

高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)

整備検討調査

報告書

令和7（2025）年3月

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会

はじめに

本報告書は、令和3（2021）年度から令和6（2024）年度までの4か年にわたり実施した「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査」の成果を取りまとめたものである。

本調査は、東京8号線の整備に向けて、沿線自治体を取り巻く状況の変化等を把握、整理し、交通政策審議会答申第198号（以下、「答申第198号」という）で指摘されている「事業性確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等」及び「事業主体を含めた事業計画」策定に向けて、鉄道整備と連携したまちづくりを主眼として検討を行うことを目的としている。

平成25・26年度に地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会で実施した「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」では、路線計画の前提条件として、東埼玉道路との一体整備やつくばエクスプレスとの相互直通運転等を想定していた。

本調査では、東京8号線（八潮～野田市間）を取り巻く状況や沿線の開発動向等の変化を踏まえ、ルートの再検討を行うとともに、沿線自治体アンケートに基づく新線整備を前提とした新たなまちづくりを見込んでいる。

その結果として、東京8号線（八潮～野田市間）の整備については、一定の前提条件のもと、累積資金収支黒字転換年は開業後35年目と40年以内で黒字化し、費用便益分析は、費用便益比（B/C）1.03と1.0を上回ることから、収支採算性及び費用便益分析の観点から一定の条件下で成立可能であり、社会的に一定の効果があるとの調査結果が得られた。

したがって、本調査の結果は、答申第198号で指摘された課題に対し、一定の整理、解決ができ、目的を達成することができたと高く評価をしている。

その一方で、本調査結果を受けて、今後、沿線自治体においては、東京8号線の整備に向けて、実効性、実現性を高めるための取組を実施していくことが重要である。

すなわち、輸送需要予測では、新駅周辺で想定した都市開発計画に基づく開発人口が含まれており、都市開発計画が完成した状態での鉄道開業を想定しているため、まずはその都市開発を実現させる努力が必要である。

その上で、沿線自治体をはじめ、地域住民等様々な関係者が一体となり、さらに新たな需要を創出し、事業採算性を高める不断の努力が求められる。

本調査を契機として、これら関係者が共通認識のもと、東京8号線（八潮～野田市間）の整備に向け、次の一步を踏み出し、取組が進むことを期待する。

本調査の実施に当たっては、内山久雄東京理科大学名誉教授を委員長とする「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査委員会」及びワーキンググループを設置し、学識経験者、有識者、国土交通省関東運輸局、千葉県、埼玉県、茨城県、鉄道事業者等の方々よりご意見、ご指導をいただいた。

最後に、長きにわたり本調査に熱心に携わっていただいた皆様方に、深く感謝の意を表する次第である。

令和7（2025）年3月

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会
会長 野田市長 鈴木 有

委員名簿

高速鉄道東京 8 号線(八潮～野田市間)整備検討調査委員会

(敬称略)

委員長	内山 久雄	東京理科大学名誉教授
委員	久保田 尚	埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授
〃	兵藤 哲朗	東京海洋大学大学院科学技術研究科長(流通情報工学科)
〃	寺部慎太郎	東京理科大学創域理工学部社会基盤工学科教授
〃	伊藤 香織	東京理科大学創域理工学部建築学科教授
〃	伊東 誠	一般財団法人運輸総合研究所特任研究員
〃	川西 潤一	草加市市民生活部長
	(菅沼 茂夫)	
〃	林 実	越谷市都市整備部長
〃	香山 庸子	八潮市企画財政部長
	(前田 秀明)	
〃	中村 喜光	吉川市都市計画部長
	(浅水 明彦)	吉川市政策室長
〃	鈴木 英樹	松伏町企画財政課長
	(立沢 昌秀)	
〃	牛島 修二	野田市市政推進室長
	(生嶋 浩幸)	
オブザーバー		
	市野 将英	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長
	(松木 拓)	
〃	森田 基裕	国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長
	(駒形 洋介)	
〃	小林 知法	千葉県総合企画部交通計画課長
	(鈴木 真)	
〃	近藤 光	埼玉県企画財政部参事(兼)交通政策課長
〃	鹿内 秀樹	茨城県政策企画部交通政策課長
	(寺田 明弘)	
〃	小瀧 正和	東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部課長
〃	大塚 敬史	首都圏新都市鉄道株式会社経営企画部経営戦略課推進役 (兼)課長補佐
	(小原 慶太)	
〃	青木 栄	坂東市企画部長
〃	山本 和也	東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会事務局 (野田商工会議所専務理事)
〃	長澤 友也	足立区交通対策担当部長
	(真鍋 兼)	

※ () 内は上記の前任者【令和 7 年 3 月時点】

事務局 一般財団法人 運輸総合研究所

委員名簿

高速鉄道東京 8 号線(八潮～野田市間)整備検討調査ワーキンググループ

(敬称略)

委員長	内山 久雄	東京理科大学名誉教授
委員	久保田 尚	埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授
〃	兵藤 哲朗	東京海洋大学大学院科学技術研究科長(流通情報工学科)
〃	寺部慎太郎	東京理科大学創域理工学部社会基盤工学科教授
〃	伊藤 香織	東京理科大学創域理工学部建築学科教授
〃	伊東 誠	一般財団法人運輸総合研究所特任研究員
〃	浅川 俊晴	草加市市民生活部交通対策課長
	(田口 尚丘)	
〃	阿部 伸也	越谷市都市整備部副部長(兼)都市計画課長
	(平井 克明)	
〃	菊池 俊充	八潮市企画財政部副部長(兼)企画経営課長
〃	宗像 浩	吉川市都市計画部都市計画課長
	(中村 喜光	吉川市政策室副室長兼政策室主幹)
〃	渡辺 武志	松伏町企画財政課主幹
〃	駒崎喜美代	野田市市政推進室鉄道建設促進担当(兼)主幹
オブザーバー		
	柿本 憲治	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長補佐
	(菅井 規)	
〃	藤本 直子	国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長補佐
	(加納 光博)	
〃	渡辺 一之	千葉県総合企画部交通計画課鉄道事業室長
	(里見 季彦)	
〃	石田 英則	埼玉県企画財政部交通政策課副課長
	(大山 直宏)	
〃	中嶋 拓人	茨城県政策企画部交通政策課主査
	(細谷 圭吾)	
〃	松本 隆央	東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部課長補佐
	(三谷 博)	
〃	大塚 敬史	首都圏新都市鉄道株式会社経営企画部経営戦略課推進役 (兼)課長補佐
	(小原 慶太)	
〃	中村 勉	坂東市企画部企画課長
〃	岡部 勝廣	東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会事務局 (野田商工会議所事務局長)
〃	長澤 友也	足立区交通対策担当部長(兼)新たな交通担当課長
	(小木曾正人)	

※ () 内は上記の前任者【令和 7 年 3 月時点】

事務局 一般財団法人 運輸総合研究所

目次

はじめに

委員名簿

ワーキンググループ名簿

1. 調査概要	1
1. 1 背景と目的	1
1. 2 調査の対象	1
2. 上位計画の整理	4
2. 1 総合計画	4
2. 2 整備、開発及び保全の方針	7
2. 3 公共交通の利便性向上検討会議（埼玉県）	8
3. 現況及び社会情勢の整理と調査方針	10
3. 1 東京8号線を取り巻く状況変化の整理	10
3. 1. 1 沿線人口・土地利用	10
3. 1. 2 交通	19
3. 1. 3 その他	28
3. 2 既往調査等の整理	30
3. 2. 1 平成25・26年度調査のレビュー	30
3. 2. 2 交通政策審議会答申第198号	33
3. 2. 3 東京8号線（豊洲～住吉間）延伸に対する答申	35
3. 3 調査方針	36
4. 沿線開発と連携した東京8号線整備の意義・必要性の検討	37
4. 1 平成25・26年度調査における東京8号線整備の意義・必要性について	37
4. 2 東京8号線整備の意義・必要性の再検討	38
5. 鉄道整備とまちづくりの連携方策の検討	40
5. 1 愛知県半田市	40
5. 2 神奈川県藤沢市 湘南C-X	47
5. 3 神奈川県藤沢市 藤沢サステイナブルスマートタウン	50
5. 4 神奈川県横浜市 綱島サステイナブルスマートタウン	52
5. 5 埼玉県川越市	55
5. 6 京都府京都市伏見区	57
5. 7 東京都世田谷区（二子玉川）	59
5. 8 和歌山県湯浅町	61

6. 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討	62
6. 1 東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性の検討	62
6. 1. 1 沿線市町の既往計画における将来都市構造の整理	62
6. 1. 2 東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性	64
6. 2 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討	67
6. 2. 1 検討の進め方	67
6. 2. 2 沿線市町におけるアンケート結果	69
7. 東京8号線周辺の開発計画の検討	73
7. 1 検討方針	73
7. 2 各駅の周辺整備の方針と開発・土地利用のイメージ	74
7. 3 開発人口の設定	92
7. 3. 1 前提条件	92
7. 3. 2 各駅における開発人口	94
8. 路線計画（概略ルート・駅位置）	99
8. 1 路線計画の基本的な考え方	99
8. 1. 1 一般的に考慮すべき事項	99
8. 1. 2 本路線における路線計画の基本的な考え方	99
8. 2 路線計画の前提条件	100
8. 2. 1 起終点の考え方	100
8. 2. 2 ルートの考え方	101
8. 3 ルートの概要と考え方	103
8. 3. 1 路線概要	103
8. 3. 2 前提条件	108
8. 4 駅位置の設定	124
9. 建設計画	128
9. 1 建設計画の基本的考え方	128
9. 1. 1 施設計画の考え方	128
9. 1. 2 通過地域ごとの導入空間に関する基本的考え方	128
9. 1. 3 各駅及び駅間の建設計画	130
9. 2 アンダーピニングが必要となる構造物	131
9. 3 構造物の浸水対策	132
9. 4 結節駅の乗換改善策	137
9. 4. 1 乗換改善策のメニュー	137
9. 4. 2 結節駅における乗換改善の検討	138
10. 運行計画	142
10. 1 運行本数の検討	142

1 0 . 1 . 1	運行本数の設定の考え方	142
1 0 . 1 . 2	快速運転の設定	142
1 0 . 2	所要時間の設定	144
1 0 . 2 . 1	速度制限の設定	144
1 0 . 2 . 2	駅間所要時間の設定	145
1 0 . 3	運行ダイヤの検討	149
1 0 . 4	編成車両数	149
1 0 . 5	必要車両数の検討	149
1 0 . 6	追い越し施設を考慮した運行の検討	150
1 1 .	概算事業費の算定	158
1 1 . 1	概算事業費算定の概要	158
1 1 . 1 . 1	基本的な算出方法	158
1 1 . 1 . 2	試算の前提条件	158
1 1 . 2	算出結果	161
1 1 . 3	中間駅の駅前広場（概算事業費に含まれていない都市側の整備）	163
1 1 . 3 . 1	中間駅の駅前広場整備の規模	163
1 1 . 3 . 2	中間駅の駅前広場整備の考え方	167
1 2 .	輸送需要の予測	168
1 2 . 1	需要予測手法	168
1 2 . 1 . 1	需要予測の基本的考え方	168
1 2 . 1 . 2	ゾーン区分	169
1 2 . 1 . 3	四段階推計法	177
1 2 . 2	将来人口フレーム	180
1 2 . 2 . 1	近年の人口推移	180
1 2 . 2 . 2	将来人口の設定方針	181
1 2 . 2 . 3	ゾーン別人口の推計結果	183
1 2 . 3	需要予測モデル	185
1 2 . 3 . 1	需要予測モデルの概要	185
1 2 . 3 . 2	分布交通量の予測モデル	186
1 2 . 3 . 3	交通機関別分担交通量予測モデル	188
1 2 . 3 . 4	鉄道経路別交通量の推計	191
1 2 . 3 . 5	鉄道駅アクセス交通機関選択モデル	194
1 2 . 4	現況再現	196
1 2 . 5	将来推計	198
1 2 . 5 . 1	将来推計の前提条件	198
1 2 . 5 . 2	将来推計ケース	200

1 2. 5. 3 将来推計結果	201
1 3. 資金調達、収支予測	205
1 3. 1 事業スキームの検討	205
1 3. 2 収支予測	206
1 3. 2. 1 収支予測の前提条件	206
1 3. 2. 2 収支予測結果	208
1 4. 費用対効果分析	209
1 4. 1 費用対効果分析の基本的考え方	209
1 4. 2 主な前提条件	209
1 4. 3 評価指標	209
1 4. 4 分析結果	210
1 4. 5 沿線地域への効果	211
1 5. まとめ	216
1 5. 1 事業概要について	216
1 5. 2 平成 25・26 年度調査からの事業計画の主な変更点	216
1 5. 3 まとめと今後の課題	217
1 5. 3. 1 まとめ	217
1 5. 3. 2 今後の課題	218

おわりに

1. 調査概要

1. 1 背景と目的

交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28（2016）年 4 月、以下、「答申第 198 号」という。）では、高速鉄道東京 8 号線の延伸（押上～野田市）は、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置付けられている。

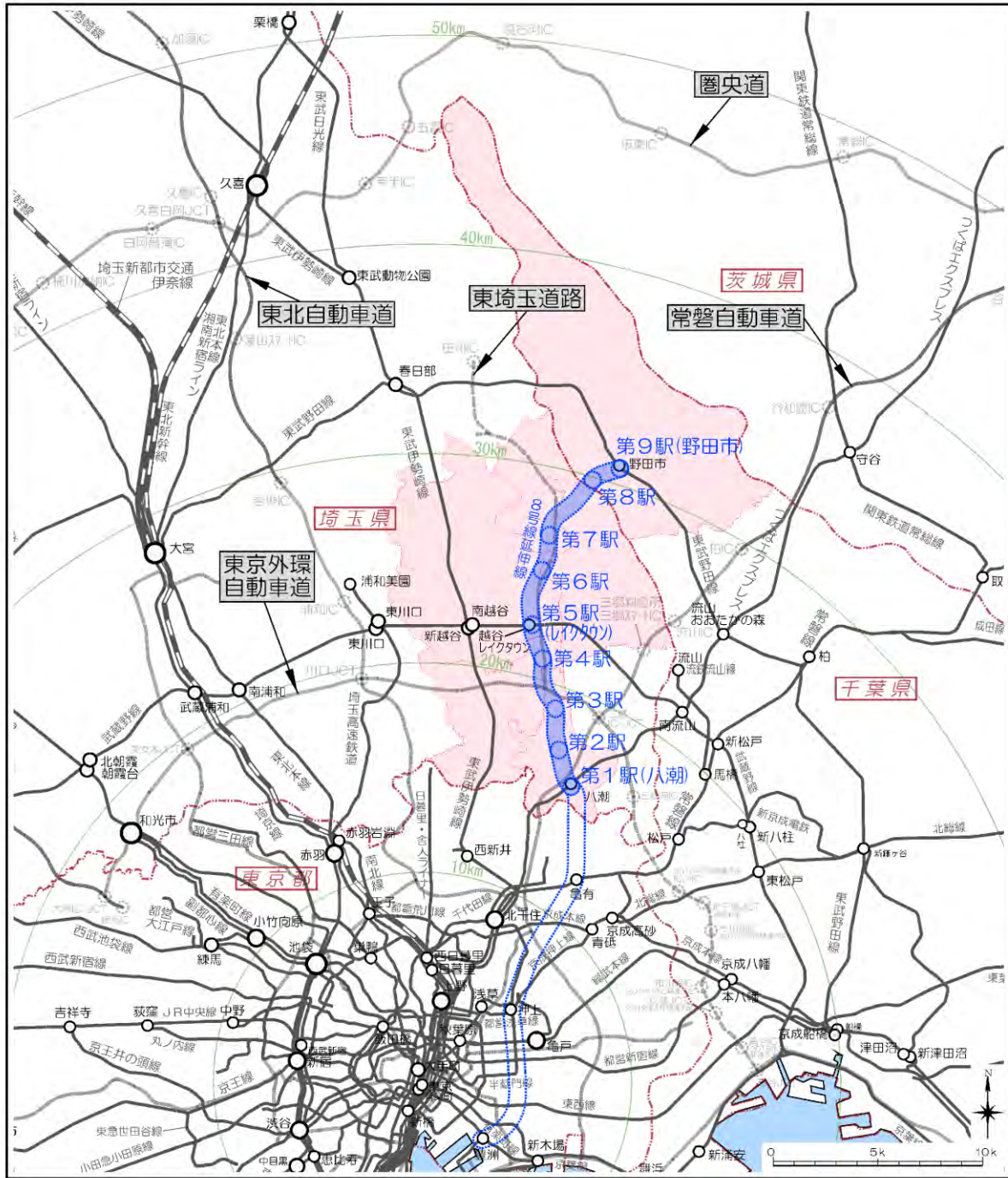
押上～野田市間の延伸プロジェクトは、「都区部北東部、埼玉県東部および千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする一方、「事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待」と指摘されている。

一方、平成 25・26 年度に地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会（以下、「同盟会」という。）で実施した「高速鉄道東京 8 号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」（以下、「平成 25・26 年度調査」という。）、及び平成 26 年度に東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）茨城県誘致促進協議会で実施した「東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査」から、社会経済情勢等は大きく変化している。

このため、本調査は、東京 8 号線延伸部の整備に向けて、沿線市町を取り巻く状況の変化等を把握、整理し、答申第 198 号で指摘されている「事業性確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等」及び「事業主体を含めた事業計画」策定に向けて、鉄道整備と連携したまちづくりを主眼として検討を行うことを目的とする。

1. 2 調査の対象

同盟会全体として、答申区間（八潮～野田市間）及び延伸誘致区間（野田市から茨城県西南部方面）を対象に調査を実施するが、答申第 198 号で「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の一つとして示された東京 8 号線の延伸（押上～野田市）のうち、八潮から野田市に至る区間を対象に先行して調査を行う。（次ページ参照）



凡例： 答申区間(八潮～野田市間)
 対象地域

図 本調査の対象地域及び周辺の交通ネットワーク
 ※東京8号線の駅位置・ルートは平成25・26年度調査における想定

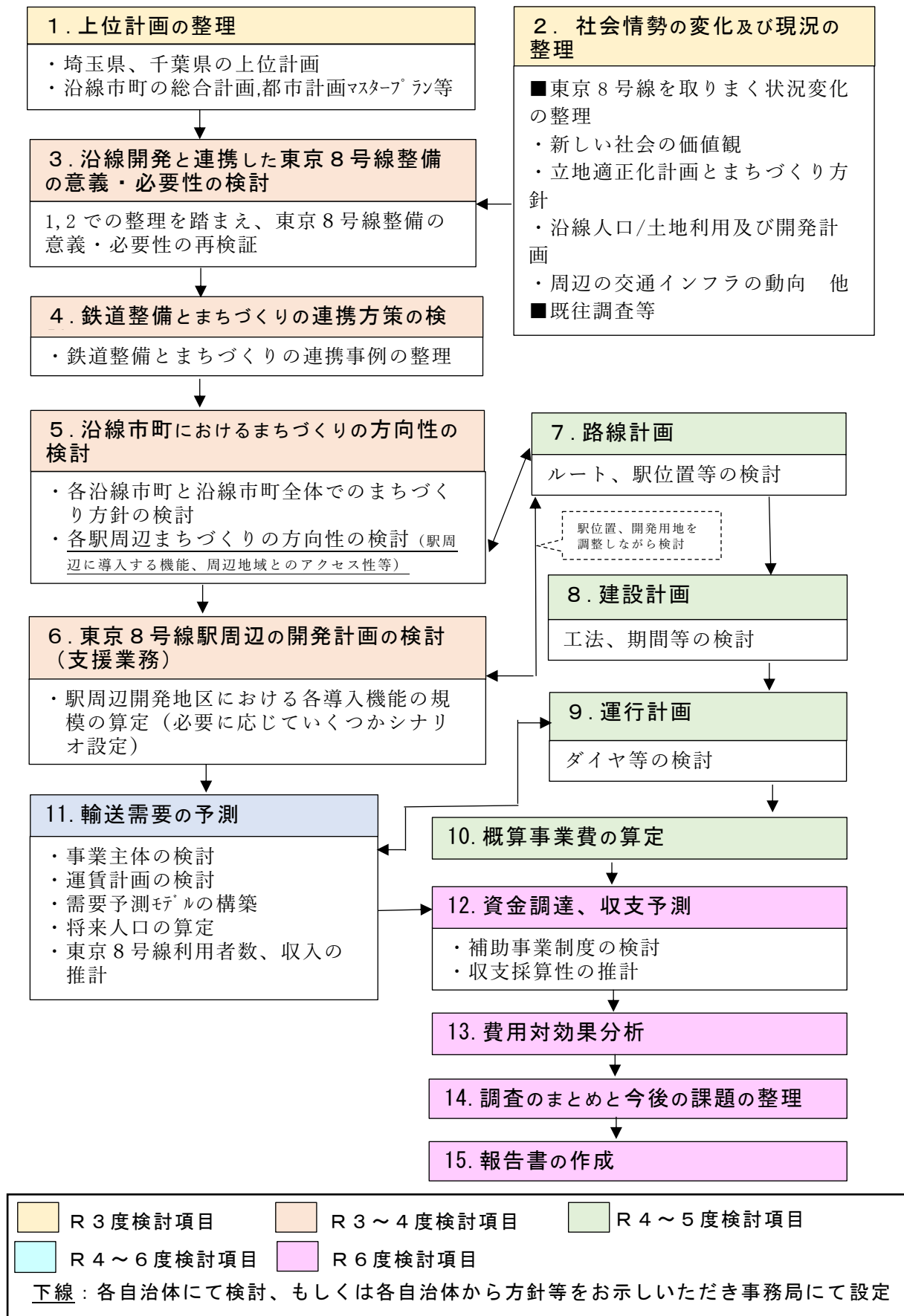


図 高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査 調査フロー

2. 上位計画の整理

2. 1 総合計画

まちづくりの検討を行う上で、各自治体の上位計画となる総合計画における文言の抜粋について、平成 25・26 年度調査時は左側、最新は右側に示す。

埼玉県 5 か年計画 (平成 24 年 6 月策定) 平成 24(2012) 年度～平成 28(2016) 年度	埼玉県 5 か年計画 (令和 4 年 3 月策定) 令和 4(2022) 年度～令和 8(2026) 年度
関係自治体との連携により、地下鉄の延伸をはじめとする新線の検討を進めるとともに、地域鉄道・第 3 セクター鉄道の運営を支援します。 (P.230 より抜粋)	関係自治体との連携により、地域鉄道・第 3 セクター鉄道の運営を支援するとともに、「あと数マイルプロジェクト」の推進により鉄道網（埼玉高速鉄道線、東京 12 号線、東京 8 号線、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの 5 路線）の県内延伸を検討します。 (P.122 より抜粋)

輝け！ちば元気プラン (平成 22 年 4 月策定) 平成 22(2010) 年度～平成 24(2012) 年度	千葉県総合計画 (令和 4 年 3 月策定) 令和 4(2022) 年度～令和 13(2031) 年度
県民の広域的な交流を促進する、東京 8 号線（豊洲～亀有～野田市）・11 号線（押上～松戸）整備、東京 10 号線（本八幡～新鎌ヶ谷）延伸新線整備、つくばエクスプレスの利便性の向上について、関係機関と連携し検討を進めます。 (P.178 より抜粋)	国の交通政策審議会の答申に位置付けられた本県関係路線について、整備促進のため地元自治体等と連携して取り組んでいきます。 ・東京 8・11 号線の整備促進の調整 (P.182 より抜粋)

第 3 次草加市総合振興計画 (平成 12 年策定) 平成 12(2000) 年度～平成 27(2015) 年度	第 4 次草加市総合振興計画 (平成 27 年 9 月策定) 平成 28(2016) 年度～令和 17(2035) 年度
高齢者や障がい者を重視した交通体系を考慮し、広域幹線道路の整備、市内骨格道路の整備及び駅への交通結節点整備を踏まえるとともに、関係機関と調整しながら公共交通網の整備充実を図ることにより、市内の交通環境の整備を促進します。 (平成 25・26 年度調査報告書より抜粋)	公共交通の利便性の確保のため、事業者や関係機関との協議・調整を行うとともに、利用者増加のための利用促進活動を推進します。また、関係者とともに、地域の実情に合った公共交通の方向性を検討します。 (P.58 より抜粋)

第4次越谷市総合振興計画 (平成23年4月策定) 平成23(2011)年度～平成32(2020)年度	第5次越谷市総合振興計画 (令和3年4月策定) 令和3(2021)年度～令和12(2030)年度
首都圏の広域連携拠点（業務核都市）や県南東部地域の中核都市としての役割を担うため、鉄道新線の整備を促進します。 (P.135より抜粋)	地域に適した公共交通網を形成するため、利便性の向上や交通結節点の機能強化を図るとともに、こしがや公共交通ガイドマップの配布などにより、公共交通の利用を促進し、市民生活を支える“持続可能”な公共交通網の形成を目指します。 (P.130より抜粋)

第4次八潮市総合計画 後期基本計画 (平成21年度策定) 平成21(2009)年度～平成27(2015)年度	第5次八潮市総合計画 (平成28年3月策定) (令和4年3月一部改定) 平成28(2016)年度～平成37(2025)年度
地下鉄8号線が本市を南北に縦断するルートで早期に導入されるよう、関係機関とともに積極的に活動します。 (平成25・26年度調査報告書より抜粋)	(6) 地下鉄8号線の導入の促進 地下鉄8号線が本市を南北に縦断するルートで早期に導入されるよう、関係機関等とともに積極的に活動します。 (P.117より抜粋)

第5次吉川市総合振興計画 (平成24年3月策定) 平成24(2012)年度～平成33(2021)年度	第6次吉川市総合振興計画 (令和4年3月策定) 令和4(2022)年度～令和13(2031)年度
高速鉄道東京8号線の延伸線のうち、八潮－野田市間の先行整備の実現に向けた要望活動を進めます。 (P.87より抜粋)	高速鉄道東京8号線の延伸区間のうち、八潮－野田市間の整備の実現に向け、関係自治体と社会情勢を踏まえた調査を行いながら要望活動を行います。 (P.129より抜粋)

松伏町第5次総合振興計画 (平成26年3月策定) 平成26(2014)年度～平成35(2023)年度	松伏町第6次総合振興計画 (令和6年3月策定) 令和6(2024)年度～令和15(2033)年度
①高速鉄道東京8号線の整備促進 高速鉄道東京8号線の八潮から野田市間の先行整備の早期事業化に向けた研究・検討を行うとともに、民間団体と協力し関係機関に積極的な支援を要望します。(P.99より抜粋) 地区別計画・中央東部地区【まちづくりの施策】 高速鉄道東京8号線松伏新駅周辺エリアの開発の研究 (P.137より抜粋)	①高速鉄道東京8号線の整備促進 関係団体と連携して、事業化に向けた課題などの整理を行うとともに、引き続き国や県へ要望します。 (P.118より抜粋) 地区別計画・中央東部地区【まちづくりの施策】 ・高速鉄道東京8号線松伏新駅周辺エリアの開発の研究。 (P.161より抜粋)

新市建設計画 (平成19年12月策定) 平成20(2008)年度～平成27(2015)年度	野田市総合計画 (平成28年3月策定) (令和5年3月後期基本計画策定) 平成28(2016)年度～令和12(2030)年度
■東京直結鉄道の整備促進 市民の通勤、通学等日常生活の利便性の向上に向けて、東京直結鉄道の整備を促進する。そのため、関係機関と連携して事業主体、建設費及び財政負担等について鉄道事業計画の策定等を進める。また、鉄道建設のための基金の積立を行う。市民には、東京直結鉄道整備に対する理解と協力が期待される。 (P.152より抜粋)	◆東京直結鉄道の整備促進 ・市民の通勤、通学等の日常生活の利便性の向上に向けて、東京直結鉄道の整備を促進します。そのため、関係機関と連携して、まちづくりを主眼に路線計画の検討や概算事業費の算定、輸送需要予測、収支予測、費用対効果分析、事業主体の検討などによる鉄道整備計画の策定などを進めます。 ・東京直結鉄道の整備促進と併せて、道路網の整備及び駅前広場等の整備を推進するほか、野田市駅周辺等の市街地整備を促進します。 (P.28より抜粋)

2. 2 整備、開発及び保全の方針

東京 8 号線延伸の沿線地域の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における東京 8 号線に係る記述を以下に示す。

・草加都市計画（草加市、八潮市、三郷市）（平成 29（2017）年 3 月 31 日決定）

鉄道網は、区域西部に都心及び春日部市などの県東部の北部方面に連絡する東武伊勢崎線、北東部に所沢市などの県西部地域及び千葉県方面に連絡する J R 武蔵野線、南東部に都心及び茨城県つくば市方面に連絡するつくばエクスプレスが配置されており、通勤・通学の主要な交通手段となっている。また、高速鉄道東京 8 号線の延伸が、交通政策審議会において答申されている。（P. 2 より抜粋）

・越谷都市計画（越谷市、吉川市、松伏町）（令和 5 年（2023）年 10 月 6 日決定）

鉄道は、都心及び春日部方面に連絡する東武伊勢崎線と、千葉県及び所沢方面に連絡する J R 武蔵野線が新越谷駅及び南越谷駅で接続しており、通勤・通学の主要な交通手段となっている。また、高速鉄道東京 8 号線の延伸が、交通政策審議会において答申されている。（P. 2 より抜粋）

・野田都市計画（平成 28（2016）年 3 月 4 日決定）

鉄道、バス等既存公共交通の利便性を高め、充実を図るとともに、東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）の整備促進等を図り、魅力ある生活環境を整備する。（P. 6 より抜粋）

2. 3 公共交通の利便性向上検討会議（埼玉県）

埼玉県においては、令和2（2020）年度に公共交通における主要な課題を整理し、その解決に向けての方向性を示すことで、その利便性の向上に向けた着実な展開につなげていくことを目的として、公共交通の利便性向上検討会議を開催した。

同検討会議における東京8号線に関する課題整理等を以下に示す。

198号答申に位置付けられた路線であるが、事業性の確保という課題の解決には至っておらず、検討会議における試算でも $B/C = 0.68$ であり、事業性の確保には大きな課題が残っている。

事業による効果等の面では、混雑緩和、速達性向上、シームレス化などの主要な効果が他の路線と比較して高く、特に、検討会議の独自の観点とした災害時の輸送対策の効果が高かった。これらは、延伸距離が30km以上とスケールメリットが大きく、また、千葉県内の鉄道空白地域での効果が大きいことなどがその要因と考えられる。

沿線には、越谷レイクタウンのイオンや草加市、松伏町で整備中の産業団地などのポテンシャルを有し、県内のみならず都内からの需要の創出に向けた取組に生かしていくことが期待できる。

一方で、沿線のまちづくりについては、沿線市町の総合振興計画等の上位計画に位置付けられていない。

また、延伸ルートが東京都から本県に入り、千葉県に至る3都県を跨いだものであるため、東京都、千葉県及びその沿線自治体と一体的な整備に向けた調整が必要である。（報告書P.27～29より抜粋）

また、東京8号線に関する取り組みの方向性として以下の内容が示されている。

① $B/C > 1$ の確保に向けた取組

- ・都市鉄道等利便増進法の事業スキームを活用する必要性は大きく、補助事業の採択のためには、 $B/C > 1$ を確保することは大変重要である。
- ・検討会議における試算では $B/C = 0.68$ であり、 $B/C > 1$ の確保には沿線のまちづくりなど根本的な取組が必須であり、現状における最も大きな課題である。
- ・併せて、本路線の延伸は30km以上の延長となり、整備には莫大な事業費を要することから、建設計画、建設コスト等を踏まえた取組が求められる。
- ・また、越谷レイクタウンをはじめとする地域のポテンシャルを有するとともに、災害時の代替輸送としての大きな効果を持つが、現状では、将来需要予測等に十分に反映されていないことから、これらも可能な限り活用することが必要である。

【取組の方向性】

・下記②のまちづくりにおいて、沿線全体の需要創出を図っていくとともに、地域のポテンシャルや災害時の代替輸送の効果を生かした $B/C > 1$ の確保に向けた方策の検討、市街化の状況や材料費の高騰等による事業費の変動も踏まえた建設コスト等所要の精査を進めていく。

②沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの推進

・東武野田線と結節する野田市駅での乗車人員は、他の結節駅と比較して少なく、沿線北部地域の新駅からの乗車人員の見込みも少ない上、沿線には優良農地が広がり、都市的土地利用が図られていない。

・延伸の距離が長いため莫大な事業費を要することを踏まえ、沿線全体として、総事業費を上回る需要創出を図っていくことが必要となる。

【取組の方向性】

・沿線各市町において、まちづくり計画の策定を目指し、沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの検討を進めていく。

③他都県等と連携した事業スキーム等の検討

・需要予測モデルによる分析では、競合路線の混雑緩和、鉄道利用者の乗換回数の減少、空港等へのアクセスの改善などの効果に加え、首都圏北東部地域への災害時の代替輸送としての効果が大きい路線として評価できる。

・これらの効果は都内の押上から野田市までの全線区間が開通して発揮されるため、延伸の根元となる都内からの整備を前提とした事業スキーム等の検討が必要となる。

・都内では、現在、豊洲～住吉の区間における事業化に向けた検討が進められているところであり、こうした延伸の根元の状況を把握しつつ、その進捗に応じ、関係する沿線自治体と連携を図っていく必要がある。

【取組の方向性】

・都内の検討状況を注視し、その進捗に応じて、東京都や千葉県の沿線自治体と連携して事業スキーム等を検討していく。（報告書 P.34～36 より抜粋）

3. 現況及び社会情勢の整理と調査方針

3. 1 東京8号線を取り巻く状況変化の整理

3. 1. 1 沿線人口・土地利用

(1) 夜間人口推移

以下に、2020年までの国勢調査の夜間人口、平成25年国立社会・保障人口問題研究所（以下、「社人研」という）の推計値、平成30年社人研推計値及び平成25・26年度調査で用いた2030年人口、各市町の最新の総合計画における計画人口を示す。

平成25・26年度調査で比較検討した平成25年社人研推計値は実績値と比較して過少推計となっており、需要予測で用いた計画人口は最新の令和5年社人研推計値を僅かに上回る程度である。

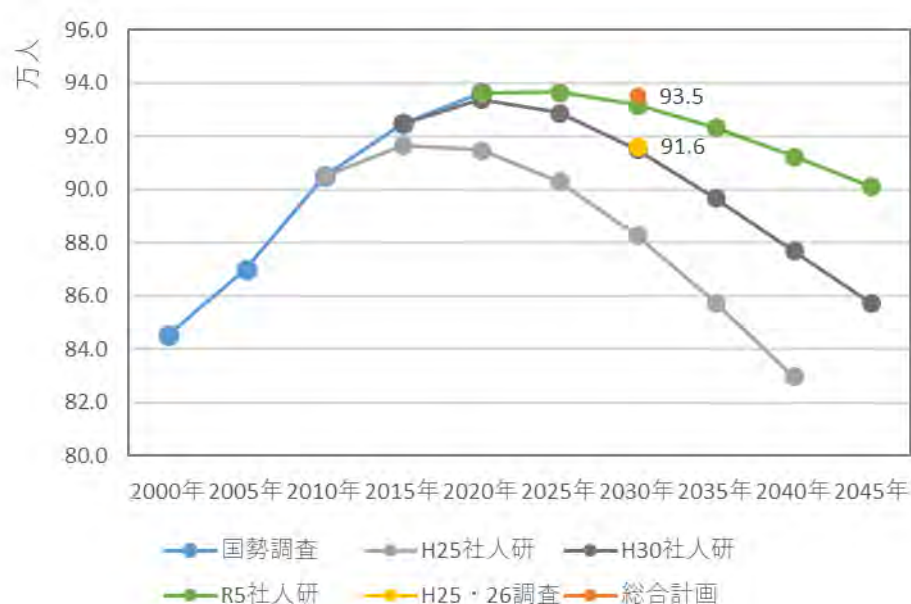


図 5市1町の夜間人口の推移（実績・将来人口）

※最新の計画人口の対象年次が2030年以外の自治体については、H30社人研予測値の比率を用いて2030年に換算している

次ページ以降に、各市町の人口推移を示す。

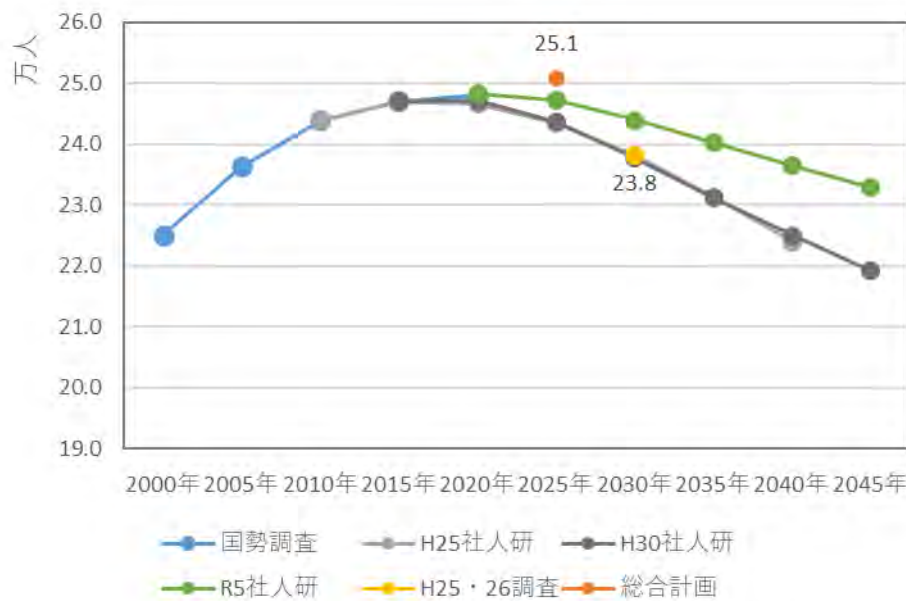


図 草加市の夜間人口の推移（実績・将来人口）

※目標年次は 2023 年

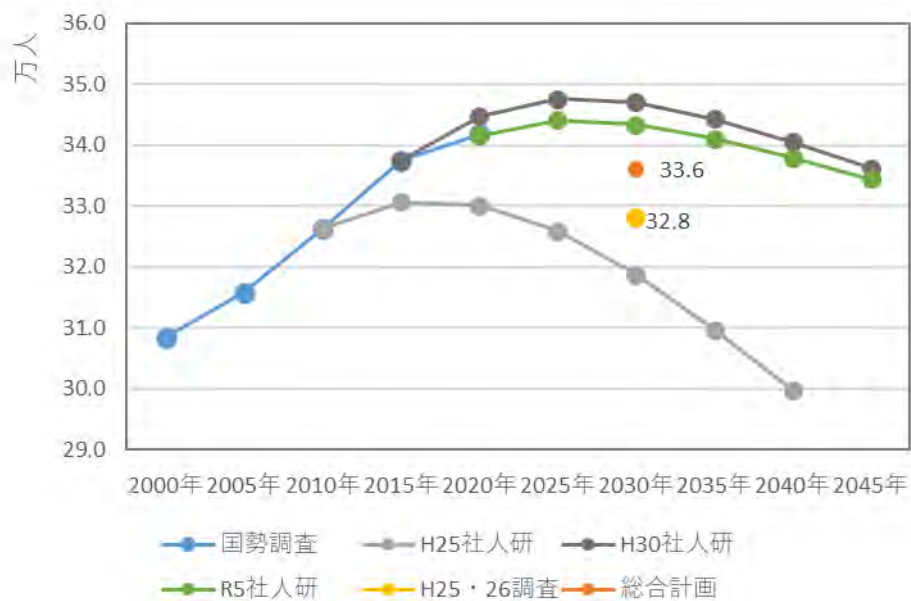


図 越谷市の夜間人口の推移（実績・将来人口）

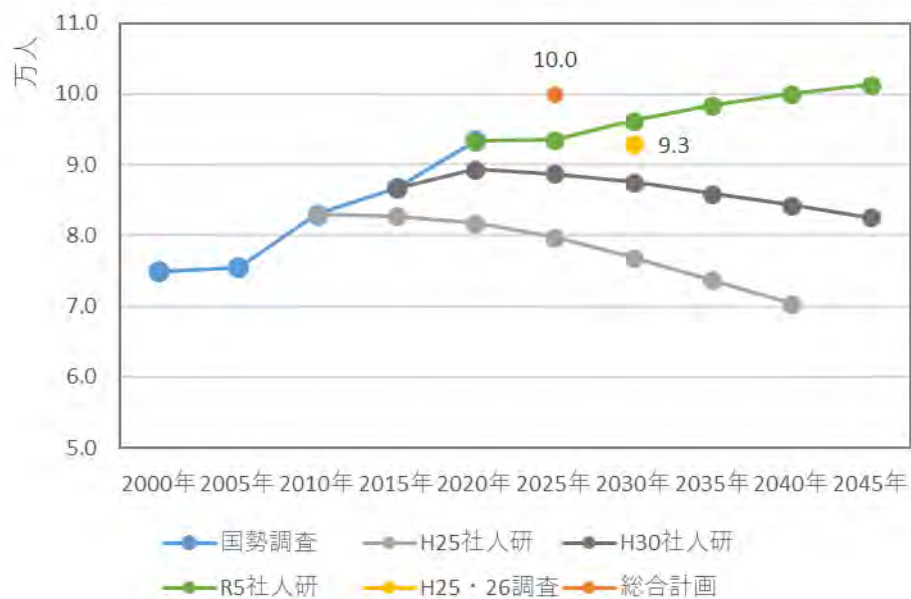


図 八潮市の夜間人口の推移（実績・将来人口）

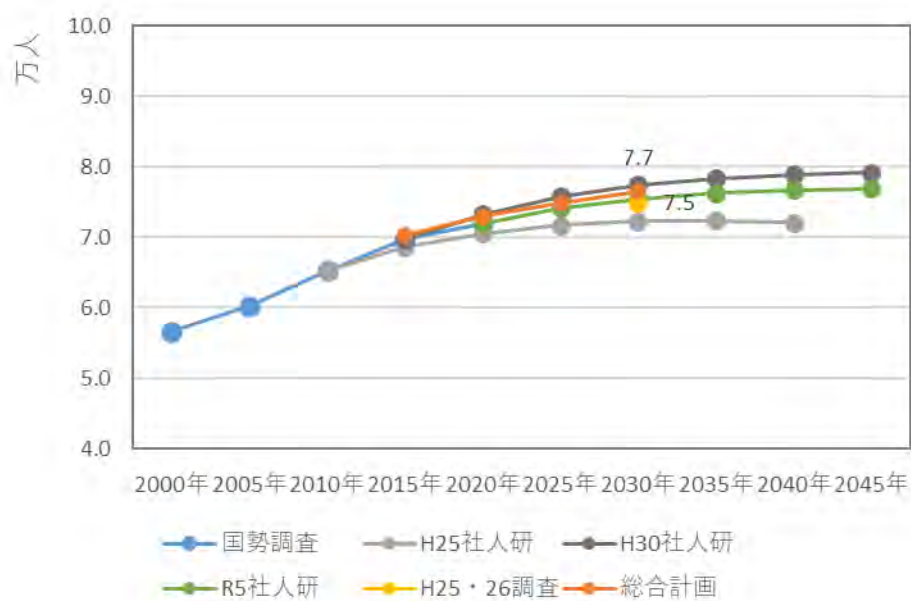


図 吉川市の夜間人口の推移（実績・将来人口）

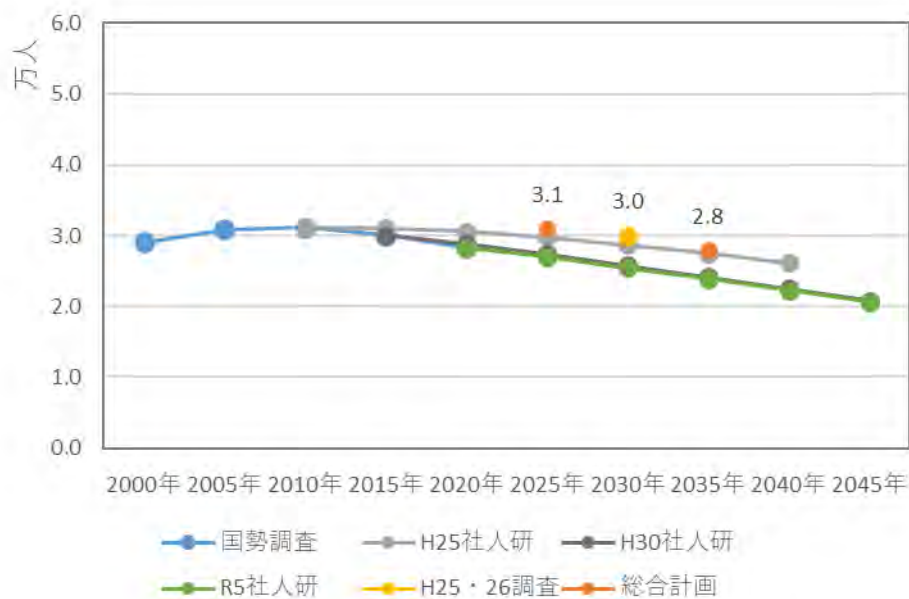


図 松伏町の夜間人口の推移（実績・将来人口）

※目標年次は第5次総合振興計画は2023年、第6次総合振興計画は2033年

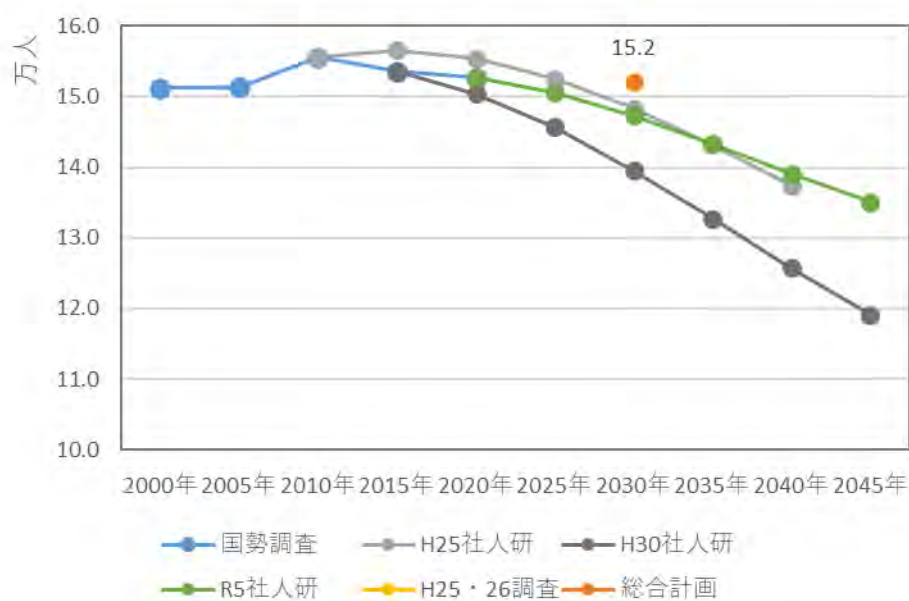


図 野田市の夜間人口の推移（実績・将来人口）

※平成25・26年度調査の計画人口と最新の総合計画人口は同じ

(2) 開発計画の進展

平成 25・26 年度調査で前提とした主な開発計画における計画人口、需要予測設定値及び最新の住民基本台帳人口に基づく実績値を示す。実績値を見ると、すでに計画人口を上回る定着となる地区も見られるなど、多くの地区で需要予測の設定値を上回る人口となっている。

表 平成 25・26 年度調査において設定した主な開発計画と実績値

自治体	開発地区名	主な住所	計画人口 (人)	同盟会調査 設定値 (人)	実績値 (人)	実績/計画	実績/ 同盟会調査
草加市	獨協大学前(草加松原)駅西側地域	松原	10,777	10,777	9,686	90%	90%
越谷市	鷺高	東大沢	10,120	10,120	10,291	102%	102%
越谷市	越谷レイクタウン	レイクタウン	22,400	22,292	21,264	95%	95%
八潮市	八潮南部中央	大瀬	7,500	6,344	8,576	114%	135%
吉川市	吉川駅南	美南	9,200	4,366	11,134	88%	156%
吉川市	武蔵野操車場跡地地区	美南	3,500	2,773			
野田市	清水公園東	清水公園東	2,820	992	1,461	52%	147%
野田市	七光台駅西	光葉町	6,170	4,139	4,667	76%	113%
野田市	座生	桜の里	5,200	1,765	2,200	42%	125%
野田市	堤台	つつみ野	2,300	2,300	1,696	74%	74%
野田市	野田山崎	みずき	5,300	2,999	4,256	80%	142%

（３）東京 8 号線沿線の土地利用状況

東京 8 号線沿線 5 市 1 町の都市計画に基づく用途地域を以下に示す。平成 25・26 年度調査では、八潮市内の八潮駅及び第 2 駅周辺、越谷市のレイクタウン地区及び野田市内を除いた地域において市街化調整区域を通るルート进行想定していた。

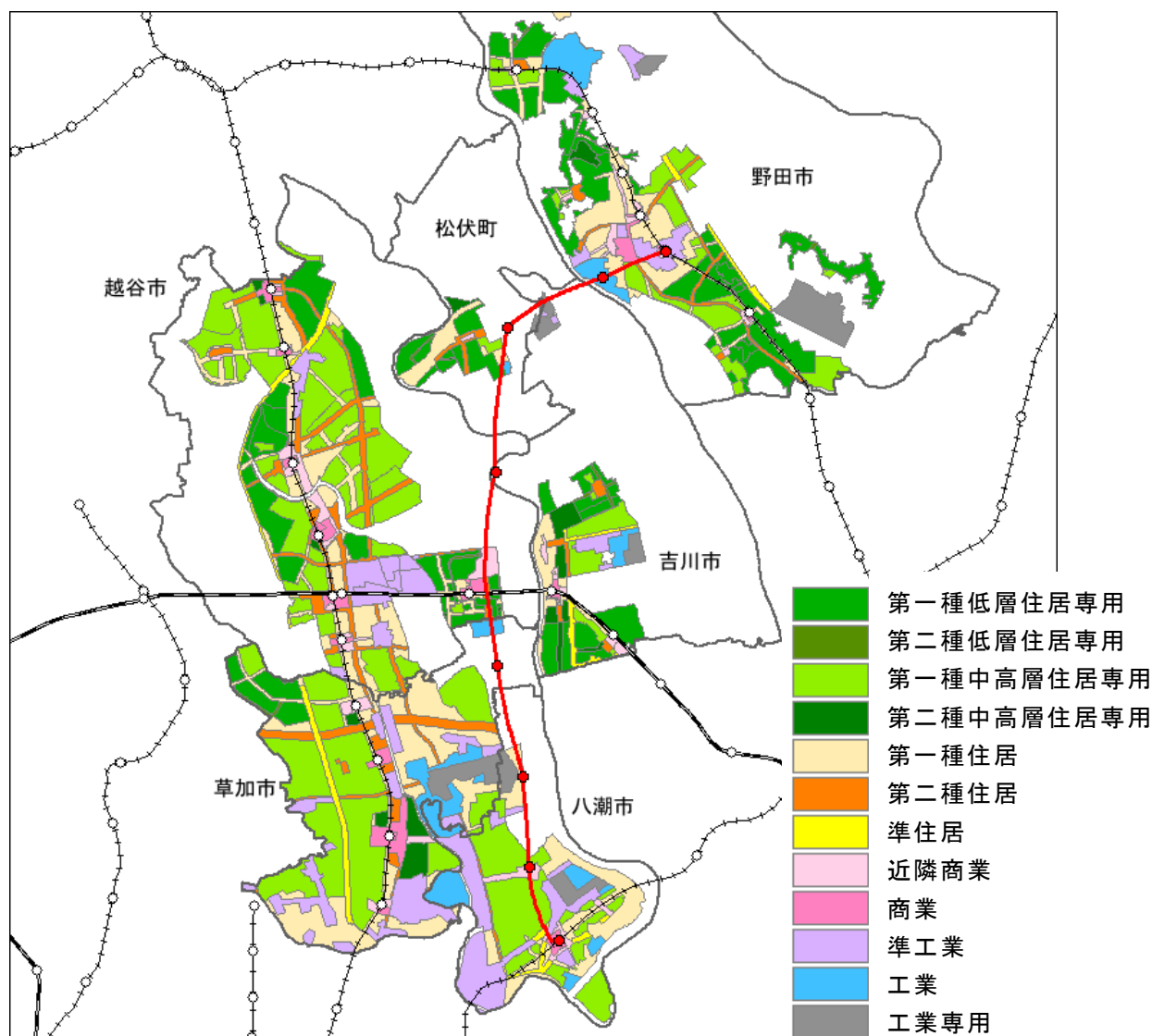


図 東京 8 号線沿線における用途地域

出典：国土数値情報（令和元年度作成）

※東京 8 号線の駅位置・ルートは平成 25・26 年度調査における想定

東京 8 号線沿線 5 市 1 町における土地利用種別を以下に示す。平成 25・26 年度調査の想定ルートを見ると、八潮市、草加市では主に低層建物の地域を通るルートとなっており、越谷レイクタウン地区では一部高層建物のエリアも見られる。吉川市、松伏町では主に田またはその他の農用地を通り、野田市内は低層建物、工場用地を通るルートとなっている。

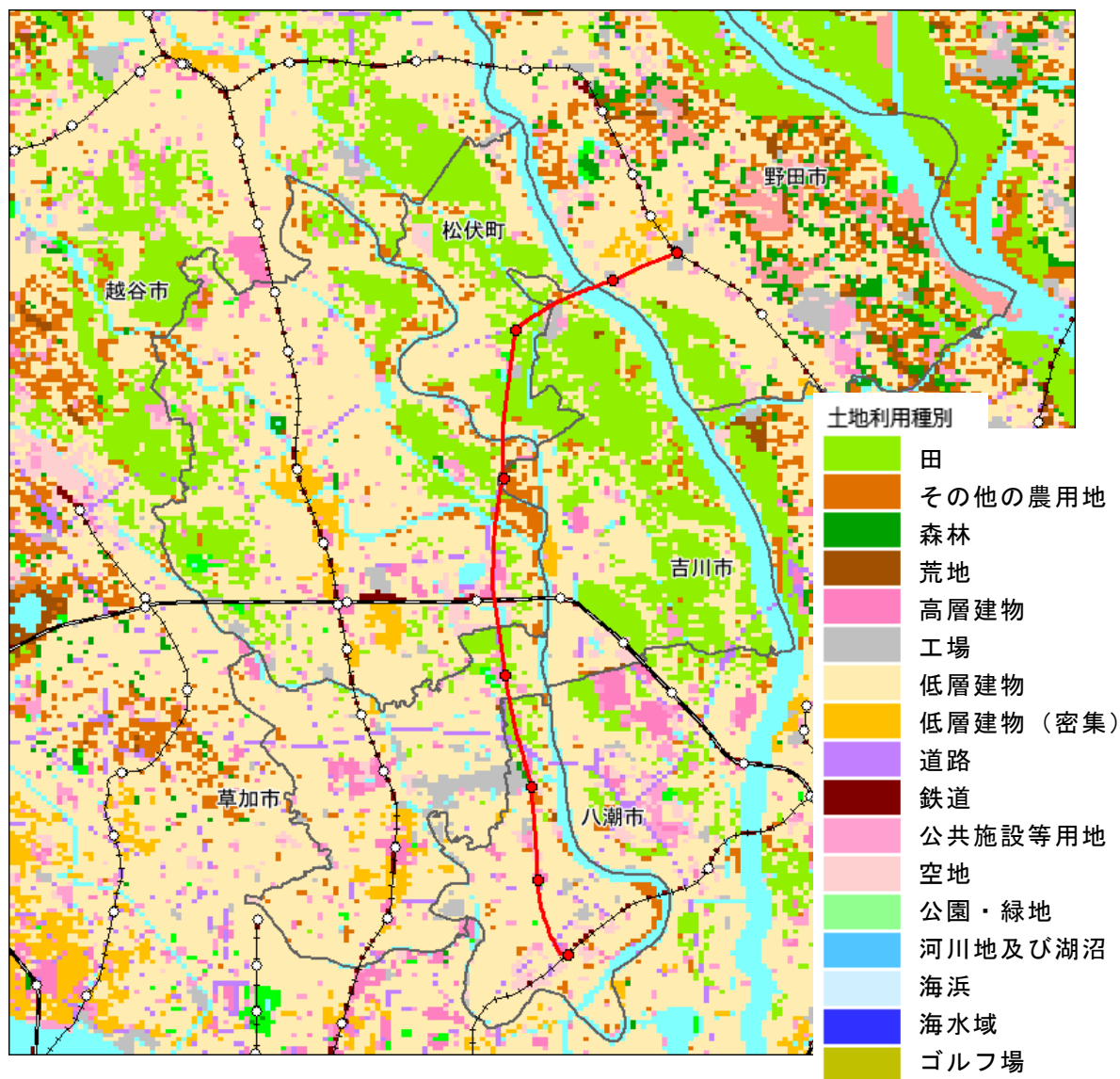


図 東京 8 号線沿線における土地利用種別 (100m メッシュ)

出典：国土数値情報 (平成 28 年度作成)

※東京 8 号線の駅位置・ルートは平成 25・26 年度調査における想定

東京 8 号線沿線 5 市 1 町における想定浸水区域と浸水深を以下に示す。対象地域は江戸川、中川が付近を流れる標高 5m 以下の地域であるため、沿線の多くのエリアで 1.0m 以上の浸水が見込まれている。

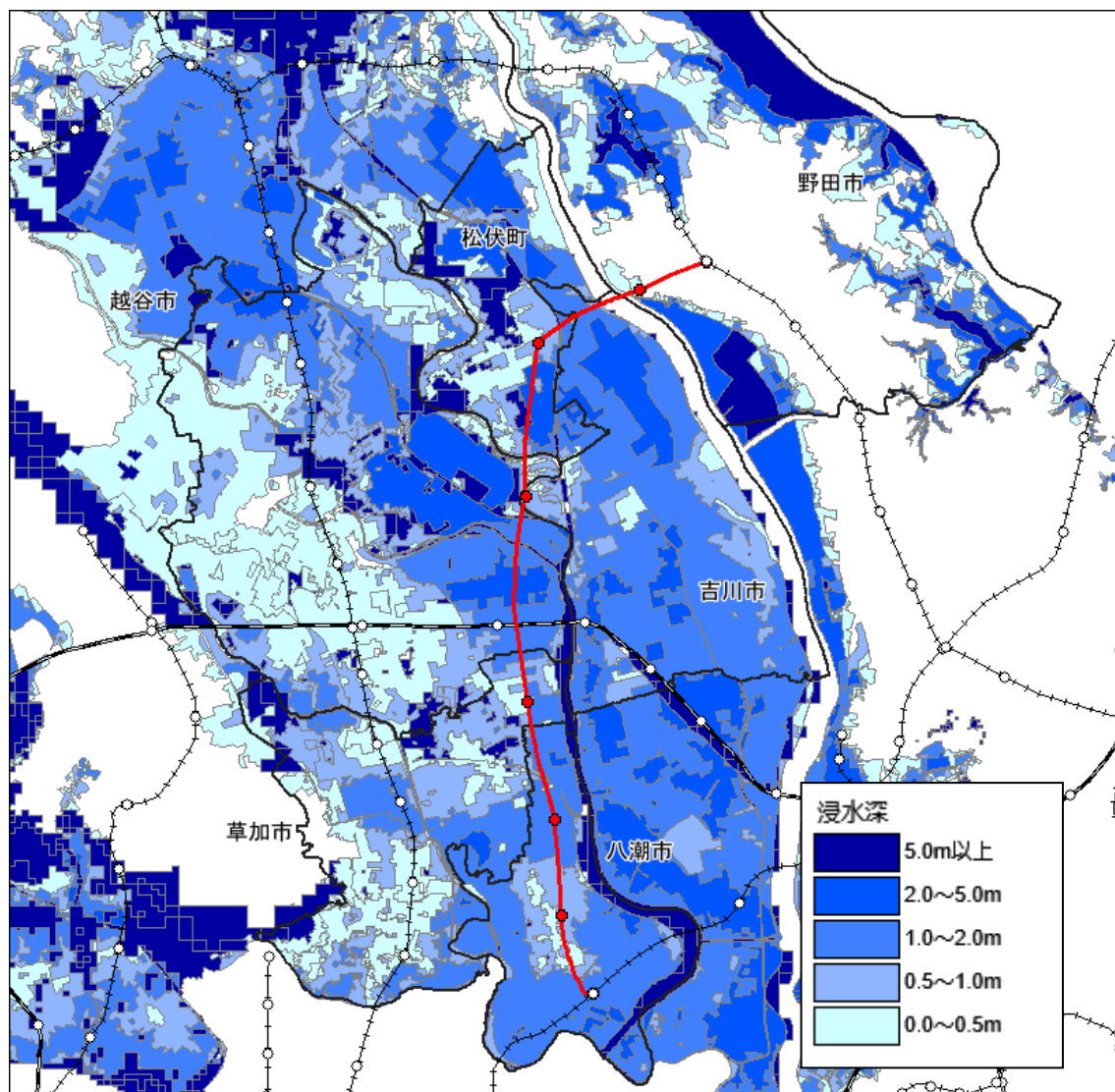


図 東京 8 号線沿線における浸水想定区域と浸水深

出典：国土数値情報（平成 24 年度作成）

※東京 8 号線の駅位置・ルートは平成 25・26 年度調査における想定

（４）東京臨海部の開発の進展

東京都の新たな総合計画である「『未来の東京』戦略」が令和3（2021）年3月に策定された。同戦略の中で2030年に向けた122の「推進プロジェクト」が示されており、東京ベイ eSG プロジェクト（Environment、Social、Governance）は「未来の東京」の創出をリードする主要プロジェクトの第1番目に位置付けられているものである。

このプロジェクトでは、臨海部が日本を代表する物流ターミナルに加え、商業機能、エンターテインメント、東京2020大会関連施設等の多様な魅力を持つ「臨海副都心」や、将来的には約1,000haの広大な土地となる新しい埋立地といったポテンシャルが存在する地域であることから、持続可能性と経済を両立させた世界が目指すべき未来の都市を築くとされている。実現に向けた4つの戦略のうち、サステナブル都市・交通ネットワークを充実という項目において、臨海部へのアクセスとして東京8号線が示されている。



1

図 東京ベイ eSG プロジェクトの目指す姿のイメージ：Step II・III

出典：東京都政策企画局公表資料「東京ベイ eSG プロジェクト」（Version 1.0）

(1) 道路

浦和野田線 IC (仮)

周辺開発：
松伏田島産業団地
東埼玉テクノポリス
ゆめみ野地区

越谷総合公園川藤線 IC (仮)

越谷吉川線 IC (仮)

周辺開発：
越谷レイクタウン地区

草加柿木川戸線 IC (仮)

周辺開発：
草加柿木フーズサイト

外環八潮 PA

草加八潮 IC・JCT (仮)

周辺開発：
草加八潮工業団地

※交通量：H27全国道路・市道交通情勢調査（平日24時間）

図 東埼玉道路のルート図（赤矢印が今回の事業着手区間）

出典：国土交通省北首都国道事務所 Web ページに追記

（２）鉄道

１）つくばエクスプレスの輸送力増強計画とダイヤ改正

つくばエクスプレス（以下、「TX」という）の朝ピーク時間帯（7:30～8:30）の運行本数（青井→北千住）の変化を以下に示す。令和２（2020）年度のダイヤ改正によりピーク時間帯の運行本数が 25 本に増強されたが令和４年度以降は１便減便されている。

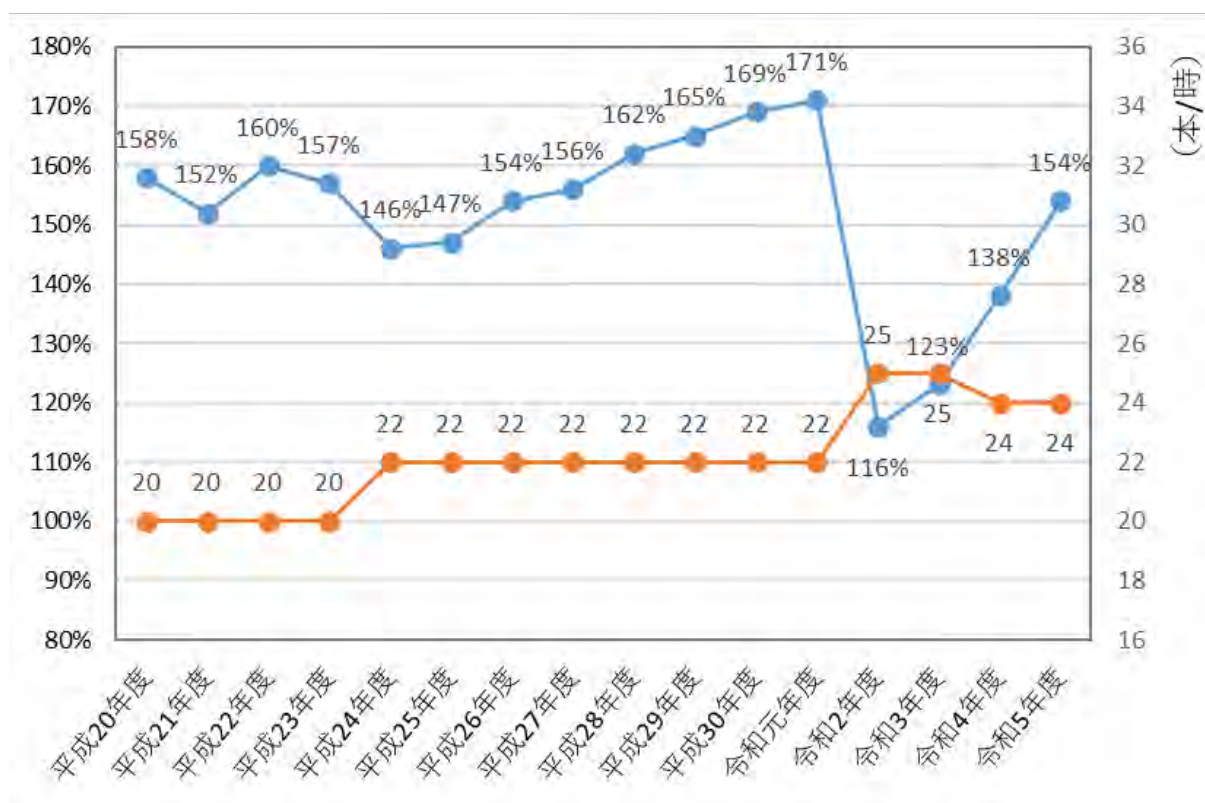


図 TX における朝ピーク時運行本数及び混雑率の推移

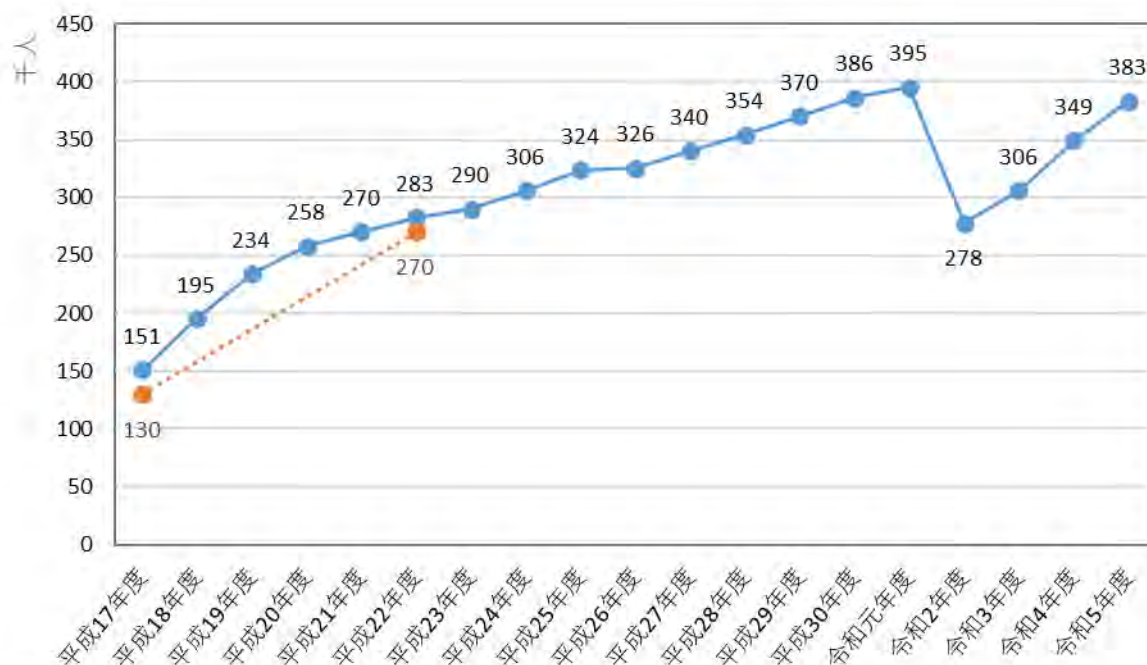
出典：数字でみる鉄道

※平成 25・26 年度調査では、ピーク時間帯（7:30～8:29）の運行本数で 21 本としており、8:30 発を含めていないため 1 本の差が生じている。

また、令和元（2019）年 5 月末に 2030 年代前半から TX の 8 両編成化を行うことが発表された。これは、沿線人口が 2030 年代まで増加し続け、更なる利用者の増加が見込まれるため、将来において朝ラッシュ時間帯の混雑と遅延の常態化が懸念されることによるものである。

これにより、1 編成当たりの輸送力は 6 両編成時に比べ 30% 程度増加する見込みであり、朝ラッシュ時間帯に適切な 8 両編成の列車を投入することにより、今後の旅客需要動向を考慮しても同時間帯の混雑率は 150% を下回る程度まで低減することが可能になると考えられる。なお、現在はホームの延伸や機器類の増設等を行っているが、限られた場所で時間内に作業するための時間を要することから、事業期間は 10 年を超えると予定されている。

1日当たり乗車人員は令和元（2019）年度時点で約40万人まで増加しており、令和2（2020）年度は新型コロナの影響で減少しているものの、開業5年目時点の需要予測値である27万人は上回っている。



※点線は需要予測値

図 1 日当たり乗車人員の推移(TX)

出典：首都圏新都市鉄道公表資料（乗車人員）

平成 17（2005）年 2 月 16 日付茨城新聞（需要予測値）

表 平成 25 年以降の主なダイヤ改正一覧

年次	月日	概要（運行本数）	総本数
平成 27（2015）年	3/14	始発列車の時刻繰り上げ、朝・夜間の列車の増発・運転パターンの見直し	427
平成 28（2016）年	10/15	始発列車の時刻繰り上げ、最終列車の時刻繰り下げ、早朝・深夜の列車増発、朝ラッシュ時の運転間隔平準化、夕ラッシュ時の運転パターンの統一	444
平成 30（2018）年	3/17	列車の増発・種別変更や運行区間の延長	456
令和 2（2020）年	3/14	列車の増発・種別変更や運行区間の延長などを行う。朝ラッシュ時の最混雑時間帯における列車の増発（7 - 8 時台にかけて列車本数を 22 - 25 本へ増発）。	468
令和 4（2022）年	3/12	朝ラッシュ時間帯の運転間隔を均等化（25 本⇒24 本に変更）	456
令和 6（2024）年	3/16	快速列車が八潮駅に停車 朝ラッシュ時間帯の増発（24 本⇒25 本）	460

出典：首都圏新都市鉄道プレスリリース

2）東武野田線の急行運転化・連続立体交差事業

令和 2（2020）年 3 月のダイヤ改正によって、東武野田線全線で急行運転（運河～春日部間は各駅に停車）が開始され、大宮～船橋間の所要時間は最大 16 分短縮が図られている。また平日夜間の着席ニーズへの対応として、浅草・大宮～柏間において特急アーバンパークライナーが令和 6 年 4 月まで運行されていた。



図 東武野田線（東武アーバンパークライン）急行停車駅

出典：東武鉄道 Web サイト

野田市内の梅郷駅～清水公園駅間において、連続立体交差事業が進められており令和3（2021）年3月28日に高架線への切り替えが行われ、野田市駅、愛宕駅が高架化された。

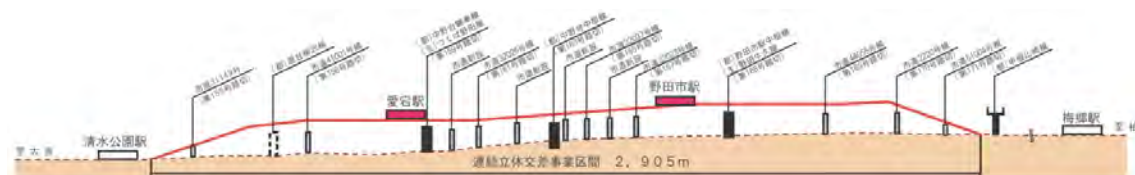


図 梅郷駅～清水公園駅間連続立体交差事業の縦断図

出典：野田市 Web サイト

表 平成 25 年以降の主なダイヤ改正一覧

年次	月日	概要（運行本数）
平成 2 8（2016）年	3/26	大宮～春日部間で急行の通過運転を開始
平成 2 9（2017）年	4/21	浅草～大宮・野田市、大宮～運河間に特急「アーバンパークライナー」を新設
令和 2（2020）年	3/14	運河～船橋間で急行の通過運転を開始。大宮～柏間に区間急行を新設。 特急「アーバンパークライナー」の運行区間を大宮～柏間に延長。
令和 6（2024）年	3/16	アーバンパークライナーの運転取りやめ。 大宮発野田市行普通列車を新たに設定。

出典：東武鉄道プレスリリース

東京 8 号線周辺の東武伊勢崎線及び野田線の 1 日当たり駅乗降乗車人員の推移を以下に示す。東武伊勢崎線は 2014 年から 2018 年にかけて微増傾向にあったが、2020 年は新型コロナの影響で大きく減少しており、その後 2019 年度の 9 % 減まで回復している。沿線地域における乗降人員を見ると、新越谷駅、春日部駅の利用者が特に多い。

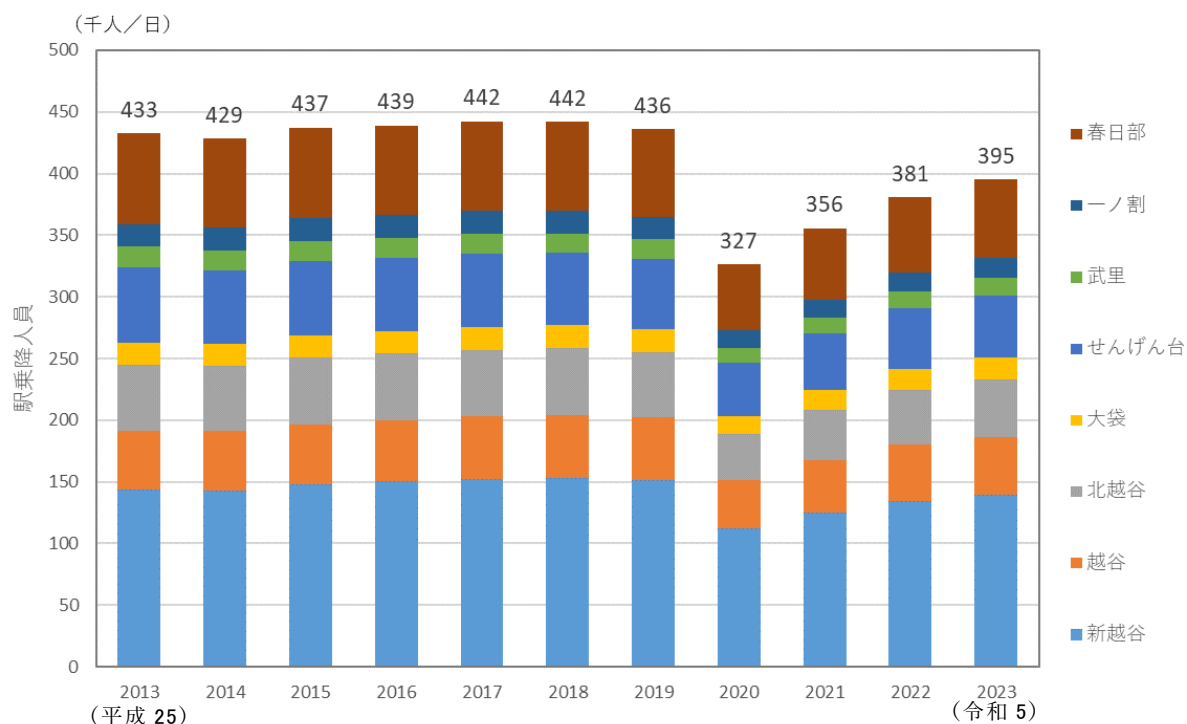


図 東武伊勢崎線 1 日当たり平均駅乗降人員の推移

出典：東武鉄道会社要覧

東武野田線も同様に平成 26 (2014) 年から平成 30 (2018) 年にかけて増加傾向にあったが、令和 2 (2020) 年は新型コロナの影響で大きく減少しており、その後、令和元 (2019) 年度の 3 % 減まで回復している。沿線地域における乗降人員を見ると、流山おおたかの森駅が特に多い。

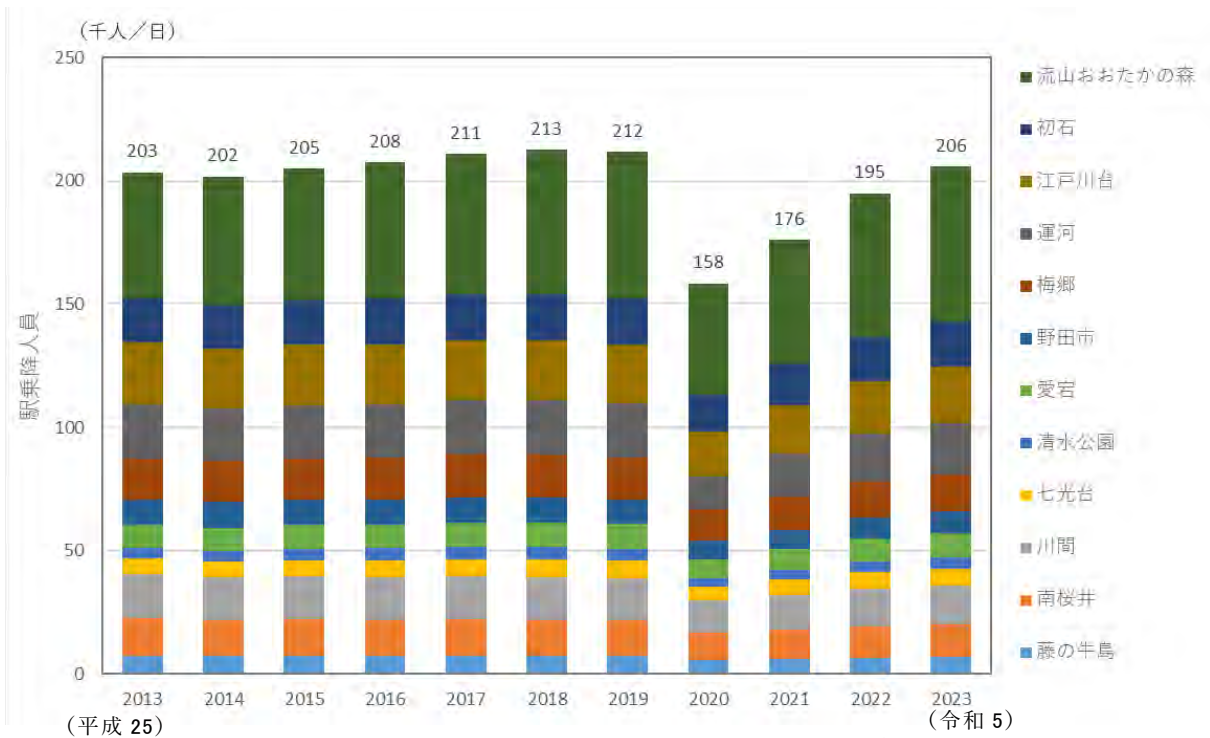


図 東武野田線 1 日当たり平均駅乗降人員の推移

出典：東武鉄道会社要覧

(3) 地域公共交通

東京 8 号線沿線 5 市 1 町における地域公共交通に関する取り組みを以下に示す。

表 平成 25 年以降の地域公共交通等に関する取り組み（その 1）

	地域公共交通計画等の策定状況	コミュニティバス等の変化
八潮市	令和 3 年 10 月に八潮市地域公共交通計画を策定。事業実施年度は令和 3 年度～令和 7 年度。 「まちのコミュニティをつなぐ利用しやすい公共交通網の形成」という基本理念のもと、路線バスおよびコミュニティバスの再編や新たな交通システムの導入を検討。	平成 28 年度に八潮中央総合病院の移転に伴いバス停を新設 地域公共交通計画においては、西ルート の八潮市役所付近、八潮駅付近等において抜本的なルート変更が検討されている。
草加市	令和 6 年 3 月に草加市地域公共交通計画を策定。「将来にわたって持続可能な公共交通の形成」・ 「誰もが移動しやすい公共交通環境の推進」を基本方針として、新たな公共交通システムの導入を検討。	令和 2 年 1 月に、これまでの南西ルート、北東ルートに加えて新田ルートが運行開始された。
越谷市	越谷市地域公共交通計画を令和 3 年 8 月に策定。「地域全体でつくり育てる、利便性が高く持続可能な交通ネットワークのある都市」を基本方針として、バス路線の維持・充実の他、地域の多様な輸送資源の活用を検討。	市の北東に位置する新方地区において、乗合タクシーの試験運行を令和 6 年 6 月～11 月に実施した。
吉川市	吉川市地域公共交通計画を作成中。	75 歳以上の対象者（移動手段の確保が困難、対象地域（主に市街化調整区域）に居住）に対して月 2,000 円のタクシー補助券を支給する事業が実施されている。
松伏町	令和 5 年度末に松伏町地域公共交通活性化協議会を設置。令和 6 年度末に松伏町地域公共交通計画を策定予定。	公共交通 L a b . の提案をもとに、令和 2 年度からはサイクル&バスライドを導入。高齢者タクシー利用券を高齢者タクシー利用券又はバス利用券として制度を拡大。

表 平成25年以降の地域公共交通等に関する取り組み（その2）

	地域公共交通計画等の策定状況	コミュニティバス等の変化
野田市	法定協議会を設置していないため、地域公共交通計画は未策定。	平成29年からまめバスのルート再編に関する検討が進められ、平成31年4月にそれまでの6ルート（関宿城、新北、北、中、新南、南）から11ルート（関宿城、新北、北関宿七光台、北関宿イオン、北清水、北堤台、中、南中根、南大殿井愛宕駅、南循環、新南）に再編された。その後、令和3年7月には3ルートでダイヤ改正を実施。

出典：各市町策定計画等を基に作成

3. 1. 3 その他

(1) コロナ禍を踏まえた鉄道旅客数の変化

新型コロナウイルス感染症拡大やそれに伴う緊急事態宣言等の影響により、鉄道利用者に大きな影響が生じている。東武鉄道の輸送人員推移を見ると、令和2（2020）年4月は前年同時期と比較して4割以上利用者が減少していたが、令和5（2023）年度では概ねコロナ前に対して9%減程度の輸送人員で推移している。TXについても、概ね3%減（対2019年比）まで回復している。

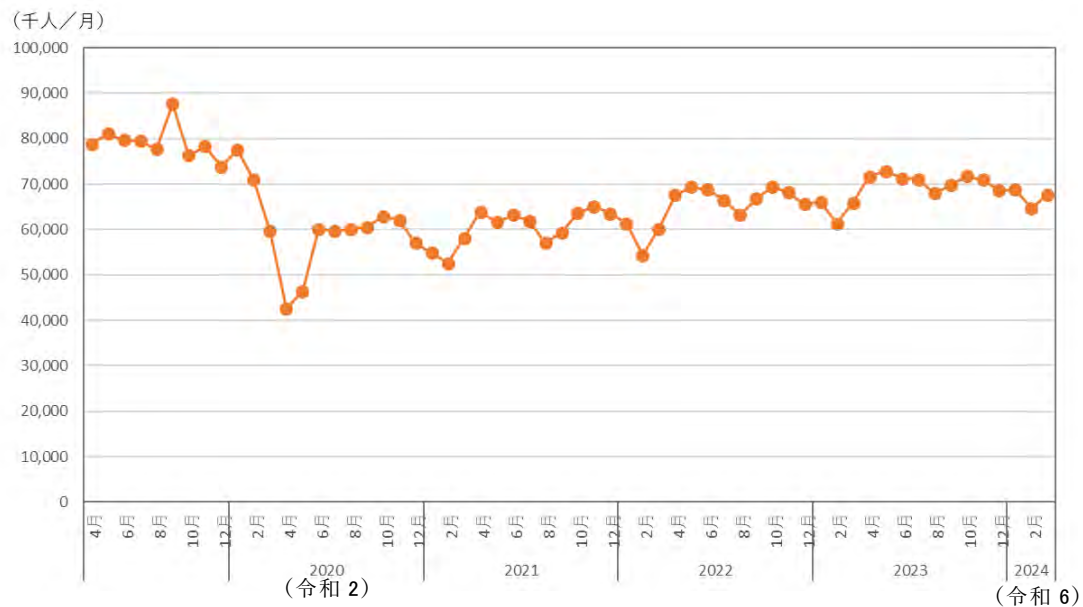


図 東武鉄道の輸送人員推移

出典：東武鉄道月次営業概況

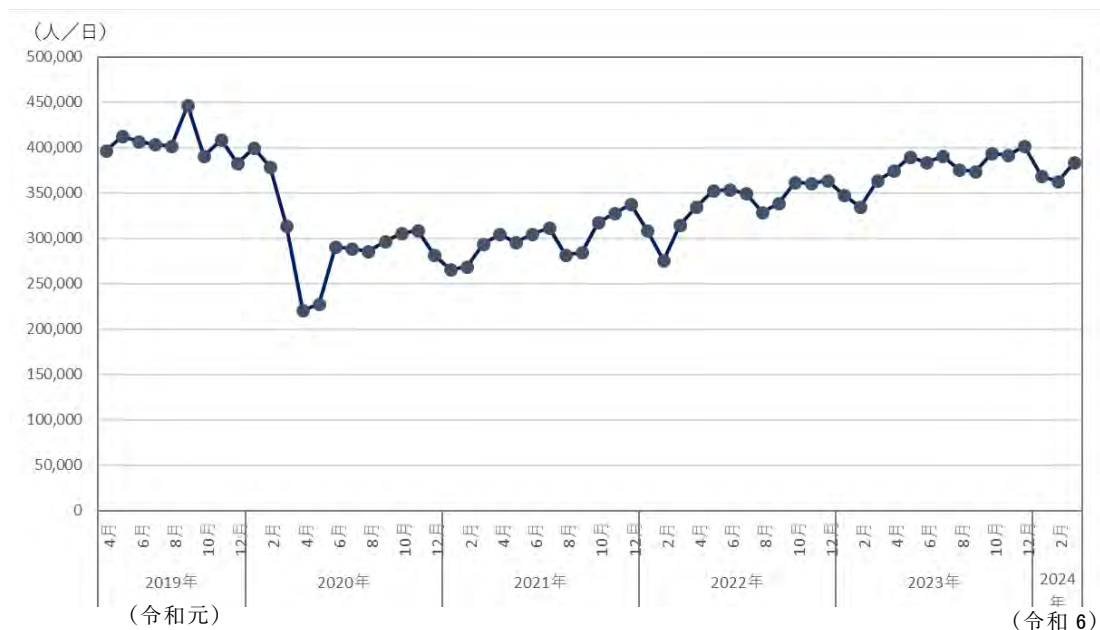


図 TXの輸送人員推移

出典：首都圏新都市鉄道1日平均人員（速報値）

（２）テレワークの進展

令和２（２０２０）年４月の緊急事態宣言とともに急速に進展したテレワークは、その後も一定程度の定着の傾向を見せており、東京圏では令和５（２０２３）年３月以降約２割で推移している。

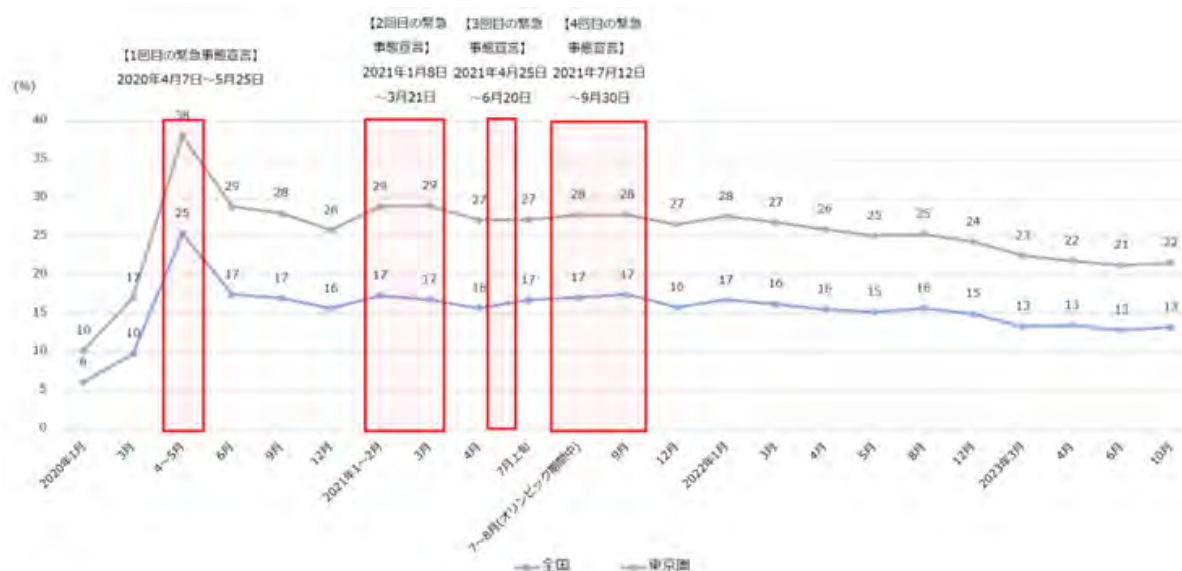


図 全国及び東京圏におけるテレワーク実施率の推移

出典：大久保敏弘、NIRA 総研（２０２４）『第 10 回テレワークに関する就業者実態調査報告書』

3. 2 既往調査等の整理

3. 2. 1 平成 25・26 年度調査のレビュー

(1) 調査の背景と目的・方針

平成 25・26 年度調査は、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境が大きく変化する中、平成 12（2000）年の運輸政策審議会答申第 18 号（以下、「答申第 18 号」という。）が目標年次である平成 27（2015）年を迎えることから、平成 13・14 年度に実施された「高速鉄道東京 8 号線事業化検討調査」（以下、「平成 13・14 年度調査」という。）をリニューアルすべく、高速鉄道東京 8 号線の八潮～野田市間について、当該地域における交通に関する課題の整理、延伸整備の意義・必要性の検討を行った上で、事業費の縮減に向けて課題となっている東埼玉道路との一体整備による建設計画、運行計画、事業主体等の検討、さらに需要予測と事業費算定を基にした収支予測や費用便益分析等を行い、事業化に向けた課題を整理することを目的として行われた。

調査対象ルートは、答申第 18 号で「今後開業する常磐新線の投資効果が減殺しないよう留意して、着工区間、着工時期等を決定する。」とされていることに従い、TX 八潮駅を起点とし、東武野田線野田市駅までの先行整備を前提としたルートとしており、草加市～松伏町にかけての区間は東埼玉道路との一体整備を行うことで事業費の縮減を図ることとしている。

(2) 概算事業費

八潮駅で TX と直通運転し、レイクタウン駅は東埼玉道路と一体整備としたケースでは概算事業費が 2,700 億円となっているが、八潮駅において地下乗換とする場合には、300 億円の事業費縮減が図られる。

表 概算事業費一覧表

ケース 番号	他路線との結節方法			概算事業費 [ケース 1 からの増減]
	八潮駅	越谷レイクタウン駅	野田市駅	
1	TX 相直	東埼玉道路 (高架)	地下	2,700 億円 [-]
2	TX 相直	JR 駅近接 (地下)	地下	3,100 億円 [+400 億円]
3	TX 乗換 (地下)	東埼玉道路 (高架)	地下	2,400 億円 [-300 億円]
4	TX 乗換 (地下)	JR 駅近接 (地下)	地下	2,800 億円 [+100 億円]

（３）鉄道サービスの設定

平成 25・26 年度調査における東京 8 号線のサービス水準を以下に示す。TX 相直ケース、八潮乗換ケースともに八潮～野田市間は急行 2 本/時、各駅 6 本/時の計 8 本/時とし、TX 相直ケースでは 4 本/時が TX 秋葉原方面へ直通するものと想定していた。また、TX への直通については八潮発秋葉原行きの 2 本/時を野田市発とし、2 本/時を純増とする設定としていた。

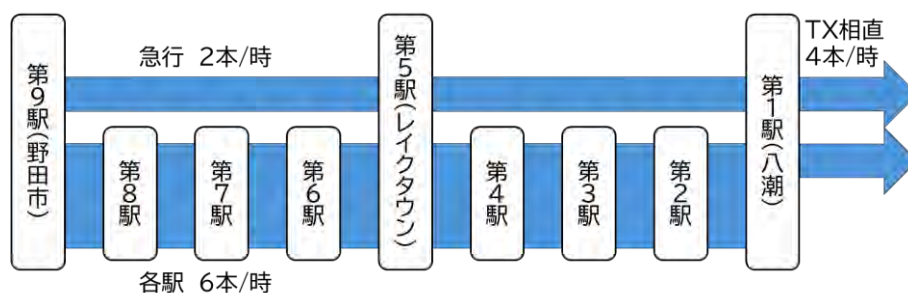


図 東京 8 号線（八潮～野田市間）の朝ピーク時運行本数（TX 相直ケース）

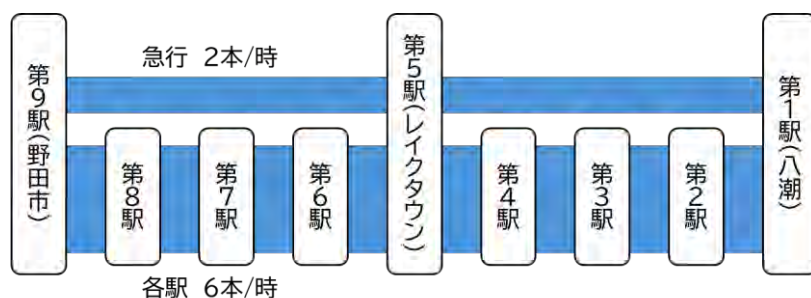


図 東京 8 号線（八潮～野田市間）の朝ピーク時運行本数（八潮乗換ケース）

（４）将来人口の設定

平成 25・26 年度調査では、将来人口フレームとして社人研による将来推計値ではなく、各自治体の総合計画における計画人口を採用していた。これは、平成 13・14 年度調査以降の社人研推計値と国勢調査の実績値を比較した際に、実績が社人研推計値を上回る傾向にあったことと、各市町の総合計画では開発計画を考慮するなど、実情に即した推計を行っていることによるものである。

（５）需要予測等結果

各ルートにおける需要予測及び収支予測、費用便益分析を行った結果、八潮駅で TX と直通運転するケースでは約 8 万人の利用者数が見込まれ、収支採算性及び費用対効果も良好な結果が得られている。

八潮駅で地下乗換を行うケースでは、乗換駅における利便性向上が図られた場合、累積資金収支は 38 年で黒字化し、費用便益比も 1.2 と事業採算性が確保されとの結果が得られている。

表 需要予測・収支予測・費用便益分析結果

ケース	建設費 (億円)	輸送需要 (万人/日)	累積資金収支 黒字転換年	費用 便益比
ケース 1 (TX 相直・東埼玉道路)	2,700 億円	8.33 万人/日	33 年	1.5
ケース 2 (TX 相直・レイク直下)	3,100 億円	8.55 万人/日	36 年	1.3
ケース 3 (八潮地下・東埼玉道路)	2,400 億円	5.70 万人/日	発散	1.0
ケース 4 (八潮地下・レイク直下)	2,800 億円	5.84 万人/日	発散	0.9
ケース 5 (ケース 3 の乗換改善) (八潮地下・東埼玉道路)	2,400 億円	6.93 万人/日	42 年	1.2
ケース 6 (ケース 4 の乗換改善) (八潮地下・レイク直下)	2,800 億円	7.20 万人/日	47 年	1.1
ケース 5 b (ケース 5 にバス路線の見直し + 野田市駅一層化)	2,400 億円	7.13 万人/日	38 年	1.2

3. 2. 2 交通政策審議会答申第 198 号

平成 28（2016）年 4 月に公表された答申第 198 号において、本調査検討区間は「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として押上～野田市間が位置付けられた。答申第 198 号では、プロジェクトの意義及び課題として以下のように指摘されている。

・押上から野田市への延伸は、「都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする一方、「事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待」との課題が指摘された。

また、東京 8 号線の都内区間（豊洲～住吉間）は「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」として位置付けられ、以下のように事業化に向けた取り組みを進めるべきとの指摘がされている。

・豊洲から住吉への延伸は、「国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上」と「京葉線及び東西線の混雑の緩和」がその意義とされ、「事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。」との課題が指摘された。

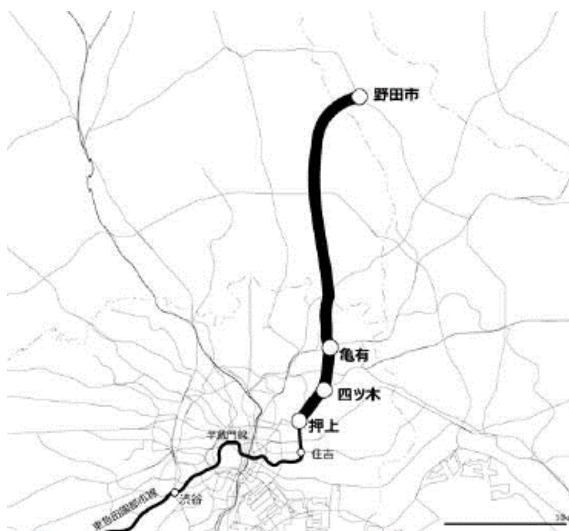
(2) 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 <13> 東京8号線の延伸(押上～野田市)

【意義】

- 都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- 事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。



※住吉～四ツ木間は東京 11 号線を共用する。

図 高速鉄道東京 8 号線（八潮～野田市間）の答申第 198 号での位置付け

(1) 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 <7> 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

【意義】

- 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- 京葉線及び東西線の混雑の緩和。

【課題】

- 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

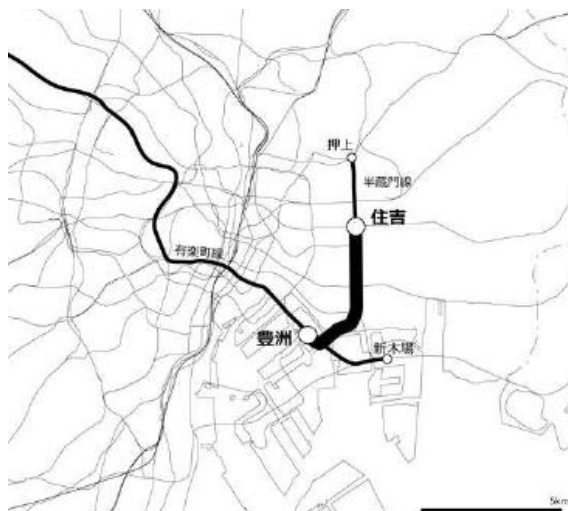


図 高速鉄道東京 8 号線（豊洲～住吉間）の答申第 198 号での位置付け

3. 2. 3 東京 8 号線（豊洲～住吉間）延伸に対する答申

答申第 198 号において、「事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき」とされていた東京 8 号線（豊洲～住吉間）について、国土交通省において検討が進められていた。

令和 4（2022）年 1 月に東京地下鉄（株）より、国土交通大臣に対して鉄道事業許可申請が行われ、同年 3 月に国土交通大臣から許可された。令和 6（2024）年 6 月に東京都より都市計画決定の告示がされ、同年 11 には延伸工事に着手しており、2030 年代半ばの開業を目指した取組が進められている。

○東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会

…答申路線のうち、東京 8 号線（豊洲～住吉間）及び都心部・品川地下鉄構想の 2 路線について最新の人口推計等に基づく需要予測等を実施された。両路線の有効性が確認される一方で、課題も明らかになったため、今後、各路線の関係者間で事業化に向けたより具体的な検討が進められるべきであると検討の深度化の必要性が示された。（平成 30 年度）

○東京 8 号線延伸の技術的検討に関する勉強会

…国際競争力強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトに位置づけられた東京 8 号線延伸計画について、関係者間で技術的検討を進めることを目的とし、東京地下鉄株式会社の地下鉄事業者としての専門的知見を活用し、既存調査を踏まえた技術的な観点からの課題抽出や、駅構造等のハードスペックの検討の深度化、事業費の精査等が行われた。（令和元年～2 年度）

○東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会

…令和 2 年 12 月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について諮問がなされたことを受け、東京圏における地下鉄ネットワークについて、今後の地下鉄ネットワークのあり方について議論した上で、東京メトロが果たすべき役割及びその役割を踏まえて、令和 3（2021）年 7 月、交通政策審議会答申第 371 号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」がとりまとめられた。

答申においては、東京 8 号線は事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきであるとされ、都心部・品川地下鉄構想とともに、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切であると、具体的な事業主体が示されている。（令和 2 年～3 年度）

○参考 東京 8 号線（豊洲～住吉間）の検討経過

昭和 47（1972）年 3 月	都市交通審議会答申第 15 号：東京 8 号線の亀有までの分岐が答申
昭和 57（1982）年 1 月	営団による豊洲～亀有間の免許申請
昭和 60（1985）年 7 月	運輸政策審議会答申第 7 号：豊洲～亀有間が 2000 年までに整備することが適当な路線と答申
平成 12（2000）年 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号：豊洲～野田市間が 2015 年までに整備着手することが適当な路線と答申
平成 27（2015）年 7 月	広域ネットワーク計画について（東京都）：豊洲～住吉間が整備について優先的に検討すべき路線と位置付け
平成 28（2016）年 4 月	交通政策審議会答申第 198 号：豊洲～住吉間が国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークと答申
令和 3（2021）年 7 月	交通政策審議会答申第 371 号：豊洲～住吉間の整備について早期の事業化を図るべきと答申。また東京メトロに対して事業主体としての役割を求めるとされている
令和 4（2022）年 1 月	東京地下鉄（株）から国土交通大臣に対して鉄道事業許可申請
令和 4（2022）年 3 月	国土交通大臣から東京地下鉄（株）に対して鉄道事業許可
令和 6（2024）年 6 月	東京都が地下鉄 8 号線の延伸（豊洲～住吉間）について都市計画決定を告示
令和 6（2024）年 11 月	東京地下鉄(株)が地下鉄 8 号線の延伸（豊洲～住吉間）の工事に着手

3. 3 調査方針

平成 25・26 年度調査では東埼玉道路との一体的な整備、TX との直通運転を前提にするケースが最も事業性が高いとの結果を得ていたが、現状では東埼玉道路の事業化、TX 輸送力の逼迫によりその前提を満たすことが難しい状況である。一方、答申第 198 号では押上駅以北の区間は未整備ながら、東京 8 号線の延伸として押上からのルートが示されている。

以上を踏まえ、本調査では東埼玉道路に支障を及ぼさない新たなルートを検討し、かつ、TX 八潮駅においても TX との直通運転は行わないことを前提とした調査を行う。

4. 沿線開発と連携した東京8号線整備の意義・必要性の検討

4. 1 平成25・26年度調査における東京8号線整備の意義・必要性について

平成25・26年度調査においては、東京8号線沿線における課題を以下のように整理した上で、東京8号線整備の意義・必要性として大きく4つの項目を挙げている。

(1) 東京都心への速達性向上をもたらす
・東京8号線沿線地域は、東京都心部からの同距離帯にある他地域と比較すると、都心部までの所要時間が長く、乗換回数も多い。 ・東京都心部への所要時間短縮、乗換回数の減少により速達性向上を図ることで、沿線地域の新しい魅力の創出、人口の増加、経済活動の進展が期待できる。
(2) 新幹線・空港等の幹線交通ターミナルへの速達性向上をもたらす
・東京8号線沿線地域においては、羽田空港までの所要時間が90分を超える地域がほとんどであり、また、新宿駅や羽田空港までの乗換回数が3回以上の地域も広く分布しており、東京圏内の他地域と比較すると幹線ターミナルまでのサービスレベルが劣っている。 ・幹線ターミナルへの速達性向上を図ることで、広域的な経済活動や他地域との交流・連携を促進することが期待できる。
(3) 列車遅延、大規模災害リスクに対する利用可能な鉄道路線の多重化が確保できる
・東京8号線沿線居住者及び従業・従学者が利用するJR常磐線、JR武蔵野線、東武伊勢崎線では列車遅延が発生し、復旧に時間を要する場合が生じている。 ・また、東日本大震災や近年頻発する局地的豪雨により、鉄道が利用できない事態がしばしば発生している。 ・東京8号線整備により、日常の列車遅延や大規模災害等のリスクに対し、代替経路の確保が可能となる。
(4) 豊かで活力ある持続可能な都市の実現に欠くことができない
①高齢者が移動しやすい居住環境の整備
・高齢者にとって利用しやすい移動手段を確保することは重要であり、その必要性は今後さらに高まっていく。 ・東京8号線の延伸整備と併せた駅を中心とした都市機能の集約化によりコンパクトなまちを形成するとともに、バリアフリーとユニバーサルデザインに配慮することで、高齢者が移動しやすい生活環境の形成が期待できる。
②地域の魅力と活力の向上
・流山市ではTXの開業による都心への速達性向上、越谷市や吉川市では大規模開発とあわせた新駅設置により、人口増加が見られる。 ・東京8号線整備によりまちの利便性が高まり、人口の増加、経済活動の活性化を生み出し、地域における新たな魅力をもたらすことが期待できる。
③低炭素社会を実現する公共交通体系の充実
・野田市、松伏町をはじめ、鉄道不便地域では自動車の利用率が高く、道路混雑が発生している。また、越谷レイクタウン周辺では、休日には道路及び駐車場混雑が発生している。 ・東京8号線の整備により、沿線地域の居住者や従業者等の移動手段が自家用車から鉄道へ転換することにより、道路混雑の緩和が期待され、低炭素社会の実現に寄与する。

4. 2 東京8号線整備の意義・必要性の再検討

東京8号線整備の意義・必要性を再検討するに当たり、沿線の変化及び社会環境の変化より、以下の点を考慮することが必要と考えられる。

○東京臨海部の開発ポテンシャル

東京都において、今後東京臨海部の開発・整備が重点的に進められること、また東京8号線（豊洲～住吉）の工事に着手したことから、東京都心部だけでなく臨海部とのアクセス性を確保することの重要性が高まっている。

○TXにおける混雑の上昇及び混雑に対する利用者の抵抗感の変化

沿線人口の増加に伴い、TXの混雑が年々上昇傾向にある。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大により「密」を避けようとする人々の行動変容の定着により、混雑に対する抵抗感がコロナ前よりも高まっている。

○多様な世代に対応したライフスタイルを提供できるまちづくりの重要性の高まり

持続可能な都市経営を行っていくために、子どもから高齢者まで多様な世代にとって住みやすく、それぞれにあったライフスタイルを提供できるまちづくりが求められている。

○既存市街地における都市のスポンジ化への対応

少子高齢化の進展により、都市のスポンジ化が全国的に進んでいるものの、既成市街地では施策のための用地確保は容易ではない。そのため、比較的低密な東京8号線沿線に着目し、新線を通じて他地域とネットワーク化され、また新駅を中心にコンパクトで化された新たなまちづくりを行い、それとの連携を図りながら既成市街地にもコンパクト化のための用地を生み出す方策を図ることも可能となる。

○居住人口、関係人口・交流人口増加への寄与

都市の持続力を高めるために、居住人口の増加に加え、関係人口・交流人口の増加を図っていくことが求められる。居住地及び訪問地の選択肢として選ばれる沿線になっていくために、魅力的な沿線開発を行うとともに、地域資源を有効活用し他地域との差別化を図っていくとともにそれを周知していく必要がある。

○地球環境への負荷を低減できるまちづくりの重要性の高まり

年々、台風や大雨による自然災害が激甚化する中で、地球環境への負荷の低減は世界的に喫緊の課題となっている。公共交通や再利用エネルギー等を積極的に活用していくことが求められている。

以上を踏まえた、東京8号線整備の意義・必要性を以下に示す。

表 東京8号線整備の意義・必要性

(過年度調査)	(本調査)
① 東京都心への速達性向上をもたらす	① 東京都心・臨海部への速達性向上
② 新幹線・空港等の幹線交通ターミナルへの速達性向上をもたらす	② 新幹線・空港等の幹線交通ターミナルへの速達性向上
③ 列車遅延、大規模災害リスクに対する利用可能な鉄道路線の多重化が確保できる	③ 大規模災害リスクに対する利用可能な鉄道路線の多重化の確保 ④ 列車遅延時の代替経路の確保 ⑤ 周辺路線の混雑緩和への寄与
④ 豊かで活力ある持続可能な都市の実現に欠くことができない i. 高齢者が移動しやすい居住環境の形成 ii. 地域の魅力と活力の向上 iii. 低炭素社会を実現する公共交通体系の充実	⑥ 豊かで活力ある持続可能な都市の実現への寄与 i. 高齢者や子育て世代等のモビリティ向上による居住環境の形成 ii. 新駅周辺のまちづくりを行うことによる新たな地域拠点の創出 iii. 既成市街地のリニューアル化による再生・魅力向上 iv. 居住地選択及び訪日外国人を含む訪問地選択に対する地域間競争力の強化 v. 居住人口、関係人口・交流人口増加への寄与 vi. 多様なライフスタイル提供への寄与 vii. 低炭素社会を実現する公共交通体系の充実

5. 鉄道整備とまちづくりの連携方策の検討

沿線自治体ごとに8号線（八潮～野田市間）が整備された場合を想定して、駅周辺のまちづくり目標や方針を検討する。その想定に当たり、他の地域で、鉄道整備と連携したまちづくりを進めた事例を紹介し、検討の参考になると考えられる事例を以降に列举する。

5. 1 愛知県半田市

（1）まちづくりの概要

①知多半田駅周辺

- ・ 名鉄知多半田駅前において土地区画整理事業と並行し複合的な都市機能充実を図るため市街地再開発事業を実施。
- ・ 商業施設と共益施設、住宅を兼ね備えた複合施設（クラシティ半田）を整備するとともに、ビルの利便性を高めるため、知多半田駅2階とビル3階を連絡通路で連絡。

②半田運河周辺地区

- ・ J R半田駅より400mほど東に位置する半田運河沿いにミツカングループが所有する古くからの工場や倉庫があり、それらを再整備し新たな賑わいを創出。
- ・ 街区ごとに景観上の特性を踏まえた検証を行い「保存」「改修」「新築」の方針を決定し、全体として従前の景観を継承しながら、近景としては現代的で新しさを感じる街路空間を形成。また、運河両岸では脱色舗装、植樹、休憩スペースを整備し、快適な歩行者空間づくりを実施。
- ・ 集客のコアとなる「MIZKAN MUSEUM」を整備。地元NPO等により、建物内外で様々なイベントが企画。さらに運河沿いの拠点となる「半六庭園」（旧中埜半六邸（江戸時代後期から明治初期にかけて海運業や醸造業等で富を築いた半田の富豪））の保全整備等を実施。NPO法人が当施設の指定管理者として、テナント募集やイベントの開催、建物の維持管理を実施。

③半田赤レンガ倉庫

- ・ J R半田駅から北に約1.2kmの位置では、明治時代に建造された赤レンガ建造物を活用したまちづくりを実施。
- ・ 半田赤レンガ建物は、明治31年（1898年）にカブトビールの製造工場として誕生。明治時代に建てられたレンガ建造物としては日本で五本の指に入る規模を誇る。ビール工場の遺構は現存数が極めて少ないため、貴重な建造物。
- ・ 平成26（2014）～27（2015）年に耐震補強及び公開部分の内装、設備、展示及び外構整備を実施。現在は半田赤レンガ建物やカブトビール誕生の歴史を、模型・映像・当時の写真等で紹介する「常設展示室」や「企画展示室」、復刻したカブトビールと地元の食材を使ったつまみを提供する「カフェ」や「ショップ」が設置されている。



(出典) google map

図 半田市概況

（２）参考となるポイント

①知多半田駅周辺

- 駅と複合施設を一体的に整備し、居住者・来訪者の利便性を確保
- 駅周辺において幅員を十分にとった歩行空間を整備
- 駅周辺に高層マンションを整備



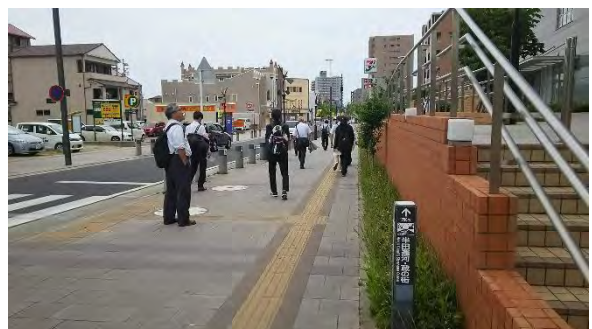
（写真）半田市 HP
商業店舗、趣味教室、子育て支援施設等が入居
図 市街地再開発ビル（クラシティ半田）



（写真）事務局撮影
図 駅とビルをつなぐ連絡通路



（写真）事務局撮影
図 駅前広場



（写真）事務局撮影
図 駅周辺の歩道



（写真）事務局撮影
図 駅周辺の高層マンション



（写真）事務局撮影
図 駅周辺の高層マンション

②半田運河周辺

- 企業と行政、市民（NPO）が連携し、まちづくりを推進。
- 蔵のイメージで景観を統一。
- 水辺空間において歩行空間を整備。
- まちなかにも拠点を整備（半六邸）。飲食ができるようにし、歩いて周遊する観光客の休憩スポットとして活用。また NPO が管理し、積極的にイベント等を開催。
- 半田運河から赤レンガ倉庫まで観光客が周遊しやすいよう道路上をカラー舗装。



（写真）事務局撮影

図 半田運河



（写真）事務局撮影

図 MIZKAN MUSEUM



（写真）事務局撮影

図 ミツカン本社ビル



（写真）事務局撮影

図 運河沿いの歩行空間



（写真）事務局撮影

図 半六庭園入り口



（写真）事務局撮影

図 半六庭園入り口



(写真) 事務局撮影

図 半六庭園内



(写真) 事務局撮影

図 半六庭園内

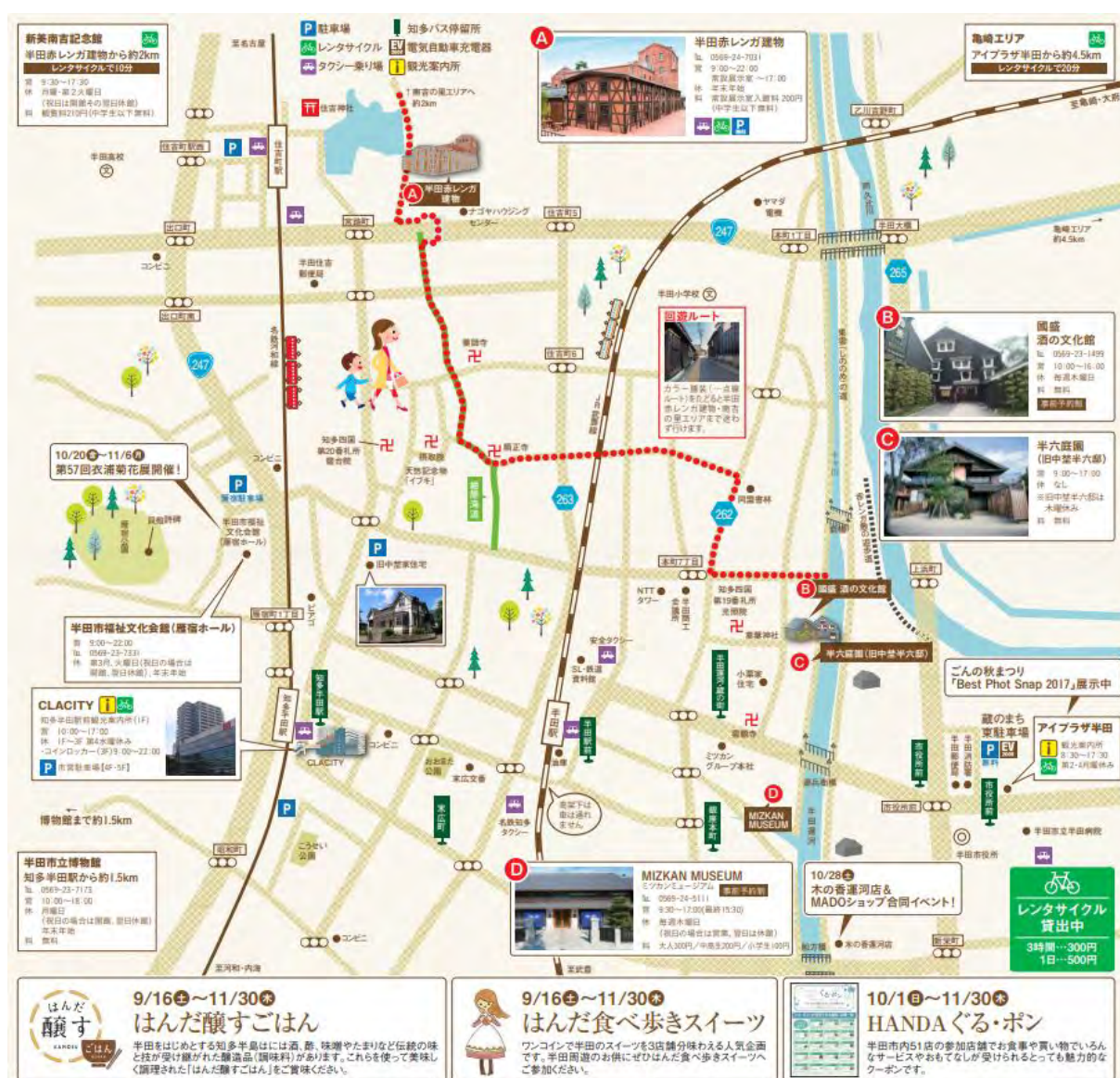


図 半田市内観光マップ

③赤レンガ倉庫

- 赤レンガ倉庫を活用して賑わいを創出。
- 赤レンガ内にカフェを整備し、復刻したカブトビールと地元の食材を使ったつまみを提供するカフェを整備。また、カフェではミニコンサート等のイベントを開催
- カフェでは酢を使ったスイーツを開発し提供。

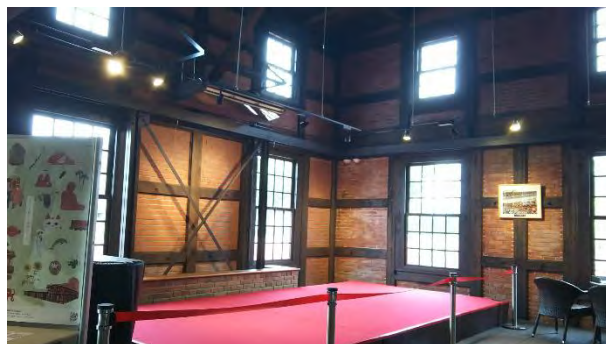


(写真) 事務局撮影

図 半田赤レンガ倉庫の外観



(写真) 事務局撮影



(写真) 事務局撮影

図 半田赤レンガ倉庫の内装（左：カフェ、右：カフェから見えるステージ）



(写真) 事務局撮影



(写真) 半田赤レンガ建物 HP

図 半田赤レンガ倉庫の内装 (左: ショップ、右: 常設展示室)

人気ドリンク「酔ムージー」に新作登場！

カフェメニュー 2018年7月28日

カフェブリックの人気商品「酔ムージー」が新作登場！
「酔ムージー」とは…
フルーツ酢にシャリシャリのアイスで作ったスムージーにキウイ味のシャーベットをトッピングしたドリンクです。

・酔ムージー(キウイ味) 450円(税込)



キウイ味

秋のおすすめ はんだ醸すごはん

カフェメニュー 2018年9月15日

半田市内で知多半島の醸造品を活かした「秋のおすすめ はんだ醸すごはん」を開催中！
カフェブリックでは『季節替り醸すランチ』を販売。
食育コーディネーター監修によるお酢を使用したさっぱりランチを平日限定でご提供。【限定20食】

・季節替り醸すランチ(お酢ドリンク付) 900円(税込)
※平日限定 11:00～14:00 (土日祝除く)



季節替り醸すランチ(イメージ写真)

(出典) 半田赤レンガ建物 HP

図 カフェで販売されている酢を使った商品

5. 2 神奈川県藤沢市 湘南C-X

(1) まちづくりの概要

- ・ 関東特殊製鋼株式会社撤退後の辻堂駅直近の約 25ha の跡地の再開発（開発事業者：UR 機構）
- ・ 再開発地区をいくつかのエリアに分け、土地利用の転換・誘導及び機能更新を図る。
- ・ 主なエリアとして、「複合都市機能ゾーン」「医療・健康増進機能ゾーン」「産業関連機能ゾーン」「広域連携機能ゾーン」を配置。なお、「複合都市機能ゾーン」に整備された核となる施設であるテラスモール湘南（2011 年オープン）の年商は 500 億円規模、来館者数は 2,300 万人規模。
- ・ 商業施設や夜間人口増加に伴い、辻堂駅の乗車数が増加。2013 年には隣駅の茅ヶ崎駅を上回る。

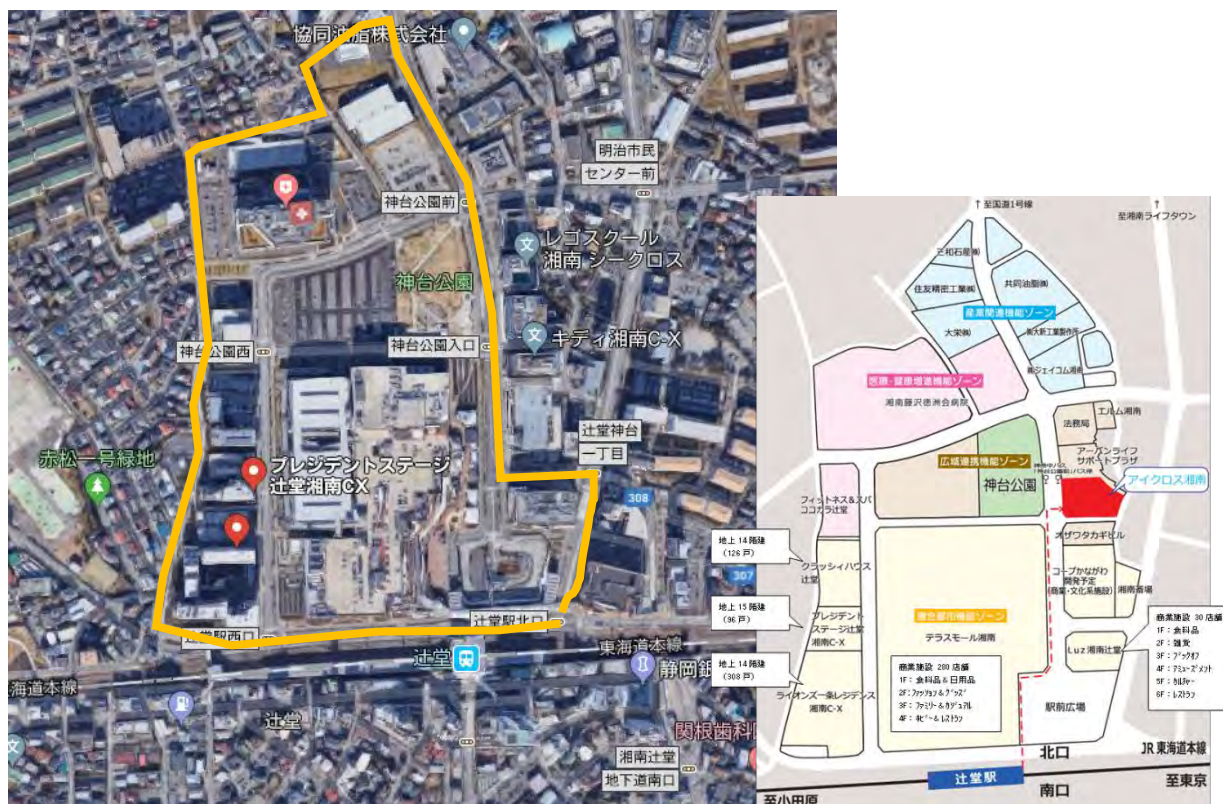


図 湘南 C-X 全体図



図 茅ヶ崎駅、辻堂駅の乗車人数の推移

（２）参考となるポイント

①複合都市機能ゾーン

- 駅直近を複合都市機能ゾーンと位置付け、大型商業施設・集合住宅を整備。
- 核となる商業施設である「テラスモール湘南」には、スーパーや生活雑貨、衣料品等の店舗だけでなく、映画館やレストラン等のアミューズメント施設や家電量販店、塾、クリニック等、魅力的な店舗・施設が入居。
- 地区の玄関として、多様な来街者が訪れる魅力ある空間を形成するために、緑地等による潤いのある歩行者空間や北口駅前広場空間と一体となった賑わいあふれる魅力ある歩行者空間を形成。



（写真）事務局撮影

図 テラスモール湘南

②医療・健康増進機能ゾーン

- 同ゾーンは、高度先端医療機能等（「湘南藤沢徳洲会病院」）を核に、健康・予防関連機能やメディカルフィットネス機能、医療ビジネス機能等の導入・誘導を図っている。



（写真）事務局撮影

図 湘南藤沢徳洲会病院（写真手前はフィットネスクラブ）

③産業関連機能ゾーン

- 情報・映像、高分子化学機能等の次世代型の産業・業務の拠点にふさわしい研究開発施設や産学官の連携機能の導入・誘導を図っている。

④広域連携機能ゾーン

- 鉄道・広域幹線道路等による周辺地域からのアクセス性を活かして、防災機能を備えた公園や広域行政サービス機能、産学連携・教育機能等の導入・誘導を図り、広域連携を視野に入れた新しい公共サービス拠点を形成。



（写真）事務局撮影

図 防災機能を備えた公園（奥は湘南藤沢徳洲会病院）

5. 3 神奈川県藤沢市 藤沢サスティナブルスマートタウン

(1) まちづくりの概要

- ・ 環境配慮型の先進住宅（スマートハウス）600戸と分譲マンション400戸、及び福祉・健康・教育・の複合施設や商業施設等からなる総合的な生活機能を備えた街で、1,000世帯、居住人口3,000人のニュータウン。
- ・ パートナー企業18団体によるFujisawa SST協議会が推進する街づくりプロジェクト。



図 藤沢サスティナブルスマートタウンの概略図

(2) 参考となるポイント

①再生可能エネルギーシステムの導入

- 街の公共用地を活用して県道沿いに約400mにわたりソーラーパネルを設置。平常時は売電により街のマネジメント機能を担い、非常時は周辺地域の人々の非常用コンセントとして開放。
- 戸建住宅においては、太陽光発電システムと蓄電池だけでなく、エネファームも制御できる創蓄連携システムも導入し、安定した電力供給を可能に。



(写真) FujisawaSST HP

図 地区内のソーラーパネル

②多様な目的を持って整備されたコミッティセンター（集会所）

- 街住居者と周辺住民のコミュニティ及び交流センター
- 地域防災に貢献するため、備蓄倉庫、発電機等を整備するとともに、屋上に津波避難所を設置

■ ソーラーパネルを設置し電力供給



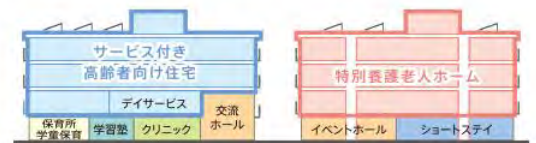
敷地面積：867.07㎡（262.28坪）
延床面積：291.47㎡（88.16坪）
補助事業：平成25年度（第1回）国土交通省 住宅・建築物省CO2先導事業採択物件

（出典）Fujisawa SST HP

図 コミッティセンター（集会所）

③高齢者と子ども（多世代）が触れ合える施設を整備

- 特別養護老人ホームやサービス付き高齢者向け住宅、各種クリニック、さらには保育所、学習塾が一体となった複合施設。高齢者が子どもたちに知識と技術を教え、子どもたちが高齢者を元気にするといった空間づくりが行なわれている。



④シェアリングによる移動サポート

- 地区内にカーシェアリングスポットやサイクルシェアスポットを配置し、快適に移動できるサービスを提供。

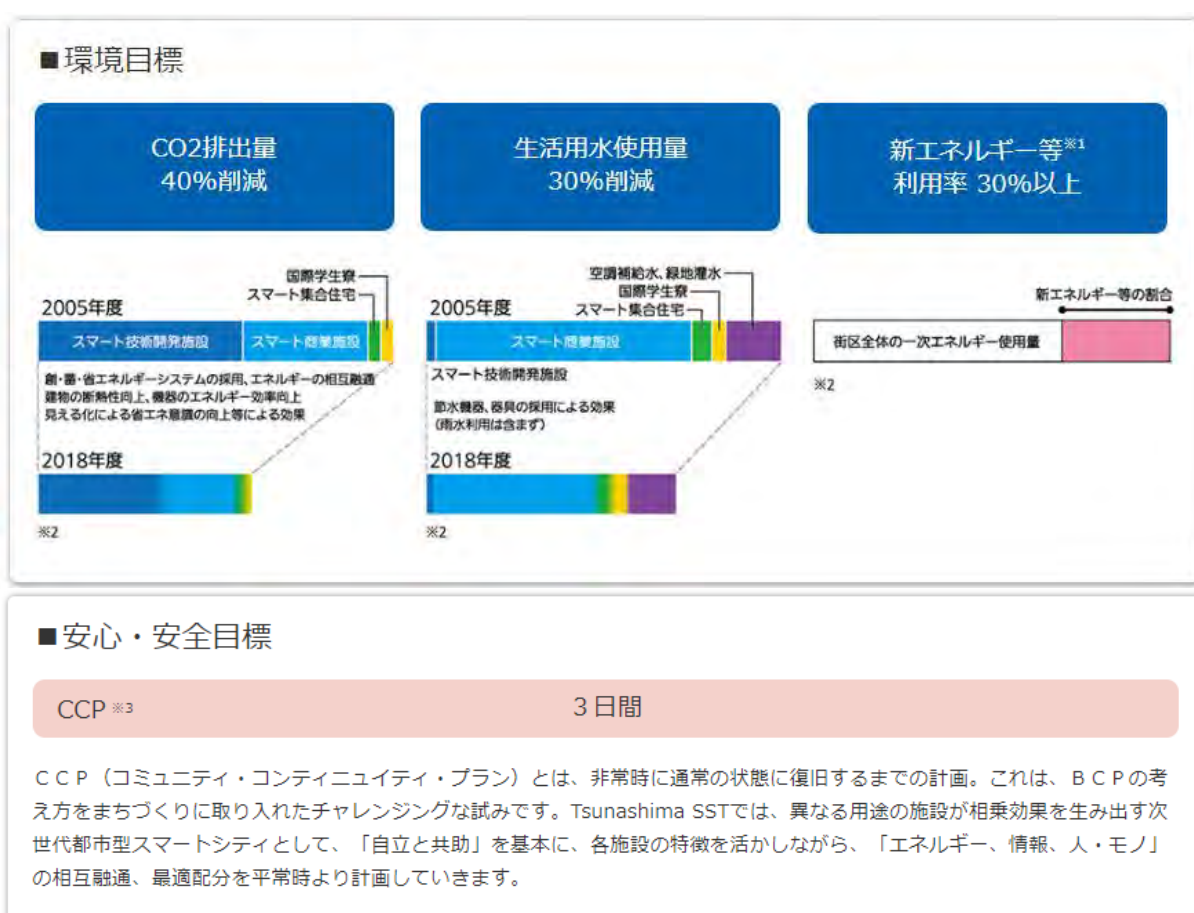


図 多世代交流型施設（Fujisawa SST HP）

5. 4 神奈川県横浜市 綱島サスティナブルスマートタウン

(1) まちづくりの概要

- ・ パナソニック工場跡地を利活用（神奈川県内では藤沢に続く第二弾のサスティナブルスマートタウン）
- ・ 敷地面積：約 37,900 m²
- ・ 横浜市をオブザーバーとして、パナソニック、野村不動産、ユニー、Apple 等 12 社が参画
- ・ 2018 年まちびらき
- ・ 次世代都市型スマートタウンとして、まちの目標を以下のように掲げている。



- ① アビタテラス横浜綱島 (ユニー)
- ② タウンマネジメントセンター(パナソニック)
- ③ タウンエネルギーセンター (東京ガスグループ)
- ④ 横浜綱島水素ステーション・スイツテラス(IXTGエネルギー)
- ⑤ 慶應義塾大学綱島SST国際学生寮(慶應義塾大学)
- ⑥ スマート技術開発施設 (Apple)
- ⑦ プラウド綱島SST(野村不動産・伊電不動産開発)
パナソニックホームズ



※1 再生可能エネルギーである「太陽光発電」を始めとする新エネルギー、革新的なエネルギー高度利用技術として、エネルギーの多様化に貢献する「天然ガスコージェネレーション」「燃料電池」等の新規技術を含む。

※2 スマート技術開発施設の研究エリア部分を除く

※3 OCP (コミュニティ・コンティニュイティ・プラン) : 災害発生時のライフライン確保3日間を設定。

※4 主要出入口での映像取得率100%で、まちの安全を守ります。

※5 発報からの駆けつけの目標時間。交通状況により遅れる可能性があります。

※6 LEED ND (Neighborhood Development) : LEED (Leadership in Energy & Environmental Design)は、米国グリーンビルディング協会 (USGBC:US Green Building Council) が開発、および適用を行っている建物と敷地利用についての環境性能評価システムで、LEED NDはそのエリア開発版です。

(出典) Tsunashima SST HP

図 綱島サステイナブルスマートタウンにおけるまち全体の目標

(2) 参考となるポイント

- タウン内を多様な施設・事業者により構成。
- まちの中心のタウンマネジメントセンターは、イノベーションや様々な交流を生み出す活動や、非常時の支援の拠点としての機能をもつ場として整備。

■セキュリティ目標

まちの見守り 100% ※4

タウン内駆けつけ 15分 ※5

■グローバルな環境認証評価

取得目標 LEED ND ※6

国内外への広い発信を目的とし、まち全体でグローバルな環境性能評価である、LEED ND (まちづくり部門) の認証取得を目指しています。また、各施設においても、LEED プラチナ認証等の取得含めて検討しています。

(出典) Tsunashima SST HP

図 綱島サステイナブルスマートタウンの全体

【アピタテラス横浜綱島】



敷地面積：約18,300㎡
延床面積：約44,500㎡
店舗面積：約13,000㎡
建物構造：地上4階建
店舗数：60店舗
駐車場：910台
駐輪場：438台

【慶應義塾大学綱島 SST 国際学生寮】



- ・全 163 室の学生寮
(日本人学生 81 室、留学生 82 室)
- ・国際交流、地域交流、知の交流を促進する一助となる

【スマート技術開発施設（Apple）】



- ・アジア初の技術開発拠点を開設

5. 5 埼玉県川越市

川越市の川越市駅東口は、蔵の街としてまちづくりが進められてきたことで有名であるが、ここでは西口で 2015 年にオープンした複合施設（ウェスタ川越）に着目する。

（1）まちづくりの概要

- ・ ウェスタ川越は、川越市、埼玉県、民間事業者により整備された複合拠点施設。（平成 27 年春 川越駅西口にオープン。）
- ・ 施設内には、コンサート等が行なえる大ホール（1,712 席）・小ホール（220 m²）、多目的ホール、子育て支援センター、消費生活支援センター、県税事務所、パスポートセンター、商工団体、創業支援ルーム等が整備。

＜ヒアリング結果（創業支援ルームについて）＞

- ・ 3 名用の部屋が 11 室、1 名用が 14 室ある。現在全て埋まっている。
- ・ 業種は士業が多い。
- ・ 3 年で出ていく約束になっている。
- ・ 料金は、3 名用の部屋で 4.8 万円/月＋電気・通信費。
- ・ 利用者は電車で通勤している人がほとんど。
- ・ 入居している企業同士の交流会を行いビジネスのきっかけづくりを行なっている。
- ・ 5 階には商工団体も入居しており、企業が相談しやすい環境となっている。（商工団体の入居に当たっては県が誘致した。）



（写真）事務局撮影

図 ウェスタ川越



5 F	川越農林振興センター 商工団体		創業支援ルーム		
4 F	パスポートセンター川越支所 西部教育事務所 川越建築安全センター 西部環境管理事務所		川越比企地域 振興センター	ホワイエ	大 ホ ー ル
3 F	川越県税事務所 消費生活支援センター川越 男女共同参画推進施設 ウェスタ川越 市民相談室	ホワイエ			
2 F	市民活動・生涯学習施設 子育て支援センター	ホワイエ リハーサル室(小ホール) 楽屋			
1 F	多目的ホール 会議室 展示コーナー・観光情報コーナー	南公民館 川越市証明センター	楽屋 外部スタッフ室		
屋外	交流広場・駐輪場				
B1F,B2F	駐車場(約200台)				

図 ウェスタ川越全体イメージ図とフロア構成

(2) 参考となるポイント

- 駅近くに創業支援施設を整備し、新たなビジネスのきっかけ作りを支援。
- 駅近くにあることから、利用率が高く、鉄道利用にもつながっている。

5. 6 京都府京都市伏見区

(1) まちづくりの概要

- ・ 伏見は豊富な地域資源に恵まれているにもかかわらず、これまでこの資源を地元であまり意識していないのが現状であった。
- ・ TMO 組織（株式会社伏見夢工房→現在は廃業）が中心となり、地域資源である「十石舟」の運航事業や「酒と蔵」をテーマとした事業展開を図り、観光と商業の一体化によるまちづくりを進めた。
- ・ また、醸造業の遺産を活用したまちづくりも行われており、大正時代に建築された月桂冠株式会社の旧本店社屋を活用したお土産処食事処（伏見夢百衆）等が整備されている。施設の周辺は、月桂冠大倉記念館（旧月桂冠の酒蔵）等と合わせて、周辺一帯は無電柱化されており、景観の調和が取られている。
- ・ さらに「界わい景観整備地区」として、街中には、周囲の景観に配慮した施設（瓦屋根のつくり公衆トイレ、コンビニ等）が点在している。



(出典) NPO 法人 伏見観光協会 HP

図 十石船・三十石船の案内

(2) 参考となるポイント

- 河川を活用し、周遊ルートを創出。
- 町中の景観の基調を揃え、一体感を創出。
- 公共施設や民間施設も町中の景観に配慮。



(写真) 事務局撮影

図 伏見夢百衆(旧月桂冠本店)



(写真) 事務局撮影

図 伏見夢百衆の周辺の情景



(写真) 事務局撮影

図 瓦屋根の公衆トイレ



(写真) 事務局撮影

図 瓦屋根のコンビニ

5. 7 東京都世田谷区（二子玉川）

（１）まちづくりの概要

- ・ 「二子玉川ライズ」の総開発面積は約 11.2ha。
- ・ 約 6.3ha の二子玉川公園へとつづく街のなかに商業施設、オフィス、そして住宅街区等をレイアウト。
- ・ 周囲のうるおい豊かな環境と共生する水と緑、光にあふれた街づくりを行っており、都市から自然へと、移り変わる景色を旅するように暮らす街をイメージ。



（出典）googlemap

図 二子玉川駅周辺開発（二子玉川ライズ）

<二子玉川ライズ>

街区	敷地面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	用途
I - a 街区	2,950	約 17,200	店舗
I - b 街区	13,417	約 106,700	店舗・事務所・駐車場・駐輪場
II - a 街区	28,083	約 156,400	店舗・事務所（楽天）ホテル・シネマコンプレックス・フィットネスクラブ・駐車場
II - b 街区	3,472	約 9,400	店舗・住宅（8戸）・駐車場・駐輪場
III 街区	25,180	約 133,300	店舗・住宅（1,033戸）・駐車場・駐輪場

（２）参考となるポイント

- 自然と調和したまちづくり。
- 駅直近において居住系、業務系施設を整備。

「水と緑と光」の豊かな自然環境と調和した街づくり



二子玉川の豊かさをもっと素敵に暮らす。
それは、人々が待ち望んだ夢でした。

朝のそよ風に吹かれて川辺をサイクリング、午後はカフェでくつろぎ、華やかなモールでショッピング、そして素敵なディナーへ…。二子玉川のかげがえのない風景を受け継ぎつつ、その豊かさを凝縮して駅前に生まれる街、それが「二子玉川ライズ」です。こぼれる光と青い空のなかで都市を楽しみ、しかもそこに住むという喜び。待ち望んだ景色がそこに広がります。

（出典）二子玉川ライズ HP

図 二子玉川ライズ開発コンセプト

(1) まちづくりの概要

- 1. 湯浅まちごと 湯浅美術館 (1) 市庁舎**

湯浅まちごと「美術館」市庁舎の建物は、湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。

2. 湯浅町正

江戸時代、湯浅町正は湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。

3. 湯浅町正

江戸時代、湯浅町正は湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。

4. 湯浅町正

江戸時代、湯浅町正は湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。

5. 湯浅町正

江戸時代、湯浅町正は湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。

6. 湯浅町正

江戸時代、湯浅町正は湯浅まちごと美術館の前身である。1971年に湯浅まちごと美術館として開館し、以来、湯浅まちごと美術館の前身である。



図 湯浅まちごと醤油博物館まち歩きマップ

図 醤油味くらべ体験チラシ

(2) 参考となるポイント

- 61

6. 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討

6. 1 東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性の検討

6. 1. 1 沿線市町の既往計画における将来都市構造の整理

沿線市町における都市計画マスタープラン及び立地適正化計画をもとに、各市町における東京8号線沿線の将来都市構造を整理したものが次頁図である。

・八潮駅周辺・第2駅周辺（八潮市）

当該エリアは既成市街地であり、現在の都市機能の強化を図っていく方向性が示されている。

・第3駅周辺（八潮市）・第4駅周辺（草加市）

新たな産業や企業の集積、憩いの場としての機能強化を図る方向性が示されている。

・越谷レイクタウン駅周辺

市内外からの広域的な利用にも対応した、観光・交流を支える拠点としての方向性が示されている。

・第6駅周辺（吉川市）

周辺環境に配慮した新たな工業地の整備や農業施設、観光レクリエーション施設の整備など多様な産業の誘導を図り、農地及び集落地と産業が調和するまちづくりの方向性が示されている。

・第7駅周辺（松伏町）

鉄道整備にあわせ新たな新市街地を形成し職住近接のライフスタイルを提供するまちを目指す方向性が示されている。

・第8駅周辺（野田市）

一定の規模を有する開発地区を活用し、広域拠点機能の集積を図るとともに、環境及び防災に配慮した居住機能・業務機能を導入していく方向性が示されている。

・野田市駅周辺

伝統産業と商業・業務機能を配置していくことが示されている。

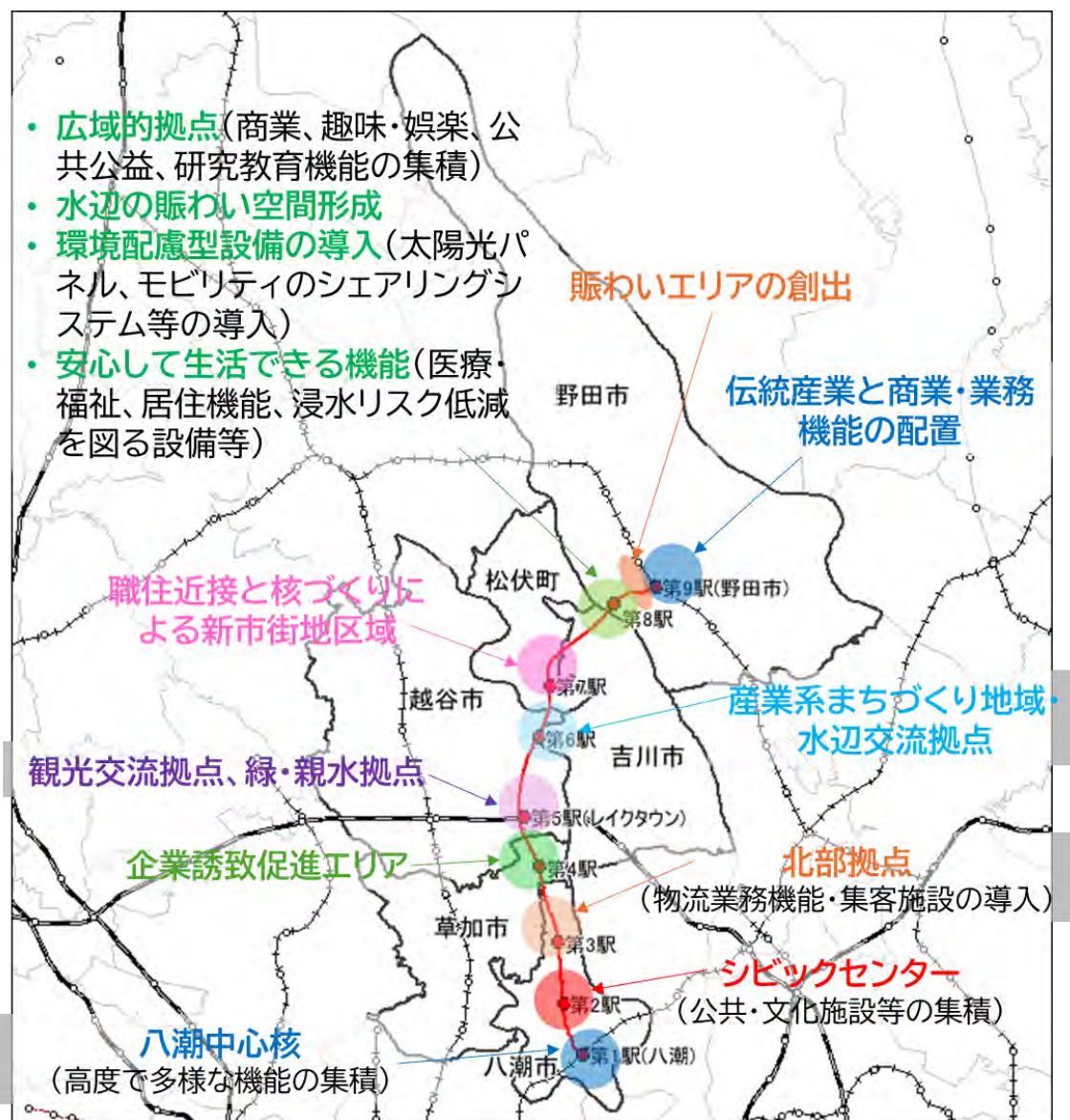


図 既往計画に基づく東京8号線沿線地域における将来都市構造

6. 1. 2 東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性

上記の既往計画における将来都市構造及び東京8号線沿線を取り巻く環境の変化を踏まえ、東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性としては以下のような内容が考えられる。整理に当たっては、沿線自治体の上位計画等を参考とする。上位計画で示されているキーワードについては、下線で示している。

■魅力的な業務機能と居住機能の導入

物流や情報技術、農業に関連した新たな産業や企業の立地を促し、職住近接でのライフスタイルが提供できる魅力的な業務機能と居住機能の導入を図る。

■新たな集約拠点を提供

沿線で見られる都市のスポンジ化を止めるための、新たな集約拠点を提供する。

■集客拠点と生活拠点のメリハリのついたエリア

広域からの集客が見込める大規模な商業・娯楽・文化施設等を導入するエリアと、沿線住民の日常生活に密着した商業施設等を導入するエリアのメリハリをつける。

■安心した生活のための医療・福祉機能の導入

子どもから高齢者までが安心して生活できるよう医療・福祉機能を導入する。

■イノベーションの創出に向けたまちづくり

大学等の研究機関と企業が連携しやすい環境を整備するなど、イノベーションを生み出しやすいまちづくりを行う。

■沿線の地域資源活用のためのアクセス交通の整備

沿線に点在する地域資源や自然環境を有効に活用して、都心方面からの来訪者や関係人口の増大を図れるよう鉄道駅からのアクセス交通を整備する。

■自然災害に対する強靱性を有したまちづくり

環境に配慮するとともに、近年の気候変動を踏まえて大規模水害等の自然災害に対する強靱性を有したまちづくりを行う。

その他に考慮すべき社会情勢の変化として以下のキーワードが挙げられる。

① 災害リスクの高まり

→洪水浸水想定区域等の指定において、これまでは 50～150 年に 1 回程度の大雨を想定していたが、近年の豪雨災害の多発を踏まえ、1,000 年に 1 回規模の大雨を想定したものへと変更され、埼玉県においては新たな浸水想定区域等が 2022 年 1 月に公表された。

② 人口減少・高齢化の更なる進展

→令和 2 年国勢調査結果によると、東京 8 号線沿線において人口減少・高齢化の傾向がより顕著になった自治体が見られる。

③ まちづくりにおける SDGs への対応

→SDGs（持続可能な開発目標）に対する社会的要請が高まっており、まちづくりにおいてもその目標、ターゲットを踏まえた検討の重要性が高まっている。

④ ライフスタイルの変化

→コロナ禍において急速に進展したリモート環境整備により、人々の働き方やライフスタイルにワークライフバランスをより意識するような変化が生じ、この変化はコロナ禍前に戻ることはないとの意見も出されている。

⑤ 都市計画制度の変更

→平成 30（2018）年 4 月の都市計画法の改正により、農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居環境を保護するため、新たな用途地域として「田園住居地域※」が新設された。

※田園住居地域：

平成 30（2018）年 4 月に施行された新たな用途地域。主な特徴は以下のとおり。

- ・ 建築物の用途制限…第二種低層住居専用地域と同様の基準に加え、農業用施設（農産物直売所、農家レストラン、農産物の生産、集荷、処理又は貯蔵等に供する建築物）を建てることが可能。
- ・ 開発規制…農地の開発行為等については、市町村長の許可制を導入。
- ・ 300 ㎡以上の開発行為等は原則不許可。
- ・ その他固定資産税等に関する税制措置あり。

これらの内容を踏まえた東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性を以下に示す。

表 東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性

沿線全体のまちづくりの方向性	
1. SDGs に配慮した魅力的な居住環境の創出	1－1. 生態系の保全等により環境に配慮し、水辺空間や緑地等、周辺環境と調和した居住機能を導入する。
	1－2. 子どもから高齢者までが安心して生活できるよう医療・福祉機能を導入する。
	1－3. 公共交通の充実やゆとりある歩行空間の整備等により、道路交通事故の削減を図る。
	1－4. 新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）において、魅力的な田園風景が残る居住空間を提供しつつコンパクトな土地利用を行う。
	1－5. 新駅周辺に既存市街地の都市機能を移転し代替地として活用することで、同時に既成市街地側の再開発にも繋げる。
	1－6. 都心及び他の地域への公共交通利便性を確保した新たな地域を提供することで、多様なライフスタイルに基づく通勤を含めた様々な移動ニーズを満たせる新たな地域を提供する。
2. 活力ある産業・業務機能の創出	2－1. 新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、物流、情報技術、農業に関連した新たな産業や企業の立地を促進する。
	2－2. 新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、大学等の研究機関と企業が連携しやすい環境を整備するなど、イノベーションを生み出しやすいまちづくりを行う
3. 賑わいのある商業・観光機能の創出	3－1. 広域からの集客が見込める大規模な商業・娯楽・文化施設等を導入するエリアと、沿線住民の日常生活に密着した商業施設等を導入するエリアのメリハリをつけるとともに、持続可能な観光業を促進する。
	3－2. 沿線に点在する地域資源や自然環境を有効に活用して、来訪者や関係人口の増大を図れるよう鉄道駅からのアクセス交通を整備する。
4. 自然災害に強い都市づくり	4－1. 大規模水害等の自然災害に対する強靱なまちづくりを行う。

6. 2 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討

6. 2. 1 検討の進め方

沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討を行うに当たり、本調査の事務局より沿線市町に対して沿線全体のまちづくりの方向性を踏まえたまちづくりの目標並びにその目標を実現するための基本方針に関するアンケートを実施した。以下にアンケート実施に係る進め方を示す。

【2021 年 11 月】委員会において、東京 8 号線沿線全体のまちづくりの方向性案を事務局より提示



【2021 年 12 月】沿線市町に対してまちづくり目標を達成するための基本方針（導入する機能）に関するアンケートを実施



【2022 年 3 月】沿線市町からアンケート回答を受領し、事務局にて整理



回答に基づき、8 号線駅周辺における導入機能を検討するとともに、駅周辺がどのような街になるかをイメージできる図や参考写真を整理



【2023 年 5 月】沿線市町に対して 8 号線整備を前提とした導入機能に関するアンケートを再実施

6. 2. 2 沿線市町におけるアンケート結果

沿線市町によるまちづくりの目標に関する回答を整理した表を以下に示す。

表 沿線市町におけるまちづくりの目標

沿線全体のまちづくりの方向性		第1駅～第3駅	第4駅	第5駅	第6駅		第7駅	第8駅
		八潮市	草加市	越谷市	越谷市	吉川市	松伏町	野田市
1. SDGsに配慮した魅力的な居住環境の創出	1-1.生態系の保全等により環境に配慮し、水辺空間や緑など周辺環境と調和した居住機能を導入する。	都市と自然環境が共生・調和したにぎわいや交流ある都市づくり	自然環境と調和した計画的なまちをつくる	・憩いと安らぎを感じられる場や親水性を活かした、魅力的な緑・親水拠点の創出を図る ・日常生活の中で水と緑にふれあえるネットワークの形成を図る	・快適で潤いのある生活を送ることができる水と緑を活かしたまちづくり	・豊かな水と緑に恵まれた自然環境を保全し、自然と共生した持続可能なまちづくりをめざす（総振P29） ・計画的な土地利用と強靱な都市基盤の整備を進め、快適で安心して暮らし続けられるまちづくりをめざす（総振P29） ・道路環境や交通ネットワークの充実を図り、安全で利便性の高いまちづくりをめざす（総振P29）	自然と調和した利便性の高い快適空間のまちづくり	環境と共生する持続可能なまちをつくる
	1-2.子どもから高齢者までが安心して生活できるよう医療・福祉機能を導入する。	住みたい・住み続けたい良好な居住環境の形成	多様な世代が安心して過ごせる	・地域福祉の推進に取り組み地域共生社会の実現を図る	・地域福祉の推進に取り組み地域共生社会の実現を図る		健やかに生きがいをもって暮らせるまちづくり	健やかに生きがいをもって暮らせるまちづくり
	1-3.公共交通の充実やゆとりある歩行空間の整備等により、道路交通事故の削減を図る。			・だれもが円滑かつ安全に利用できる道路空間の形成を図る	・だれもが円滑かつ安全に利用できる道路空間の形成を図る			
	1-4.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）において、魅力的な田園風景が残る居住空間を提供しつつコンパクトな土地利用を行う。				・河川や田園風景の自然環境などの地域の個性や特徴を活かしたまちづくり			
	1-5.新駅周辺に既存市街地の都市機能を移転し代替地として活用することで、同時に既成市街地側の再開発にも繋げる。	・地域特性に応じた計画的な土地利用 ・住みたい・住み続けたい良好な居住環境の形成【1.3駅】						東京圏北東地域及び野田市の持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す
	1-6.都心及び他の地域への公共交通利便性を確保した新たな地域を提供することで、多様なライフスタイルに基づく通勤を含めた様々な移動ニーズを満たせる新たな地域を提供する。			・誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を図る	・誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を図る			
2. 活力ある産業・業務機能の創出	2-1.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、物流、情報技術、農業に関連した新たな産業や企業の立地を促進する。	環境にやさしい魅力ある都市型農業づくり	企業誘致を推進し、雇用の創出を図る		・新たな農産物販路の開拓や加工品の開発、観光農園の展開などを図る ・工業や農業などの産業振興による経済の活性化や魅力の向上を図る	・地域特性を活かした産業振興により、活気と魅力あふれるまちづくりをめざす（総振P28）	・職住近接と核づくり、新たな人口の受け皿、就業希望者の受け皿となるまちづくり	・地域での雇用拡大をもたらす業務施設の立地を図る ・勤務地が市外から市内に換わる、あるいは、市外に居を移した者がリターンできる環境を作る
	2-2.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、大学等の研究機関と企業が連携しやすい環境を整備する等、イノベーションを生み出しやすいまちづくりを行う。	・次代を担う人づくり【3駅】 ・新時代に対応する工業の育成【3駅】	持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す				・職住近接と核づくり、新たな人口の受け皿となるまちづくり	東京圏北東地域及び野田市の持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す
3. 賑わいのある商業・観光機能の創出	3-1.広域からの集客が見込める大規模な商業・娯楽・文化施設等を導入するエリアと、沿線住民の日常生活に密着した商業施設等を導入するエリアのメリハリをつけるとともに、持続可能な観光業を促進する。	・活気とにぎわいのある商業業務地の形成 ・魅力あふれる商業づくり【3駅】	自然環境と調和した新たな活力・交流を生み出す	・拠点と住居地が多様なネットワークでむずばれた集約と連携によるまちづくり ・市内外からの広域的な利用にも対応した、本市の観光・交流を支えるまちづくり	・市内外からの広域的な利用にも対応した、観光・交流を支えるまちづくり	・地域特性を活かした産業振興により、活気と魅力あふれるまちづくりをめざす（総振P28） ・道路環境や交通ネットワークの充実を図り、安全で利便性の高いまちづくりをめざす（総振P29）	活気あふれるにぎわいのまちづくり	東京圏北東地域及び野田市の持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す
	3-2.沿線に点在する地域資源や自然環境を有効に活用して、来訪者や関係人口の増大を図れるよう鉄道駅からのアクセス交通を整備する。	・誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの形成 ・市民が誇りに思える街並みの形成	地域資源を最大限活用する	・道路や公共交通などのネットワークにより、つながりのあるまちづくり	・道路や公共交通などのネットワークにより、つながりのあるまちづくり		・活気あふれるにぎわいのまちづくり ・自然を満喫できる地域と活気あふれる地域のバランスのとれたまちづくり	・東京圏北東地域及び野田市の持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す ・自然を活かしやすらぎと潤いを与える
4. 自然災害に強い都市づくり	4-1.大規模水害等の自然災害に対する強靱なまちづくりを行う。	安心・安全に暮らせる都市づくり	安心・安全に生活できる	総合的な治水対策に取り組み、安全で安心して生活できるまちづくり	総合的な治水対策に取り組み、安全で安心して生活できるまちづくり	災害などに強く柔軟な対応力を備えたまちづくりをめざす（総振P29）	災害などに強く柔軟な対応力を備えたまちづくりをめざす	安心して健やかに暮らせる

沿線市町によるまちづくりの目標を達成するための基本方針（導入する機能）に関する回答を整理した表を以下に示す。

表 沿線市町におけるまちづくりの目標を達成するための基本方針（導入する機能）

沿線全体のまちづくりの方向性		第1駅	第2駅	第3駅	第4駅	第5駅	第6駅		第7駅	第8駅
		八潮市		草加市		越谷市	越谷市	吉川市	松伏町	野田市
1. SDGsに 配慮した魅力 的な居住環境 の創出	1-1.生態系の保全等により環境に配慮し、水辺空間や緑など周辺環境と調和した居住機能を導入する。	・近隣公園を緑の拠点として整備 ・主要な道路により、緑の軸を形成	・近隣公園を緑の拠点として整備 ・主要な道路により、緑の軸を形成	・近隣公園を緑の拠点として整備 ・主要な道路により、緑の軸を形成 ・市街化調整区域内の緑地空間の保全	自然や田園風景と調和した居住機能の整備	・水辺空間の有効活用 ・水と緑をつなぐ環境の保全や創出	・緑、親水拠点の整備	・新駅周辺の特に交通利便性の高い地区として、市の玄関口として都市機能の導入を図る。	・多様なモビリティの利便性の高い空間の整備 ・利便性の高い居住機能の整備 ・憩いの場が提供できる施設の整備	・多様なモビリティの乗換利便性の高い駅前広場の整備 ・多様なニーズに対応した居住機能の整備
	1-2.子どもから高齢者までが安心して生活できるよう医療・福祉機能を導入する。	交通機関のバリアフリー化の促進	交通機関のバリアフリー化の促進	交通機関のバリアフリー化の促進	医療・福祉機能の整備	・包括的支援体制の整備	・包括的支援体制の整備	・自然環境と調和した住宅地の形成を図る。	発達機能を促す公園、健康寿命が延びる公園	医療・福祉機能の整備
	1-3.公共交通の充実やゆとりある歩行空間の整備等により、道路交通事故の削減を図る。		広域幹線道路の整備による生活道路の安全性の向上	広域幹線道路の整備による生活道路の安全性の向上		・幹線道路などの道路環境の整備	・幹線道路などの道路環境の整備	・営農環境の向上を図るとともに無秩序な宅地化や耕作放棄地等の発生の抑制を図り、農地の保全・活用に努める。（都市マスP85）	バリアフリーに配慮した歩行者・自転車ネットワーク	バリアフリーに配慮した歩行者・自転車ネットワーク
	1-4.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）において、魅力的な田園風景が残る居住空間を提供しつつコンパクトな土地利用を行う。			市街化調整区域隣接部においては農地空間との調和	既存の自然や田園風景と調和し、その場で衣食住を完結できる機能の整備		・地域特性に応じた土地利用の推進			
	1-5.新駅周辺に既存市街地の都市機能を移転し代替地として活用することで、同時に既成市街地側の再開発にも繋げる。	・商業業務施設、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設などの多様な機能の集積 ・中高層住宅の立地を誘導	・防災公園等の多様な機能の維持・集積による賑わい創出拠点の形成 既成市街地の更新）	周辺住環境の改善に配慮した計画を促進する。				・中川河川敷の水辺空間については、スポーツやレクリエーションを通じた交流の場や水辺を生かした憩いの場としての活用を図る。（都市マスP85）		公共公益機能の整備
	1-6.都心及び他の地域への公共交通利便性を確保した新たな地域を提供することで、多様なライフスタイルに基づく通勤を含めた様々な移動ニーズを満たせる新たな地域を提供する。			高速道路ネットワーク（SIC）及び公共交通ネットワークによる交通モードの転換		・鉄道駅における乗り継ぎの円滑化 ・新たなモビリティサービスの検討	・新たなモビリティサービスの検討	・空き地等を利用した児童広場等の整備に努める。また、新たな工業地の整備に併せて、公園・緑地等の整備を図る。（都市マスP85）		
2. 活力ある 産業・業務機能 の創出	2-1.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、物流、情報技術、農業に関連した新たな産業や企業の立地を促進する。	都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化	都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化	都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化 ・既存工業団地の利便性向上に伴う活性化	・誰もが働ける職場機会の提供 ・空き家の活用		・地域のにぎわいと交流の創出や活性化を図る道の駅等の整備 ・農地と観光交流を組み合わせた観光農園・体験農園などの整備 ・立地特性を考慮しながら、新たな土地利用の推進	・新駅及び東埼玉道路のインターチェンジ付近の交通利便性の高い地区として、計画的に周辺環境と調和した新たな工業系の土地利用を図る。（参考：都市マスP85）	・町民の雇用を生むことができる企業の立地 ・町外の方も就業できる企業立地	多様な働き方のニーズに対応できるオフィス機能の整備
	2-2.新駅を整備する地域周辺（現在の市街地調整区域）の未開発地を活用し、大学等の研究機関と企業が連携しやすい環境を整備する等、イノベーションを生み出しやすいまちづくりを行う。				・大学や企業との連携 ・多世代が繋がる地域拠点の整備によるイノベーションを創出する機会の醸成					食文化や食に関するイノベーションを生み出す研究・教育機関
3. 賑わいの ある商業・観光機能 の創出	3-1.広域からの集客が見込める大規模な商業・娯楽・文化施設等を導入するエリアと、沿線住民の日常生活に密着した商業施設等を導入するエリアのメリハリをつけるとともに、持続可能な観光業を促進する。	・商業業務施設をはじめとする多様な都市機能の立地を誘導 ・市内商店街との連携支援	商業業務施設をはじめとする多様な都市機能の立地を誘導	・道の駅等の地域振興施設の立地を誘導 ・周辺市街地と調和した商業施設等の導入	自然環境を楽しめる新しい形の商業施設の創出	・商業・業務、医療・福祉・子育て支援機能など、地域特性に応じた多様な都市機能を形成 ・観光・交流拠点の整備	・地域のにぎわいと交流の創出や活性化を図る道の駅等の整備 ・集团的観光農園の拡充		・生活サービスを提供する商業機能 ・余暇を楽しめる趣味・娯楽施設の整備	・生活サービスを提供する商業施設の整備 ・余暇を楽しめる趣味・娯楽施設の整備
	3-2.沿線に点在する地域資源や自然環境を有効に活用して、来訪者や関係人口の増大を図れるよう鉄道駅からのアクセス交通を整備する。	・ウォーカブルな歩行空間の形成 ・鉄道、バスの利便性向上といった、快適な公共交通ネットワークの形成 ・ノンステップバス導入などによるバリアフリー化 ・ノンステップバス導入などによるバリアフリー化 ・緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成	・ウォーカブルな歩行空間の形成 ・鉄道、バスの利便性向上といった、快適な公共交通ネットワークの形成 ・ノンステップバス導入などによるバリアフリー化 ・緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成 ・景観資源を活かした特色ある景観づくり ・南北方向の広域幹線道路の整備	・ウォーカブルな歩行空間の形成 ・鉄道、バスの利便性向上といった、快適な公共交通ネットワークの形成 ・ノンステップバス導入などによるバリアフリー化 ・緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成 ・景観資源を活かした特色ある景観づくり ・南北方向の広域幹線道路の整備	文化財を活用した来訪者が増大するような空間整備	・利便性が高く持続可能な公共交通網の形成	・利便性が高く持続可能な公共交通網の形成	・東埼玉道路や未整備の幹線道路等の整備により、鉄道駅や工業地への通勤・来訪者の交通利便性向上を図る。	・東埼玉道路及び浦和野田線の結節する周辺に事業採算性等を踏まえたバスターミナルを併設した道の駅の設置推進し、鉄道駅や町内文化施設、スポーツ施設、公園施設へのアクセスを容易にできる交通網の整備	・周辺の地域、歴史資源に関する情報発信機能の導入 ・歴史的な要素を取り入れた空間整備
4. 自然災害 に強い都市づくり	4-1.大規模水害等の自然災害に対する強靱なまちづくりを行う。	災害発生時に対応できるような機能の充実（公園等）	防災拠点となる公園の整備	災害発生時に対応できるような機能の充実（公園等） ・綾瀬川放水路の機能増強（国事業） ・中川の河川整備（国事業）	・「そうか公園」までの避難経路を整備 ・中川の堤防整備	防災・減災に向けた総合的な取組の推進	防災・減災に向けた総合的な取組の推進	中川の河川改修、ポンプ施設・水路等の排水施設の機能強化と調整池等の整備を図る。（都市マスP86）	・水路の整備 ・建物の耐震化	スーパー堤防の整備促進と地盤改良や盛土等の土木対策や浸水対策

7. 東京8号線周辺の開発計画の検討

7. 1 検討方針

6章で整理した、東京8号線の沿線市町におけるまちづくりの目標及びその目標を達成するための基本方針に基づき、本調査の事務局において駅周辺への導入機能のイメージ図を作成し、それらの参考となる事例を整理した。さらに、そのイメージ図を基にして、機能ごとに必要な敷地面積および床面積に加え、床面積当たりの各種人口の原単位を想定し、後述の計算に用いる開発人口を設定する。

7. 2 各駅の周辺整備の方針と開発・土地利用のイメージ

(1) 第1駅（八潮駅）

八潮市内に位置する第1駅（八潮駅）のまちづくり目標を達成するための基本方針について、6章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

1. 魅力的な居住環境の創出	
1-1	・ 近隣公園等を緑の拠点として充実した施設整備、維持・活用を図る ・ 緑道・遊歩道や街路樹が整備された主要な道路により、緑の軸を形成
1-2	・ 交通機関のバリアフリー化を進めるなど住みよいまちづくりを推進 ・ 地域子ども・子育て支援事業の充実 ・ 住宅確保要配慮者が安心して入居できる住宅セーフティネット制度について情報提供や支援に努める
1-5	・ 商業・業務施設、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設等の多様な機能が集積した八潮中心核としての拠点を形成 ・ 八潮駅周辺では、少子高齢化・人口減少を見据え、利便性の高さを活かした中高層集合住宅の立地を誘導
2. 活力ある産業・業務機能の創出	
2-1	・ 都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化
3. 賑わいのある商業・観光機能の創出	
3-1	・ 八潮駅周辺の商業系地域については、商業・業務施設をはじめとする多様な都市機能の立地を誘導 ・ 八潮駅周辺の事業者の組織化を推進し、市内商店街との連携を支援して、市内全域の商業を活性化
3-2	・ ウォーカブルな歩行空間の形成による回遊性の向上 ・ 鉄道利便性の向上、バス路線の利便性向上と利用促進といった快適な公共交通ネットワークを形成 ・ ノンステップバスの導入等のバリアフリー化を関係機関と協力して推進 ・ 住宅や事務所等における沿道緑化等、身近な緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成
4. 自然災害に強い都市づくり	
4-1	・ 避難場所となっている公園等の施設においては災害発生時に対応できるような機能の充実

基本方針に基づき、第1駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 既に市街地が形成されているため、現状の土地利用を踏襲しつつ、指定容積率の未使用分を活用し、商業・業務機能、居住機能、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設の充実を図る。
- ・ 8号線とTXとの乗換え、バスから鉄道への乗換えにおいては、シームレスな移動を確保するため、エスカレーター・動く歩道等の施設の導入を図る。
- ・ 駅から周辺の商業・業務施設、居住施設、公共施設、医療福祉施設等を接続する道路については、ゆったりとした歩行空間を整備するとともに、沿道に植樹を行い、緑のネットワークを形成する。

駅周辺における土地利用・開発のイメージを以下に示す。



図 第1駅（八潮駅）周辺の土地利用・開発のイメージ

（２）第２駅

八潮市内に位置する第２駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、６章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

１．魅力的な居住環境の創出	
１－１	・ 近隣公園等を緑の拠点として充実した施設整備、維持・活用を図る ・ 緑道・遊歩道や街路樹が整備された主要な道路により、緑の軸を形成
１－２	・ 交通機関のバリアフリー化を進める等住みよいまちづくりを推進 ・ 地域子ども・子育て支援事業の充実 ・ 住宅確保要配慮者が安心して入居できる住宅セーフティネット制度について情報提供や支援に努める
１－３	・ 広域幹線道路の整備による生活道路の安全性の向上
１－５	・ 市役所を中心とした周辺地域において人々が集い、賑わいを創出する拠点を形成、既成市街地の更新
２．活力ある産業・業務機能の創出	
２－１	・ 都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化
３．賑わいのある商業・観光機能の創出	
３－１	・ 市役所を中心とした周辺地域において人々が集い、賑わいを創出する拠点を形成、既成市街地の更新
３－２	・ ウォーカブルな歩行空間の形成による回遊性の向上 ・ 鉄道利便性の向上、バス路線の利便性向上と利用促進といった快適な公共交通ネットワークを形成 ・ ノンステップバスの導入等のバリアフリー化を関係機関と協力して推進 ・ 住宅や事務所等における沿道緑化等、身近な緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成 ・ 市役所通りの周辺地区について、景観資源を活かした特色ある景観づくりを先導的に推進 ・ 南北方向の広域幹線道路の整備
４．自然災害に強い都市づくり	
４－１	・ 防災拠点となる公園整備を進め、避難場所となっている公園等の施設においては災害発生時に対応できるような機能の充実

基本方針に基づき、第2駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 既に市街地が形成されているエリアであるが、居住機能の再開発を行うことで既成市街地の更新を図る。
- ・ 市役所を中心とした周辺地域において賑わいを創出する拠点を形成し、居住地域と接続する道路については、ゆったりとした歩行空間を整備するとともに、沿道に植樹を行い、緑のネットワークを形成する。

駅周辺における土地利用・開発のイメージを以下に示す。

防災拠点となる公園の整備

ゆったりとした歩行空間、緑化された沿道



人々が集い、賑わいを創出する拠点を形成

図 第2駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(3) 第3駅

八潮市内に位置する第3駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、6章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

1. 魅力的な居住環境の創出	
1-1	・ 近隣公園等を緑の拠点として充実した施設整備、維持・活用を図る ・ 緑道・遊歩道や街路樹が整備された主要な道路により、緑の軸を形成 ・ 市街化調整区域内の農地の保全を図る。
1-2	・ 交通機関のバリアフリー化を進める等住みよいまちづくりを推進 ・ 地域子ども・子育て支援事業の充実 ・ 住宅確保要配慮者が安心して入居できる住宅セーフティネット制度について情報提供や支援に努める
1-3	・ 広域幹線道路の整備による生活道路の安全性の向上
1-4	・ 市街化調整区域隣接部においては農地空間との調和
1-5	・ 周辺住環境の改善に配慮した計画を促進
1-6	・ 高速道路ネットワーク（SIC）及び公共交通ネットワークによる交通モードの転換
2. 活力ある産業・業務機能の創出	
2-1	・ 都市と共生した農業環境の促進や地産地消の推進と農産物のブランド化
3. 賑わいのある商業・観光機能の創出	
3-1	・ 観光機能や災害時の防災拠点機能を有する道の駅等の地域振興施設の立地を誘導 ・ 周辺市街地と調和した商業施設等の導入
3-2	・ ウォーカブルな歩行空間の形成による回遊性の向上 ・ 鉄道利便性の向上、バス路線の利便性向上と利用促進といった快適な公共交通ネットワークを形成 ・ ノンステップバスの導入等のバリアフリー化を関係機関と協力して推進 ・ 住宅や事務所等における沿道緑化等、身近な緑の促進や緑の保全により、安らぎを感じる街並み景観を形成 ・ 景観資源を活かした特色ある景観づくりを先導的に推進
4. 自然災害に強い都市づくり	
4-1	・ 避難場所となっている公園等の施設においては災害発生時に対応できるような機能の充実

基本方針に基づき、第3駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 交通機関のバリアフリー化等住みよい街づくりを推進し、居住地域と接続する道路については、ゆったりとした歩行空間を整備するとともに、沿道に植樹を行い、緑のネットワークを形成する。

駅周辺における土地利用・開発のイメージを以下に示す。



図 第3駅周辺の土地利用・開発のイメージ

（４）第４駅

草加市内に位置する第４駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、６章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

１．魅力的な居住環境の創出	
１－１	・ 自然や田園風景と調和した居住機能
１－２	・ 医療・福祉（介護・子育て）機能
１－４	・ 既存の自然や田園風景と調和し、その場で衣食住を完結できる機能
２．活力ある産業・業務機能の創出	
２－１	・ 高年者・障がい者・女性・外国人等、誰もが働ける職場機会の提供 ・ 空き家の活用
２－２	・ 大学や企業との連携や多世代が繋がる地域拠点の整備によるイノベーションを創出する機会の醸成
３．賑わいのある商業・観光機能の創出	
３－１	・ 都心から近いながらも自然環境を楽しめる新しい形の商業施設の創出（市民温水プールや地域の自然環境の活用）
３－２	・ 地区内に多く立地する神社・お寺等の文化財を活用し、来訪者が増大するような空間を整備
４．自然災害に強い都市づくり	
４－１	・ 広域避難場所である「そうか公園」までの避難経路を整備 ・ 中川の堤防整備

基本方針に基づき、第4駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 自然環境を楽しめる新しい形の商業施設を創出し、その他にイノベーションを創出する機会を醸成するための地域拠点を整備する。
- ・ 広域避難場所である「そうか公園」までの避難経路を確保し、自然災害に強い地域づくりを行う。

駅周辺における土地利用・開発のイメージとして、駅周辺に商業施設、娯楽施設及び憩い空間を持つ、東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅周辺図を以下に示す。

駅周辺に商業施設、娯楽施設等が集積



図 第4駅周辺の土地利用・開発のイメージ

（５）第５駅（レイクタウン駅）

越谷市内に位置する第５駅（レイクタウン駅）のまちづくり目標を達成するための基本方針について、６章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

１．魅力的な居住環境の創出	
１－１	・ 緑・親水拠点の整備 ・ 都市機能と人口密度が維持・充実した質の高い市街地を将来にわたって維持し、更なるにぎわいを創出
１－２	・ 保健・医療・福祉の連携体制の整備等の地域の保健の更なる拡充
１－６	・ 鉄道駅における乗り継ぎの円滑化 ・ 新たなモビリティサービスの検討
３．賑わいのある商業・観光機能の創出	
３－１	・ 商業・業務、医療・福祉・子育て支援機能等の都市機能の集約が図られる土地利用の推進 ・ 観光・交流拠点の整備
３－２	・ 利便性が高く持続可能な公共交通網の形成
４．自然災害に強い都市づくり	
４－１	・ 越谷市地域防災計画を踏まえ防災・減災に向けた総合的な取組の推進

基本方針に基づき、第5駅（レイクタウン駅）における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 既に市街地が形成されているため、現状の土地利用を踏襲しつつ、指定容積率の未使用分を活用し、商業・業務機能、居住機能、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設等の都市機能の集約が図られる土地利用の推進を図る。
- ・ 8号線とJR武蔵野線との乗換え、バスから鉄道への乗換えにおいては、シームレスな移動を確保するため、エスカレーター・動く歩道等の施設の導入を図る。
- ・ 都市機能と人口密度が維持・充実した質の高い市街地を将来にわたって維持し、更なるにぎわいを創出する。

駅周辺における土地利用・開発のイメージを以下に示す。



図 第5駅（レイクタウン駅）周辺の土地利用・開発のイメージ

（６）第６駅

吉川市内に位置する第６駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、６章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

１．魅力的な居住環境の創出	
１－１	・ 新駅周辺の特に交通利便性の高い地区として、市の玄関口として都市機能の導入を図る（吉川市） ・ 緑・親水拠点の整備（越谷市）
１－３	・ 幹線道路等の道路環境の整備（越谷市）
１－４	・ 自然環境と調和した住宅地の形成（吉川市） ・ 営農環境の向上を図るとともに無秩序な宅地化や耕作放棄地等発生の抑制を図り、農地の保全・活用に努める（吉川市） ・ 中川河川敷の水辺空間は、スポーツやレクリエーションを通じた交流の場や水辺を活かした憩いの場として活用を図る（吉川市） ・ 空き地等を利用した児童広場等の整備、新たな工業地の整備に併せて公園・緑地等の整備（吉川市） ・ 地域特性に応じた土地利用の推進（越谷市）
２．活力ある産業・業務機能の創出	
２－１	・ 新駅及び東埼玉道路のインターチェンジ付近の交通利便性の高い地区として、計画的に周辺環境と調和した新たな工業系の土地利用を図る（吉川市） ・ 地域のにぎわいと交流の創出や活性化を図る道の駅等の整備（越谷市） ・ 道の駅計画地周辺農地において、観光農園・体験農園の整備、次世代型農業を展開（越谷市）
３．賑わいのある商業・観光機能の創出	
３－１	・ 地域のにぎわいと交流の創出や活性化を図る道の駅等の整備、集团的観光農園の拡充（越谷市）
３－２	・ 東埼玉道路の整備により、鉄道駅や工業地への通勤・来訪者の交通利便性向上を図る（吉川市） ・ 利便性が高く持続可能な公共交通網の形成（越谷市）
４．自然災害に強い都市づくり	
４－１	・ 中川の河川改修、ポンプ施設・水路等の排水施設の機能強化と調整池等の整備（吉川市）、防災・減災に向けた取り組み（越谷市）

基本方針に基づき、第6駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 都市機能の導入や自然環境と調和した住宅地の形成を図る。
- ・ 流通業務機能を含んだ新たな工業系の土地利用や、道の駅等の整備と合わせた農業展開を図る。
- ・ 中川の河川改修等に合わせて調整池等の整備を図ることにより、強靱なまちづくりを行う。

駅周辺において流通機能と居住機能が混在しまちづくり事例である仙台市営地下鉄東西線卸町駅周辺と東京メトロ東西線南砂町駅周辺のイメージを示す。

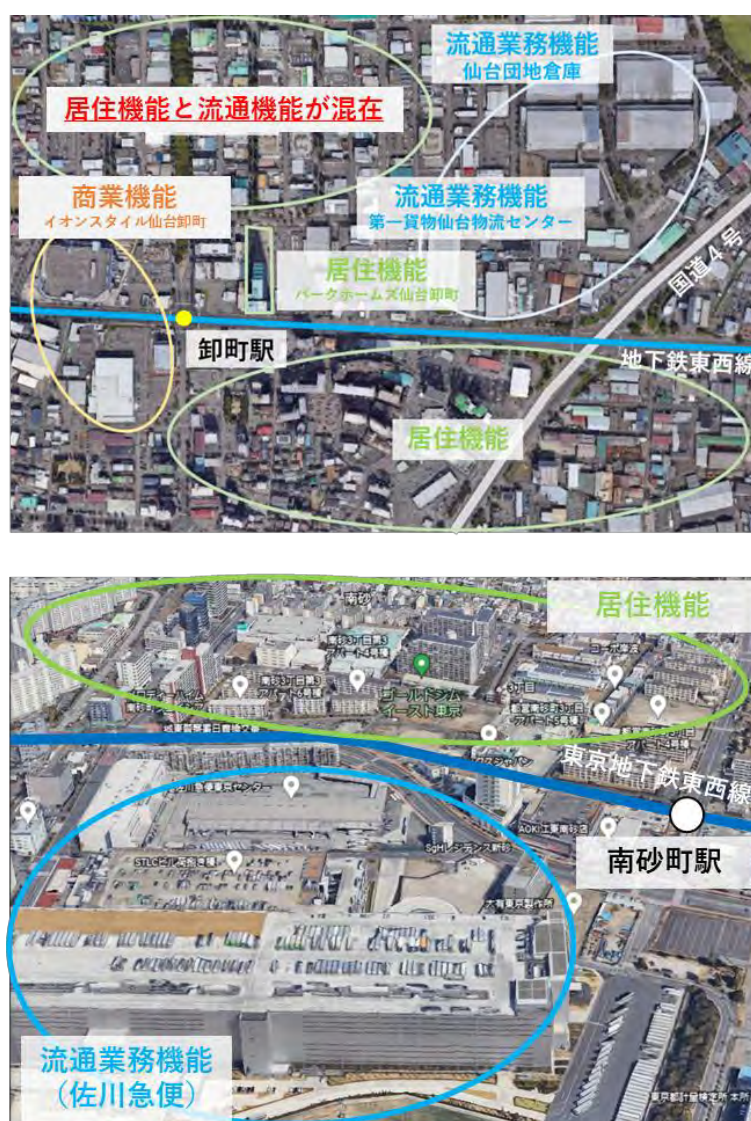


図 第6駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(7) 第7 駅

松伏町内に位置する第7 駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、6 章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

1. 魅力的な居住環境の創出	
1－1	・ 鉄道・バス・自動車・小型モビリティ・自転車・徒歩等、利便性に配慮した空間 ・ すべての住民に対し、利便性を備えた居住機能 ・ 憩いの場が提供できる施設
1－2	・ 発達機能を促す公園、健康寿命が延びる公園
1－3	・ バリアフリーに配慮した歩行者・自転車ネットワーク
2. 活力ある産業・業務機能の創出	
2－1	・ 町民の雇用を生むことができる企業の立地 ・ 町外の方も就労できる企業の立地
3. 賑わいのある商業・観光機能の創出	
3－1	・ 生活サービスを提供する商業施設 ・ 余暇を楽しめる趣味・娯楽施設
3－2	・ 東埼玉道路及び浦和野田線の結節する周辺に事業採算性等を踏まえたバスターミナルを併設した道の駅の設置推進し、鉄道駅や町内文化施設、スポーツ施設、公園施設へのアクセスを容易にできる交通網の整備
4. 自然災害に強い都市づくり	
4－1	・ 内水発生を防ぐため、水路の整備を実施する ・ 大地震に備え、施設の耐震化を図る

基本方針に基づき、第7駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 駅前広場においては、多様な交通モードの乗り入れが可能となるよう十分な広さを確保する。
- ・ 鉄道駅周辺に整備する居住機能については、憩いやゆとりを提供できる居住空間とするため、中高層住宅、戸建て住宅等とする。
- ・ 商業・業務機能、趣味・娯楽機能を導入する。
- ・ 浸水被害を軽減するための土地及び建物の嵩上げや、大震災に備えた耐震化を図る。

駅周辺において憩いやゆとりを提供できる居住空間や自然環境を活かした街並みを形成している関東鉄道ゆめみ野駅やイギリスの田園都市レッチワース駅周辺のイメージを示す。



図 第7駅周辺の土地利用・開発のイメージ

（８）第８駅

野田市に位置する第８駅のまちづくり目標を達成するための基本方針について、６章の一覧表から抜粋して整理したものを以下に示す。

１．魅力的な居住環境の創出	
１－１	・ 鉄道・バス・自動車・小型モビリティ・自転車・徒歩等、利便性に配慮した空間 ・ 単身世帯から子育て世帯や高齢者世帯までの多様なニーズに対応した居住機能
１－２	・ 医療・福祉（介護・子育て）機能
１－３	・ バリアフリーに配慮した歩行者・自転車ネットワーク
１－５	・ 住民や働く人、来訪者の活動を支える公共公益機能
２．活力ある産業・業務機能の創出	
２－１	・ 高齢者や女性の就労機会拡大や多様な働き方のニーズに対応できるオフィス機能
２－２	・ 食文化や食に関するイノベーションを生み出す研究・教育機関
３．賑わいのある商業・観光機能の創出	
３－１	・ 生活サービスを提供する商業施設 ・ 余暇を楽しめる趣味・娯楽施設
３－２	・ 周辺の地域・歴史資源に関する情報発信機能の導入 ・ 江戸川の水辺空間にかけて歴史的な要素を取り入れた空間を整備
４．自然災害に強い都市づくり	
４－１	・ 江戸川におけるスーパー堤防の整備促進と地盤改良や盛土等の土木対策や浸水対策

基本方針に基づき、第8駅における駅周辺整備の方針を以下のとおりとする。

- ・ 駅前広場においては、多様な交通モードの乗り入れが可能となるよう十分な広さを確保する。
- ・ 鉄道駅周辺に整備する居住機能については、単身世帯から子育て世帯、高齢者世帯等の多様なニーズに対応したものとし、バリアフリーに配慮した歩行者・自転車ネットワークで結節する。
- ・ 食文化や食に関する研究・教育機関を誘致する。
- ・ 商業・業務機能、趣味・娯楽機能を導入する。
- ・ 浸水被害を軽減するための地盤改良や盛土等の対策を図る。

駅周辺における土地利用・開発のイメージを以下に示す。



図 第8駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(9) その他の土地利用イメージ

駅前広場における多様な交通モードの乗り入れに関するイメージを以下に示す。将来、多様な交通モードが駅前広場に乗り入れる際には、十分な広さを確保する必要がある。

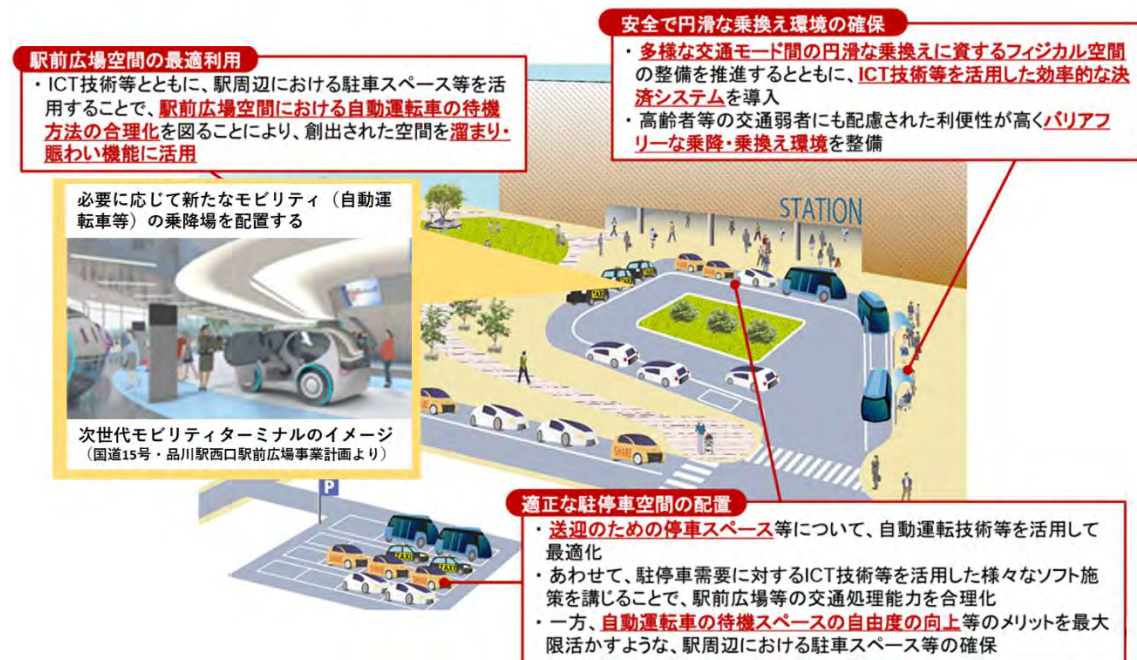
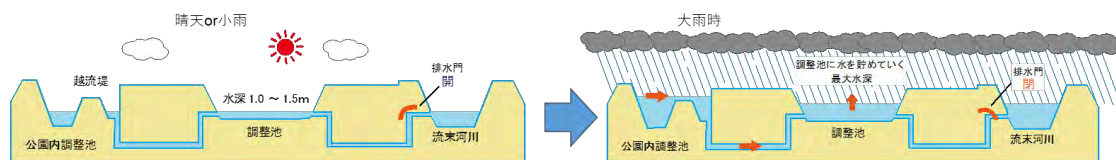


図 駅前広場のイメージ

出典：国土交通省「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」平成30年度第2回検討会資料より「駅前広場の望ましい姿」より作成

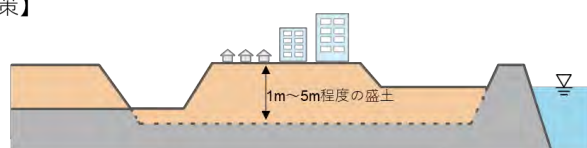
東京8号線沿線地域は、広いエリアで浸水が想定される地域であり、まちづくり目標を達成するための基本方針においても、自然災害に強い都市づくりとして、洪水対策が挙げられている。

【公園内貯留を含めた多段式洪水調整機能】



■日常の大雨が降っていない時（晴天や小雨時）には、上流側の貯留施設（公園内調整池）で雨水を貯留し、降雨量が多くなった場合には、徐々に下流側の貯留施設（調整池）も含め洪水調整を図る機能（調整池の規模は、流末河川の許容放流量による）

【盛土等の土木対策】



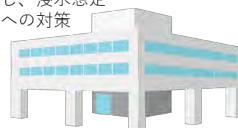
■洪水ハザードマップで洪水深が3m以上の区域は、1~5m程度の盛土や地盤改良等の土木対策を実施する（浸水深3m以上の区域の地盤高は6m~8m、洪水ハザード対象ではない区域の地盤高は9~11m程度）

【宅地内対策】

■戸建て住宅における基礎部分の嵩上げ対策



■ピロティ構造の低層階部分を駐車場等で活用し、浸水想定高さより上層階への対策



■建物と建物の間の空間に雨水を一時的に貯める宅内貯留機能を設ける



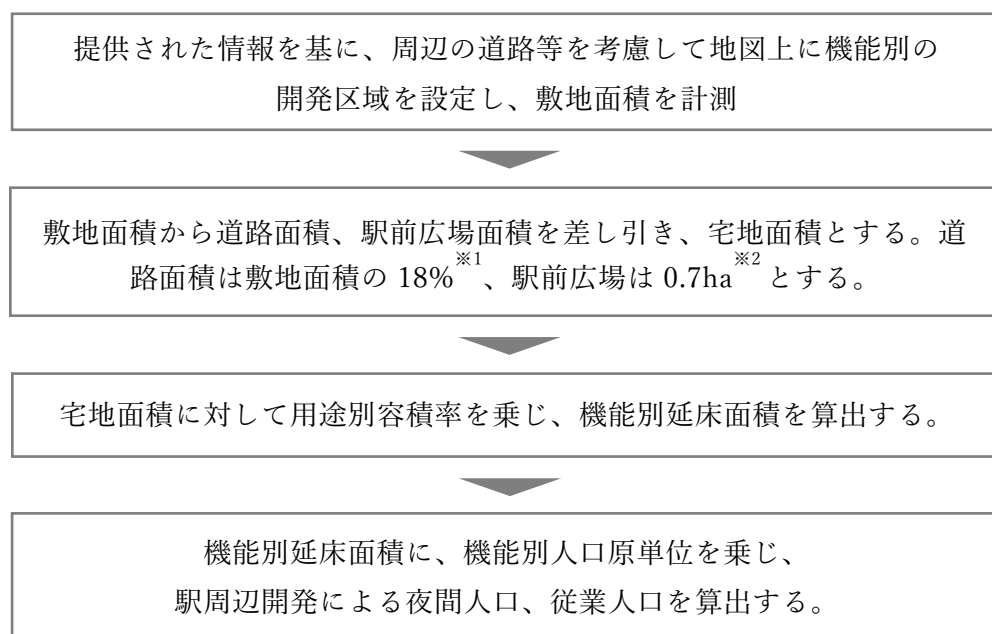
図 洪水調節機能等の災害リスク低減対策のイメージ

7. 3 開発人口の設定

7. 3. 1 前提条件

(1) 算出の流れ

駅周辺における導入機能をもとに、以下の考え方に基づき開発人口を算出する。



※1…越谷レイクタウン等近年の開発事例における平均値（R2 野田市調査より）

※2…参考）南越谷・新越谷駅約 0.8ha、草加駅約 0.7ha

図 開発人口算出の流れ

(2) 使用する原単位

以下に、開発人口の算出に当たって用いた原単位（容積率、面積当たり人口等）の設定値とその根拠等を示す。

表 機能・用途別容積率

機能・用途	容積率	根拠・出典
商業機能	194%	近隣のショッピングセンターにおける平均容積率（R2野田市調査より）
業務・研究機能	100%	産学官の連携による研究等が行われている湘南C-Xにおける容積率（R2野田市調査より）
公共公益機能	100%	業務・研究機能と同様と想定（R2野田市調査より）
流通機能	210%	三郷市、流山市における物流施設の平均容積率
医療・福祉機能	78.6床/ha	R2野田市調査における想定値より

表 機能別人口原単位（居住機能）

機能・用途	原単位	根拠・出典
居住機能 (中高層住宅)	250戸/ha	湘南C-X地区における新築物件の実績値 (R2野田市調査より)
居住機能 (中低層住宅)	160戸/ha	千葉市における新築2階建て物件の実績値 (R2野田市調査より)
居住機能※ (戸建て住宅)	300m ² /戸 180m ² /戸	吉川市、松伏町の市街化調整区域における 戸建て住宅の最低敷地面積 野田山崎地区における戸建て住宅の 最低敷地面積

上記の原単位で求めた戸数（世帯数）に令和2年国勢調査における1世帯当たり人数である2.35人/世帯を乗じることで開発人口を算出する。

表 機能別人口原単位（商業・業務機能等）

機能・用途	原単位	根拠・出典
商業機能	22.6m ² /人	平成28年経済センサスにおける沿線5市1町の 小売業従業員一人当たり床面積平均値
業務・研究機能	21.8m ² /人	不動産関連統計集2019（三井不動産）におけ るオフィスワーカー1人あたり床面積 (東京都実績値)（R2野田市調査より）
流通機能	18.6人/1000m ²	2021年以降に新規開業した佐川急便営業所に おける1,000m ² あたり従業員数
公共公益機能	19.1m ² /人	野田市役所実績値（R2野田市調査より）
医療・福祉機能	184.7人/100床	令和3年病院運営実態分析調査（全国公私病院 連盟）における一般病院の100床あたり職員数

7. 3. 2 各駅における開発人口

(1) 第1駅

第1駅は既成市街地であるため、新たな開発人口は見込まないこととする。

(2) 第2駅

第2駅については、既存の市街地において約 46,000 m²の住宅開発が行われる想定とし、道路面積（18%）を差し引いた上で、八潮市の第一種中高層住居専用地域における建ぺい率（60%）を乗じた建築面積 22,641 m²に床面積あたり原単位（64 戸/千m²：越谷レイクタウンの中高層マンションの建築面積当たり平均戸数）を用いて算出した夜間人口 3,400 人から既存人口の 900 人（道路面積（18%）を差し引き、八潮市の戸建て住宅の最低敷地面積 100 m²/戸から算出）を差し引いた 2,500 人を新たな開発人口として見込む。

(3) 第3駅

第3駅については、約 13,290 m²の商業機能が行われる想定とし、原単位を用いて算出した従業人口 900 人を新たな開発人口として見込む。

また、団地の更新に伴う新たな開発人口に関しては、その他の団地建替え事例を踏まえて見込まないこととする。

(4) 第4駅

第4駅については、以下に示す商業・業務系の土地利用が行われる想定とし、原単位を用いて算出した従業人口 10,100 人（商業機能 5,500 人、医療・福祉機能 900 人、研究開発機能 1,100 人、公共公益機能 2,600 人）を新たな開発人口として見込む。

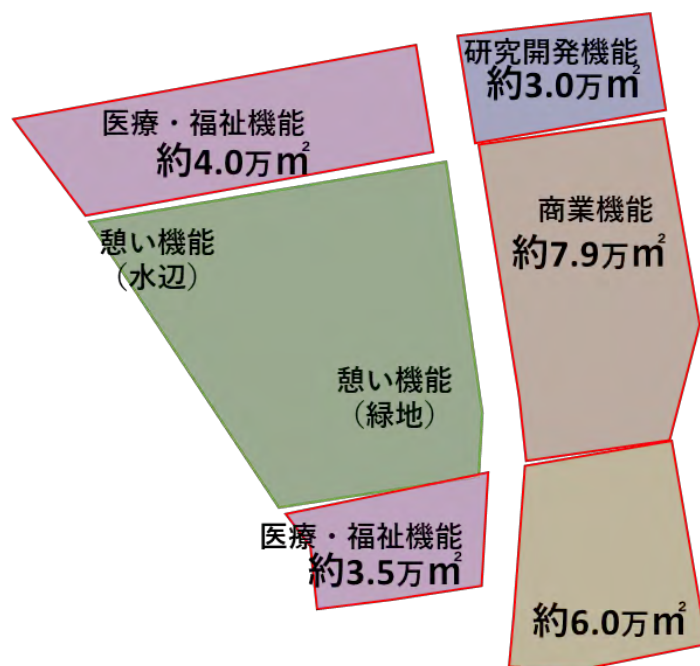


図 第4駅における土地利用のイメージ

(5) 第5駅

第5駅は既成市街地であるため、新たな開発人口は見込まないこととする。

(6) 第6駅

第6駅については、以下に示す業務系・居住系の土地利用が行われる想定とし、原単位を用いて算出した従業員人口 4,600 人（流通業務機能 2,400 人、公共公益機能 600 人、商業機能 1,600 人）及び、夜間人口 2,100 人を新たな開発人口として見込む。

夜間人口の算出に当たっては、道路等を除いた居住機能の宅地面積約 50,000 m²を中高層住宅 20,000 m²、中低層住宅 20,000 m²、戸建て住宅 10,000 m²として、それぞれ夜間人口を算出する。※参考で示した南砂町駅周辺の土地利用を考慮した。

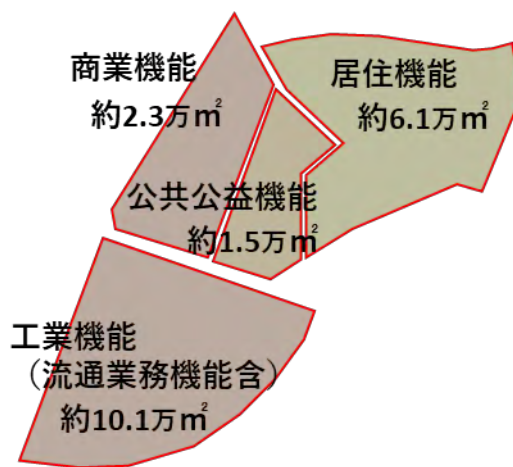


図 第6駅における土地利用のイメージ

(7) 第7駅

第7駅については、以下に示す業務系・居住系の土地利用が行われる想定とし、原単位を用いて算出した従業員 6,200 人（業務機能 2,500 人、医療福祉機能 400 人、商業機能 3,300 人）及び、夜間人口 3,300 人を新たな開発人口として見込む。

夜間人口の算出に当たっては、道路等を除いた居住機能の宅地面積約 7.4 万 m^2 を中高層住宅約 4.8 万 m^2 、中低層住宅約 1.0 万 m^2 、戸建て住宅約 1.6 万 m^2 として、それぞれ夜間人口を算出する。

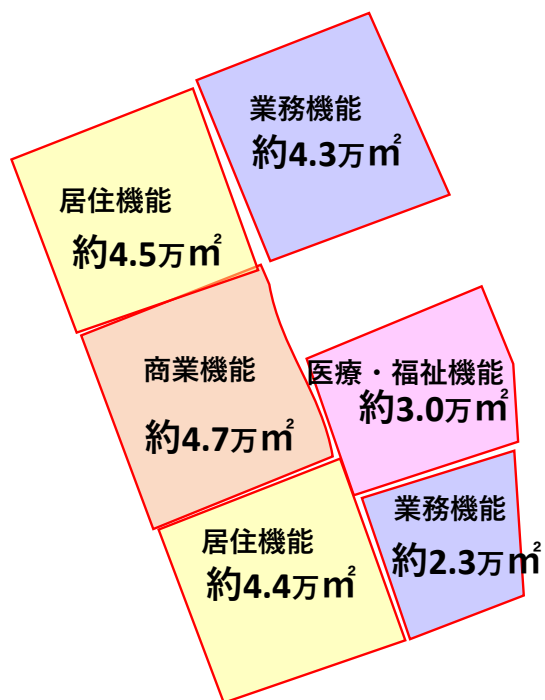


図 第7駅における土地利用のイメージ

(8) 第8駅

第8駅については、以下に示す業務系・居住系の土地利用が行われる想定とし、原単位を用いて算出した従業人口 5,900 人（研究開発機能 800 人、医療福祉機能 200 人、商業機能 4,300 人、公共公益機能 600 人）及び、夜間人口 4,000 人を新たな開発人口として見込む。

夜間人口の算出に当たっては、道路等を除いた居住機能の宅地面積約 10.5 万㎡を中高層住宅約 4.0 万㎡、中低層住宅約 3.0 万㎡、戸建て住宅約 3.5 万㎡として、それぞれ夜間人口を算出する。

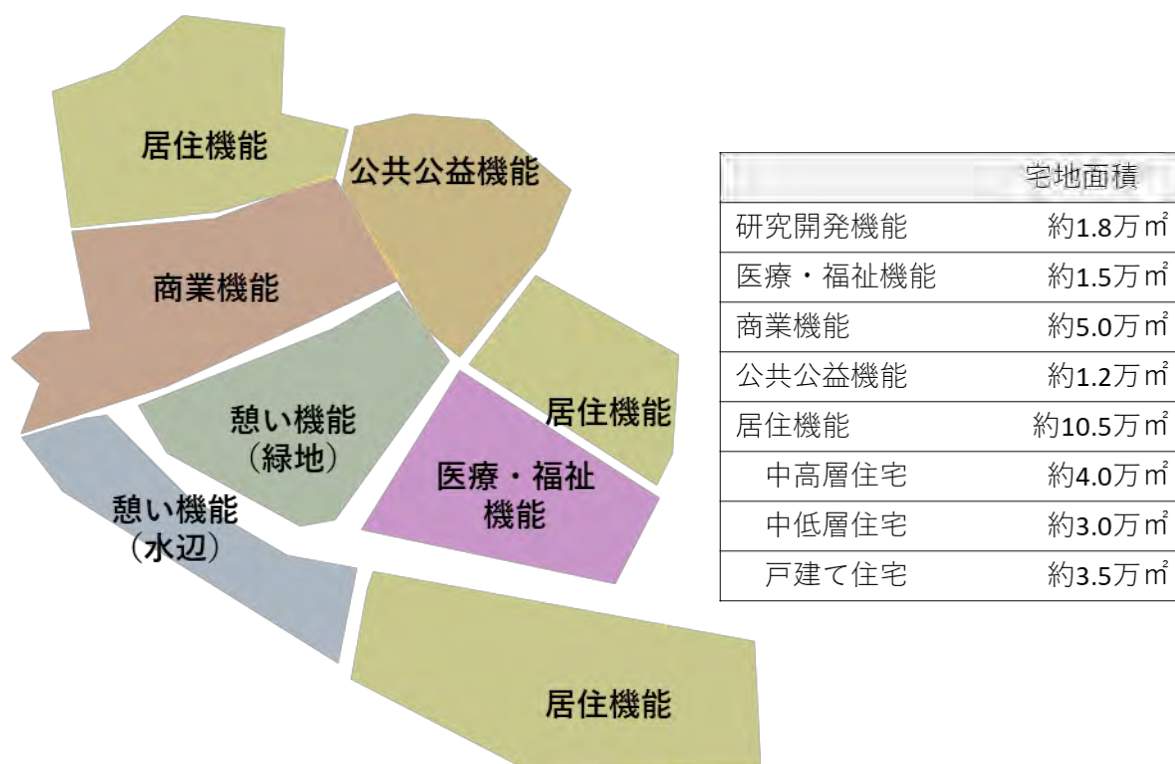


図 第8駅における土地利用のイメージ

以下に、各駅周辺における開発人口の算出結果を示す。なお、本検討では 8 号線（八潮～野田市間）の整備に伴い、沿線自治体のまちづくりが進められ、各駅の半径 300m 圏において想定した土地利用に基づき、下表のと通りの一定規模の開発人口が定着した状況を前提とした収支採算性、費用便益分析等を実施する。

表 駅周辺における開発人口の算出結果

	夜間人口	従業人口
第 1 駅（八潮駅） （八潮市）	—	—
第 2 駅 （八潮市）	2, 500 人	—
第 3 駅 （八潮市）	—	900 人
第 4 駅 （草加市）	—	10, 100 人
第 5 駅（レイクタウン駅） （越谷市）	—	—
第 6 駅 （吉川市）	2, 100 人	4, 600 人
第 7 駅 （松伏町）	3, 300 人	6, 200 人
第 8 駅 （野田市）	4, 000 人	5, 900 人
第 9 駅（野田市駅） （野田市）	—	—
計	11, 900 人	27, 700 人

8. 路線計画（概略ルート・駅位置）

平成 25・26 年度調査におけるルート検討を前提に本調査以降の東京 8 号線（八潮～野田市間）を取り巻く状況や沿線の開発動向等の変化を踏まえ、東京 8 号線の路線計画の基本的な考え方及び検討の前提条件を検討・整理した上でルートの再検討を行い、概算事業費の再試算を目的とした路線計画を行った。

8. 1 路線計画の基本的な考え方

8. 1. 1 一般的に考慮すべき事項

路線計画において一般的に考慮すべき事項は以下のとおりである。

- ① まちの中心部、幹線道路を通り、需要の多い地域を結ぶ。
- ② まちづくりの構想に合致させ、まちづくりに寄与する。
- ③ 他の交通機関や他路線との連絡を容易にする。
- ④ 既存の公共用地や道路下、都市計画道路の空間を利用し用地買収を極力避ける。
- ⑤ 高架橋や盛土構造では都市景観に配慮する。

資料：「これからの都市交通」を参考に記述

8. 1. 2 本路線における路線計画の基本的な考え方

前述の一般的に考慮すべき事項を踏まえ、本路線における路線計画の基本的な考え方は、以下のとおりである。

- ① 八潮駅を起点とし、越谷レイクタウンを経由して（平成 15（2003）年度同盟会臨時総会で決定）野田市駅に至るルートとする。
- ② 駅位置は、各沿線自治体からの要望による駅位置とする（平成 25・26 年度調査時の駅位置からの要望の変更点は、松伏町内に想定する第 7 駅を南側に変更、また、野田市内に想定する第 8 駅をやや東南側に変更した）。
- ③ 都市鉄道としての速達性を確保するため、少なくとも駅間距離は 1.0km 以上、平均駅間距離は 2.0km 以上とする。
- ④ 八潮駅、越谷レイクタウン駅、野田市駅の乗換利便性に配慮する。
- ⑤ コスト縮減の観点から各駅間を極力最短距離で結ぶ。
- ⑥ 構造は極力高架構造とする。ただし、既成市街地においては、用地費・用地補償費等縮減のため、地下構造とする。地下構造では既存の道路下、都市計画道路下の空間を利用して用地買収を極力避ける。
- ⑦ 高架橋や盛土構造では都市景観に配慮する。
- ⑧ 江戸川の横断は、極力河川に直角方向で渡る。

8. 2 路線計画の前提条件

8. 2. 1 起終点の考え方

(1) 起点（八潮駅）

○ 八潮駅は地下駅とし、TX との乗換え及び押上方面からのルートに配慮した駅位置を前提として検討する。

八潮駅における平成 25・26 年度調査からの状況の変化は以下のとおりである。

1) 答申路線の位置付けと臨海部での整備の進展

平成 28（2016）年 4 月に公表された答申第 198 号において、8 号線延伸線の検討区間は「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として押上～野田市間が位置付けられている。以前に比べて、豊洲～住吉間の早期事業化の動向等、臨海部からの延伸の可能性が高まっている。

2) TX の運行本数（1 時間当たり 21 本/時・方向→25 本/時・方向）

朝ピークの 8 号線運行本数のうち 4 本が TX へ直通する想定としていたが、現状の TX の朝ピーク時最大運行本数は、当時想定していたピーク時 23 本（21 本+純増 2 本、うち 4 本が東京 8 号線直通）を超過し、25 本となっている。

3) 駅近傍の建物立地の進捗（TX の高架橋直近の建物立地が進んだ）

八潮駅周辺の建物立地が進み、今後直通線を整備するには、駅直近の複数の大型建物が支障となることや、都市計画道路の変更等が必要となるなど、八潮駅周辺の土地利用に与える影響が大きい。

(2) 終点（野田市駅）

○ 野田市駅は、駅周辺のまちづくり計画及び東武野田線野田市駅との乗換利便性に配慮した駅とする。

野田市駅については、駅前広場計画等の都市計画が作成されているため、駅周辺のまちづくり計画及び東武野田線との乗換に配慮した駅位置・構造とする（平成 25 年・26 年度調査で検討した江戸川に架かる野田橋から野田市駅近傍を通る都市計画道路の地下及び駅前広場の地下を導入空間とする）。

8. 2. 2 ルートの考え方

(1) 東埼玉道路との一体整備

- 東埼玉道路の専用部が事業着手されたため、コスト縮減等の観点から東埼玉道路との一体整備については検討の対象外とする。

平成 25・26 年度調査では、東埼玉道路の高規格の道路専用部については、事業開始時期が未定であったことから、8 号線の建設においては東埼玉道路との一体整備を基本としていた。しかし、令和 2（2020）年度から八潮～松伏間の専用部の事業が着手されており、完了時期は明確になっていないものの用地取得がほぼ完了していることから、8 号線の建設前に完成すると考えられる。

一方、事業時期が異なる場合の鉄道と道路の一体整備は、後からの工事が全て既存構造物に対する近接工事となることから、建設コストの高騰や工事期間の長期化につながり、デメリットが大きいことが平成 25・26 年度調査における事例調査で分かっている。

以上のことから、コスト縮減等の観点から東埼玉道路との一体整備は考慮しないルートを検討対象とする。

【東埼玉道路の事業の経緯】

事業の経緯	
昭和63年4月26日	都市計画決定（八潮市八條地先～春日部市下柳地先）
平成元年度	事業着手（L=4.2km）（八潮市八條地先～越谷市大成町地先）
平成6年12月	「地域高規格道路」計画路線に指定（八潮市八條地先～春日部市下柳地先）
平成9年度	事業着手（L=1.5km）（越谷市大成町地先～吉川市川藤地先）
平成16年10月2日	開通（一般部）（L=5.4km）（八潮市八條地先～越谷市増森地先）
平成17年3月31日	開通（一般部）（L=0.3km）（越谷市増森地先～吉川市川藤地先）
平成20年度	事業着手（一般部）（L=8.7km）（吉川市川藤地先～春日部市水角地先）
令和2年度	事業着手（専用部）（L=9.5km）（八潮市八條地先～北葛飾郡松伏町田島地先）

出典：東埼玉道路パンフレット（国土交通省関東地方整備局北首都国道事務所）令和 2 年 3 月

(2) 第 5 駅（レイクタウン駅）

- 第 5 駅（レイクタウン駅）は、JR 武蔵野線との乗換利便性に配慮した駅とする。

基本的に JR 武蔵野線との乗換利便性に配慮した駅位置・構造とし、JR 武蔵野線の越谷レイクタウン駅の直下に地下構造で整備することとする。第 5 駅（レイクタウン駅）は快速停車駅となるため、将来的な追い越し設備の拡張を念頭に置いてルート検討を行う。

（３）第７駅（松伏町）及び第８駅（野田市）の駅位置変更

- 第７駅及び第８駅は、各沿線市町からの要望により平成 25 年・26 年度調査時の駅位置から変更する。

第７駅は松伏町より、産業団地の立地と交差する可能性があるため、平成 25・26 年度調査の場所に比べて駅位置を南側にしたいとの要望があり、それを踏まえて変更を行った。また、第８駅は野田市の新たなまちづくりのため、平成 25・26 年度調査の場所に比べて南側での調査検討（都市高速鉄道東京 8 号線整備検討調査・令和 2 年 12 月、野田市）がなされていることを踏まえて変更を行った。

また、第７駅、第８駅の位置変更に伴い、路線延長短縮の観点から両駅を含むルートについても変更を行った。

（４）その他の中間駅

- その他の中間駅は、まちづくり構想と一体的な整備に配慮した駅とする。

その他の中間駅については、各沿線市町から要望のあった駅位置（平成 25・26 年度調査と同様の位置）を前提に、路線全体のルート線形に配慮した駅位置とする。なお、コスト縮減の観点から高架駅で整備可能な駅は高架構造を基本として路線計画を行う。

8. 3 ルートの概要と考え方

8. 3. 1 路線概要

本路線は、TX 八潮駅を起点に JR 武蔵野線越谷レイクタウン駅を経由し、東武野田線野田市駅に至る延長約 17.5km の路線である。中間駅は越谷レイクタウン駅を含む 7 駅が設定されており、平成 25 年・26 年度調査では、快速の表定速度が約 83km/h、各駅停車の表定速度が約 51km/h、ピーク 1 時間の運行本数を 8 本（快速 2 本、各駅停車 6 本）としている。

また本路線は、地下鉄 8 号線延伸線の一部区間として検討している。8 号線の延伸線は、答申第 198 号において、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として東京 8 号線の延伸(押上～野田市)が位置付けられている。

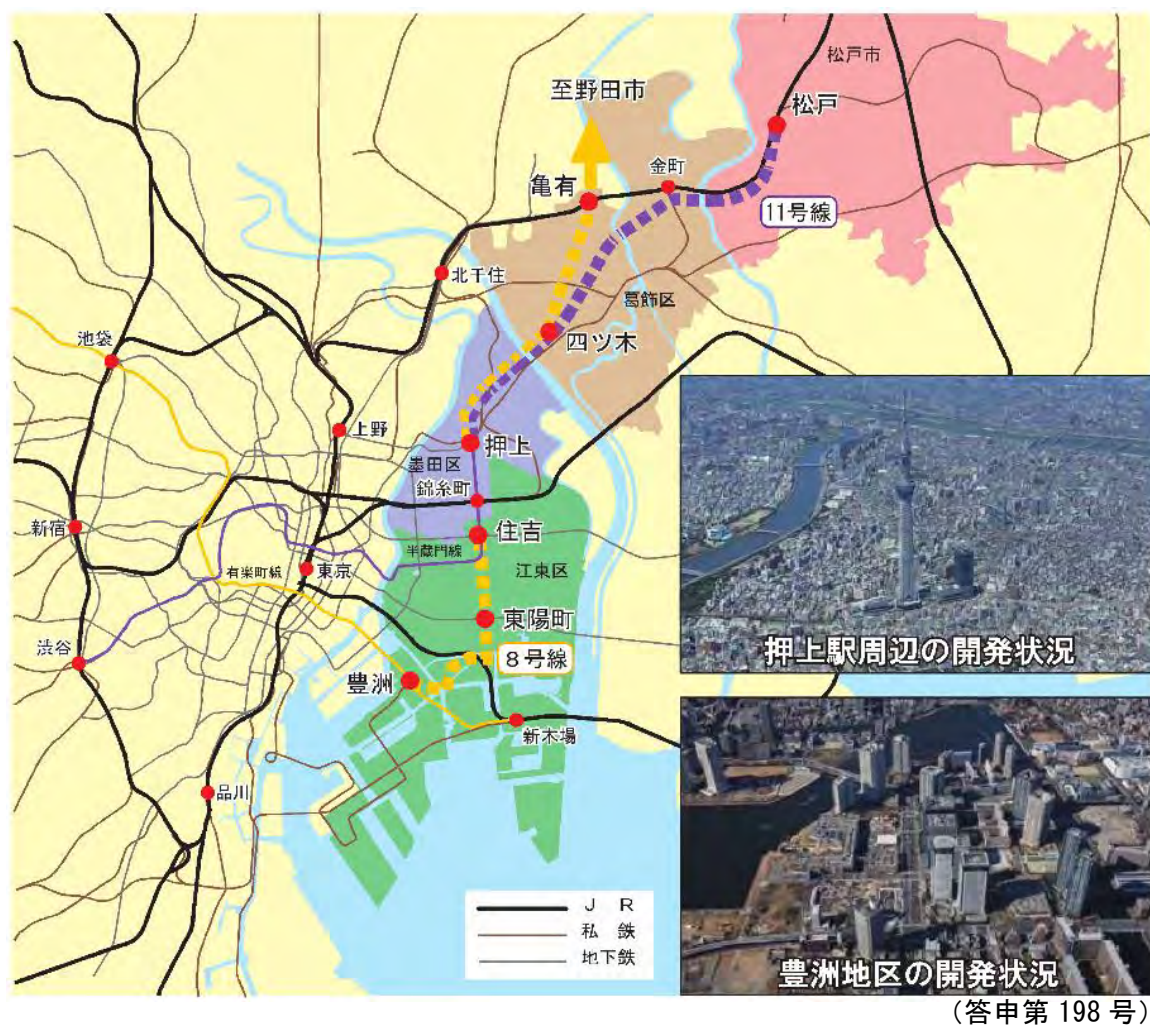
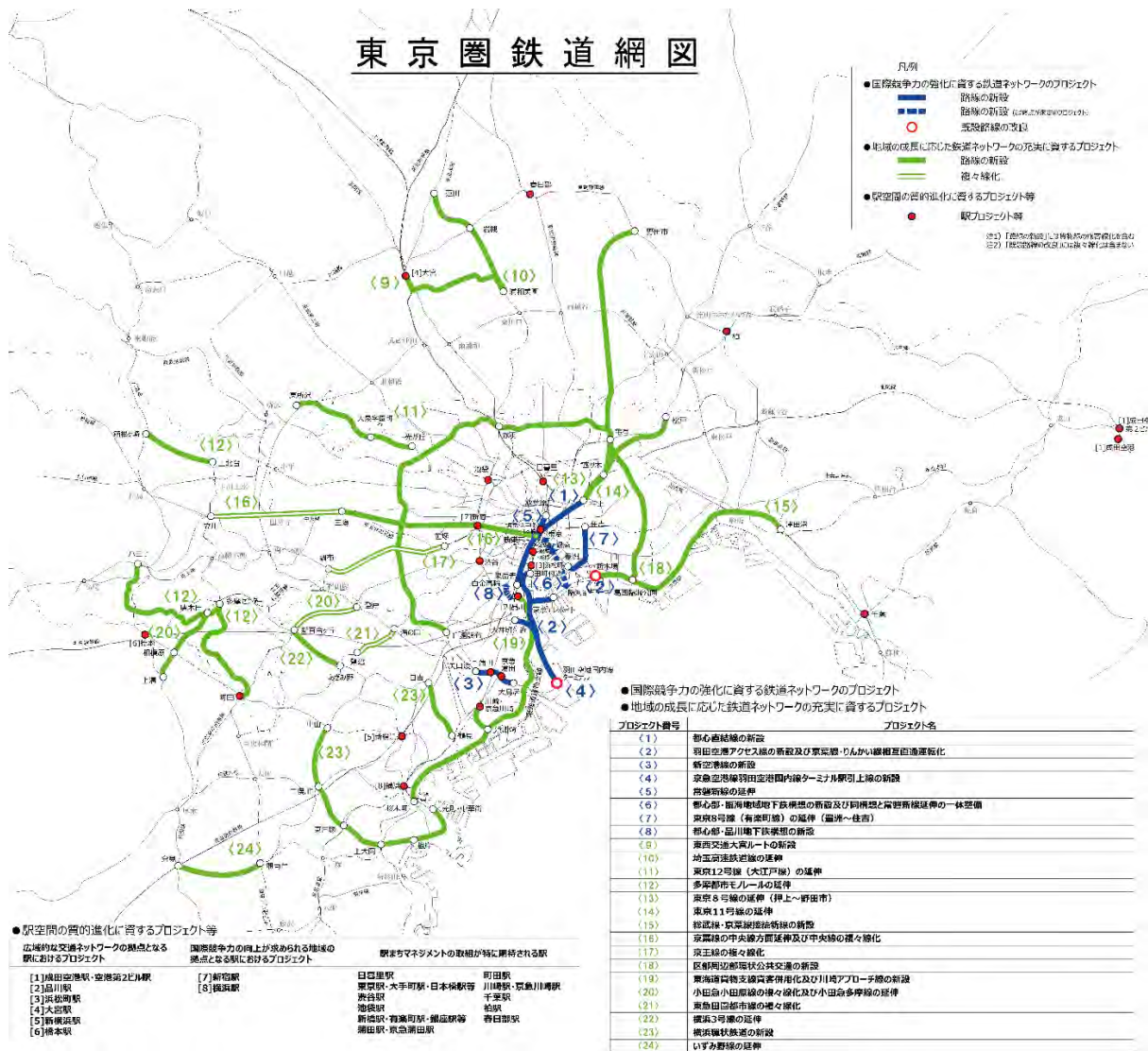


図 地下鉄 8・11 号線のルート概要図

出典：地下鉄 8・11 号線促進連絡協議会パンフレット



さらに、地下鉄8号線延伸(豊洲～住吉間)においては、令和4（2022）年3月28日、東京地下鉄(株)より申請していた鉄道事業認可について国土交通大臣の許可を受けたことにより、2030年代半ばの開業を目指し、令和6（2024）年11月に事業着手された。



図 ルート概要図（地下鉄8号線延伸(豊洲～住吉間)）

出典：江東区 HP「地下鉄8号線沿線まちづくり事業」

それ以外の地下鉄8号線延伸線については、認可許可の見通しは立っていない。延伸計画の進捗を鑑み、本検討では将来的に繋がれると想定し、地下鉄8号線延伸の一部区間として先行して整備する路線として、ルート検討を行うこととした。

ルートの計画概要と考え方は以下のとおりである。

表 本路線の計画概要（八潮～野田市間）

路線延長（八潮～野田市）	約 17.5 k m
駅数	9 駅
表定速度：快速（各駅停車）	約 83km/h（約 49km/h）
ピーク 1 時間運行本数	8 本

- ルートは、都心部からの地下鉄延伸と接続できることを前提に、TX八潮駅においてTXと結節し、八潮から草加市を通り、JR武蔵野線越谷レイクタウン駅、吉川市、松伏町を経由して東武野田線野田市駅に至るルート（延長約17.5km）を想定する。
- 沿線市町のまちづくり構想を踏まえた駅位置を想定し、ルートの設定を行う。

以上を踏まえ、平面的なルート概要図を次に示す。



出典：国土地理院地図に加筆

図 ルート概要図

8. 3. 2 前提条件

(1) 線形緒元

諸元については、東京メトロ有楽町線及び東京メトロ半蔵門線の設計仕様書と当該路線の並行路線で表定速度の高い例として、TX 線の実施基準を参考に以下のとおり設定した。

表 設計検討条件

項目	設計値
最小曲線半径	〈本線〉 曲線半径：850m ・ 最高速度からの検討 $R = 0.048 \times V^2$ 最高速度 130 km/h $(R = 0.048 \times 130^2 = 811 \div 850 \text{ m})$ 〈プラットフォームに沿う部分〉 ・ 400m
カント	$C = 8.4 \times V^2 / R$ $C_m \text{ max} = 105 \text{ mm}$ $C_d \text{ max} = 70 \text{ mm}$ $C = C_m + C_d = 175 \text{ mm}$
緩和曲線長	$L1 = 1.0 C_m \quad \text{やむを得ない場合 } 0.3 C_m$ $L2 = 0.01 C_m V \quad \text{やむを得ない場合 } 0.005 C_m V$ $L3 = 0.009 C_d V \quad \text{やむを得ない場合 } 0.005 C_d V$
最急勾配	列車の走行区域 35% 列車の停止区域等 5% ただし、列車の留置又は解結をしない区域で列車の着発に支障しない場合は 10%
縦曲線半径	半径 600m 以下の曲線の場合 3,000m その他の場合 2,000m
プラットフォーム長	最長列車長以上

※ なお、建築限界については、将来的に直通する可能性のある東京メトロ半蔵門線・有楽町線の建築限界において、基本的に寸法の大きい東京メトロ有楽町線に合わせて設計することになる。