

(案)

京成小岩駅周辺地区

まちづくり基本計画

京成小岩駅周辺地区



【京成小岩駅周辺地区の概要】

- 面積：約 8.3ha
 - 人口：約 3,300 人
 - 世帯：約 1,900 世帯
- (令和4年4月)

目次

1	はじめに	
	(1) まちづくりの背景	1
	(2) 策定の経緯と目的	2
2	本地区に関する位置づけの整理	
	(1) 基本計画の位置づけ	3
	(2) 江戸川区都市計画マスタープランにおける位置づけ	4
	(3) まちづくり基本構想（概要）	6
3	現況の整理	
	(1) 交通	9
	(2) にぎわい・暮らし	13
	(3) 防災	21
4	まちづくりの課題	23
5	都市基盤について	25
6	基本計画	
	(1) 基本計画について	27
	(2) まちづくりの目標	
	目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり	28
	目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり	31
	目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり	34
	目標4 次世代につなぐ体制づくり	37
	(3) まちづくりの方針図	39
7	まちづくりの実現に向けて	41
	用語集	42

1 はじめに

(1) まちづくりの背景

京成小岩駅周辺地区（以下、本地区という。）は、下町風情のある商店や閑静な住宅街により形成された京成小岩駅を中心とする8.3haの区域です。駅とその周辺に停車する鉄道やバスは、近郊へのアクセス性に優れ、北小岩地域の人々の暮らしを支えています。

その一方で、駅前には公共空間が不足しており、バスやタクシーの乗り継ぎといった交通結節機能の強化や拠点としての防災性の向上が課題となっています。

江戸川区全体の土地利用計画となる江戸川区都市計画マスタープランにおいては、都市生活拠点に位置づけられ、今後の人口減少などの社会問題を見据えた地域の活性化を目的として、駅周辺の環境充実やにぎわいの創出、地域の玄関口にふさわしいまちなみ形成などを主要な方針としています。

現在、京成本線では、鉄道を立体化する連続立体交差事業の検討がされており、令和4年4月には、京成小岩駅を含む区間（京成高砂駅～江戸川駅付近）の新規着工準備採択がされました。鉄道の立体化は、線路による地域分断や踏切の交通渋滞を解消し、沿線のまちづくり、安全性や利便性の面からも地域の発展に大きく寄与するものであるため、北小岩地域の中心である本地区においては、鉄道の立体化にあわせたまちづくりの検討が必要となっています。

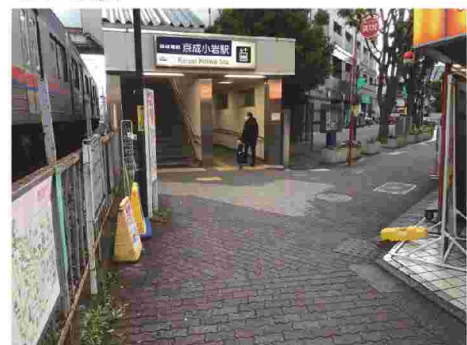


京成小岩駅周辺地区（約8.3ha）

（北小岩2丁目、6丁目及び西小岩5丁目の各一部）



北口駅前



南口駅前

(2) 策定の経緯と目的

江戸川区では、鉄道の立体化を推進し、江戸川区都市計画マスタープランにもとづいた本地区の将来像を具体化していくために、地域の方々に参画いただきながら、まちづくりの検討を進めています。

平成 31 年 3 月には、地域の方々と本地区の将来像を共有するために「京成小岩駅周辺地区まちづくり基本構想」（以下、基本構想という。）を策定しました。

「京成小岩駅周辺地区まちづくり基本計画」（以下、基本計画という。）は、基本構想をもとに、さらに検討を深め、将来像の実現に向けた、今後のまちづくりの基本的な考え方と具体的な方向性を明らかにし、本地区におけるまちづくりの誘導と推進を目的としています。

地域の方々に参画いただいたまちづくり活動

組織名		活動期間	組織構成
北小岩地域懇談会		平成 13 年 9 月～	北小岩地域（西小岩 4～5 丁目、北小岩 1～8 丁目）の町会・自治会と商店会の代表者
京成小岩駅周辺地区まちづくり協議会	まちづくり検討会部会	平成 17 年 11 月 ～平成 18 年 2 月	本地区内の町会・自治会及び商店会の代表者
	まちづくり検討会	平成 19 年 3 月 ～平成 21 年 6 月	
	京成小岩駅周辺地区まちづくり協議会	平成 21 年 10 月 ～平成 23 年 10 月	本地区内の公募により参画した権利者
	京成小岩駅周辺地区まちづくり検討会	平成 29 年 7 月 ～平成 30 年 3 月	本地区内の町会・自治会及び商店会の代表者
	京成小岩駅周辺地区まちづくり協議会	平成 30 年 7 月～	本地区内の町会・自治会及び商店会の代表者
駅付近区域まちづくり勉強会		令和元年 7 月～	まちづくり基本構想におけるゾーニング「公共・交通ゾーン」と「拠点ゾーン」の公募により参画した権利者

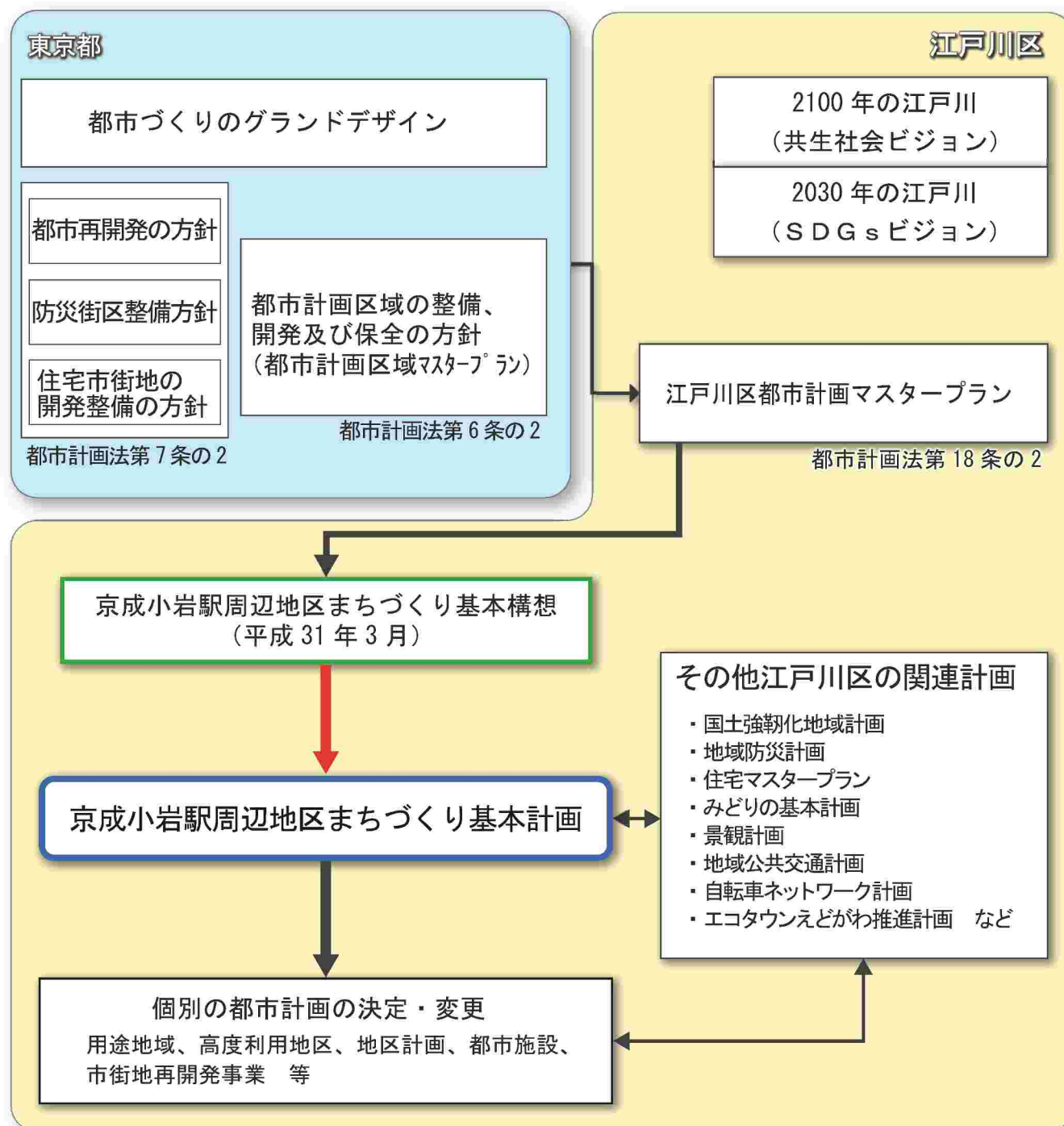
- その他のまちづくり活動として、ニュースなどの広報活動、アンケート調査、個別意見交換会などを実施しています。

2 本地区に関する位置づけの整理

(1) 基本計画の位置づけ

東京都や江戸川区の上位計画と基本計画の関係は以下のとおりです。今後は、この基本計画にもとづき、事業方針や個別の都市計画などの決定と変更を行っていきます。

また、その他の土地利用に関わる江戸川区の関連計画についても、連携を図りながら、本地区の将来像を具体化していきます。



(2) 江戸川区都市計画マスタープラン（平成31年3月）における位置づけ

【全体構想】

本地区は、将来都市構造図において「都市生活拠点」に位置づけられています。商業、業務、流通、文化、居住機能等の多様な都市機能の集積や、地区内外と交流する拠点としての役割を担います。

全体構想
(将来都市構造図)

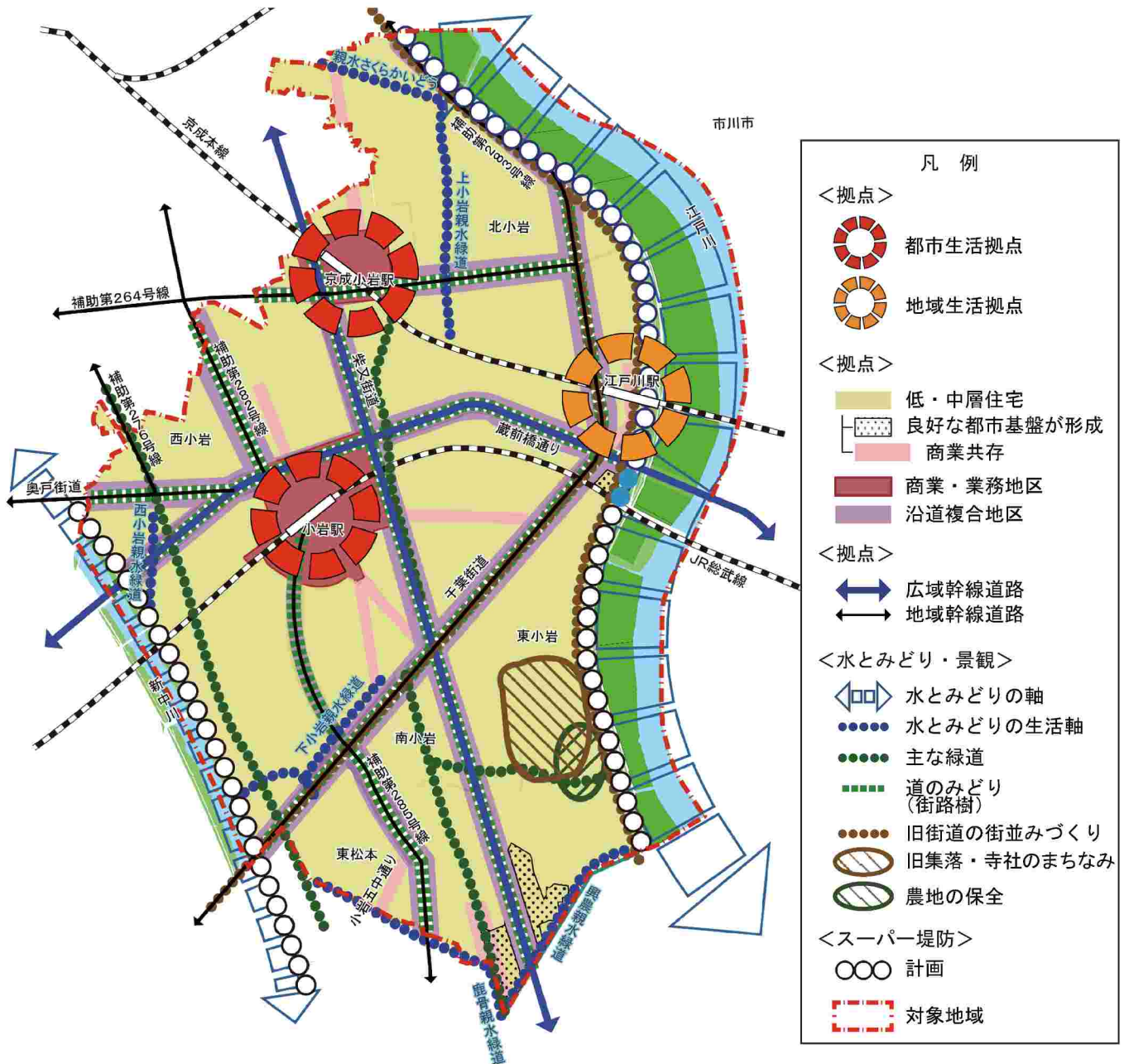


「江戸川区都市計画マスタープラン」より

【地域別構想】

本地区は、地域別構想において「京成本線連続立体交差事業の早期実現」「駅前広場の整備や市街地再開発などによる周辺まちづくり」「バスと鉄道との乗り継ぎの利便性向上」「適正な高度利用を図り、駅周辺の環境充実やにぎわいの創出」などを主要方針としています。

まちづくり方針図

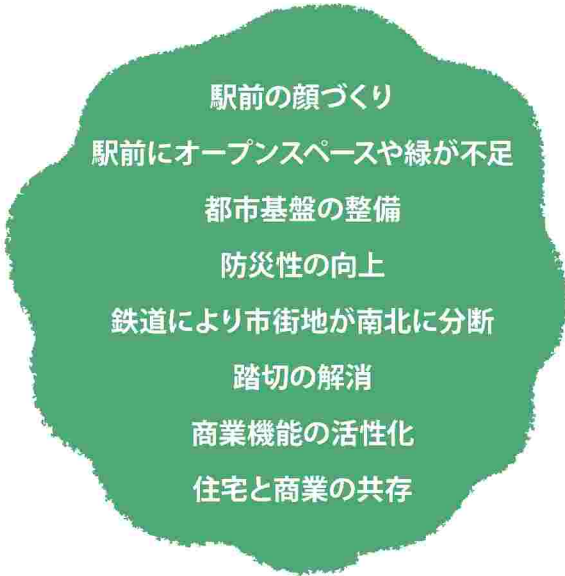


「江戸川区都市計画マスタープラン」より

(3) まちづくり基本構想（概要）

平成31年3月に京成小岩駅周辺地区まちづくり基本構想を策定しました。

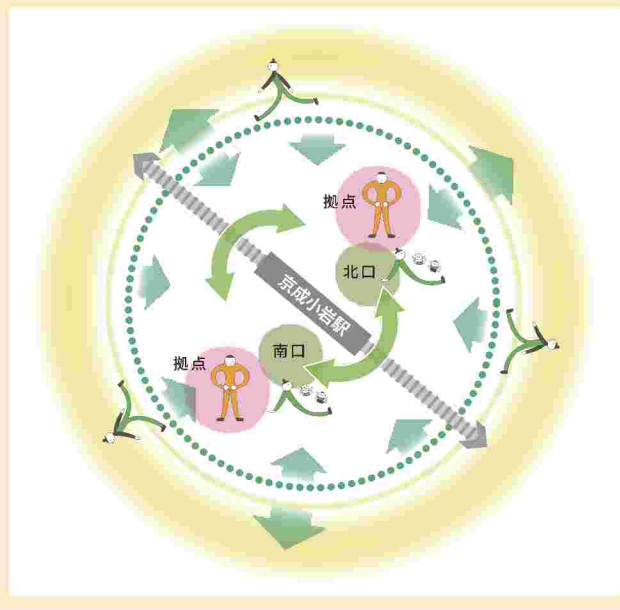
【京成小岩駅周辺地区の現状と課題】



【基本的な方向性】

南北市街地の魅力がつながる 人中心の **和**・京成小岩

鉄道高架化などにより南北をひとつにつなぎ、「楽しく歩ける、住んで誇れる、くつろげる」人にやさしい「人中心の和」(まち)をつくります。



方向性 1

安全で利便性の高い駅前空間づくり

- 地域の拠点にふさわしい駅前空間
- 利便性の高い交通結節機能の強化
- 駅へのアクセス性の向上
- 駅周辺における歩行者の安全性確保
- 利便性の高い周辺道路との交通網の形成
- 防災機能の強化

方向性 2

まちの玄関口にふさわしい 駅周辺の拠点づくり

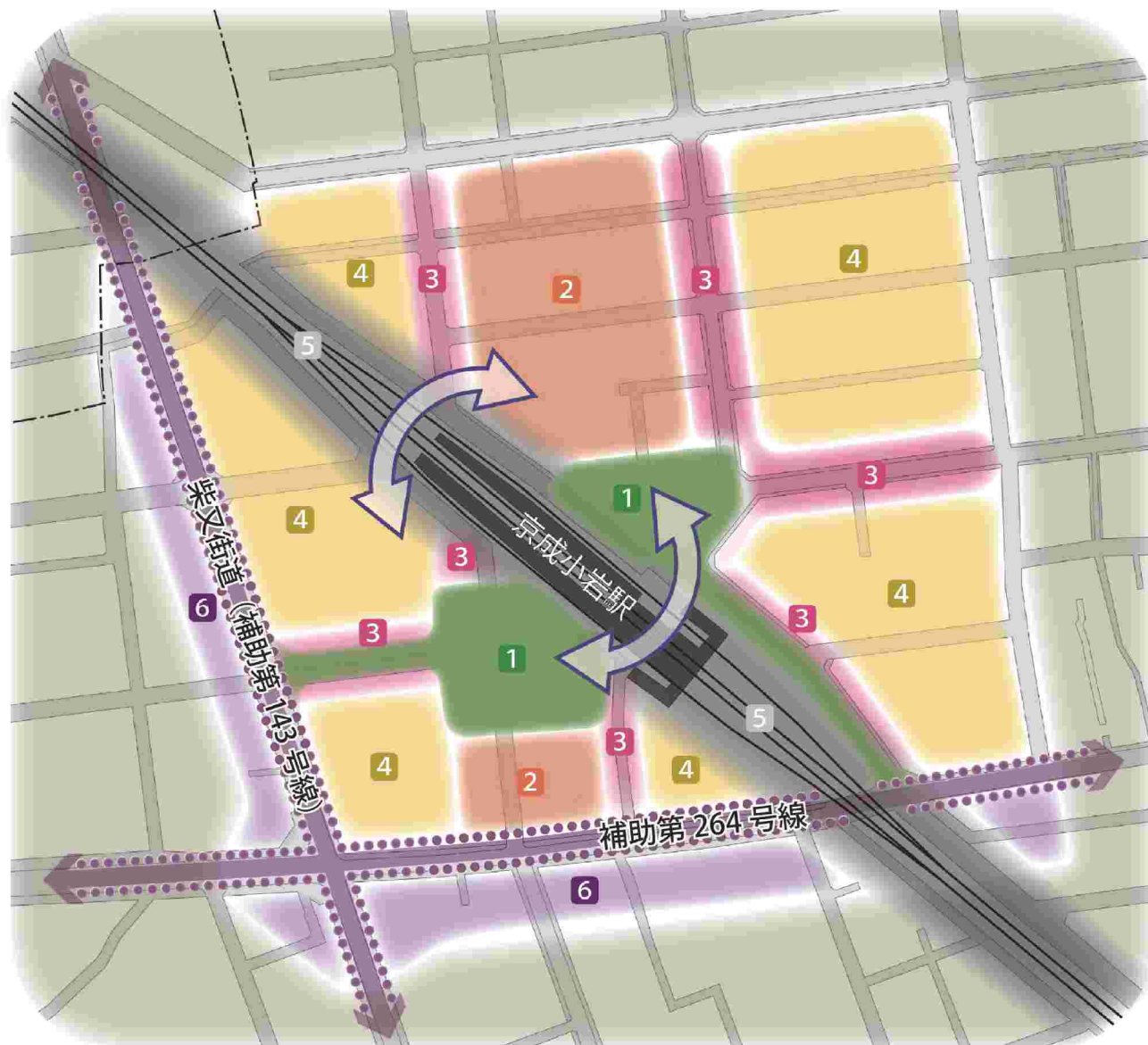
- まちの玄関口としてふさわしい駅前拠点
- 駅前として周辺環境と調和した、土地の有効活用
- 住宅や生活利便施設等を中心としたにぎわいのある魅力的な機能の導入

方向性 3

南北が一体化した 魅力的な市街地環境づくり

- 連続立体交差事業による南北市街地の一体化
- 商店街につながる駅周辺での人だまり空間の形成などによるにぎわい創出
- 商業機能の活性化

【まちづくり基本構想図】



 1 公共・交通ゾーン	 3 商業活性化ゾーン	 5 高架化ゾーン
 2 拠点ゾーン	 4 住宅・商業共存ゾーン	 6 幹線道路ゾーン

※ ここに示しているまちづくり基本構想図、イラストや写真などはあくまでもイメージです。今後さらに多くの議論を重ねていただきながら、具体的なまちづくりを進めていきます。

【ゾーニング】

1 公共・交通ゾーン



まちの玄関口にふさわしい駅前空間として、鉄道高架化を視野に入れた南北市街地の一体化、駅前広場等の都市基盤の整備により、交通結節機能を強化

- 鉄道の連続立体化
- 駅前広場の整備（バスロータリーやタクシー乗り場など）
- 駅へアクセスしやすい道路の整備
- 快適な歩行者空間や人だまり空間の整備
- 災害時などに活用できる防災性の高いオープンスペースの整備

2 拠点ゾーン



京成小岩駅周辺および北小岩全体のにぎわいや交流の拠点としての「核」を形成

- まちの玄関口として、利便性が高く、にぎわいや交流をもたらす機能の誘導
- 建物の共同化の検討や、潤いのある憩い空間の導入
- イベント時などに活用できる、公共空間と一体となったオープンスペースなどの創出
- 周辺環境と調和した土地の有効活用

3 商業活性化ゾーン



店舗や業務・サービス施設による、にぎわいを創出し、回遊性を向上

- 歩きやすく回遊性の高い歩行者空間の整備
- 多様な店舗・施設の共存
- 商業機能の活性化

4 住宅・商業共存ゾーン

住宅と商業機能が共存し、魅力ある市街地を形成

- まちなかの緑化を促進
- ゆとりある歩道等の整備
- 建物更新などにあわせた魅力的な景観形成

5 高架化ゾーン



鉄道高架化を視野に入れ、周辺と調和した土地利用を誘導

- 側道における周辺と調和した店舗等の誘導
- 回遊性を生み出す公共空間の整備

6 幹線道路ゾーン

柴又街道^{※1}および上小岩遺跡通り^{※2}沿いは、幹線道路沿道にふさわしい中高層の住宅や商業・業務機能などの土地利用を誘導し、防災性の高いまちを形成

- 中高層住宅や商業・業務機能などの誘導

※1 柴又街道：第四次事業化計画における優先整備路線（都）
 ※2 上小岩遺跡通り：整備事業実施中（区）

3 現況の整理

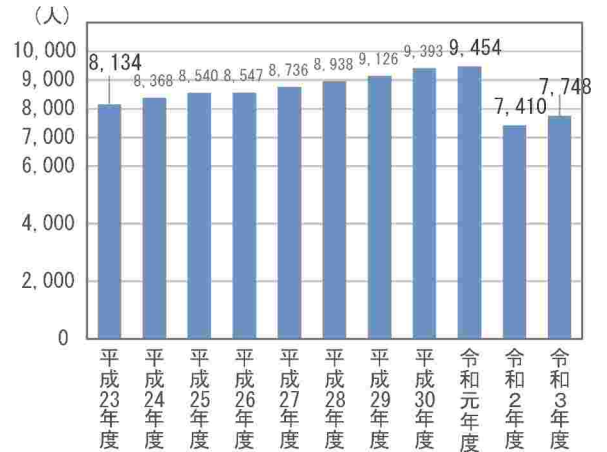
地区の現況について、各項目ごとに整理します。

(1) 交通

① 鉄道・交通

京成本線（普通・快速列車）と4系統の路線バスが運行する、地域の交通結節点

- 京成小岩駅は、京成本線の普通・快速列車が運行しており、1日に上下合わせて301本/日の電車が往来しています。
- 1日平均乗車人員は、平成23年度から令和元年度まで増加傾向でしたが、令和2年度に2割以上減少しました。
- 駅周辺には、路線バスが4系統運行しています。駅前に1系統、柴又街道に2系統、補助第264号線に1系統のバス停留所があります。



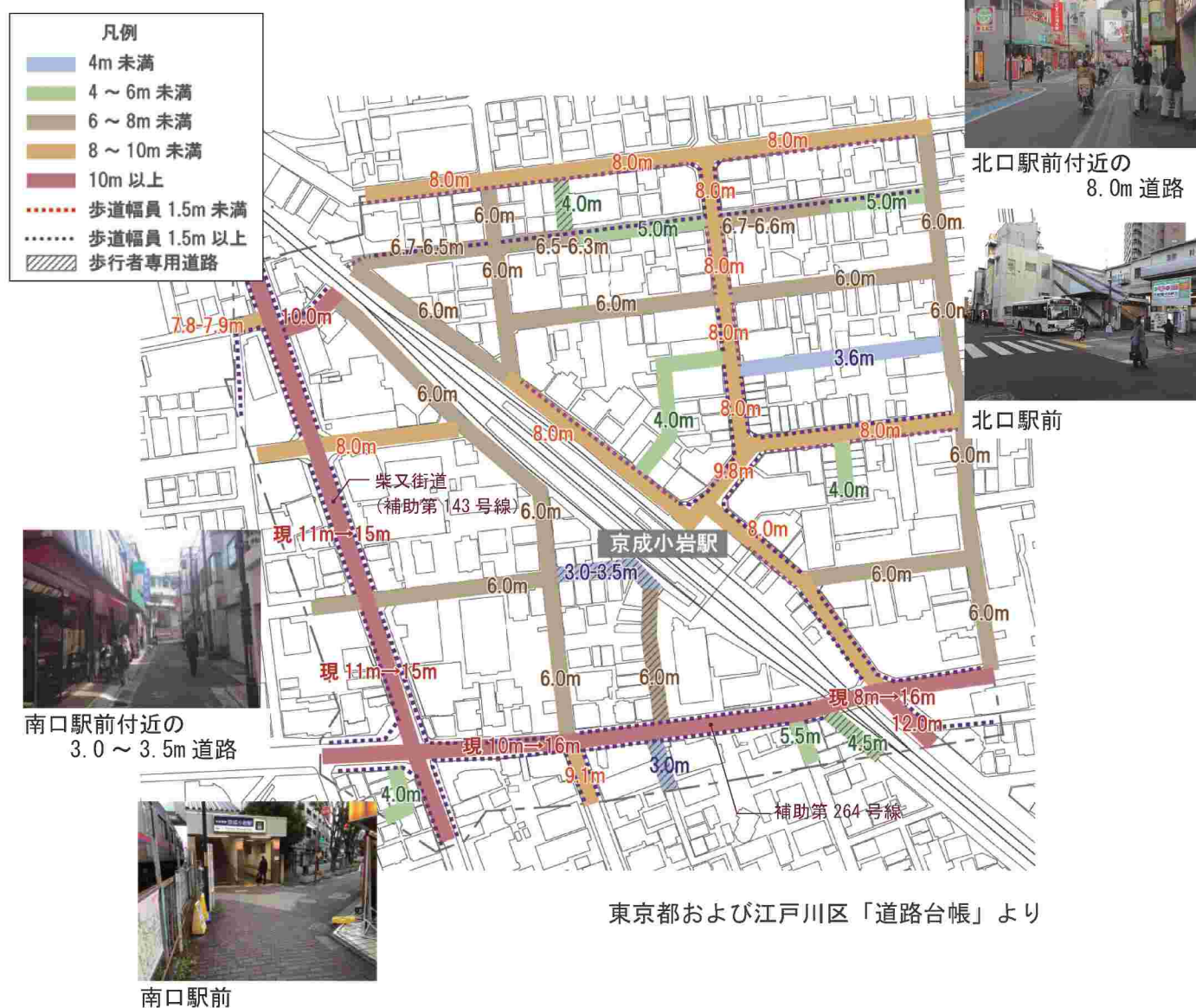
駅乗車人員（1日平均）の推移
「統計江戸川」および京成電鉄HPより



②道路

駅前にタクシー、自家用車が待機する空間や歩道幅員が不足

- 昭和初期に実施された耕地整理事業により、土地は短冊型に整地されています。
- 耕地整理を基盤とした市街地であるため、隅切りがない交差点や、幅員 4.0m未満の道路など計画的な整備がされていない箇所があります。
- 駅の北側は、人の通行が多い一方で、歩道幅員が 1.5m未満の箇所もあり、歩行者同士のすれ違いが困難です。さらに、車いす同士がすれ違うには 2.0m以上の幅員が必要となります。
- 駅前にはタクシーや自家用車が待機できる空間がなく、特に、高齢者や障がい者にとって駅へのアクセスが困難な状況です。



③踏切

線路による地域分断や踏切の交通渋滞

- 令和3年10月に国土交通省が公表した「踏切安全通行カルテ」によると、京成高砂駅第9号と京成小岩駅第1号は、歩行者ボトルネック踏切に該当しています。
- 令和元年9月に実施した江戸川区の調査では、朝のピーク時間にそれぞれの踏切が30分以上遮断しています。

京成高砂駅第9号

ピーク時間	遮断回数	合計遮断時間	通過列車本数
8～9時	22回	約31分	29本

京成小岩駅第1号

ピーク時間	遮断回数	合計遮断時間	通過列車本数
7～8時	19回	約31分	29本

令和元年9月交通量調査より



④ 駅前の交通環境

駅付近は自転車と人が交錯

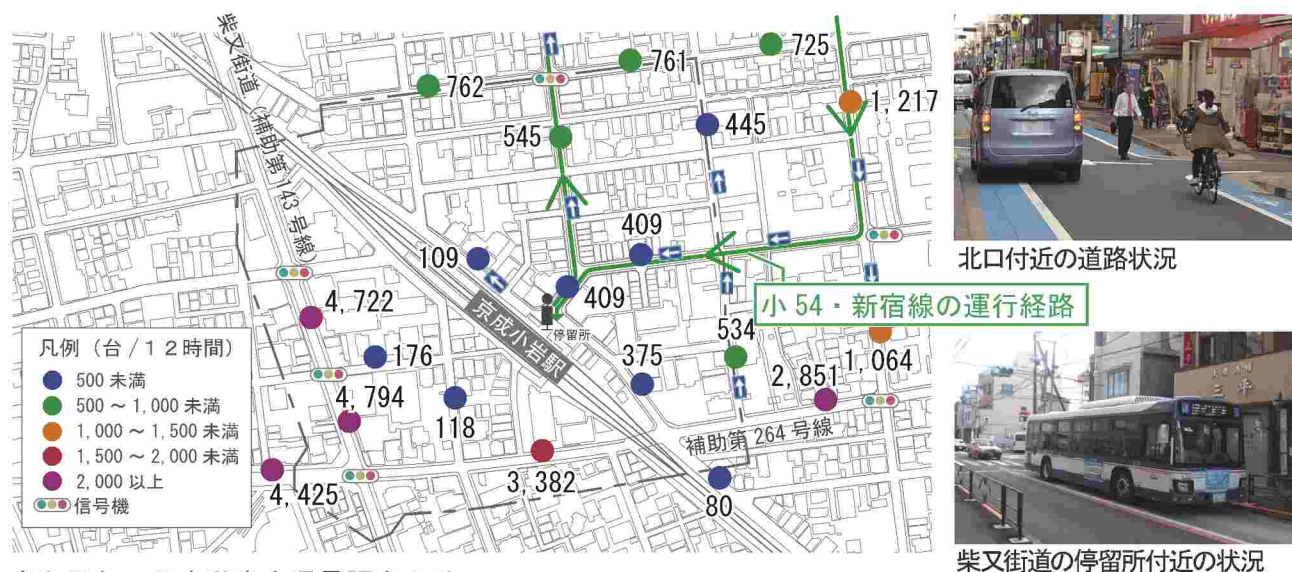
- 駅付近は、路線バス（小 54 系統）の運行経路となっているほか、駐停車により、歩行者と自転車の動線が重なり交錯するおそれのある危険な箇所があります。
- 柴又街道は自動車の交通量が多く、停留所へバスが停車する際に渋滞が発生しています。
- PT 調査によると駅利用者は約 90%が歩行者、約6%が自転車、約4%がその他バス、タクシーを利用している結果となっています。（出典：東京都市圏交通計画協議会）

※ PT（パーソントリップ）調査とは「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べる調査



平成 30 年 9 月交通量調査より

※歩行者の利用時間を考慮し、7時から21時の間に交通量調査を実施



令和元年 9 月自動車交通量調査より

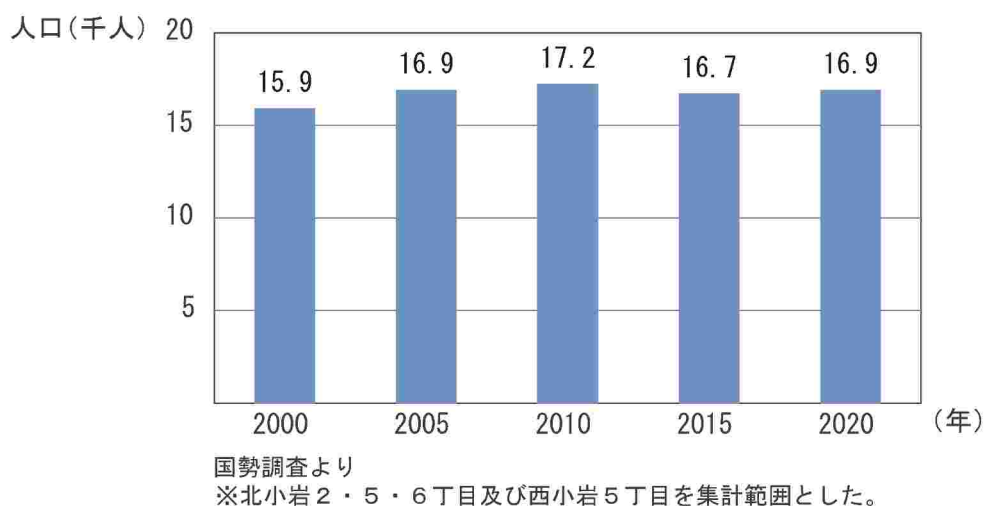
(2) にぎわい・暮らし

①人口の推移

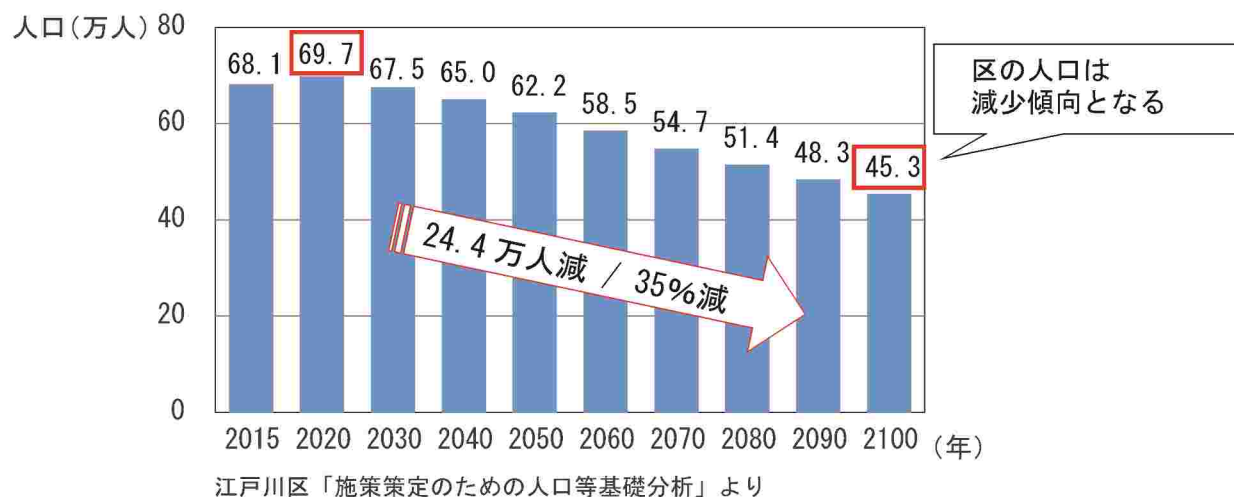
江戸川区の将来人口推移は減少

- 本地区と周辺の人口は、平成 12(2000) 年の約 15,900 人から、平成 22(2010) 年には約 17,200 人に増加し、ピークとなっています。その後はわずかに増減しています。(図表 1)
- 江戸川区の将来人口の推移は、令和 2(2020) 年から令和 7(2025) 年頃にピークを迎え、その後緩やかに減り続けます。2100 年には、現在の人口の約 2/3 にまで減少する見込みです。(図表 2)

【図表 1 京成小岩駅周辺の人口推移】



【図表 2 江戸川区の将来人口の推移】

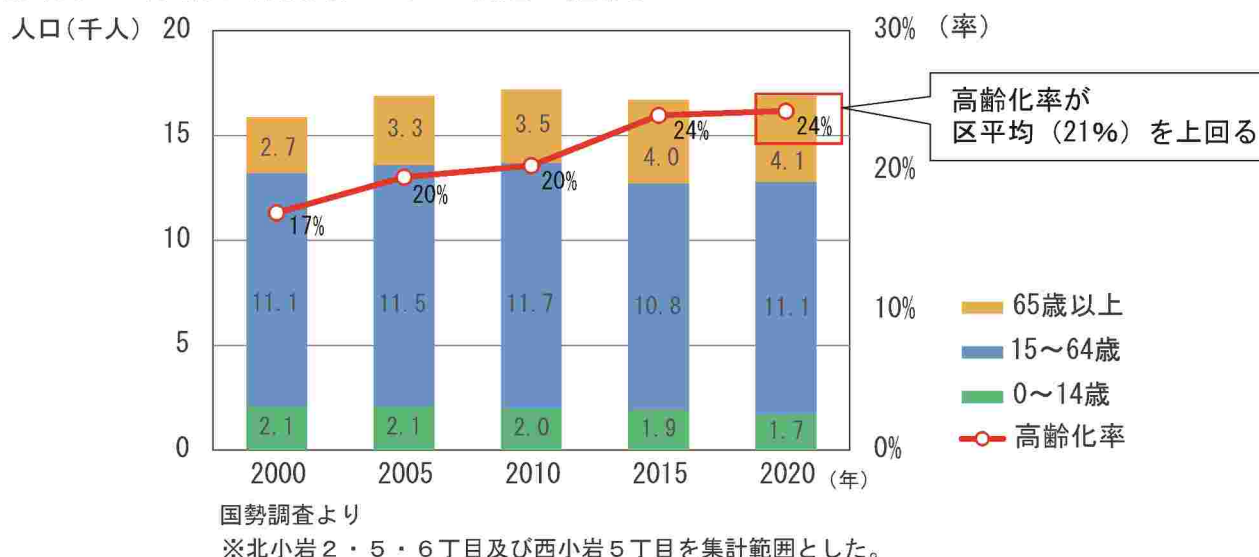


②人口構造の推移

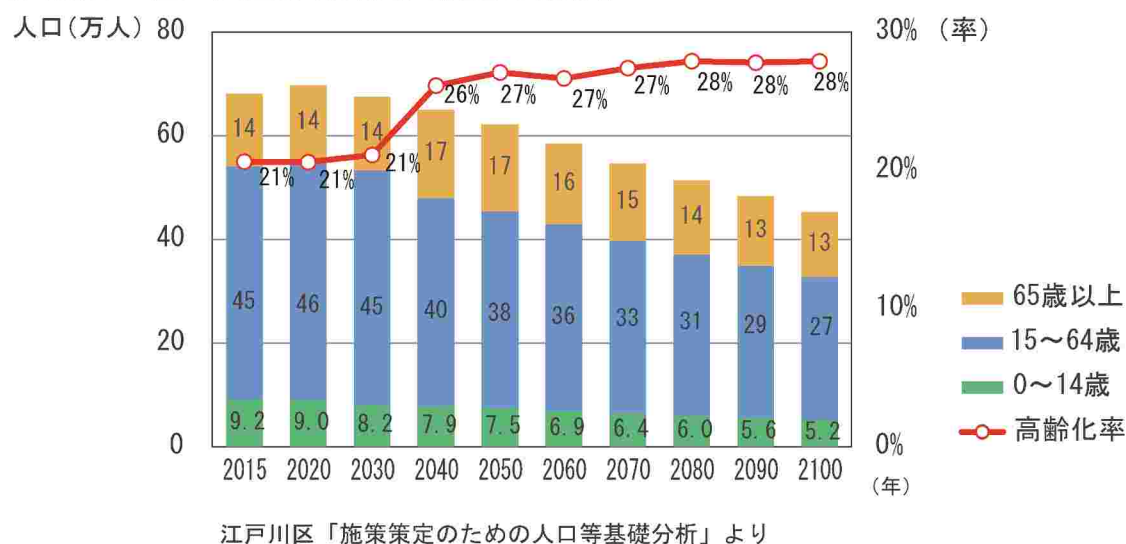
本地区と周辺は高齢化が進行

- 本地区と周辺の 65 歳以上は、平成 12(2000) 年の約 2,700 人から増加し続け、令和 2(2020) 年には約 4,100 人となっています。(図表 1)
- 0～14 歳以上は平成 12(2000) 年の約 2,100 人から減少し続け、令和 2(2020) 年には約 1,700 人となっています。(図表 1)
- 江戸川区の将来人口構造の推移では、15 歳～64 歳は令和 2(2020) 年～令和 7(2025) 年にかけてピークとなる見込みです。(図表 2)
- 65 歳以上は、令和 22(2040) 年～令和 32(2050) 年にかけてピークとなる見込みです。(図表 2)

【図表 1 京成小岩駅周辺の人口構造の推移】



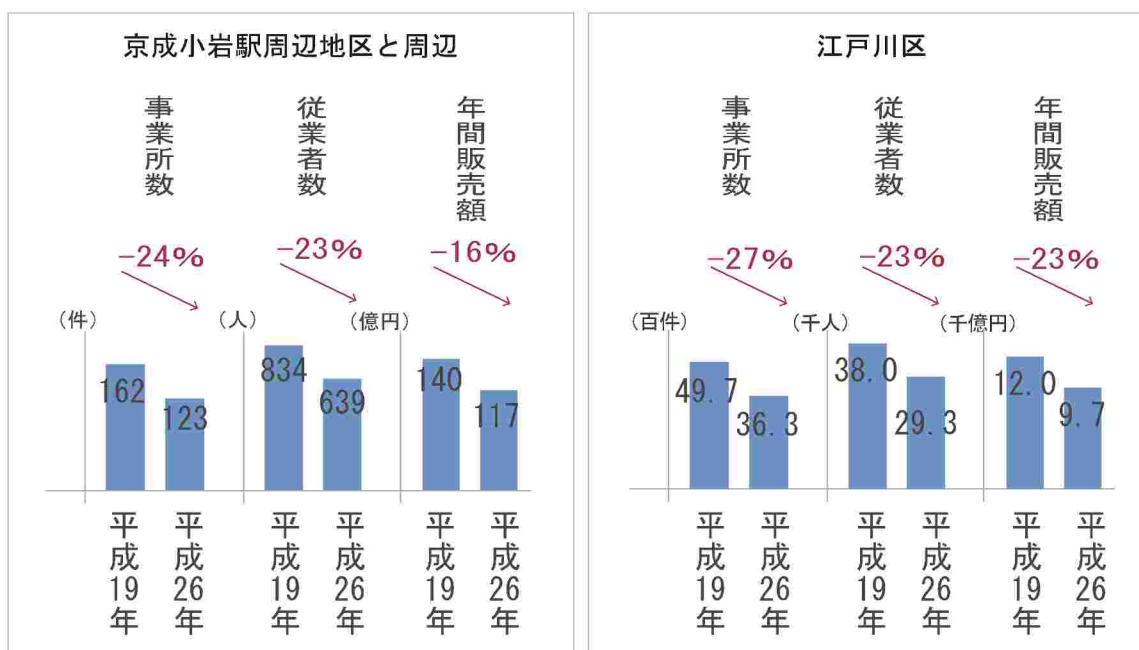
【図表 2 江戸川区の将来人口構造の推移】



③事業所数・従業者数・年間販売額の推移

事業所・作業員数・年間販売額が減少傾向

- 本地区と周辺の実業所数（卸売業および小売業）は、平成 19（2007）年から平成 26（2014）年にかけて約 24%減少しています。
- 従業者数（卸売業および小売業）は、平成 19（2007）年から平成 26（2014）年にかけて約 23%減少しています。
- 年間販売額（卸売業および小売業）は、平成 19（2007）年から平成 26（2014）年にかけて約 16%減少しています。
- 江戸川区と比較すると事務所数と年間販売額の減少傾向は低くなっています。



「統計江戸川」より

※北小岩 2・5・6 丁目及び西小岩 5 丁目を集計範囲とした。

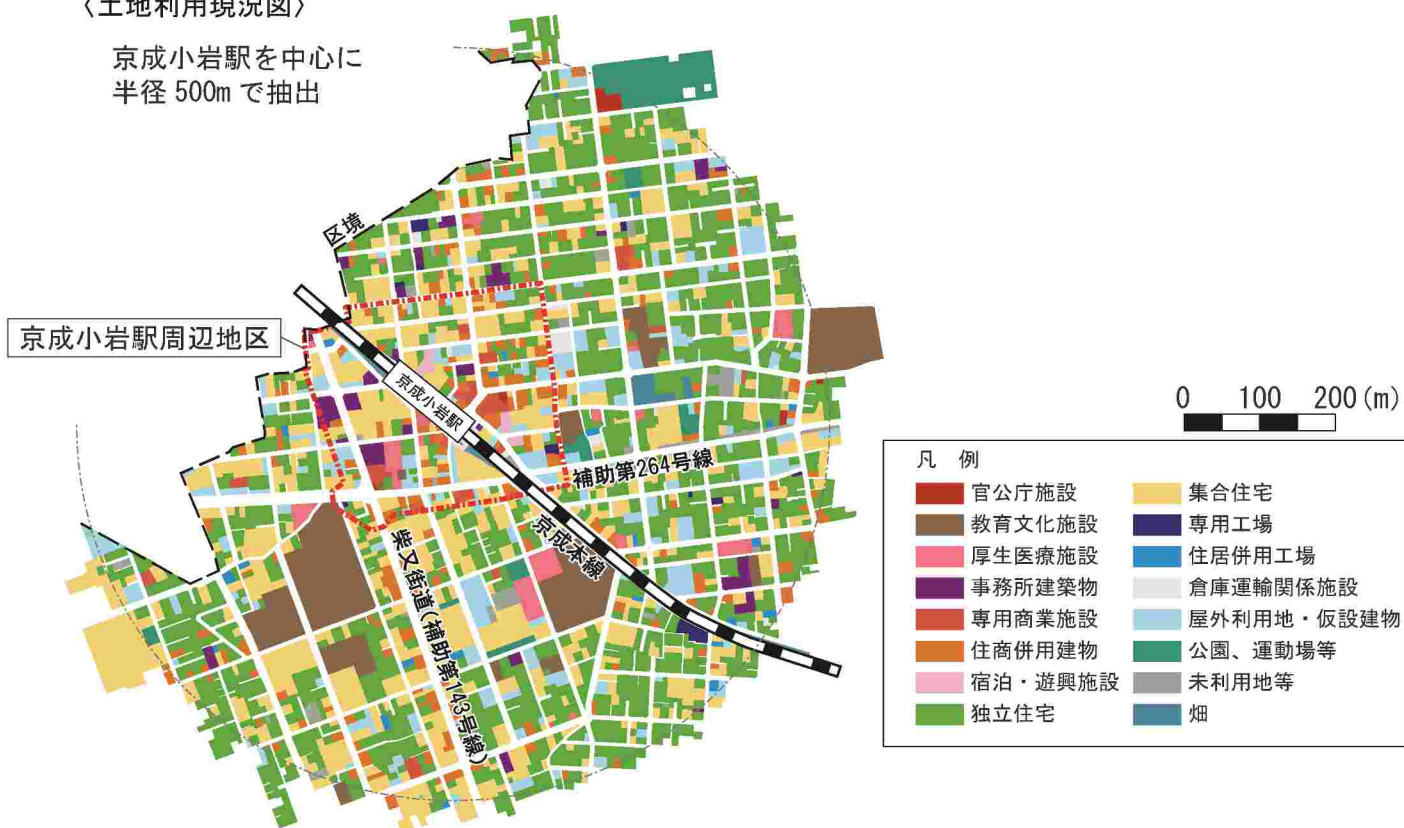
④土地利用

地区内は商業施設や集合住宅が、地区外の北東側は独立住宅が主となる土地利用

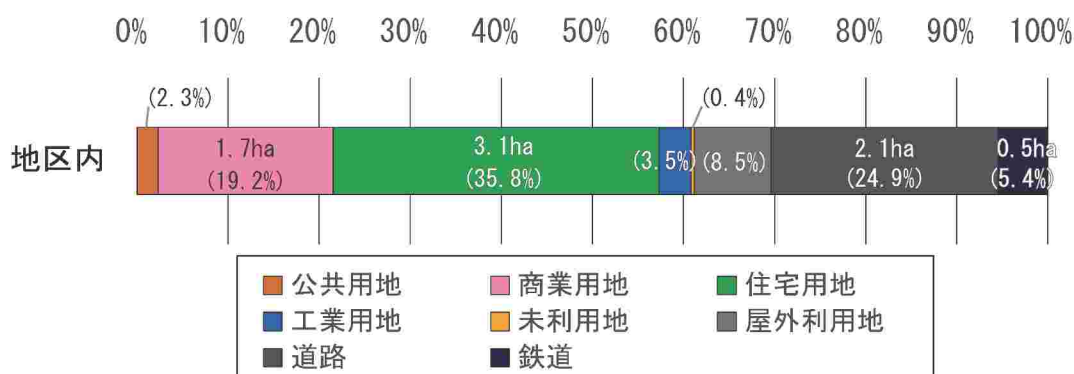
- 京成小岩駅と柴又街道周辺に商業施設や、集合住宅が中心に集積しています。地区外においては、北東側は独立住宅を中心とした土地利用がされています。
- 本地区内の土地利用の構成は、住宅が最も多く 35.8% を占めています。次いで道路、商業の順になっています。また鉄道の用地は約 0.5ha あり、今後は鉄道の立体化による有効利用が期待されます。

〈土地利用現況図〉

京成小岩駅を中心に
半径 500m で抽出



〈京成小岩駅周辺地区の土地利用構成内訳〉

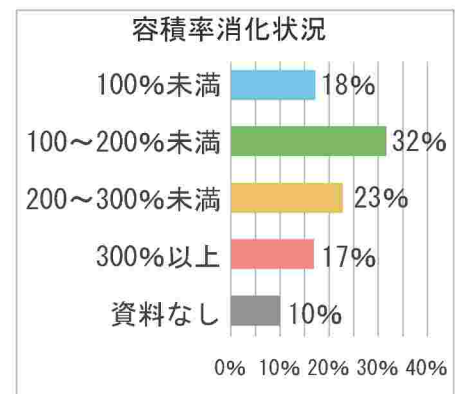


平成 28 年区部土地利用現況調査 (GIS データ) より

⑤土地の高度利用

地区内の建物は約5割が容積率200%未満

- 本地区は、都市計画法における用途地域のほとんどが商業地域であり、建ぺい率は80%、容積率は400%となっています。
- 容積率の活用状況としては「100～200%」が最も多く、「300%以上」が最も少ない結果となっています。



平成29年5月登記簿情報より

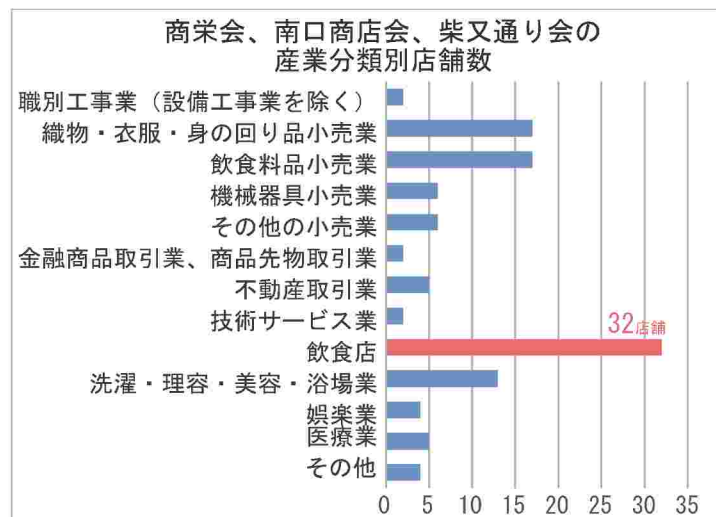
⑥商店会

本地区は3つの商店会があり、商店会の店舗を分類別で見ると飲食店が多い

- 本地区と周辺は、5つの商店会が形成されています。そのうち、3つの商店会（京成小岩商栄会、京成小岩南口商店会、小岩柴又通り会）は本地区内にあります。
- 商店会の店舗を分類別で見ると、店舗は飲食店が最も多く、次いで飲食料品小売業（生活用品）、織物・衣服・身の回り品小売業が多くなっています。



本地区と周辺の商店会の位置



各商店会HPより

⑦公園・緑道・街路樹

本地区はみどりが少なく、まとまった広場や公園がない

- 本地区の東側には、水とみどりの生活軸である上小岩親水緑道があります。
- 駅から近い公園は「北小岩二丁目第二児童遊園」や「北小岩いこいの広場」であり、約 250m 離れています。500m 圏内には9つの公園があります。
- 本地区の周辺にある都市計画道路においては、街路樹の整備が見込まれます。



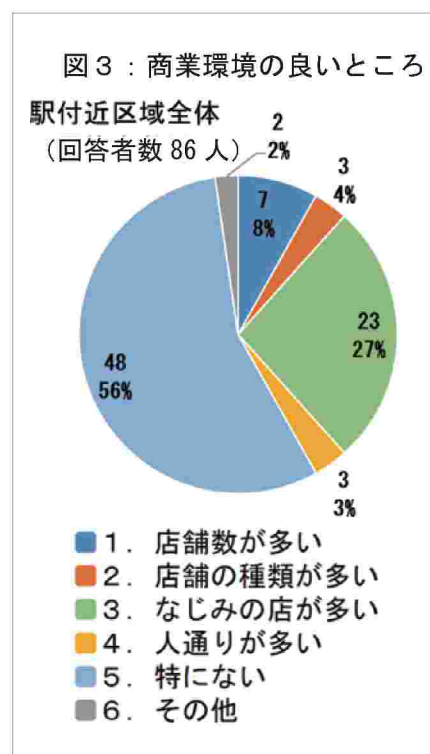
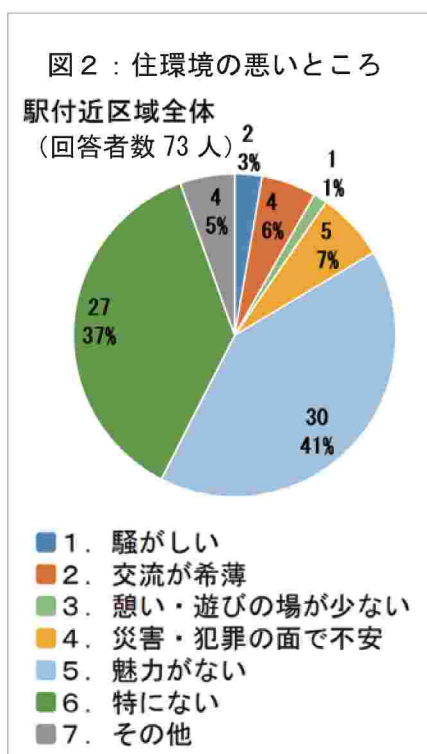
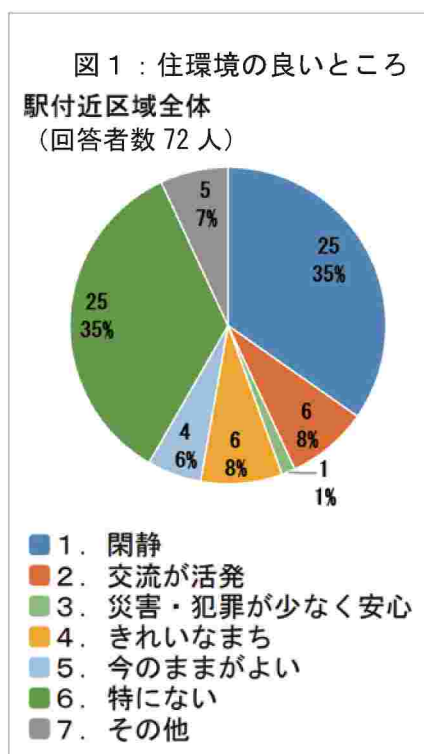
..... 事業中・計画のある
都市計画道路

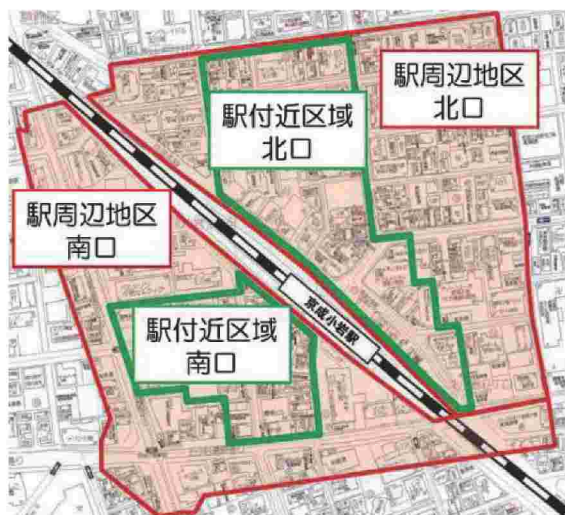
「えどがわマップ」より

⑧住民アンケート調査

- まちの良いところは？ ⇒ 「閑静」「なじみの店が多い」
 まちの悪いところは？ ⇒ 「魅力がない」「店舗の種類が少ない」
 まちを良くするためには？ ⇒ 「飲食店」「文化施設」の充実
 「乗り継ぎのしやすさ」「回遊性」の向上

- 住環境の良いところについては、「閑静」と「特にない」が同率（35%）で回答が最も多くなっています。一方で、悪いところについて「魅力がない」（41%）という回答が多くなっています。（図1、2）
- 商業環境の良いところについて、「特にない」（56%）が最も多く、次いで、「なじみの店が多い」（27%）が多くなっています。悪いところについては「特にない」（32%）に次いで「店舗の種類が少ない」（26%）となっています。（図3、4）
- 商業環境やにぎわいをより良くするために必要な施設として「飲食店」（43件）、「店舗」（41件）、「文化施設」（39件）の回答が多くなっています。（図5）
- 交通環境をより良くするために必要な事項として「公共交通の乗り継ぎしやすさ」（50件）、「駅南北を行き来しやすい環境」（45件）、「安全に歩ける広い歩道」（36件）の回答が多くなっています。（図6）





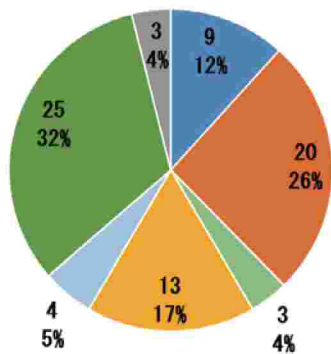
対象区域

アンケート集計結果

	回答率		回答率
駅周辺地区全体	15.1% (291/1,928)	駅付近区域全体	13.6% (96/704)
駅周辺北口	12.9% (155/1,201)	駅付近北口	12.5% (70/560)
駅周辺南口	18.7% (136/727)	駅付近南口	18.1% (26/144)

図4：商業環境の悪いところ

駅付近区域全体
(回答者数 77 人)



- 1. 店舗数が少ない
- 2. 店舗の種類が少ない
- 3. なじみの店が少ない
- 4. 人通りが少ない
- 5. 魅力が少ない
- 6. 特にな
- 7. その他

図5：地区の商業環境やにぎわいをより良くするために、どのような施設が必要か。(複数回答可)

駅付近区域全体 (回答数 239 人 / 回答者数 96 人)

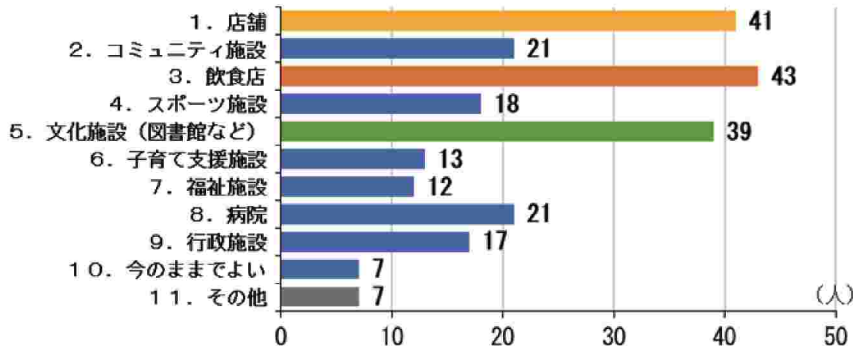
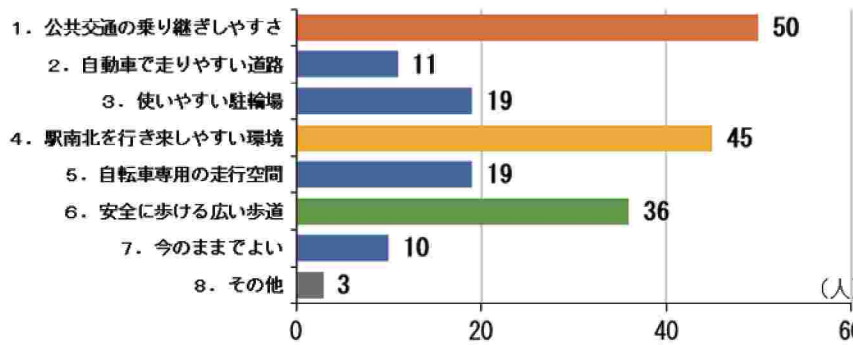


図6：地区の交通環境をより良くしていくために、何が必要か。(複数回答可)

駅付近区域全体 (回答数 193 人 / 回答者数 96 人)



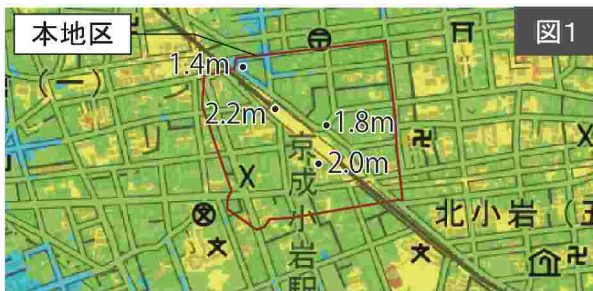
令和元年 11 月住民アンケート調査より

(3) 防災

①地勢・水害

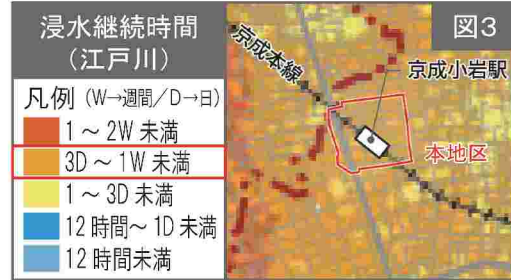
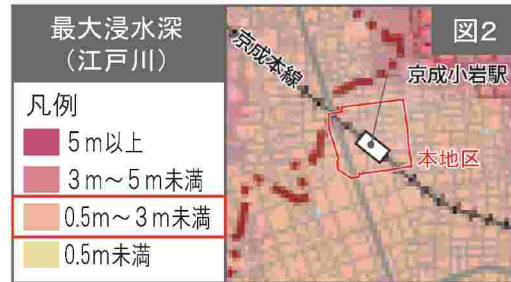
海拔ゼロメートル地帯ではないが、浸水する地域

- 本地区の地形は平坦地であり、標高は最低 1.4m から最高 2.2m となっています。また、駅前付近は北口が 1.8m、南口が 2.0m となっています。(図1)
- 高潮、局地的な豪雨が発生した場合と荒川、江戸川、利根川、中川が氾濫した場合に浸水するおそれがある地域となっています。
- 江戸川が氾濫した場合は、浸水深さが 0.5m 以上 3.0m 未満、浸水継続時間は 3 日以上 7 日未満と想定されています。(図2、図3)



- 1.0m未満
- 1.0m～1.5m未満
- 1.5m～2.0m未満
- 2.0m～2.5m未満
- 2.5m以上

国土地理院「色別標高図」より



「江戸川区水害ハザードマップ」より

②避難

本地区の避難場所は柴又野球場・江戸川緑地一帯と都営高砂団地一帯、地域防災拠点は国府台台地

- 本地区に一番近い地域防災拠点は国府台台地です。
- 東京都震災対策条例にもとづく、広域な避難場所は、北小岩4丁目から8丁目は柴又野球場・江戸川緑地一帯、北小岩1丁目から3丁目、西小岩1丁目から5丁目は都営高砂団地一帯です。



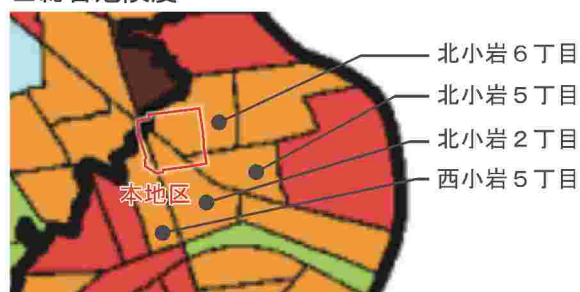
東京都市街地整備局「避難場所等指定図」および「江戸川区水害ハザードマップ」より

③建物構造

不燃化が進んでいるが、建物の35%が旧耐震構造

- 東京都震災対策条例に基づく「地震に関する地域危険度測定調査」(令和4年9月公表)において、本地区の危険度は、総合でランク3(5ランク中)となっています。
- 築年数別の建築物の割合は、耐震基準改正以前となる「昭和55年以前」に建てられた建物が約35%(駅北側で約3割、駅南側で約4割)となっています。
- 構造別の建築物の割合は、耐火構造・準耐火構造で約64%を占め、不燃化が進んでいます。

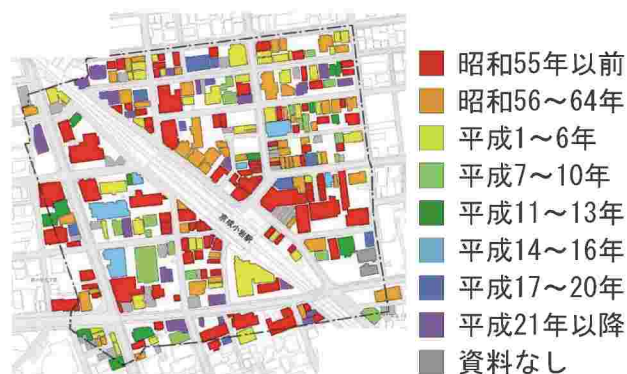
■総合危険度



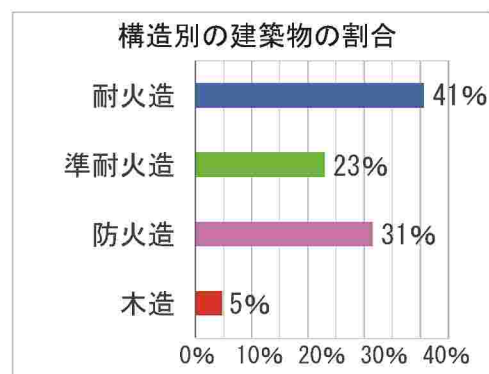
凡例 危険性が低い 1 2 3 4 5 危険性が高い

地区番号	建物倒壊危険度	火災危険度	総合危険度
北小岩6丁目	3	3	3
北小岩5丁目	3	3	3
北小岩2丁目	3	3	3
西小岩5丁目	3	2	3

令和4年9月東京都地震に関する危険度測定調査(第9回)より



平成29年5月登記簿情報より



平成28年区部土地利用現況調査(GISデータ)より

4 まちづくりの課題

駅周辺の現状や将来の見通しを踏まえ、本地区の課題を整理します。

課題の整理図（交通状況と課題）

- ・ 自動車によるアクセス性が低く、柴又街道（広域幹線道路）とのつながりが弱い



南口駅前付近の
4 m未満の歩行者専用道路

- ・ バスの停車時に交通渋滞や、車の追い越しが発生



柴又街道のバス停留所（小 55）

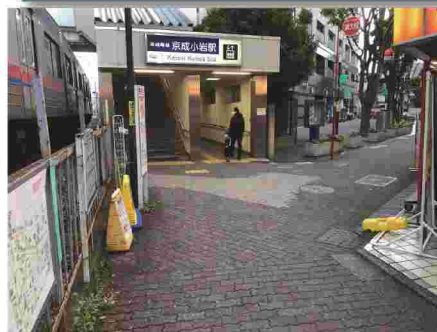
- ・ 円滑な交通を生み、災害時の避難経路などになる道路ネットワークの充実が必要



補助第 264 号線の整備状況



- ・ 交通空間が不足、駅前にはバス停留所が北口に 1 つしかない
- ・ タクシー、自家用車が待機できる空間がない
- ・ 人が集まる駅周辺に、憩いの場となる交流空間や、災害時の一時避難場所などの機能的な空間がない



南口駅前の様子



北口駅前の車道とバス停留所（小 54）



- ・歩道幅員が狭く、人と車いすがすれ違えない
- ・人の通行が多いが、駐停車などにより、自転車と人の動線が重なる



駅前通りの駐停車の様子

- ・ゆとりのある空間の不足により、自転車と人の動線が重なり交差する

北口駅前を通行する歩行者の様子
(夕方混雑時)

- ・踏切による交通渋滞の発生



京成小岩第1号踏切の渋滞

地区全体の課題

○ 都市機能の充実

- ・本地区は多くの人を利用する生活の拠点であることから、将来の高齢化社会などを見据え、地域全体の日常を支える様々な都市機能や交通機能の充実、にぎわいと活力の維持・創出が必要

○ 交流空間の不足

- ・地域の玄関口にふさわしい交流ができるにぎわいの空間や待ち合わせ、休憩ができる憩いの空間が不足
- ・商店街等のイベント時には、近隣の天祖神社や店舗の一部などを利用しており、地域の方々や来街者が交流できるゆとりある空間が不足

○ 商店街の活性化

- ・本地区の特色である商店街の事務所・作業員数・年間販売数が減少傾向にあることから、商業を活性化する仕組みづくりが必要

○ 住宅と商業との共存

- ・本地区のほとんどは商業系の用途地域であり、さまざまな土地利用が検討できることから、良好な住宅や商業が共存する市街地を維持・形成していくため、地域の特性にあわせたまちづくりのルールなどが必要

○ 防災性の向上

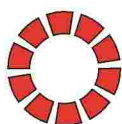
- ・昼間人口が多い駅周辺であることから、震災や水害などの災害に備えた、一時避難場所と緊急車両の円滑な移動経路の整備や、備蓄倉庫・マンホールトイレなどの防災機能の充実が必要
- ・駅周辺は、水害による浸水が想定される地域であることから、鉄道の立体化にあわせ、広域避難を想定した安全な避難経路の確保が必要

5 都市基盤について

北小岩地域を構成する要素を整理して、まちづくりの骨格を確認します。

これらの都市構造の位置づけをふまえて、本地区の将来像は検討していく必要があります。

【都市生活拠点】 京成小岩駅周辺地区、JR小岩駅周辺地区



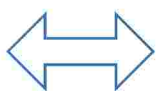
- 商業、業務、流通、文化などの多様な都市機能の集積を図り、区内外の交流が行われる拠点を形成します。

【鉄道の軸（鉄道の立体化）】 京成本線



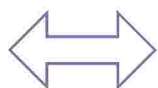
- 広域的な都市間を連絡し、業務などの都市活動や通勤などの生活行動を支える交通の軸です。
- 鉄道の立体化を契機とした、踏切の除却や駅周辺のまちづくりにより、南北の市街地分断をなくし、連続性の高いまちにしていきます。
- 京成高砂駅から江戸川駅付近（金町線と北総線の一部を含む）は、開かずの踏切2箇所を含む13箇所の踏切があり、事業化に向け、準備中区间となっています。

【南北の軸】 柴又街道（補助第143号線）



- 広域幹線道路に位置づけられており、広域的な都市間を連絡し、業務などの都市活動や通勤などの生活行動を支える交通の軸です。隣接都市間との連携強化を図ります。
- 北総鉄道から蔵前橋通りまでの1,690mは、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）において優先整備路線に位置づけられており、整備後の道路幅員は15mとなります。

【東西の軸】 補助第264号線



- 地域幹線道路に位置づけられている、地域の拠点を結ぶ交通の軸です。各地域からの拠点への連絡を図り、区内の一体性を高めます。
- 北小岩2丁目から4丁目、7丁目までの822mを整備中であり、整備後の幅員は16mとなります。

まちづくりの骨格



その他の凡例



地域生活拠点



水とみどりの生活軸



主な緑道



商業・業務地区



踏切



鉄道 (都市活動・生活を支える広域軸)



広域幹線道路 (都市活動・生活を支える広域軸)



地域幹線道路 (地域間の交流・連携を支える生活の軸)

※ 広域幹線道路と地域幹線道路については、実線は完成、点線は事業中・計画を示す

6 基本計画

(1) 基本計画について

基本構想の3つの方向性に「次世代につなぐ体制づくり」を加えた4つの【目標】と、12の【方針】を定めました。また、それらを実現していくために必要な【取組】を目標ごとに示しています。

目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり

「つくる」

- 方針A 利便性の高い駅前広場
- 方針B 交流を生む駅前空間
- 方針C 快適な道路環境
- 方針D 災害に強いまち

目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり

「つどう」

- 方針E 魅力のあるまち
- 方針F 暮らしやすいまち
- 方針G にぎわいのあるまち

目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり

「つなぐ」

- 方針H 南北市街地のつながり
- 方針I にぎわいのつながり
- 方針J みどりのつながり

目標4 次世代につなぐ体制づくり

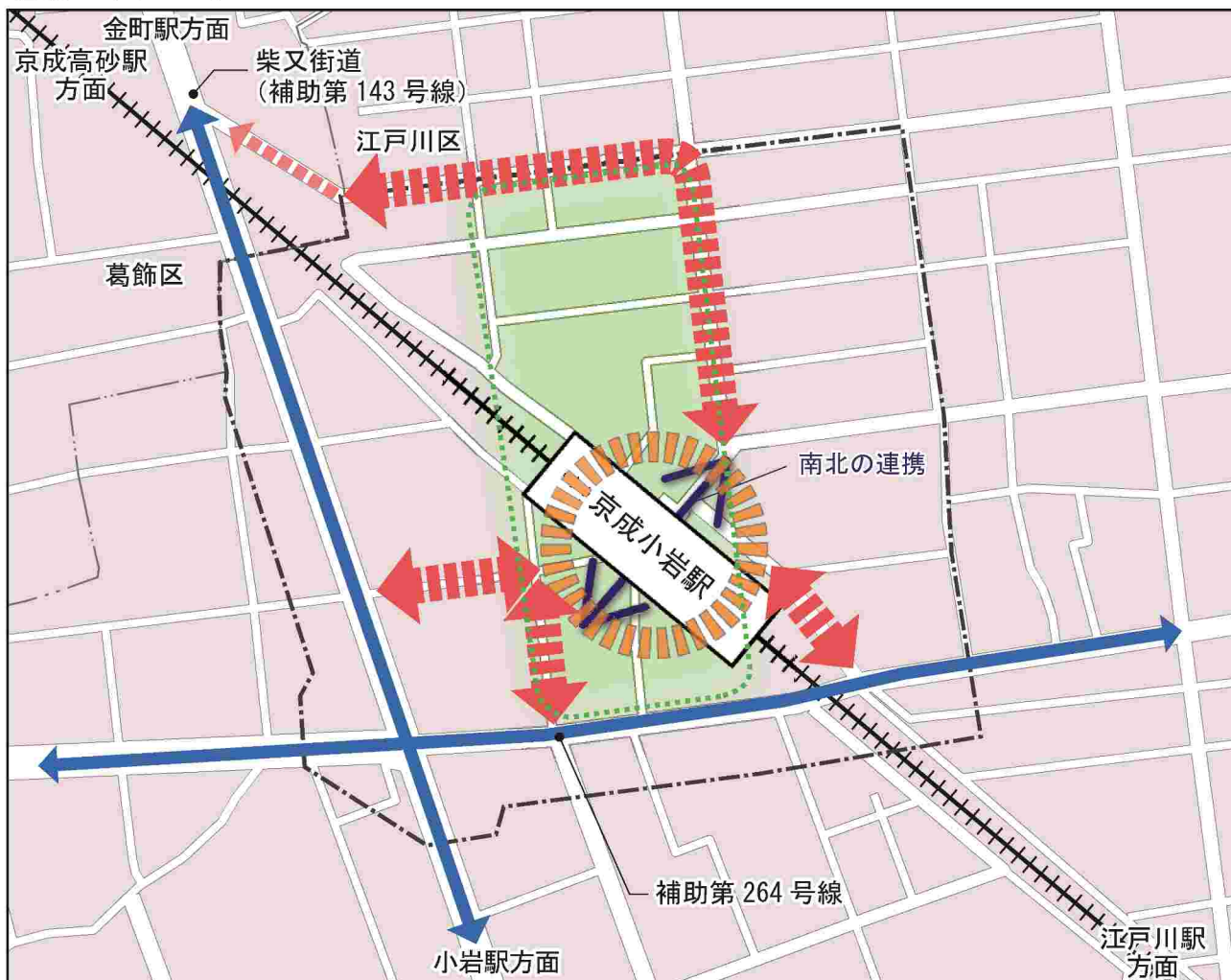
「つづく」

- 方針K 地域を継続的に支える体制
- 方針L エコタウンを目指した環境活動

(2) まちづくりの目標

目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり

目標1のイメージ



方針A 利便性の高い駅前広場



取組1 回遊性の高い駅前空間の整備

取組2 交通結節機能の強化

方針B 交流を生む駅前空間



取組3 地域交流の場となる公共空間の創出

方針C 快適な道路環境



取組4 人を中心とした交通環境の創出

取組5 利便性の高い道路ネットワークの形成

その他凡例

幹線道路

方針D 災害に強いまち



取組6 災害に強い拠点づくり

目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり

取組1 回遊性の高い駅前空間の整備

- 南北の駅前広場をつなぐ回遊性の高い歩行空間を整備します。
- 駅前にゆとりのある空間を整備し、歩行者が快適に移動できる環境にします。
- まちの回遊性を向上させる、駅前の上部空間の活用を検討します。



駅の南北をつなぐ自由通路(新小岩駅)



駅前の上部空間を活用した歩行者デッキ(府中駅)

取組2 交通結節機能の強化

- 駅前にバス乗降口、タクシー乗り場、自家用車の送迎場所などを整備することで、円滑な乗り継ぎができる環境にします。
- 交通案内情報を充実させ、誰もが利用しやすい移動環境を整備します。
- 路線バスやタクシーへ乗り継ぐ際の待合空間の整備など、待合環境を向上させます。



交通結節点となる駅前広場(国分寺駅北口駅前広場)

取組3 地域交流の場となる公共空間の創出

- 適切な土地の高度利用を図ることで、にぎわいや交流を生む空間や、待ち合わせ、休憩スポットとなる憩いの場を創出します。



駅利用者の休憩スポット(東京駅八重洲口)



駅前空間を活用した地域のイベント(一之江駅前広場)

目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり

取組4 人を中心とした交通環境の創出

- ユニバーサルデザインを推進し、歩行者、ベビーカー、車いす利用者や身体に障害をお持ちの方など誰もが利用しやすい交通環境を目指します。
- 駅周辺を歩行者が安全に回遊できる歩行者ネットワークを形成します。



誰もが利用しやすい道路環境のイメージ
(国土交通省「多様なニーズに応える道路空間ガイドライン」)



歩道のバリアフリー化

取組5 利便性の高い道路ネットワークの形成

- 都市計画道路や鉄道の立体化の事業の完成を見据え、道路ネットワークを形成し、利便性の高い交通環境を創出します。
- 駅と幹線道路をつなぐ道路を整備することで、バス、タクシー、自家用車、自転車が駅へアクセスしやすい環境にします。
- 駅周辺の道路は、必要に応じて歩道と車道の分離や歩道の拡幅、自転車専用通行帯などの自転車走行環境の整備を検討し、より安全な移動ができる環境にします。



自転車走行環境の整備



駅へのアクセス道路
(世田谷区画街路第8号線)

取組6 災害に強い拠点づくり

- 拠点としての防災機能を確保するために、災害時に活用できる備蓄倉庫、マンホールトイレ、防災貯水槽などの防災施設の整備を誘導します。
- 風水害を想定した垂直避難ができる施設整備の誘導や、駅前の上部空間を活用した待避場所の整備を検討します。
- 駅前は災害時に帰宅困難者が一時的に滞在できる空間や、緊急車両が乗入れて円滑な活動が行えるオープンスペースを創出します。



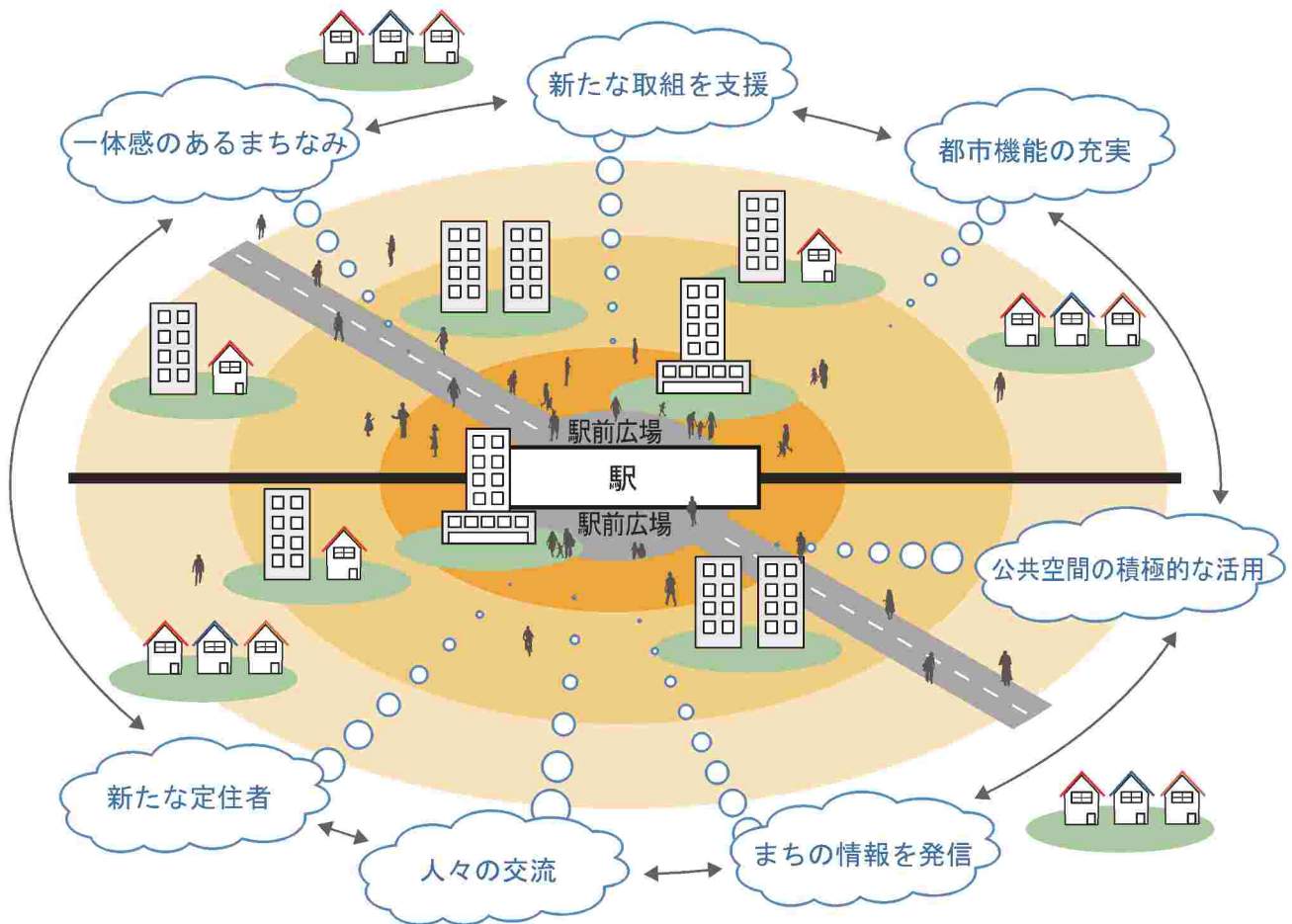
防災機能の導入



防災拠点のイメージ
(国土交通省「災害時拠点強靱化緊急促進事業」)

目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり

目標2のイメージ



方針E 魅力のあるまち

- 取組1 連続性と一体感のあるまちなみづくり
- 取組2 新たに挑戦する民間企業の誘致

方針F 暮らしやすいまち

- 取組3 子育て、教育、スポーツ施設などの都市機能の充実
- 取組4 多様な人が暮らせる住環境への誘導

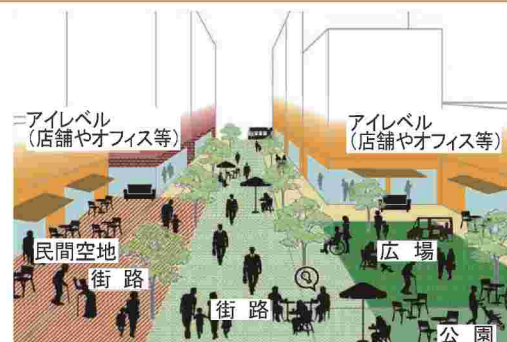
方針G にぎわいのあるまち

- 取組5 人の交流が生まれる施設の誘致、導入
- 取組6 まちの情報発信の充実
- 取組7 公共空間の積極的な活用

目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり

取組1 連続性と一体感のあるまちなみづくり

- 駅周辺の商店街は、商業施設を誘導し、店舗の連続性によるにぎわいを創出します。
- 駅前広場や道路は、駅周辺の建物と官民の公共空間が一体的な空間を形成し、居心地が良く歩きたくなるまちなかを創出します。



街路と一体となった空間のイメージ
(国土交通省「ストリートデザインガイドライン」)

取組2 新たに挑戦する民間企業の誘致

- 新たな事業の展開を目指す民間企業の誘致などにより、地区内の産業活性化を図ります。



鉄道の立体化により創出される
空間を活用した商業施設
(秋葉原駅から御徒町駅間の高架下)

取組3 子育て、教育、スポーツ施設などの都市機能の充実

- 駅周辺に子育て支援、教育施設の導入を検討し、子育てがしやすいまちを目指します。
- 健康で元気に暮らせる社会を実現するため、健康やスポーツに関する機能の導入を検討します。
- 駅周辺には、上記のほかにも生活利便施設(商業、医療、高齢者福祉施設など)を誘導し、都市機能を充実させます。



子育て支援施設のイメージ

取組4 多様な人が暮らせる住環境への誘導

- 都市型住宅の誘導により、世帯構成に応じた適切な居住面積が確保された質の高い住宅ストックを形成し、定住人口の増加を目指します。
- 誰もが快適に暮らせる社会を目指し、ユニバーサルデザインを取り入れた、利用しやすい施設の整備を促進します。



優良建築物等整備事業 「グランファースト小岩」 サービス付き高齢者向け住宅 「こもれび平井」

区内にある多様な住まいの事例

目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり

取組5 人の交流が生まれる施設の誘致、導入

- 地域の農産物直売所や伝統工芸品の販売所など、来街者も利用するような、人が集まるきっかけとなる施設の誘致、導入を検討します。



区内の文化施設に併設される
伝統工芸カフェ・特産品ショップ
(しのぎき文化プラザ)

取組6 まちの情報発信の充実

- 地域と本区の協働によるソーシャルネットワーキングサービス(SNS)の活用など、お祭りやイベント情報の発信を充実させ、交流がしやすいまちを目指します。



地域の活動をHPにより発信
(「KOITTO」HP)

取組7 公共空間の積極的な活用

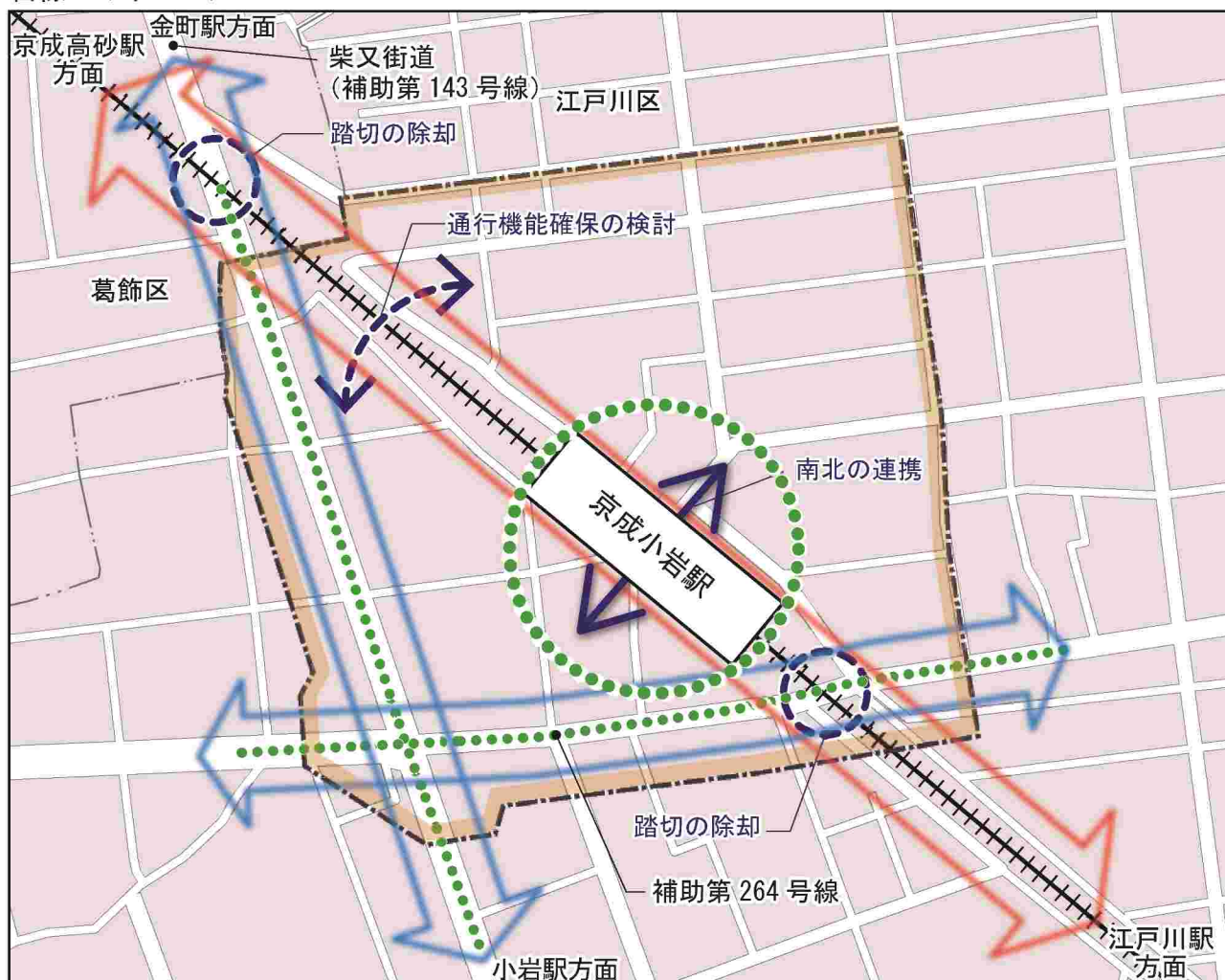
- 道路や駅前広場を利用したオープンカフェ、マルシェなどのにぎわいを生む活用を検討し、歩いて楽しめるまちなみづくりをします。



公共空間の活用イメージ
(グリーン大通り)

目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり

目標3のイメージ



方針H 南北市街地のつながり



取組1 鉄道の立体化を契機とした、連続性のある市街地の形成

取組2 都市計画道路を契機とした、快適で安全な市街地の形成

方針I にぎわいのつながり



取組3 地域を支える商店会がつながるまちづくり

取組4 まち全体を調和させる景観形成



取組5 鉄道の立体化により創出される空間の有効利用

方針J みどりのつながり

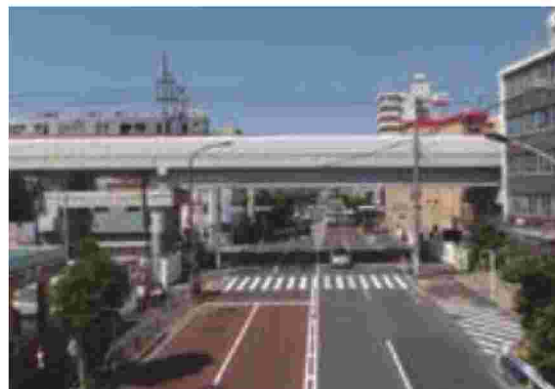


取組6 みどりのあるまちづくり

目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり

取組1 鉄道の立体化を契機とした、連続性のある市街地の形成

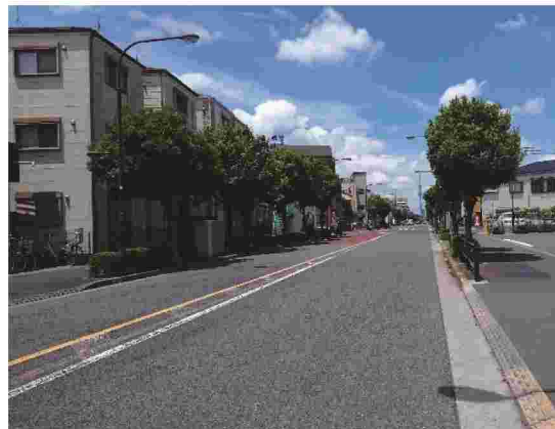
- 鉄道の立体化や関連側道は、事業主体である東京都や、葛飾区、京成電鉄(株)と連携し、円滑に事業を推進します。
- 鉄道の立体化により、数多くの踏切を除却することで交通渋滞や踏切事故が解消します。道路と鉄道の安全性の向上や、人と車の流れをスムーズにすることで、鉄道により分断された市街地の一体化を図ります。
- 関連側道は、まちの利便性の向上や、災害時の緊急車両の通行ルート及び避難経路としての活用を検討します。



京成押上線(押上駅~八広駅間)明治通り
(東京都建設局「道路と鉄道の連続立体交差事業」)

取組2 都市計画道路を契機とした、快適で安全な市街地の形成

- 都市計画道路の整備は、道路幅員の拡幅やバリアフリー化、無電柱化、街路樹の植栽などにより、安全で快適な空間を形成します。
- 都市計画道路の沿道は、延焼遮断帯を形成するための適切な高度利用・不燃化を誘導します。



整備が完了した都市計画道路
(都市計画道路補助第286号線)

取組3 地域を支える商店会がつながるまちづくり

- 鉄道の立体化を契機として、南北の商店会の連携強化を促進します。
- 商店会と連携し、地域の特色や強みを発揮できる取組を促進します。
- 駅前の拠点づくりは、地域に馴染み、商店街と共存できる環境を目指します。



再開発事業(左側)と共存する地元商店街
(武蔵小山商店街)

目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり

取組4 まち全体を調和させる景観形成

- 地域の特性を活かすデザインの誘導、整備を促進し、まち全体の付加価値を高める空間を創出します。
- 地区内は、周辺的环境やまちなみとの調和に配慮し、まち全体につながりを感じる景観形成の誘導を検討します。



デザインされた駅前広場サイン(糸魚川駅)

取組5 鉄道の立体化により創出される空間の有効利用

- 鉄道の立体化により創出される空間は、商業施設、自転車駐車場や、憩いの広場などの地域貢献につながる施設の導入を促進します。
- 南北市街地の交通円滑化のために、通行機能を検討します。



鉄道の立体化により創出される空間の活用
(武蔵境駅から東小金井駅間の高架下)

取組6 みどりのあるまちづくり

- 道路や駅前広場などの公共空間を緑化することで、まちのみどりを増やしていきます。
- 適正な緑の配置に努め、地域がみどりと調和する環境を創出します。
- 建築物の更新時などは、緑化を誘導していくことで、みどりのあるまちづくりを促進していきます。



緑でまちをつなぐ通り
(丸の内仲通り)

目標4 次世代につなぐ体制づくり

方針K 地域を継続的に支える体制

- 取組1 維持管理、防犯活動などの組織づくりの支援
- 取組2 エリアマネジメント活動の仕組みづくり

方針L エコタウンを目指した環境活動

- 取組3 地球温暖化対策に取り組む
- 取組4 環境意識の醸成に取り組む

目標4のイメージ



目標4 次世代につなぐ体制づくり

取組1 維持管理、防犯活動などの組織づくりの支援

- 地域の方々と協力し、住民や来街者が、安心して快適に過ごせるようなまちを目指し、まちの美化活動や防犯活動などの取組を促進します。



駅前の花植えボランティア
(船堀駅周辺)

取組2 エリアマネジメント活動の仕組みづくり

- 京成小岩駅周辺の段階的なまちづくりを見据え、エリアマネジメント組織の仕組みづくりを進めていきます。



エリアマネジメント組織「KOITTO」による
マルシェ(小岩駅周辺)

取組3 地球温暖化対策に取り組む

- 建物の屋上緑化や壁面緑化など、緑化への取組を促進します。
- 道路や駅前広場などの公共施設は、保水性や遮熱性舗装材など環境に配慮した材料の積極的な活用に努めます。



屋上や壁面の緑化
(東京スクエアガーデン)

取組4 環境意識の醸成に取り組む

- SDGsの取組を推進し、再生可能エネルギーの活用や、省エネルギー化などの環境意識の醸成を図ります。



ソーラー充電スタンドによる
再生可能エネルギーの活用
(江戸川区役所本庁前)

(3) まちづくりの方針図

鉄道の立体化を契機として、それぞれの「目標」・「方針」にもとづき、まちづくりを進めていきます。

基本計画

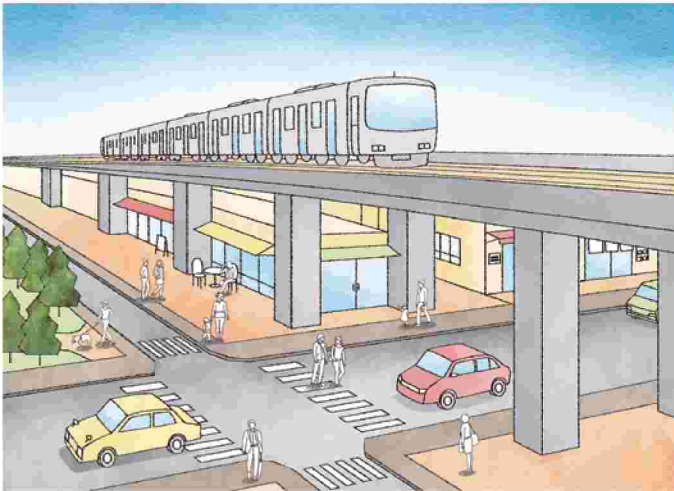
4つの目標
と
12の方針

目標1 安全で利便性の高い駅前空間づくり

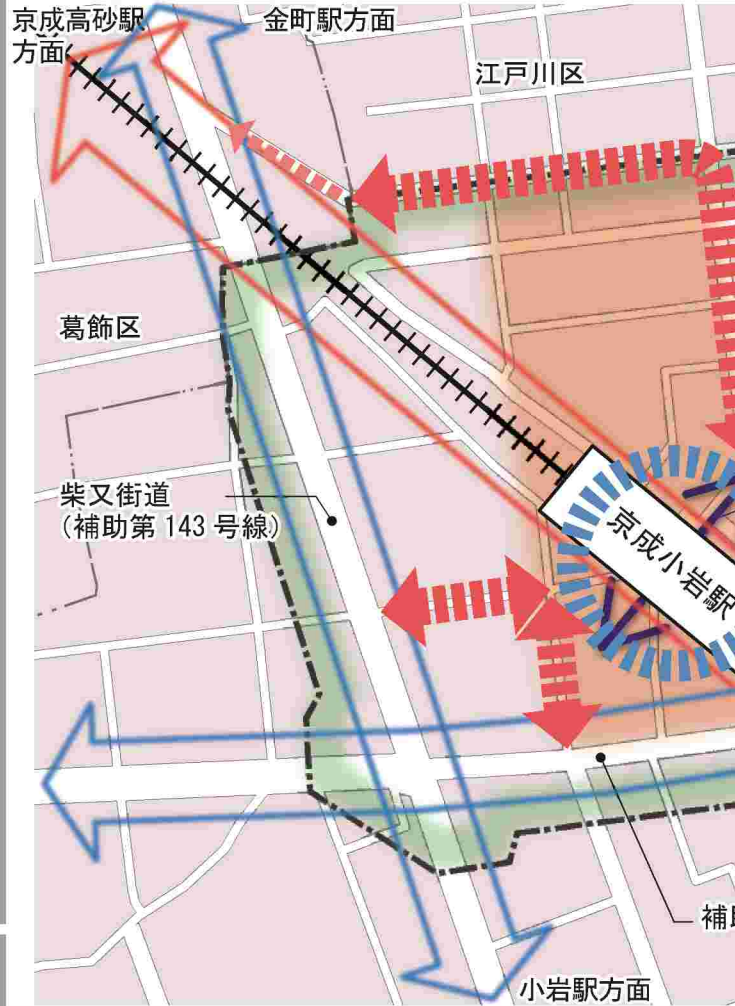
- 方針A 利便性の高い駅前広場
- 方針B 交流を生む駅前空間
- 方針C 快適な道路環境
- 方針D 災害に強いまち

鉄道の立体化を促進する ⇄

方針H 方針I



- 交通渋滞や踏切事故を解消し、人と車の流れを円滑にするとともに、道路と鉄道の安全性を向上
- 鉄道の立体化により創出される空間は、地域貢献につながる施設（商業、自転車駐車場、憩いの広場など）の整備を誘導
- 関連側道は、まちの利便性の向上や災害時の避難場所等への避難経路として活用



安全で利便性の高い駅前広場をつくる

方針A 方針B 方針C 方針D

- 鉄道の立体化とあわせた、南北駅前をつなぐ歩行者空間の整備
- 交通機関を円滑に乗り継ぐことができる駅前広場（バスロータリーやタクシー乗り場など）の整備
- 交通案内情報の充実などによる、誰もが利用しやすい移動環境の創出
- 適切な高度利用を誘導し、様々な交流（イベントなど）を生む道路や拠点施設と一体となったにぎわい空間の創出
- 災害時の帰宅困難者の一時的な滞在や、緊急車両が円滑な活動を行えるオープンスペースの整備



ここに示しているイラストや写真などはあくまでもイメージです。

目標2 まちの玄関口にふさわしい駅周辺の拠点づくり

- 方針E 魅力のあるまち
- 方針F 暮らしやすいまち
- 方針G にぎわいのあるまち

目標3 南北が一体化した魅力的な市街地環境づくり

- 方針H 南北市街地のつながり
- 方針I にぎわいのつながり
- 方針J みどりのつながり

目標4 次世代につなぐ体制づくり

- 方針K 地域を継続的に支える体制
- 方針L エコタウンを目指した環境活動



まちの玄関口にふさわしい拠点をつくる

方針B 方針D 方針E 方針F 方針G 方針I 方針J

- 「魅力のある」「暮らしやすい」「にぎわい」をテーマとした都市機能の充実
- 都市型住宅や商業、子育て、教育、スポーツ施設などの誘致、導入による、幅広い年代での定住人口の確保
- 備蓄倉庫や防災貯水槽などの機能を充実させた災害に強い拠点づくり



南北が一体化した魅力的な市街地環境をつくる

方針E 方針F 方針G 方針H 方針I 方針J 方針K 方針L

- 駅周辺の商店街では、店舗の連続性によるにぎわいを創出
- 鉄道の立体化を契機とした、南北の商店街の連携強化
- まち全体につながりを感じる景観形成の誘導
- 緑化による、みどりと調和した環境の創出や、SDGsの取組を促進し、環境意識を醸成



快適な道路環境をつくる

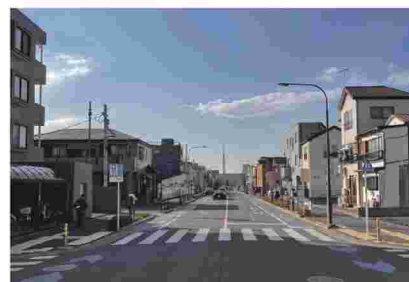
- 人や自動車が駅へアクセスしやすい利便性の高い道路ネットワークを形成
- 安全に歩ける、ゆとりのある道路空間の創出



都市計画道路の整備を促進する

方針H

- 都市計画道路の整備による、安全で快適な空間の形成
- 適正な高度利用・不燃化の誘導による、延焼遮断帯の形成

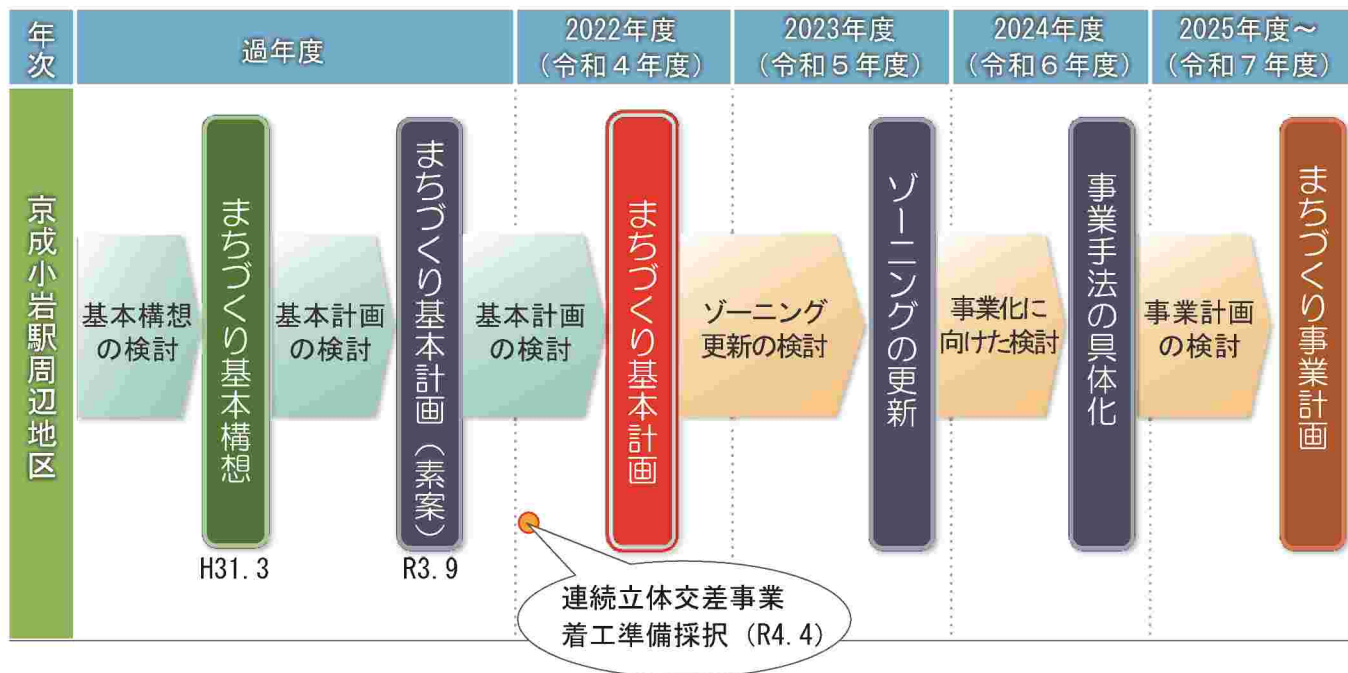


今後さらに多くの議論を重ねていただきながら、具体的なまちづくりを進めていきます。

7 まちづくりの実現に向けて

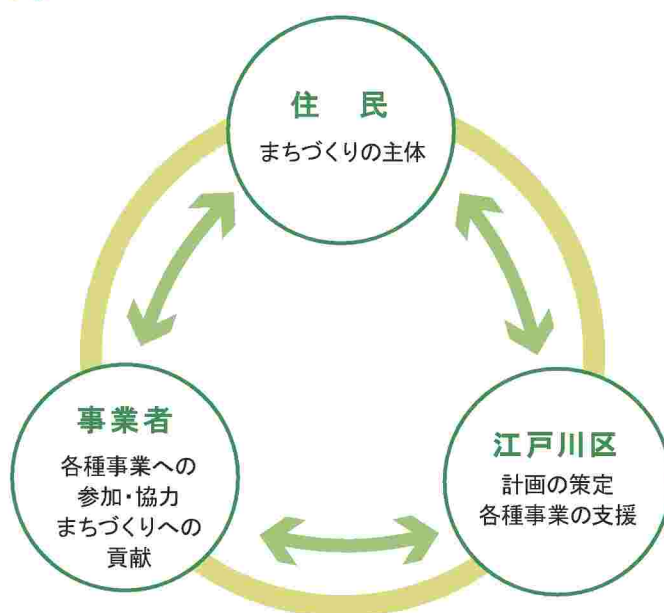
連続立体交差事業の動向をふまえた、本地区のまちづくりのスケジュールです。

スケジュール



推進体制の「和」と 人中心のまちづくり

住民、事業者と江戸川区が一体の和(輪)となり、
三者が協働で「人中心」のまちづくりを推進していきます。



用語集 (五十音順に掲載)

一般緊急輸送道路 (いっばんきんきゅうゆうそうどうろ)

地震直後から発生する緊急的な輸送を円滑に行うために事前に指定された道路のこと。他に沿道建設物の耐震改修を義務づけている特定緊急輸送道路がある。

SNS (えすえぬえす)

Social Networking Service の略。人と人とのつながりを促進・支援する、コミュニケーション型の Web サイトおよびネットサービスのこと。

エリアマネジメント (えりあまねじめんと)

地域住民などの関係者が主体となって、にぎわいや活気の創出、良好な住環境の形成に取り組むなど、まちとしての価値や魅力を維持し、高める活動のこと。

延焼遮断帯 (えんしょうしゃだんたい)

市街地の延焼を阻止するため、道路、河川、公園、鉄道などと、それらの沿線に建つ不燃化された建築物により形成される帯状の不燃空間のこと。

関連側道 (かんれんそくどう)

鉄道の立体化に関連して、都市環境の保全のために鉄道に沿って設置される道路のこと。

建ぺい率 (けんぺいりつ)

建築物の建築面積の敷地面積に対する割合のこと。

耕地整理事業 (こうちせいりじぎょう)

耕地整理法(昭和24年廃止)に基づくもので、農地の生産力向上のために、土地の区画の整理や道路、かんがい排水の整備などを行う事業のこと。

交通結節機能 (こうつうけっせつきのう)

鉄道駅等で、バス、自動車など、他の交通機関との乗り継ぎが図られ、多方向への移動の円滑化、利便性を確保する機能のこと。

高度利用 (こうどりよう)

道路などの公共施設の整備水準が一定以上の土地について、有効な空地や、一定以上の敷地規模の確保などにより良好な市街地環境を形成し、土地を効率的に利用すること。

再生可能エネルギー (さいせいかのうえねるぎー)

エネルギー源として、持続的に利用できるエネルギーの総称。具体的には、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、バイオマスなどがある。

垂直避難 (すいちよくひなん)

建物の2階以上など、より高い場所へ避難すること。

ストック (すとく)

「資産」の意味。住宅の場合、社会的な資産と捉えて「住宅ストック」と呼ぶ。

都市型住宅（としがたじゅうたく）

マンションなど、敷地を有効に活用した中高層集合住宅のこと。

都市計画道路（としけいかくどうろ）

道路として必要な路線を明確化して、長期的な視点から計画的な整備を進めるため、都市計画に定める道路のこと。

地域危険度測定調査（ちいききけんどそくていちょうさ）

東京都を地震が襲った場合の地域の危険性を町丁目単位で数値化する調査のこと。

着工準備採択（ちゃっこうじゅんびさいたく）

国が事業に関わる総合的な評価を行い、準備・計画を実施していく路線とするかを判断すること。採択後は事業化に向けて、事業者が環境調査や都市計画手続きなどを進める。

バリアフリー（ばりあふりー）

障害（バリア）を排除（フリー）することの意味で、熟年者や身体障がい者などの生活行動に障害となるものを排除した環境のこと。

ボトルネック踏切（ぼとるねっくふみきり）

自動車や歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切のこと。

無電柱化（むでんちゅうか）

電柱などの倒壊による交通機能の遮断を防止し、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図る目的で、道路上に張り巡らされた電線類を地下に收容すること。

優先整備路線（ゆうせんせいびろせん）

東京都における都市計画道路の整備方針において、優先的に整備すべき路線のこと。第四次事業化計画においては、令和7年度までに優先的に事業に着手する都市計画道路の路線を選定している。

ユニバーサルデザイン（ゆにばーさるでざいん）

年齢、性別、国籍、障害や能力の違いなどにかかわらず、誰もが使いやすい仕様や設計のこと。

容積率（ようせきりつ）

建築物の延べ床面積の敷地面積に対する割合のこと。


用途地域（ようとちいき）

都市計画における土地利用誘導のための基本的な制度のこと。土地の効率的な利用、居住環境の保全などを目的として、建築物の用途や容積などを制限することができる。

連続立体交差事業（れんぞくりったいこうさじぎょう）

鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する事業のこと。

memo



京成小岩駅周辺地区まちづくり基本計画（案）

発行年月：令和4年9月
編集・発行：江戸川区 都市開発部 まちづくり調整課 まちづくり計画係
〒132-8501 東京都江戸川区中央一丁目4番1号
TEL：03-5662-6438（直通）
FAX：03-5607-2267