

# 「賑わう」を創る

～ 自然と芸術に近づき、人同士をつなぐ～

## 「東陽町」とは？



### 交通が発達する、眠らない街

「東陽町」は東京都江東区の中央に位置し、区役所を中心にスーパーや飲食店が立ち並ぶ街である。東陽町駅を境に東側に大規模住宅、西側に低層住宅が広がる。道路は東西・南北 各方向に発達しており、大通りは人や車の往来が夜遅くまで激しいが、一本道を入れれば物静かな雰囲気が漂う。公共交通では、バス路線が東京・錦糸町・豊洲・新木場の各駅へ連絡しているほか、東京メトロ東西線が23区西部・千葉方面の街を結んでいる。2030年代半ばには豊洲-住吉間を結ぶ地下鉄8号線（東京メトロ有楽町線）が延伸開業する予定（右項）であり、人々の往来が将来さらに活発になると推測されている。

## 地下鉄8号線延伸による変化



### 来訪者増・街が活性化・地価上昇

2030年代半ば（予定）、東京メトロ有楽町線の豊洲-住吉間が延伸開業する。これにより江東区を南北に円滑に移動することが可能となるほか、豊洲方面-住吉・押上方面が最短ルートで移動できる。また千石地区に同路線の駅が開業する予定である。この駅は周辺に鉄道が通っておらず、新線開業によって利便性が向上し、利用者・来訪客の増加が期待できる。新駅開業によって人・物・生活の流れも変わる。外部からの来訪客が増加し回遊性が向上するだけでなく、新たな文化をまちに取り入れることにより、街に刺激を積極的に与え、それはすなわち新たな魅力を引き出すことにつながる。最終的に地価も上昇する。

## 東陽町エリアの現況分析・課題

### 1 実際に歩いて見えた課題

#### 商店街の人通りが少ない・さびれている

千石駅（仮）周辺には「美術館通り商店街」がある。この通りは人通りが少なく、さびれているという課題がある。現状、自転車や自動車だけで素通りするだけ、路駐している車が多く人々が長く滞在できる要素が少ないと考えられる。商店街の中には食料品店があるが、利用しているのは主に地元の住民である。新駅開業によって、この地域周辺の人通りが増えたと予想される。新駅の出入り口を美術館通り商店街東端に設けることで、来訪客にも楽しんでもらう商店街を目指していきたい。来訪客に注目してもらうべく、何か目立つものを設置する必要がある。商店街西端に東京都現代美術館があることにちなんで、商店街に美術に関する要素を入れたい。近くにある東京都現代美術館と連動した企画を行うことで商店街の活性化や商店街の知名度向上につながることを考える。



#### 親水公園が活用されていない

江東区には親水公園が多くあるが、これらの公園はうまく活用されていない。現状、親水公園を使う人は、自転車で親水公園を通過する人や釣りをしに来る人しかいないため、人々に憩いの場を提供できていない状況である。親水公園が利用されていない理由として、「わざわざ寄りたがる理由がない」「公園らしい魅力がない」「景色が悪く雰囲気がよくない」「何かをするにはスペースが不十分」「道路との高低差があり認識しづらい」などがあげられる。今回の対象地域は、3つの川に囲まれており水が身近にある空間であると考えられる。また、緑も豊富にあり、水と緑を活かした公園にする必要がある。そのため、水辺と緑の融合により憩いの空間を創出することが課題解決に必要であり、新しい公園を作ることによって子供からお年寄りまで幅広い年代の人々が交流しにぎわいを作り出す空間ができると考える。



### 2 防災面の課題

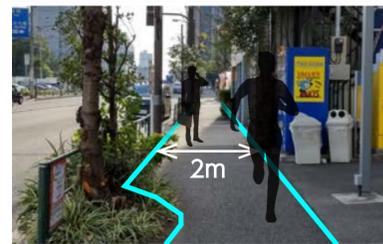
#### 建物倒壊・避難時の危険性大

東京都都市整備局では、都内5,192町目を対象に定期的に「地震に関する地域危険度測定調査」を行っている。昨年（2022年）行った調査結果によると、美術館通りが商店街が位置する千石エリア北部（石島・千田地区）は、建物倒壊の危険性が特に高い「4」である。「人々が身の危険を感じることなく快適に買い物を楽しめること」「災害発生時、人々が迅速に・安全に避難できるような環境を整備する」これらの目的を達成するため「道路拡幅」「電柱地中化」の施策を行う。



#### 歩道が狭い・歩きづらい

千石エリア周辺の多くの道路は、歩道が狭いことが課題である。横並びで歩くと、反対方向から歩いてくるとすれ違う時スペースがなく縦一列に変えざるを得なくなる。歩道が狭いと、災害発生時に素早い避難が難しくなる。特に倒壊危険区域では、一刻も早く避難しなければならない。現状、歩道が狭いため円滑に避難するのが難しい。したがって、円滑な避難を実現するために歩道の拡幅を行う必要があると考える。



#### 千石エリア 高潮・洪水の危険性大

大正時代から始まった地下水のくみ上げで地表面が沈下し、千石駅（仮）周辺の地区は「海抜ゼロメートル地帯」（＝土地の標高が満潮時の海面高さより低い地域）となっている。特に石島・千田・千石三丁目地区は海抜-1m未満であり、大雨発生時・河川氾濫時に街へ水が流れ込みやすいという危険性がある。万一海抜ゼロメートル地帯で水害が発生した場合「広域避難」が必要だがその設備は十分に整っていない。被害を最小限に抑え、住民が安全に避難するための対策を講じる必要がある。



## コンセプト

# 水辺と緑と季節の調和

千石地区のまちづくりを行うにあたり、「水辺と緑と季節の調和」をコンセプトとしてあげる。河川が多く流れているこの街では木々や公園などでたくさんの緑を取り入れることで人々の気持ちをやわらげ、憩いの場を提供する。また、緑を増やすことで水害、高潮などの災害対策にもつながっていると考えられる。

ここに、桜やいちようを植えることで季節感を取り入れて、視覚的に住民・来訪客を楽しませることが期待できる。地下鉄8号線・新駅開業に伴って、このあたりの人通りが増えることが予想されるので、景観にも防災にも今よりもいい街になると期待できる。

## 計画案（概要）



### 1 歩いて楽しい！商店街

商店街がもつ「東京都現代美術館の最寄り駅」「千石駅（仮）直結」というメリットを活かし、以下の4つの施策により商店街を変貌させる。  
「道路拡幅」 … 千石エリア北部・建物倒壊危険区域を東西に貫く商店街。道路の幅を広げ、災害発生時の迅速な避難を促す。  
「電柱地中化」 … 快適に商店街を通行してもらえ環境を整備。地震発生時に倒壊し、避難の障害となりうる要素を取り除く。  
「歩行者専用化」 … 車両通行の危険を気にすることなく安心して買い物を楽しんでもらう環境を整備。休日にはテラス席を設け一休み空間。  
「美術品の設置」 … 美術館まで楽しく移動してもらうしおかけを設置。千石駅（仮）から東京都現代美術館へのメインストリートとなる。

### 2 川・緑をより豊かに活かす

千石エリアは川や緑があふれる街である。この豊かな自然を観光資源として活かすため、以下の3つの施策を行う。  
「大横川～横十間川 舟クルーズ」 … 全く異なる特徴を持つ3つの川を1回のクルーズで。和風音楽と船頭の東京トークで楽しむ。  
「仙台堀川 いちよう並木通り」 … 川沿いを歩行者専用道路にし、いちよう並木をシンボルとしたお散歩空間でゆったり時間を。  
「親水公園 コネクト・パーク？」 … カフェ・キッチンカー・テラス席付きの広い公園で、どの年代の人にも気軽に使ってもらえる公園を。

### 3 災害に強いまちづくり

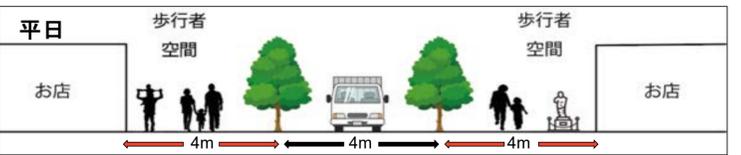
千石エリアが抱える防災面の課題を、以下の3つの施策で解決する。  
「道路拡幅・電柱地中化」 … 千石エリア北部の建物密集地域を中心に、「電柱」を地下へ移し、迅速な避難を促す。  
「グリーンインフラ・調整池」 … 美術館通り商店街の緑を増やす・親水公園の拡張・調整池の設置により、水害から街を守る。  
「デジタルサイネージ設置」 … 平常時は広告・街の情報、災害時は災害情報を表示し、避難情報の拡散・避難を促す。



# 計画案 (詳細)



## 1 歩いて楽しい！商店街



ストリート・アートギャラリー

### 美術とまちが織りなす新たな空間

東京都現代美術館は、新駅の商店街出口から、美術館通りをまっすぐに徒歩13分の最寄り駅となる。

【現状】

美術館通りは、お店もこじんまりとしていて車の路上駐車も多く、食品店が地元の人の利用のみで閑散としている。車道に路上駐車も多く、利用目的が「商店街での買い物」ではなく「ただの通り道」になってしまっている。そのため、商店街に長くいる人が多くないため、にぎわいが足りていない。そこで、商店街を活気あふれるように変えていきたい。

【計画案】

多くの人に利用してもらえるように、まずは景観から変えていく。両側の歩道の幅を2mから4mに拡幅し、車道と歩道の境目がわかりづらい所を電柱地下化し木を植えることで歩道空間を作り出す。また美術館通りという通りの名前に因んで美術品を置くことで、駅から美術館への道中も美術品を見て楽しんでもらうことで、美術館に行く機運を高める。通りに美術品を配置することによって、景観にもプラスに働くと考えられる。また、平日は車道として、休日は車の通行を規制し歩行者天国を行い、道の真ん中にベンチを置き、滞在や道中にある美術品を座って見られるようなスペースを作ることで、美術品に触れることで美術を身近に感じることができる。このように商店街とアートの融合がなされることによって、新駅の開業も相まって人通りが増加して通りに活気が戻ってくることを期待でき、にぎわいのある空間を構築することが期待される。

## 2 川・緑をより豊かに活かす

### 大横川～横十間川 舟クルーズの運行



現在、横十間川で「和船乗船体験」や「手漕ぎ・足漕ぎによるボート乗船体験」が行われており、これらの発展版として、約20人乗りの屋形船を大横川・仙台堀川・横十間川で毎日運行させる。乗船中は和風音楽とともに船頭による東京ガイドを楽しむことができる。また、美術館通り商店街と大横川が交わる「三石橋付近」に乗り場を設けることで、商店街や千石駅(仮)の利用客を取り込む。舟クルーズの運行により「大横川・仙台堀川・横十間川の舟運活性化」を目指す。



舟クルーズと周りの景色 (桜の「大横川」・いちじょうの「仙台堀川」・緑の「横十間川」)

### 仙台堀川 いちじょう並木通り



親水公園の西側、いちじょう並木通りの現在は川沿いに車の駐車スペースがあるが、実際の車通りは少ない。公園内も通勤、通学の人々の通り道での利用が多く親水公園としての機能を果たしていない。

(計画案)

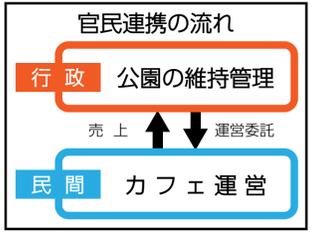
現在車通りの少ない車道を無くし歩道を拡幅して、通り沿いをいちじょう並木を作り歩行者のみの歩行空間を作り出す。また、親水公園(右項)の前にあるテラス席からも川を挟んでいちじょう並木が見えるようにする。さらに、この区域内は商店街横の船着き場からの大横川の舟クルーズを通す。大横川と仙台堀川が交わる場所周辺には、この区域の地盤高や河川の流量の違いを調整するため、河川水を取水するポンプ施設が設置されている。この範囲には小名木川の扇橋開門のような二つの開門の施設を置きポンプで補っていた役割を果たす。

舟クルーズや親水公園前のテラス席から視覚的に季節を楽しむことや水に親むことができる。加えて、舟クルーズに参加する人は新駅から船着き場を目指す場合、商店街を通るので人が集まってにぎわいにつながる。と考える。

### 親水公園で楽しいひとときを



トヨタモビリティ東京 深川店を西端、横十間川を東端とする、東西約340m、南北約120mの範囲を区画整理し、新たに公園を整備する。園内には「カフェ」「ドッグラン」「水景施設(噴水)」「遊具」を設け、幅広い年代の人が気持ちよく過ごせる空間をつくる。また、公園前の川沿いにはテラス席を設け、いちじょう並木や川のせせらぎを聞きながらゆったりと時間を過ごすことができる。カフェやキッチンカーで購入した食べ物の飲食スペースとしても機能する。この公園は、行政と民間企業が連携して運営していく。民間企業でカフェを運営して、そこで得た売上を公園の維持管理の費用に活用する。カフェの売上→公園の維持管理のサイクルで官民連携の公園を運営していく。行政運営の公園は維持管理のために行政自身の予算を準備する必要があるが、官民連携にすることで行政への負担を軽減できるメリットがある。



## 3 災害に強いまちづくり

災害時には、学校・親水公園に最初に避難し、木場公園に最終的に避難する流れを想定している。以下に3つ施策を述べる。

### 道路拡幅・電柱地中化

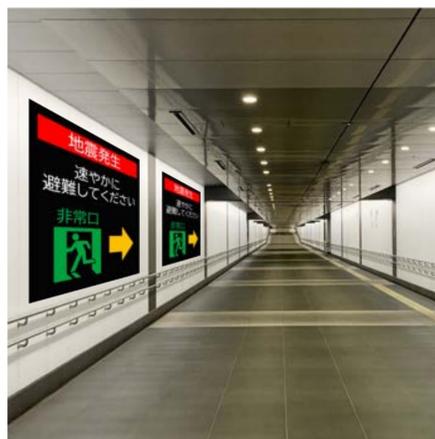
建物倒壊危険度「5」の区域は建物密集地で電柱が多く歩道が狭い。地震時に備えこの区域と避難所との間の道路拡幅・電柱地中化を行い、区域から出て学校や公園への避難の動線を確保する。また、歩道の横に新しく、一時避難場所になる公園を作る。

### グリーンインフラ

商店街の緑を増やし、親水公園を拡張しグリーンインフラを行う。また、親水公園の地下に調整池を設け、大雨時に一時的に雨水を貯め、地上の水位を下げる。また、地下に置くことで景観を維持し、水害対策につなげる。

### デジタルサイネージ

商店街や駅、親水公園など人の多く集まる場所に平常時は広告・街の情報、災害時は災害情報に切り替わる「デジタルサイネージ」を置く。これにより、正確な避難情報を拡散し、避難を促す。



駅コンコースの壁面にあるデジタルサイネージ (イメージ)

### 事業スキーム

	公園	カフェ	舟クルーズ
整備主体	行政	民間	行政 民間
管理・運営	行政 民間	民間	民間
所有者	行政	民間	民間

### 千石エリアで過ごす一日(例)

