

序章 葛飾区の現況

1. 葛飾区の位置

葛飾区は、東京都の東北端に位置し、日本橋の全国里程元標から区の中心地点（京成線青砥駅）まで、およそ 10.1 キロメートルを測る。東側は、江戸川を境に千葉県松戸市、北側の大場川を境に埼玉県三郷市、北西の中川・古隅田川を境として足立区、南西の荒川を境に墨田区、南東には江戸川区が接している。

葛飾区の経緯度は、東経 139 度 50 分から 55 分、北緯 35 度 41 分から 48 分にある。葛飾区の東西南北の端部は以下のとおりである。

東端部：東金町 8 丁目	東経 139 度 55 分、北緯 35 度 46 分
西端部：小菅 1 丁目	東経 139 度 50 分、北緯 35 度 44 分
南端部：新小岩 1 丁目	東経 139 度 52 分、北緯 35 度 41 分
北端部：水元公園	東経 139 度 54 分、北緯 35 度 48 分

2. 面積と人口

葛飾区は面積は、34.80 km²あり、東京 23 区中 7 番目の広さである。平成 30 年 1 月 1 日現在の世帯数及び人口は下表のとおりである。

世帯数	人 口		
		男	女
229,819 世帯	460,423 人	230,393 人	230,030 人

3. 区のおいたち

葛飾区は、武蔵野台地と下総台地の間に広がる東京低地と呼ばれる低地帯に占地している。東京低地は、位置的には関東平野の最南端にあり、江戸時代に行われた利根川東遷事業以前は、利根川が東京低地を南流して海に注いでいた。現在でも隅田川、中川、江戸川、荒川（荒川放水路）、新中川（中川放水路）が流れる全国的にも屈指の河川集中地帯である。

区内の地形は、比較的平坦で見た目に起伏がないように思われがちであるが、河川に沿って自然堤防などの微高地が発達している。微高地は、古代から居住あるいは畑地などとして利用され、低湿地には水田が営まれていた。区内の標高は北東部の高いところで 3 m 前後、南西部の低いところでは 0 m 以下の地域が分布し、北東部が高く南西部にかけて低くなっている。

東京低地は、古代から中世にかけて武蔵と下総の国境が位置する境界地域であった。古代・中世は、古隅田川から隅田川のラインが国境となり、西岸が武蔵国、東岸が下総国であった。古代の葛飾区域は、下総国葛飾郡に属し、平安時代後半には下総国葛西郡となり、中世を通じて下総国葛西（荘・庄・御厨）と呼ばれた。

近世になると国境が江戸川にシフトし、江戸川東岸まで武蔵国に編入され、葛飾区域は武蔵国葛飾郡葛西領となった。

江戸幕府が倒れて明治になると、葛飾区域は明治2（1969）年から4（1971）年の一時期、小菅県に所属するが、その後東京府下となり、明治11（1978）年の郡区町村編成法の施行により東京府南葛飾郡に属した。

昭和7年の市郡併合により南葛飾郡は解体して葛飾区が誕生し、現在の区立立石図書館に在った本田町役場が最初の葛飾区役所となった。昭和18年には、都制が施行され葛飾区は東京市葛飾区から東京都葛飾区となり、現在に至っている。

4. 江戸・東京の下町と葛飾区

近世のはじめには、神田・日本橋・京橋を中心とした隅田川西岸地域の一部が江戸の下町と呼ばれていた。しかし、火事や地震など災害とその後の復興によって、町場は次第に拡張していき、近世も後半になると下谷・浅草も下町に組み込まれ、さらに隅田川東岸の本所・深川までも含めた地域も含まれるようになった。

近代になって江戸が東京に替わっても、隅田川以東の町場の拡張は止まらず継続していく。特に、関東大震災、第二次世界大戦での空襲などの災禍によって荒川放水路の沿岸地域に被災者や産業が移り住み、隅田川以東の市街地化が進んでいく。さらに戦後の高度経済成長期を経て、現在では葛飾・江戸川・足立区を含めた地域も東京の下町として呼ばれるようになっている。

平成24（2012）年の東京スカイツリーの開業以来、「東京下町」という言葉が宣伝等で強調されているが、「東京下町」は武蔵野台地の「山の手」に対して「川の手」とも呼ばれる地域でもあり、葛飾区もその一角に位置している。

5. 交通

葛飾区は、東京都の北東部に位置し、千葉県や茨城県方面と連絡する道路や鉄道が通っている。主要な道路は、国道6号線（通称水戸街道）が四つ木地域と金町地域を通過し、足立・北・杉並区など都西部方面と江戸川区臨海部とを連絡する環状7号線道路が亀有地域と奥戸地域を南北に通過している。

鉄道は、JR線・京成線・北総線が主に東西方向に通っている。区北部にはJR常磐線が綾瀬地域と金町地域（綾瀬・亀有・金町駅）を通り、南部にはJR総武線が新小岩地域（新小岩駅）を通っている。また、JR常磐線と総武線の間を京成線が通っている。京成線は、京成上野駅から成田空港駅を結ぶ京成本線（堀切菖蒲園・お花茶屋・青砥・高砂駅）と、押上駅と青砥駅を結び、都営浅草線・京急線へ乗り入れている押上線（四ツ木・立石駅）が通っており、本線と押上線とは青砥駅で連絡している。高砂駅からは、柴又駅、金町駅を結ぶ金町線があり、京成金町駅はJR常磐線金町駅と近距離に位置している。さらに高砂駅は成田空港駅を結ぶ北総鉄道の発着駅ともなっており、新柴又駅が所在する。

葛飾区は、東西に空の玄関口である成田空港と羽田空港を控え、鉄道による行き来が可能なアクセス環境にある。

第1章 調査の目的

1. 目的

葛飾区を訪れる観光客の実態把握及び観光入込客数の推計を行うことにより、葛飾区の観光を地域の賑わい創出による地域経済活性化に貢献する一産業として位置づけ、今後の観光施策の企画立案における基礎資料として活用する。

2. 調査の概要

○ 観光客実態調査

葛飾区観光の認知度や来訪の状況等を把握するため、各種アンケート調査を実施するとともに、葛飾区の観光入込客数を推計する（詳細は第2章参照）。

○ 事業者調査

葛飾区内外の観光関連事業者等の葛飾区の観光に関する現状や意見等を把握することにより、民間事業者等との連携やノウハウを活かした観光施策を検討していくためヒアリング調査を実施する（詳細は第3章参照）。

○ 外国人観光客の来訪実態調査

外国人観光客の葛飾区観光の認知度や来訪の状況等を把握するため、各種アンケート調査を実施するとともに、ローミングデータ※を活用して葛飾区を訪れた外国人観光客の人数を推計する（詳細は第4章参照）。

○ 観光振興課題等の整理

上記の各種調査や推計を踏まえ、今後葛飾区において観光振興を展開する上での課題等を整理する（詳細は第5章参照）。

※訪日外国人旅行者が、日本国内で自国の携帯電話を使用することで蓄積される日本の携帯電話の基地局の情報を統計処理したデータ