



# 江東区地下鉄8号線 沿線まちづくり構想

## TOKYO SUBWAY LINE 8 TOYOSU - SUMIYOSHI



令和5年3月



スポーツと人情が熱いまち  
**江東区**

## 今後の沿線まちづくりの方向性を示す

### 「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」の策定

本区の長年の悲願である地下鉄8号線の延伸は、令和4年3月28日、国土交通大臣の鉄道事業許可を受けて事業着手されることになりました。

開業目標が2030年代半ばと示されるとともに、二つの中間新駅の整備も決まったことから、今後、本区の新たなまちづくりに向け、さらなる飛躍を図ってまいります。

令和2年に策定した江東区長期計画では、地下鉄8号線の延伸を唯一の重要課題として掲げており、また、江東区都市計画マスタープラン2022においては、地下鉄8号線延伸のまちづくりを重点戦略の1つとして位置付けております。

本区では、地下鉄8号線（有楽町線）豊洲～住吉間の延伸を見据え、沿線全体及び中間新駅を含めた5つの各駅周辺のまちづくりをしっかりと進め、地下鉄8号線延伸の整備効果を区全体の発展に結び付けることを目的とし、「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」を策定いたしました。

本構想では、上位計画である江東区都市計画マスタープラン2022を基本とし、アンケートやワークショップ、その他小学校での出前講座や機運醸成イベント等において、地域の皆様から沿線まちづくりに対するたくさんのご意見を頂戴してまいりました。これらのご意見等を十分に反映し、沿線まちづくりを進めていくうえで重要と考える「5つのテーマ」や、沿線全体及び各駅周辺で「目指す姿」など、今後の沿線まちづくりの方向性を示しています。

地下鉄8号線延伸と本構想が、まちとまち、人と人、伝統と未来をつなぎ、地域全体が総合的に発展することを期待するとともに、本構想で掲げる「目指す姿」の実現に向け、区民をはじめとする地域の皆様と一体感を育む新たなまちづくりを進めてまいります。



令和5年3月

江東区長  
山崎孝明

# 目次

<b>第1章 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは</b> .....	<b>2</b>
1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的.....	2
2. 本構想の対象範囲.....	2
3. 本構想の位置付け.....	3
4. 延伸区間の概要・経緯.....	4
5. 本構想の検討フロー.....	6
<b>第2章 沿線まちづくりとは</b> .....	<b>8</b>
1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化.....	8
2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響.....	12
3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点.....	13
<b>第3章 地域の背景</b> .....	<b>16</b>
1. 関連する上位計画・関連計画.....	16
2. 地域における開発・まちづくりの動き.....	22
3. 地域の現況.....	25
4. 魅力と課題・地域性.....	42
<b>第4章 沿線全体で目指す姿</b> .....	<b>48</b>
1. 沿線まちづくりのテーマ.....	48
2. 沿線全体で目指す姿.....	49
<b>第5章 各駅周辺で目指す姿</b> .....	<b>52</b>
1. 豊洲駅周辺.....	52
2. (仮称)枝川駅周辺.....	54
3. 東陽町駅周辺.....	56
4. (仮称)千石駅周辺.....	58
5. 住吉駅周辺.....	60
<b>第6章 まちづくりの実現に向けて</b> .....	<b>64</b>
1. 取組の提案.....	64
2. まちづくりの進め方.....	65
<b>参考資料</b> .....	<b>68</b>
1. 沿線まちづくり構想策定までの経緯.....	68
2. 皆様からのご意見.....	69
3. 用語集.....	118

\*都市計画やまちづくりに関する用語は、本文中初出の箇所に「※」を付記し、用語集（118頁～）に説明を記載しています。

\*注釈が必要な箇所は「\*」を付記し、補足説明を記載しています。

\*グラフの構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100にならない箇所があります。

# 第1章

## 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的
2. 本構想の対象範囲
3. 本構想の位置付け
4. 延伸区間の概要・経緯
5. 本構想の検討フロー

→ 第1章では、構想策定に係る基本的な事項（目的、位置付けなど）を示します。

# 第1章 地下鉄8号線沿線まちづくり構想とは

## 1. 地下鉄8号線沿線まちづくり構想策定の目的

本区の鉄道交通は、明治37年に現在のJR総武線にあたる総武鉄道が整備されたことから始まります。区内の地下鉄は、昭和42年に東京メトロ東西線（大手町～東陽町間）が開通し、以降、東西線（東陽町～西船橋間）、都営新宿線や東京メトロ有楽町線においても区内を運行する区間が開通するなど東西交通の整備が進められました。

また、平成7年になると、都心と臨海部を結ぶ東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）が開通し、区内の鉄道交通の利便性が向上していく一方で、昭和47年に国の都市交通審議会答申第15号で示された東京メトロ有楽町線の豊洲以北への延伸は、およそ50年間実現がなされないままでした。本区は昭和61年に、葛飾区、墨田区、松戸市と連携し、地下鉄8・11号線促進連絡協議会を発足するほか、平成22年度からは建設基金\*の積み立てを行い、平成28年度には地下鉄8号線の整備計画調査報告書を作成するなど、早期実現に向けた取組を進めてきました。そして、令和4年3月28日、東京メトロが申請していた地下鉄8号線（有楽町線）豊洲～住吉間延伸（以下、「地下鉄8号線」という。）について、国土交通大臣の鉄道事業許可を受けたことにより、鉄道による新たな南北交通が形成されることとなりました。

「地下鉄8号線沿線まちづくり構想（以下、「本構想」という。）」は、地下鉄8号線の延伸による整備効果の本区の発展に最大限に活かすため、沿線の目指す姿やその実現に向けた取組の提案を取りまとめることにより、今後の地下鉄8号線沿線まちづくり（以下、「沿線まちづくり」という。）の方向性を示すことを目的としています。

## 2. 本構想の対象範囲

本構想における「沿線」の対象範囲は、主に以下の5駅周辺の13町を軸として設定します。なお、地下鉄8号線延伸の効果は、区全体に波及するものであるため、対象範囲は13町に限定するものではありません。

駅名	駅周辺（町名）
豊洲駅	豊洲
（仮称）枝川駅	枝川、塩浜、潮見
東陽町駅	東陽
（仮称）千石駅	千田、千石、石島、海辺、扇橋
住吉駅	住吉、猿江、毛利

区内の鉄道網整備の経緯

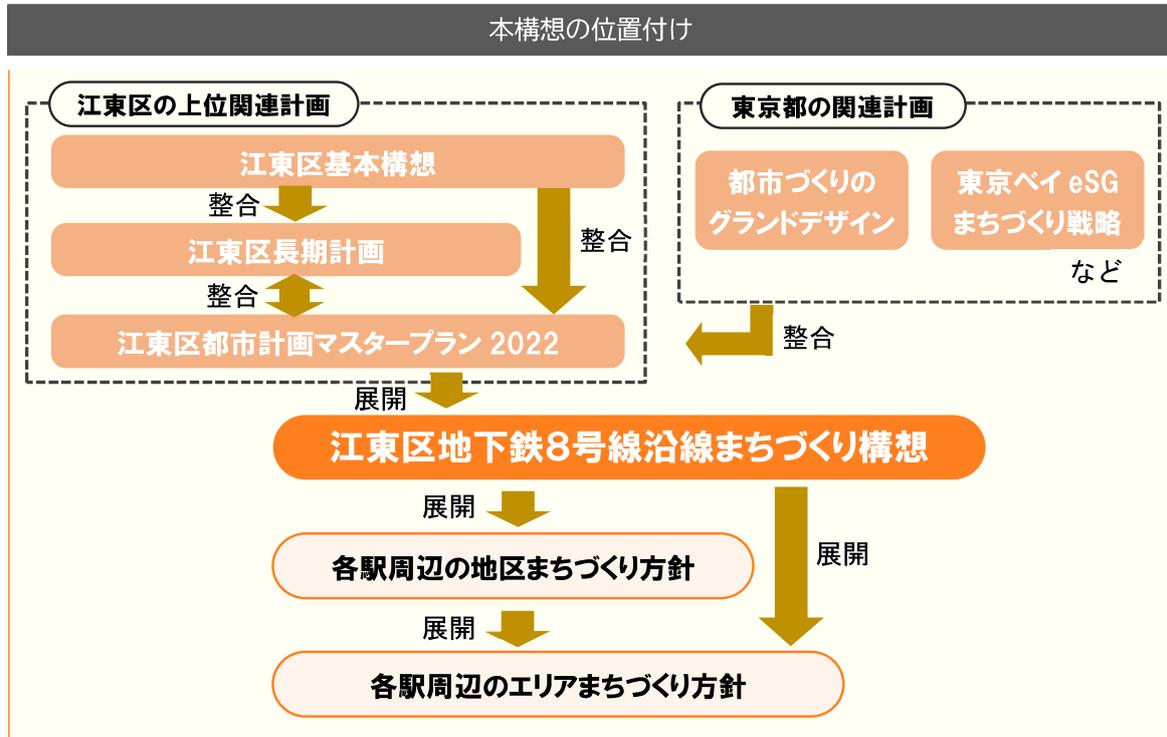


本構想の対象範囲

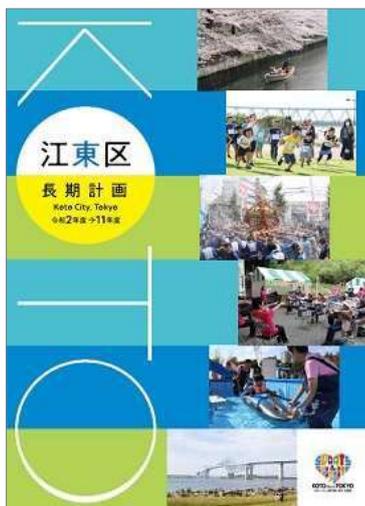


### 3. 本構想の位置付け

本構想は、上位計画である江東区都市計画マスタープラン2022（以下、「都市計画マスタープラン※」という。）で掲げる重点戦略1「地下鉄8号線延伸のまちづくり」を指針とし、沿線におけるまちづくり方針等に展開していきます。



\*各計画の概要については、第3章に掲載しています。



江東区長期計画



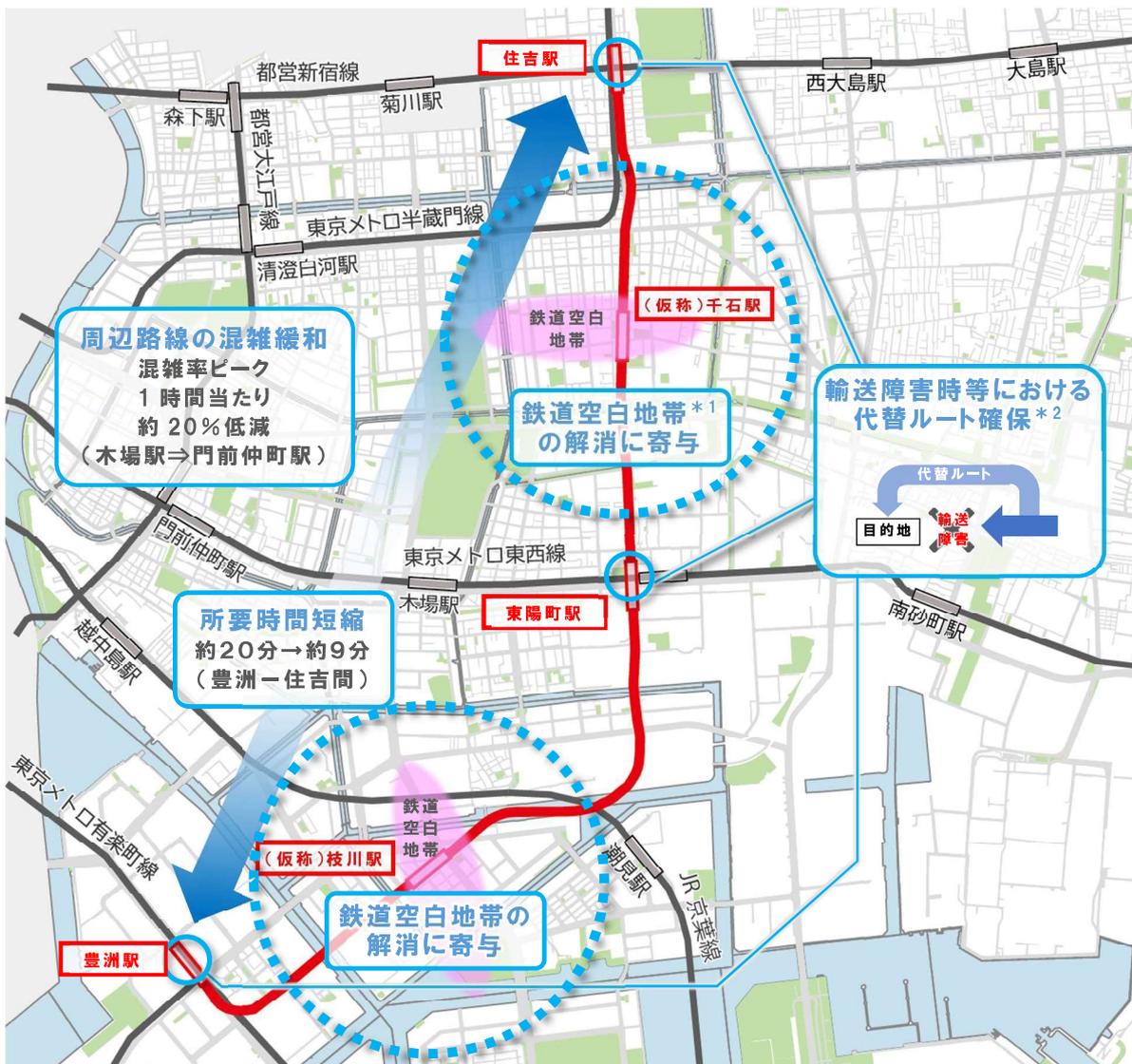
江東区都市計画マスタープラン2022

## 4. 延伸区間の概要・経緯

### (1) 概要

延伸区間の概要と延伸による効果は以下のとおりです。

延伸区間の概要				
総事業費	開業目標	事業者	路線延長	延伸による効果
約2,690億円	2030年代半ば	東京メトロ	約5.2 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>所要時間短縮（豊洲－住吉間）約20分→約9分</li> <li>周辺路線の混雑緩和に寄与 混雑率ピーク1時間当たり約20%低減（木場駅→門前仲町駅）</li> <li>鉄道空白地帯<sup>*1</sup>の解消に寄与</li> <li>輸送障害時等における代替ルート<sup>*2</sup>確保</li> </ul>



- \* 上図内数値等は、東京メトロの報道発表資料(令和4年3月28日)等に基づくものです
- \*1 本構想における鉄道空白地帯とは、最寄り駅まで徒歩10分(半径800m)以上の地域のことです
- \*2 例えば、東京メトロ東西線に輸送障害が発生した場合、本路線の整備により、東陽町から豊洲駅や住吉駅を経由して、都心部や千葉方面へ向かうことが可能となります

## (2) 経緯

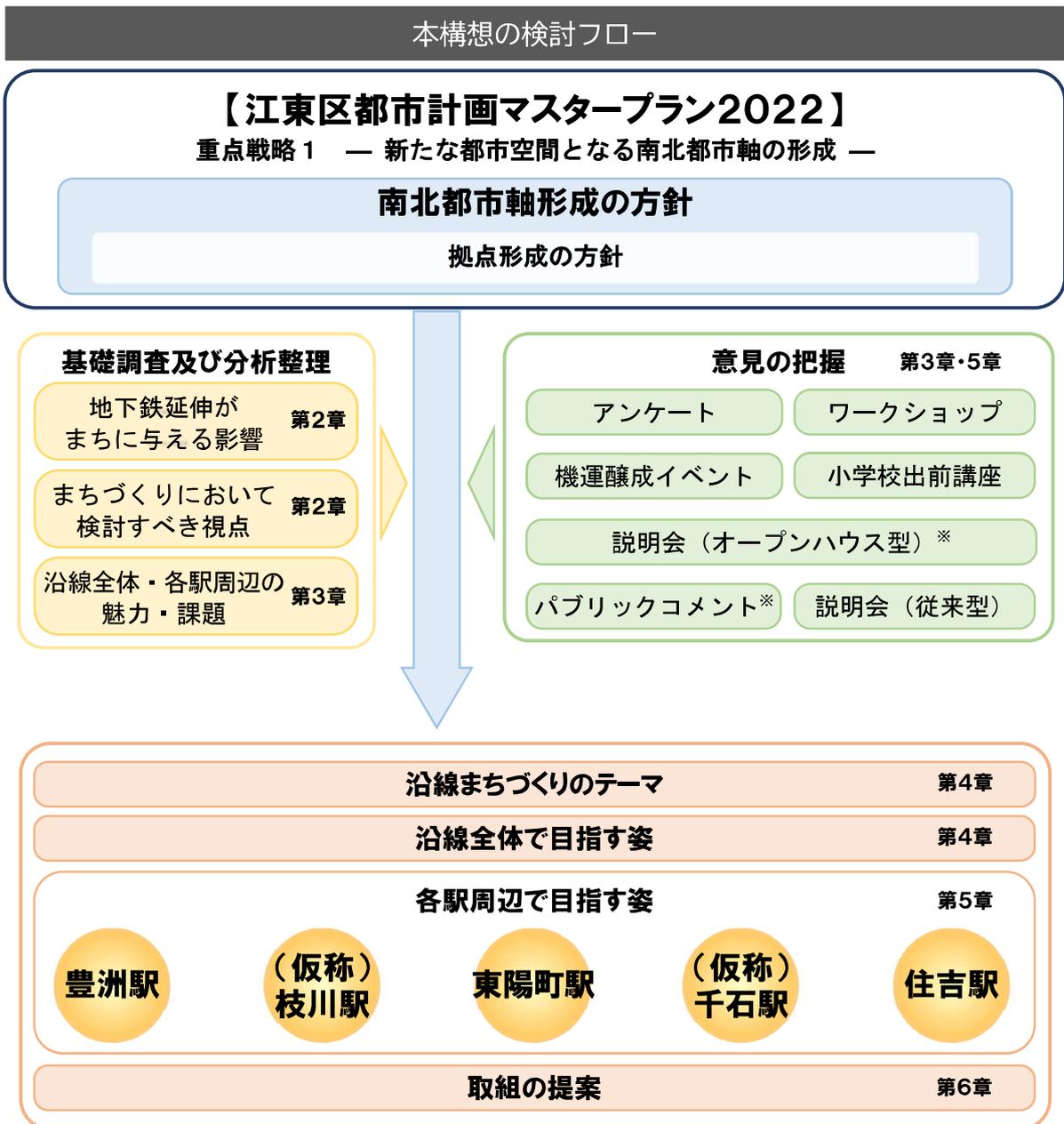
地下鉄8号線延伸に関する経緯は以下のとおりです。

年・月	経緯
1972年3月 (昭和47年)	都市交通審議会答申第15号 ・地下鉄8号線の亀有への分岐が初めて答申される
1978年12月 (昭和53年)	帝都高速度交通営団(現東京メトロ)が、明石町(現新富町)～湾岸(現新木場)間の免許申請にあたり、車庫用地を新木場に確保したい旨を要望
1979年1月 (昭和54年)	帝都高速度交通営団の車庫用地取得について、江東区は地下鉄8号線の整備促進(東陽町、住吉方面への路線延長)の要望を付して了承
1982年1月 (昭和57年)	帝都高速度交通営団より豊洲～亀有間の免許申請がなされる
1985年7月 (昭和60年)	運輸政策審議会答申第7号 ・豊洲～亀有間が平成12年までに新設することが適当な区間と答申される
1986年12月 (昭和61年)	地下鉄8・11号線促進連絡協議会が発足 構成：葛飾区、墨田区、江東区、松戸市
1988年6月 (昭和63年)	有楽町線の新富町～新木場間が開業
2000年1月 (平成12年)	運輸政策審議会答申第18号 ・豊洲～野田市間が平成27年までに整備着手することが適当な路線と答申される
2003年3月 (平成15年)	半蔵門線の水天宮前～押上間が開業
2004年4月 (平成16年)	帝都高速度交通営団が民営化、東京地下鉄株式会社(東京メトロ)設立 ・副都心線を最後として、その後は新線整備を行わない方針を表明
2009年7月 (平成21年)	地下鉄8・11号線促進連絡協議会 ・豊洲～住吉間を第一段階とすること等を確認
2010年4月 (平成22年)	江東区地下鉄8号線建設基金の積み立てを開始
2016年4月 (平成28年)	交通政策審議会答申第198号 ・地下鉄8号線が「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」と答申される
2017年3月 (平成29年)	本区が地下鉄8号線の整備計画調査報告書を作成
2018年4月 (平成30年)	東京都が「鉄道新線建設等準備基金」を創設
2019年5月 (令和元年)	国土交通省が「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」の調査結果を公表 ・地下鉄8号線の事業性、整備効果を改めて確認
2020年1月 (令和2年)	国・東京都・東京メトロによる「東京8号線延伸の技術的検討に関する勉強会」が発足
2021年3月 (令和3年)	東京都が「『未来の東京』戦略」を公表 ・地下鉄8号線の延伸は、事業化に向けた協議・調整をさらに加速する路線とされる
2021年7月 (令和3年)	交通政策審議会答申第371号 ・地下鉄8号線の延伸が、早期の事業化を図るべき路線と答申される
2021年8月 (令和3年)	東京メトロの有価証券報告書の記載事項変更 ・東京メトロは、有価証券報告書(四半期報告書)において、十分な公的支援等を前提に地下鉄8号線の延伸の事業化に向けて取り組むことを表明
2022年1月 (令和4年)	東京メトロが地下鉄8号線延伸の鉄道事業許可を国土交通大臣へ申請
2022年3月 (令和4年)	東京メトロから申請されていた鉄道事業許可申請について、3月28日に国土交通大臣の許可がなされる

\*着色箇所は延伸実現に係る重要なポイント

## 5. 本構想の検討フロー

本構想は、都市計画マスタープランにおいて示された南北都市軸形成の方針、拠点形成の方針を基本とし、地域の意見を十分に反映すべく、アンケートやワークショップ※、機運醸成イベント等による意見の把握、また、沿線全体や各駅周辺の魅力や課題等に関する基礎調査及び分析整理を実施し、取りまとめを行いました。さらに、庁内組織である「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり検討部会」や外部有識者を含めた「江東区都市計画マスタープラン2022推進会議」、「江東区議会」などによる議論や検討、審議を経て策定しました。



# 第2章

## 沿線まちづくりとは

---

1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化
2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響
3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点

→ 第2章では、鉄道整備によるまちの変化に関する類似事例を参考とし、地下鉄8号線延伸がまちに与える影響と沿線まちづくりにおいて検討すべき視点を示します。

## 第2章 沿線まちづくりとは

沿線まちづくりとは、鉄道の整備によりもたらされる交通機能の強化や駅周辺に都市機能が集積するという効果を良好な市街地、住環境の形成につなげる取組です。

### 1. 鉄道整備による駅周辺のまちの変化

区内で最も直近の鉄道新駅である清澄白河駅の事例を参考に、鉄道の整備や駅の開業がもたらす効果、周辺のまちの変化について示します。

駅名	清澄白河駅
開業	都営大江戸線：平成12年12月 東京メトロ半蔵門線：平成15年3月
駅周辺のまち	清澄一～三丁目 白河一～四丁目 常盤一～二丁目 高橋 三好一～四丁目 平野一～四丁目

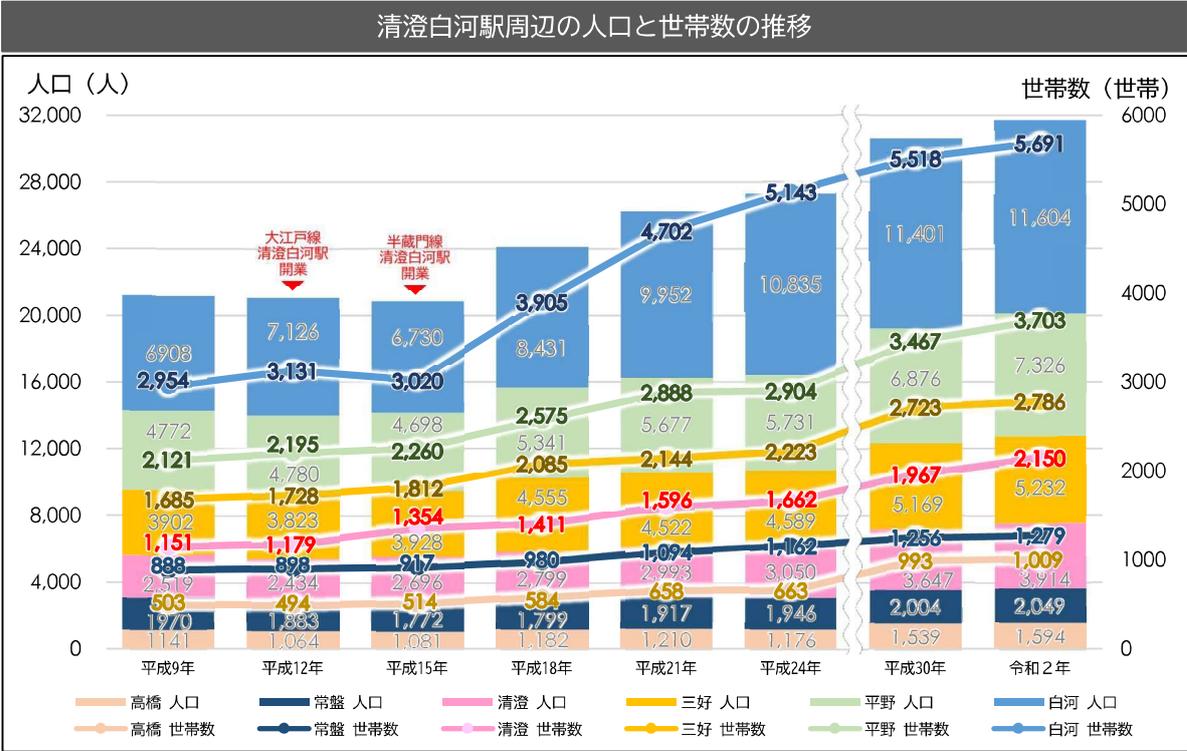
#### ① 鉄道空白地帯の解消

地下鉄整備により駅が設置されたことに伴い、駅を中心に半径800m以内の鉄道空白地帯が解消され、まちの利便性が高まりました。



② 人口・世帯数の増加

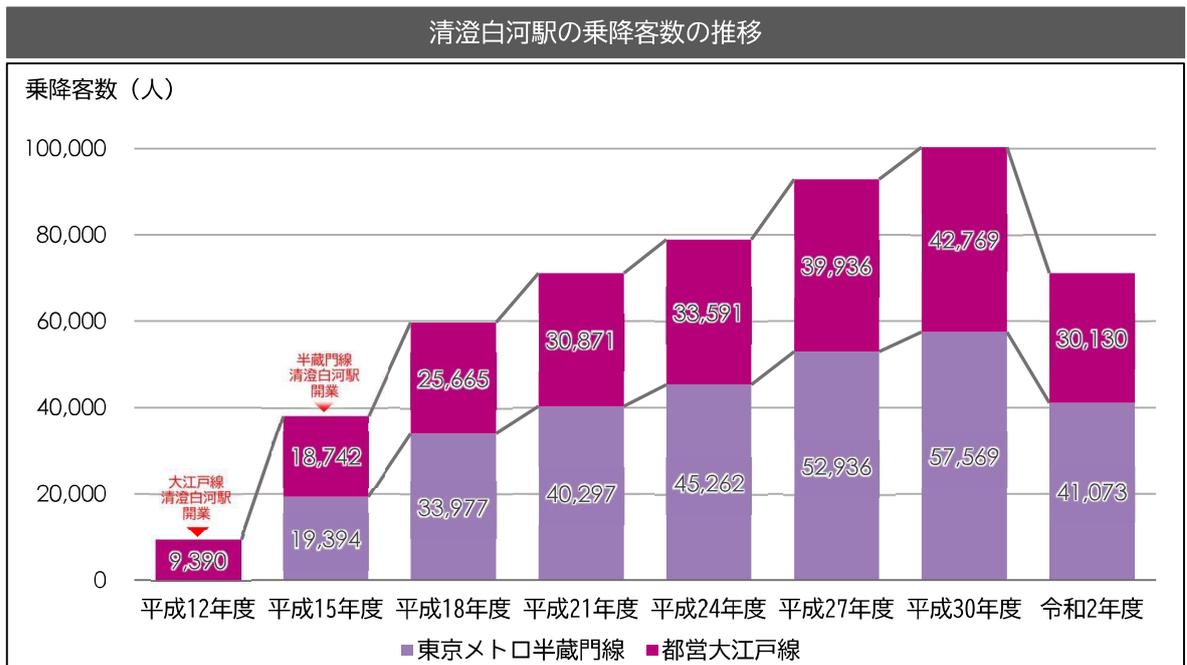
鉄道空白地帯の解消により、まちの利便性が向上したことから、白河周辺では開業後、人口・世帯数の増加が顕著なものとなっています。



住民基本台帳（各年1月1日時点、江東区）を基に作成

③ 乗降客数の増加

鉄道開業後、駅を中心に人口・世帯数が増加したことから、新型コロナウイルス感染症拡大以前の乗降客数は継続的に増加しています。



「東京都統計年鑑」地下鉄の駅別乗降者人員（平成12年度～令和2年度、東京都）を基に作成

#### 4 まち並みの変化

駅を中心として人口・世帯数が増加するに伴い、清澄白河駅周辺では、鉄道開業前と比べ、まち並みが工場から大規模マンションに変遷しています。

#### 清澄白河駅周辺の主なまち並みの変化

昭和54年～  
昭和58年の  
まち並み



\*清澄白河駅の開業  
(平成12年：都営大江戸線、  
平成15年：東京メトロ半蔵門線)

平成21年の  
まち並み



国土地理院の地理院地図（電子国土Web）航空写真を基に作成

⑤ バス交通の現状

清澄白河駅を経由する路線バスは、地下鉄駅開業以前より、清洲橋通りを東西に通る系統（秋26）と、清澄通りを南北に通る系統（門33）の2系統があります。



「都バス路線図みんくるガイド」（令和4年4月時点、東京都交通局）を基に作成

系統図(一部停留所のみ記載)	
門33	秋26
至 亀戸駅	至 秋葉原駅前
都営両国駅前	人形町三丁目   東日本橋駅前
緑一丁目	水天宮前   久松町
千歳三丁目	浜町中の橋
森下駅前	清洲橋
高橋	清澄一丁目
清澄白河駅前	清澄白河駅前
清澄庭園前	白河二丁目
平野一丁目	白河
深川二丁目	扇橋一丁目
深川一丁目	扇橋二丁目
門前仲町二丁目	扇橋三丁目
至 豊海水産埠頭	至 葛西駅前

## 2. 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響

清澄白河駅の事例より、地下鉄8号線の延伸と2つの中間新駅（（仮称）枝川駅、（仮称）千石駅）の設置は、区の南北を結ぶ交通網の利便性を向上させ、駅周辺の土地利用の変化や人々の交通手段の変化など、まちに多様な影響を与えと考えられます。

そのため、地下鉄8号線の延伸がまちに与える影響を以下のように示します。

### 地下鉄8号線延伸がまちに与える影響

#### 南北都市軸形成による交通ネットワークの変化

- 既存の東西交通との結節により、利用者ニーズに応じたルート選択ができるなど交通利便性の向上が期待されます。
- 都心や臨海地域、区北部地域から区内各所へのアクセス利便性の向上が期待されます。



#### 駅周辺における人・流れの変化

- 駅を中心としたまちの魅力や利便性が高まることで、人や物、生活など様々な流れに変化が生じます。新たな人・流れの変化により、まちにおける回遊性やにぎわいの創出が期待されます。
- 人が集まる駅やその周辺に、商業や生活利便施設の充実が期待されます。



#### 沿線及び周辺地域相互間の交流・連携の推進

- 地下鉄8号線の延伸により、既存の東西軸に加え、南北軸の移動も円滑になることで新たな交流・連携の推進が期待されます。
- 各駅周辺に立地する商業や生活利便施設を、沿線内において相互利用することが期待されます。



### 3. 沿線まちづくりにおいて検討すべき視点

地下鉄8号線の延伸がまちに与える影響を踏まえ、沿線まちづくりにおいて検討すべき視点を以下のように示します。

#### 交通結節機能強化に資する交通網の整備

- 駅を基点とした公共交通の充実による利便性の向上
- 地域ニーズに応じた舟運・次世代交通・MaaS\*の活用など、多様な交通手段の推進
- 沿線に限らずその周辺地域を含んだ観光・商業・交流拠点へのアクセス利便性の向上

#### 利便性と快適性が共存する効率的な駅周辺環境の整備

- 駅及び駅周辺のユニバーサルデザイン\*による移動円滑化
- 駅周辺の人流変化を見据えた土地利用
- 周辺の土地利用を考慮した調和のとれた良好な環境づくり
- 駅と周辺市街地の空間や機能を一体的に捉える視点

#### 交流・連携による一体的なまちの発展

- 各地域の個性を活かしたにぎわいと魅力の創出
- 地域交流促進を図ったイベントの活性化
- 各地域の文化・観光資源による地域連携の推進

\*関連事項の解説を次頁に掲載しています。

交通結節機能強化イメージ



利便性と快適性が共存するまち



出典：「駅まちデザインの手引き」これからのまちのイメージ（令和3年9月、駅まちデザイン検討会）

富岡八幡宮例大祭

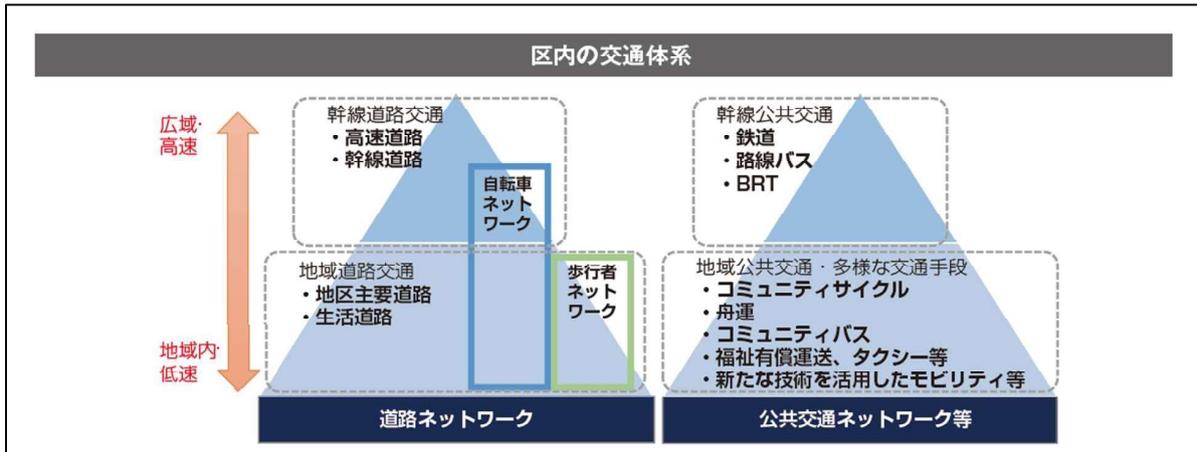


出典：「江東おでかけ情報局Webページ 富岡八幡宮例大祭（本祭り）」（一般社団法人江東区観光協会）

## 交通結節機能強化に資する体系的なネットワークの整備

地下鉄8号線延伸を契機とし、交通結節機能強化に向けて区内の交通体系を再検討する際には、「広域・高速」に位置付けられる「幹線交通」だけでなく、歩行者や自転車といった「地域内・低速」に位置付けられる「地域交通」も合わせて検討し、ネットワーク全体を体系的にとらえた整備が重要です。

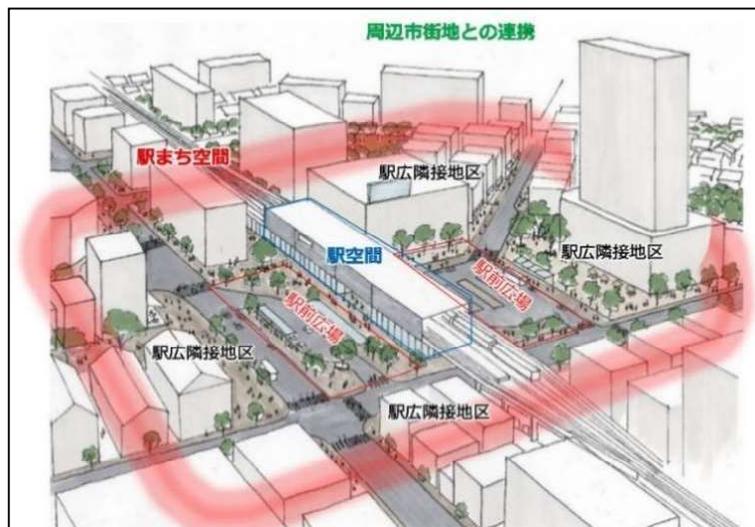
また、急速に技術革新が進む自動運転技術等の次世代交通を有効活用していくことも重要な要素の一つです。



## 駅まち空間と駅まちデザイン

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のことをいいます。

「駅まちデザイン」とは、課題やニーズの把握、機能配置・空間設計の検討、合意形成、役割分担、維持管理に至るまで、関係者が連携して、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」を形成するための、一連のプロセスに関する考え方や進め方のことをいい、その箇所の課題解決を進めることにより、周辺エリアを含めた都市全体に多面的な効果が得られます。



「江東区都市計画マスタープラン2022」（令和4年3月、江東区）及び「駅まちデザインの手引き」（令和3年9月、国土交通省都市局）を基に作成