好な街並みが形成されています。また、船堀グリーンロードや新川など、水とみどりを中心とした特徴的な資源が多く、住民等からはその魅力ある資源を活かしながら、住みやすいまちづくりを実現してほしいなどの意見がありました。

今後は、船堀駅周辺の地域資源を積極的に活用し、居住者にとって「居心地が良く住みたい」と思える環境づくりへの対応が必要となります。

また、「環境にやさしいまち」の実現に向けて、気候変動の緩和策・適応策に積極的に取り組み、環境への負荷が少ない持続的なまちづくりが必要です。



船堀グリーンロード



新川千本桜

テーマ6 まち魅力

課題6 まちの魅力向上や情報発信力の強化に向けた対応が必要

船堀は、新川の舟運などを中心に形成されたまちですが、昭和58年の都営新宿線船堀駅の開業以来、首都高速中央環状線等の交通基盤の整備やマンション開発などが進み、まちは大きく変化し発展してきました。

しかし、近年は施設の老朽化への不安に加え、多様な生活様式や利用者のニーズに対応しきれなくなり、住民等からも世代や性別を問わず、すべての人にとって魅力的で自由に集える場をつくるなど、船堀の魅力やイメージアップが求められています。

今後は、まちの歴史や資源を活かし、魅力向上を図るとともに、区内外から人を惹きつけるよう、魅力発信の強化を行い、まちの活性化につなげることが必要です。



昭和10年頃の新川
「ふるさと ふなぼり第6集」より

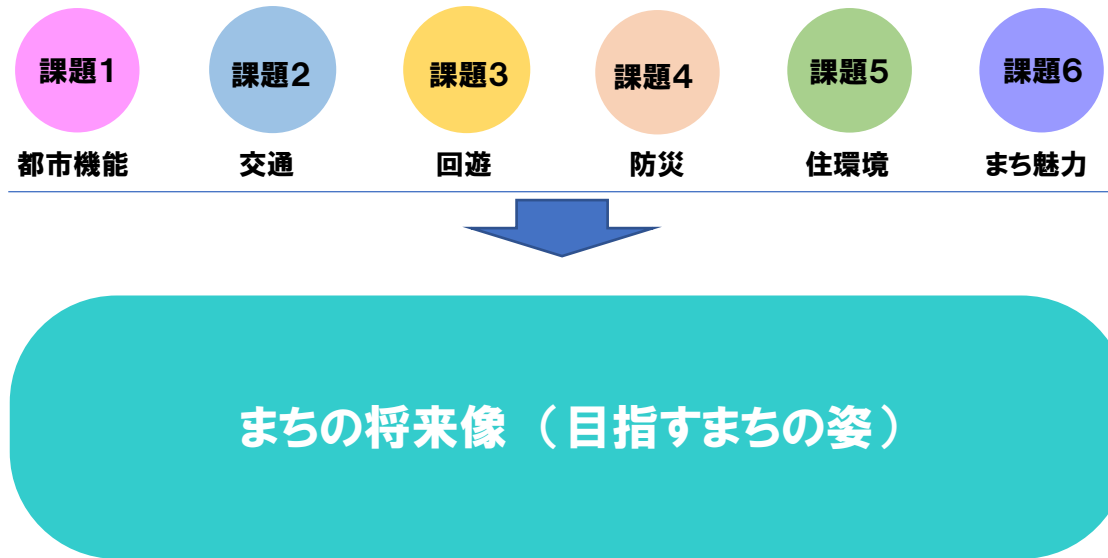


現在の駅東側の様子

6. まちづくり基本構想

6-1 まちの将来像

現況や住民意向、まちづくり課題等を踏まえ、船堀駅前地区の「まちの将来像（目指すまちの姿）」を以下のように設定します。



船堀は、区内外からの交通利便性が良く、駅前には商業施設がまとまって立地するとともに、新川千本桜まで続く船堀グリーンロードなどの水とみどり豊かで魅力的な「船堀ならではの」資源が整い、「にぎわいと落ち着き」など様々なイメージが共存しています。

今後は、区役所本庁舎移転など、まちの変化に対応するために、今ある建物や地域資源をうまく活かしながら、発展・成長していけるまちを目指していくことが求められます。

船堀駅前地区の目指すべき将来像は、区の玄関口として、にぎわいと憩い、楽しさと安らぎ、歴史と発展など、いくつかの対照的な要素をバランスよく共存・融合させながら、誰もが楽しみ、魅力的で「いつまでも住み続けたいと思えるまち」「持続的に次世代へつないでいけるまち」を目指します。

6-2 まちづくり方針

まちづくりの課題に対応した「まちづくり方針」を以下のように設定します。

方針① 区を中心にふさわしい多様な都市機能の集積

- 新庁舎整備にあわせて、区内外からのにぎわいや交流をもたらす商業、業務、文化、医療、福祉、子育て、住宅などの多様な都市機能の集積・誘導を図るとともに、適正な高度利用を促進します。
- 新庁舎及び再開発で整備する複合用途の建築物と、既存のタワーホール船堀を含めた3施設が連携して周辺から高い視認性のある一体の建築物を成し、「行政・防災の中心」として日常にはにぎわいを創出し、災害時には区民から“頼られる防災活動拠点”を形成します。
- 船堀街道西側においては、駅前の立地にふさわしい高度利用を促進し、建物の共同化などの検討を行います。
- 複合用途により土地利用を図るべきゾーン（以下「複合用途ゾーン」という）においては、建物の建替え等の機会を捉えて、周辺のまちづくりに応じ適切な都市機能の誘導を図ります。
- 屋外においても、駅前空間や道路空間などと一体的ににぎわいをもたらす環境をつくるため、イベント時などに活用できるオープンスペース等の創出を促します。

【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き①】

●新型コロナがもたらす「ニュー・ノーマル」に対応したまちづくりに向けて 「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（国土交通省 令和2年8月）」

新型コロナ危機により、人々の行動様式や意識などが変化し、これまでの都市における働き方や住まい方を問い直すことが求められている。これらの状況を踏まえ、国では今後の都市のあり方について検討を行っている。

人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、役割分担をしていく形が考えられ、複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりを必要としている。

〈今後の都市政策の方向性〉



良質なオフィス、テレワーク環境の整備



居心地の良い
ウォーカブルな空間の創出



都市空間へのゆとり
(オープンスペース)の創出

方針② 安全で円滑な交通環境と将来の需要に対応した交通結節機能強化

- 安全で利便性の高い交通環境を目指し、バスの迂回や島式バス停の配置の見直しを検討します。
- 駅前においては、歩行者とバス・自動車・自転車等の動線の錯綜を解消し、安全で移動しやすい歩行空間の整備を進めます。
- 今後のまちづくりや交通需要に対応したバス交通やバス停の確保、障害者用や一般車送迎用の乗降スペースの確保、歩行者デッキの整備など、駅前広場機能の拡張・充実に図ります。
- 駅前に隣接する市街地については、駅前広場等の再編に併せて、駅前立地にふさわしい、にぎわいや交流の創出につながる都市機能等を誘導し、拠点性を高める駅前空間の形成を図ります。
- 次世代モビリティへの対応など、多様な交通手段の活用を見据えた駅前空間の形成を図ります。

【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き②】

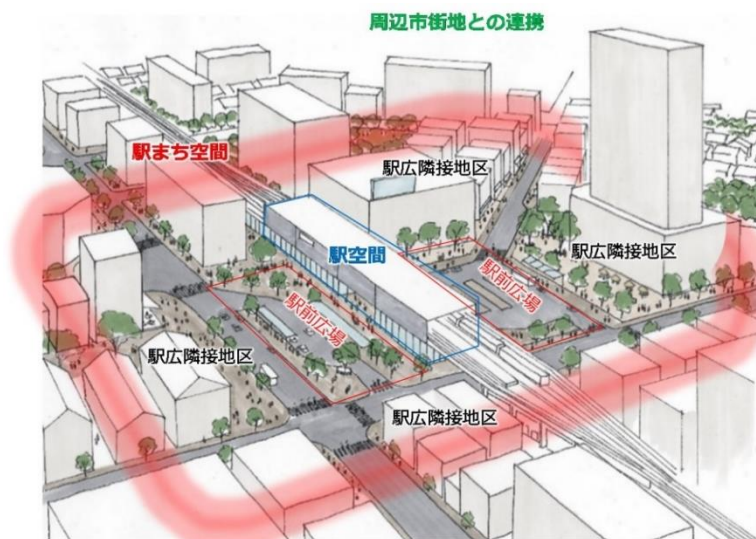
- これからの交通結節点～安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間」の再構築
「駅まちデザインの手引き つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～
(駅まちデザイン検討会(事務局:国土交通省) 令和3年9月)」

「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である。

国では、「駅まちデザインの手引き」を策定し、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を示している。

〈駅まちデザイン5原則〉

- ①多様な主体の連携
- ②ビジョンの共有
- ③空間の共有
- ④機能の連携
- ⑤一体的で柔軟な運営



駅まち空間のイメージ

方針③ 快適で回遊しやすいウォーカブルな空間整備

○歩行者やベビーカー、車いす利用者、自転車などすべての人にとって安全でゆとりある空間の整備を進めます。

○歩行者デッキの整備などにより、駅へのアクセス性の向上を図るとともに、隣接する建築物と一体的となって、地上レベルとともに多層的な日常のにぎわい創出や回遊性を高める取組みを進めます。

○船堀グリーンロードにおいては、沿道施設や壁面後退などで創出された空間と歩行者空間を一体的な空間として活用し、にぎわい、回遊性が高くウォーカブル※な歩行者空間の形成を図ります。

※ウォーカブル：「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもつ

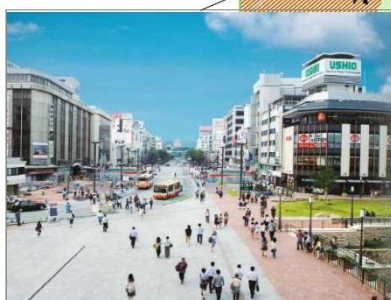
【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き③】

●「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～ 『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生（都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会(事務局:国土交通省)令和元年6月)』

近年、人口減少や少子高齢化が進み、地域の活力低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが、多くの都市に共通して求められている。

一方では、世界中の多くの都市で、街路空間を“車中心”から“人間中心”の空間へと再構築し、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組みが進められている。

このような背景のもと、国では街路等の公共空間と民地部分のオープンスペースを一体的な空間と捉え、利活用に関する様々な取組みを推進している。



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

方針④ 様々な防災まちづくりの取組みと高台まちづくりの推進

- 区の「行政・防災の中心」として、地震や水害など様々な災害に対応できるよう、新庁舎をはじめとした防災活動拠点の形成を図ります。
- 災害時の帰宅困難者受け入れを見据え、誰もが安全に避難できる一時避難場所の確保や浸水防止対策などを促進します。また、災害時に備え、安全な避難路（歩道、歩行者デッキなど）を確保します。
- 町会・自治会等と連携し、地域ごとに自主的に安全に避難できる組織体制等の強化に向けた取組みを進めます。
- 大規模水害対応については、「船堀駅前地区高台まちづくり基本方針」に基づき、取組みを進めます。

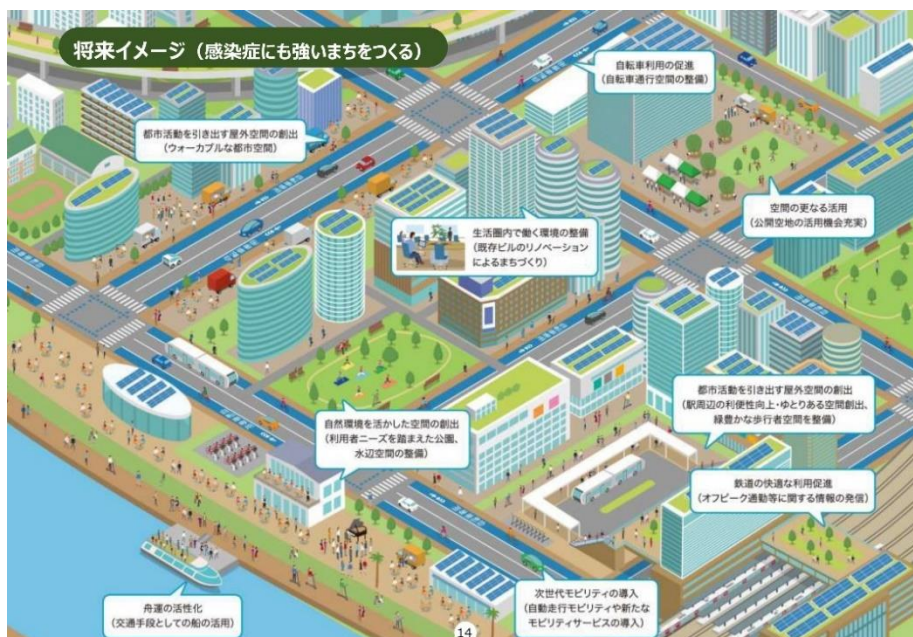
【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き④】

●強靱で持続可能な都市の実現

「TOKYO 強靱化プロジェクト～『100年先も安心』を目指して～（東京都政策企画局 令和4年12月）」

東京都では、風水害、地震、火山噴火、電力・通信等の途絶及び感染症の5つの危機に対して、都民の安全・安心を確保できる強靱で持続可能な都市を実現するため、令和4年度「TOKYO 強靱化プロジェクト」を策定した。

本プロジェクトでは、5つの危機に対応し、東京の強靱化に向けた目指す到達点と、2040年代までの施策がとりまとめられており、「高台まちづくり」「防災拠点へのアクセス強化」「避難施設の整備」「省エネ設備の導入促進・デジタル基盤の整備」「ウォーカブルな都市空間・多様な交通手段」などの推進が示されている。



「TOKYO 強靱化プロジェクト」の将来イメージ

方針⑤ 住みやすく落ち着いた住環境の保全・向上と環境対策の推進

- 「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」における「住み続けたくなるまち」の実現を目指し、まちなかの緑化の促進や建物更新などにあわせた魅力的な景観形成など、住みやすく落ち着いた住環境の向上に向けた取組みを誘導します。
- SDGs ビジョンの「環境にやさしいまち」の実現を目指し、気候変動等の影響への対応として、積極的な脱炭素化の取組みを促進します。
- 複合用途ゾーンにおいては、建物の建替え等の機会を捉えて、周辺と調和のとれた土地利用と景観形成を誘導します。
- 居住ゾーンにおいては、駅へのアクセス性の良い立地とみどりのある良好な住環境を保全するとともに、さらに魅力的で誰もが居心地が良く住み続けられるまちづくりを行います。

【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き⑤】

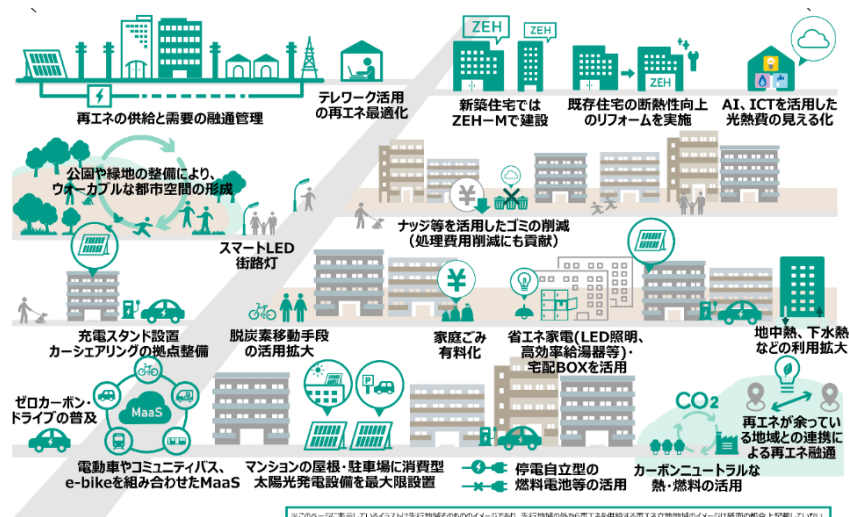
●2050年カーボンニュートラルの実現に向けて

「地域脱炭素ロードマップ(国・地方脱炭素実現会議(事務局:環境省) 令和3年)」

令和2年10月、国が「2050年カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、「脱炭素社会の実現」に向けた動きが加速している。

目標達成のためには、国と地方の協働、共創による取組みが必要不可欠なため、「地域脱炭素ロードマップ」が作成され、2030年までの取組み・施策を中心に、地域の成長戦略ともなる地域脱炭素の行程と具体策が示された。

具体的な内容としては、都市部では「公園や緑地、まちなかの緑化促進などによるウォーカブルな都市空間の形成」「自転車などの脱炭素移動手段の活用拡大」「新築住宅におけるZEH-M（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス・マンション）」「太陽光発電設備の最大限設置」などがあげられている。



都市部「住宅街・団地(集合住宅中心)」での脱炭素イメージ

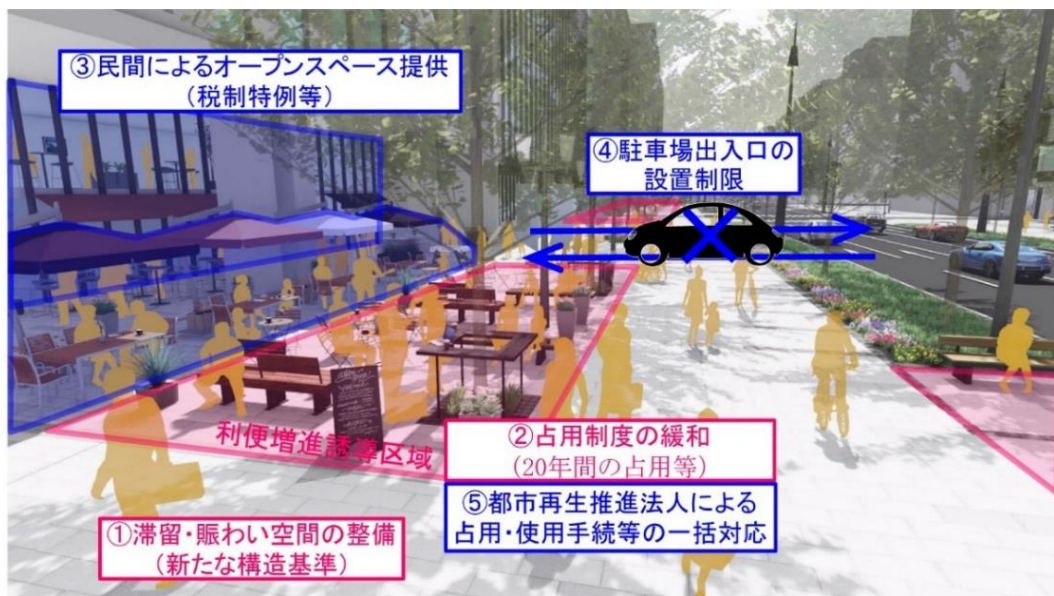
方針⑥ 船堀の歴史や資源を生かしたまちの魅力向上と情報発信

- 「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」における「持続可能な都市」の実現に向け、にぎわいを持続的に生み出す「まちの魅力」向上やその仕組みづくりが必要です。
- 船堀らしい「まちの魅力」をさらに高めていくために、船堀グリーンロードを中心としたみどり豊かな都市環境や新川千本桜などの地域資源のつながりを強化した空間づくりなど、船堀の良好な環境や地域の価値を維持・向上させる取組みを進めていきます。
- タワーホール船堀などのまちのシンボルを活かしつつ、ホームページやイベントなどで船堀の魅力を広く発信し、まちのイメージアップを図ることにより、「まちへの愛着と誇り」を高めていきます。
- まちの持続的な発展やにぎわい創出に向け、地元の組織等が主体となったイベント活動や、駅前空間などの公共施設等の管理運営、関連の情報発信などの取組みを進めていきます。

【次世代型まちづくりへ向けた近年の動き⑥】

●官民連携まちづくりによる公共空間等の活用した、にぎわいと魅力あるまちづくり 「官民連携のまちづくりの進め方（国土交通省 令和3年3月版）」

国は、民間まちづくり活動団体等が、地方公共団体等と連携し、まちづくり活動を一層推進できるよう、都市再生特別措置法等に基づく許可の特例制度、協定制度等の内容やメリット、活用プロセスなどを具体的に解説した手引きを作成し、公共空間等を活用した、にぎわいと魅力のあるまちづくりを支援している。



「歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち）」を活用した道路空間等の活用イメージ

6-3 まちづくりのゾーニング

ここでは、本構想で示すまちづくり方針の実現に向けて、「駅周辺構想」をもとに、3つの軸とゾーンを定めます。

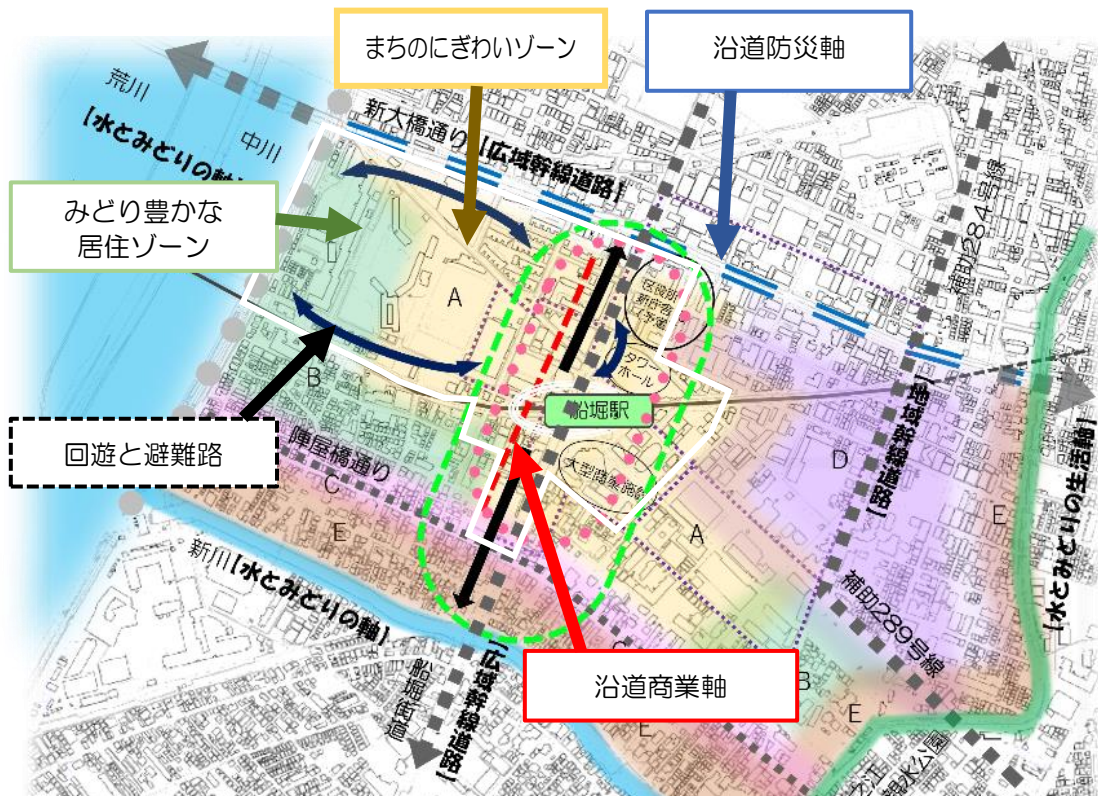
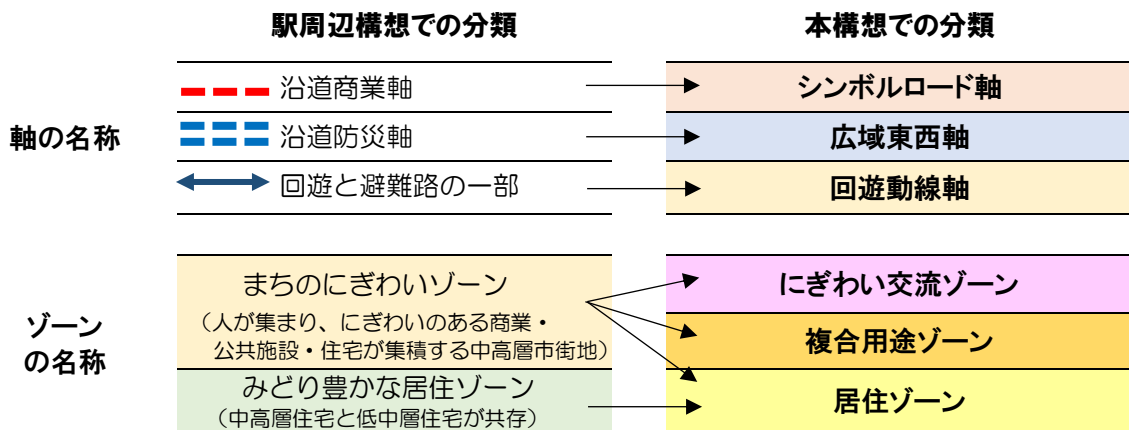
●3つの軸

・船堀街道、新大橋通りの幹線道路や回遊・避難路の動線に合わせ、軸を設定します。

●3つのゾーン

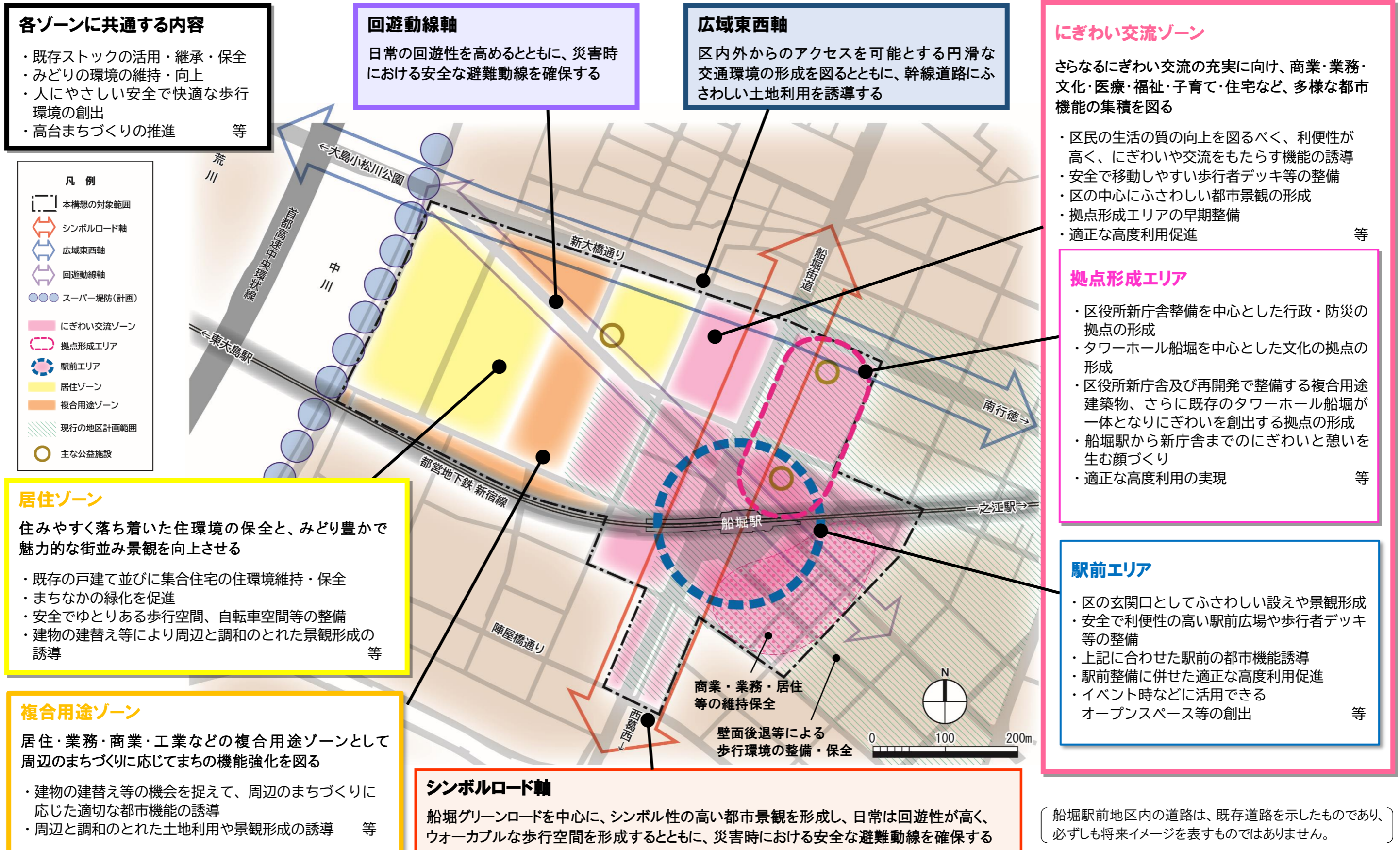
・駅周辺構想で定めたゾーンのうち、「まちのにぎわいゾーン」は、その区域ごとの特性や目指すべき内容に応じて「**にぎわい交流ゾーン**」「**複合用途ゾーン**」「**居住ゾーン**」に区分し、「みどり豊かな居住ゾーン」は「**居住ゾーン**」とします。

■駅周辺基本構想での区分



6-4 まちづくり方針図

まちづくり方針の内容について、3つの軸、ゾーンごとに整理します。なお、「にぎわい交流ゾーン」には、「拠点形成エリア」及び「駅前エリア」が含まれます。



6-5 まちづくりの実現方策とロードマップ

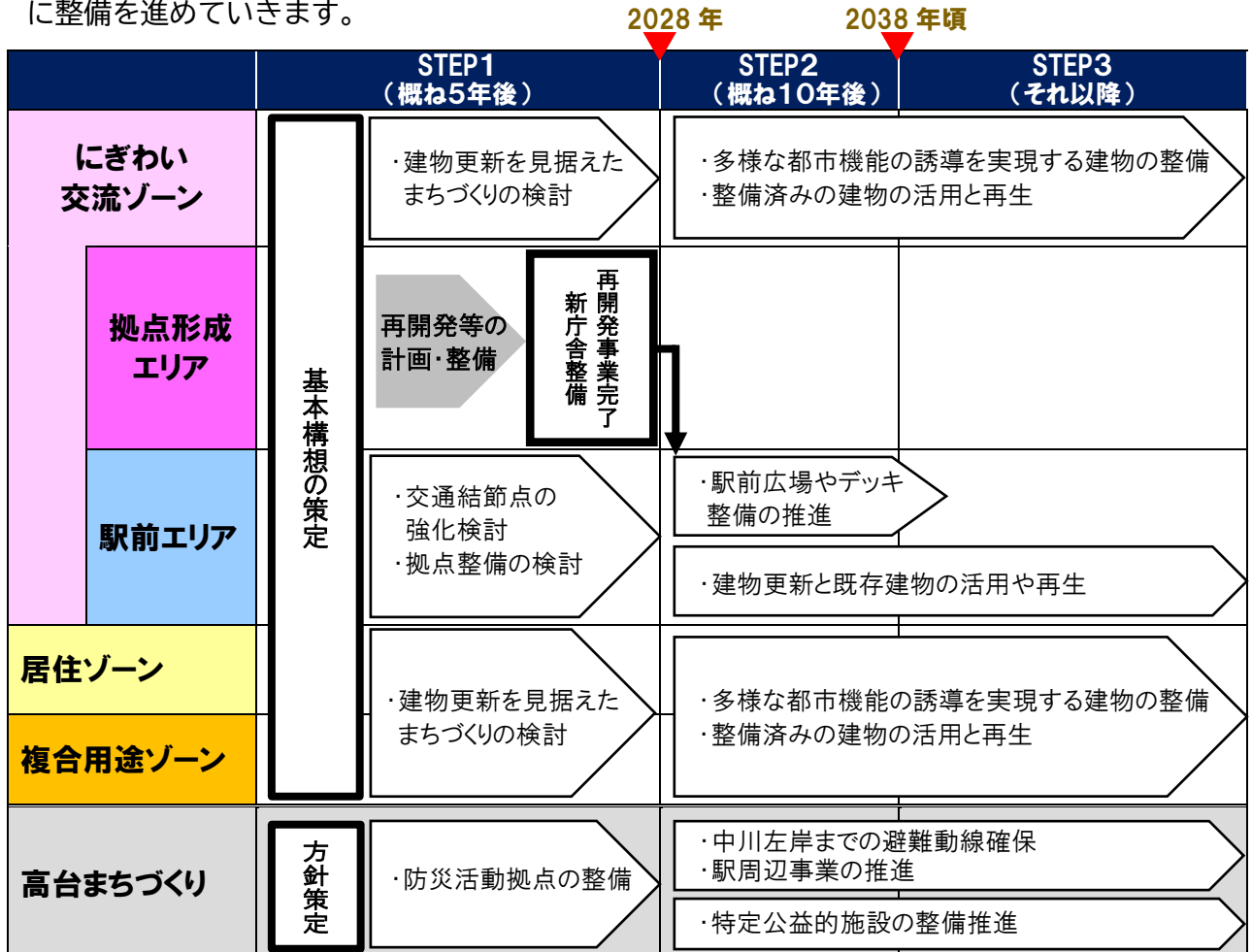
●考えられるまちづくり方策や進め方

ゾーンごとのまちづくりを実現させる方策や進め方を以下のように検討します。

| | |
|---------------|---|
| にぎわい 交流ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいや交流をもたらす機能の誘導、拠点の形成 ・適正な高度利用の促進、区を中心にふさわしい都市景観の形成 ⇒市街地再開発事業、優良建築物等整備事業等の検討 用途地域や地区計画の見直し、その他ルールづくりなどの検討 |
| 拠点形成 エリア | <ul style="list-style-type: none"> ・区役所新庁舎及び複合施設などの整備 ⇒市街地再開発事業の実施 |
| 駅前エリア | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場等の整備 ⇒街路事業、市街地再開発事業などの検討 ・拠点整備の検討 ⇒まちづくり勉強会等の実施など |
| 居住ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ・周辺のまちづくりに合わせた土地利用 ⇒地区計画、その他ルールづくり等の検討 |
| 複合用途ゾーン | |

●ロードマップ

先行地区として「拠点形成エリア」を整備し、その他のゾーンにおいては、建物更新や既存建物の活用、再生を見据えたまちづくりの検討を行い、まちづくり気運を醸成しながら、段階的に整備を進めていきます。



※事業の実施の際に必要な応じて都市計画等の見直しを検討します

7. 実現に向けて

7-1 実現に向けた基本的な考え方

本構想の実現に向けた基本的な考え方を以下に示します。

1 まちの将来イメージの共有と具体的な計画づくり

本構想作成にあたっては、船堀駅前地区まちづくり協議会をはじめ、地域住民等から多くの意見や協力をいただきました。本構想の実現に向けては、本書に示すまちづくりの方針などについて、より多くの方々でイメージを共有し、官民が協働して一体的なまちづくりを進めていくことが重要です。



オープンハウスにより意見募集

まちの将来イメージを実現するため、今後も引き続き、地域住民等と意見交換しながら、具体的な計画について検討していきます。

2 “まちづくり気運” “わがまち意識” を醸成していく段階的な取組みの推進

船堀は、都営新宿線船堀駅開業以来、住宅等の開発が進み発展してきましたが、一方で、船堀グリーンロードなどに代表される地域資源を活かし、特徴あるまちづくりが進められています。こうしたまちづくりは、行政の手だけで進めるのではなく、地域の住民・事業者・地権者等の協力が不可欠となります。



船堀まつり

今後は、地域の関係者一人ひとりが“わがまち意識”をもち、将来のまちづくりを担う主役として主体的にまちづくりに参加していただくことが重要になります。町会・自治会等と連携して、その気運を醸成していけるような取組みを進めていきます。

3 エリアマネジメントによるソフト面の取組みの推進

船堀は、商業・工業・住宅が共存し、これまで多くの住民・事業者など、多様な立場の方々によってまちづくりが進められてきました。上記の“わがまち意識”のもと、さらに関係者が“一丸”となってまちづくりに取り組んでいくことが重要で、住民・事業者・地権者等の地域が主体となり、まちの「維持・管理（マネジメント）方法」までを考え、持続的に発展させていくことが必要です。

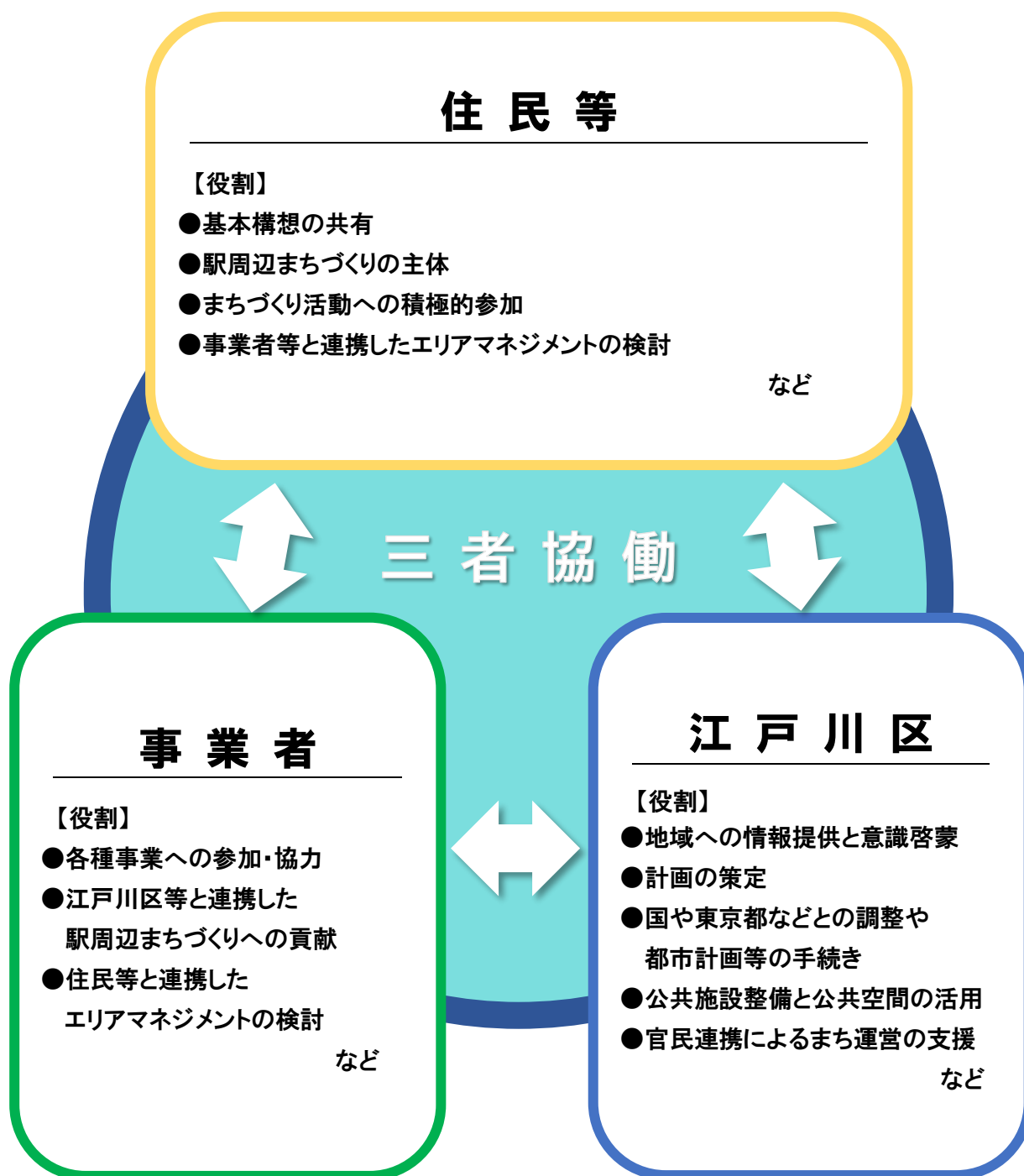
本地区においても、本構想実現に向けて、ハード面の整備にとどまらず、地元の団体等が主体となった活動や、駅前空間等の公共施設等の管理運営、情報発信など、エリアを総合的に“マネジメント”する仕組みづくりを進めていきます。



他地区での取組み事例
(池袋グリーン大通り)

7-2 実現に向けた体制づくりと役割分担

本構想の実現に向けては、住民等、事業者、江戸川区の三者が協働で進めていく必要があります。以下に各主体の役割について示します。





江戸川区は、ともに生きるまちの実現に向けて、
SDGsに取り組んでいます。

船堀駅前地区まちづくり基本構想

発行年月:令和〇年〇月

編集・発行:江戸川区 新庁舎・施設整備部 新庁舎整備課

〒132-8501 東京都江戸川区一丁目4番1号

TEL:03-3652-1151(代表)

FAX:03-5662-1310

URL:<https://www.city.edogawa.tokyo.jp/〇〇〇〇>

データ版は上記 URL または右2次元コードからご覧ください

2次元コード