

みんなの力で 東京へ直結する鉄道の実現を!



地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会

東京直結鉄道（地下鉄8号線）の整備実現に向けて

【地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会とは？】

埼玉県、千葉県、茨城県の9市2町の市町長及び市町議会議長で構成し、埼玉県東南部、千葉県北西部、茨城県西南部の鉄道不便地域に、東京へ直結する鉄道を整備し、住民の生活環境と利便性の向上を図るため、活動を続けています。

埼玉県草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、千葉県野田市、茨城県下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町の9市2町が連携した取組を続けています。

【東京直結鉄道とは？】

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年4月)において、東京8号線の豊洲から住吉までの延伸が「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」に、押上から野田市までの延伸が「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実」に位置づけられています。

当同盟会では、東京都心部への速達性を向上するとともに豊かで活力のある都市を実現するため、東京8号線の延伸区間のうち、八潮～野田間整備の早期実現を目指すとともに、野田市から茨城県西南部方面へのさらなる延伸について国や県へ要望しています。東京8号線は、東京メトロ有楽町線のこと、「地下鉄8号線」、「高速鉄道東京8号線」とも言います。

【現在までの検討調査等の経過】

平成13・14年度 高速鉄道東京8号線事業化検討調査

- 「レイクタウンルート」、「新吉川ルート」の2つのルートケースについて事業化への条件を整理。
⇒収支予測の結果、レイクタウンルート（概算建設費2,400億円）で計画よりも人口が伸びない場合でも、地下鉄補助並みの補助（必要な無償資金53%）が適用されれば、開業後40年で黒字転換し事業採算性が確保される見通しがあるとの結果を得る。

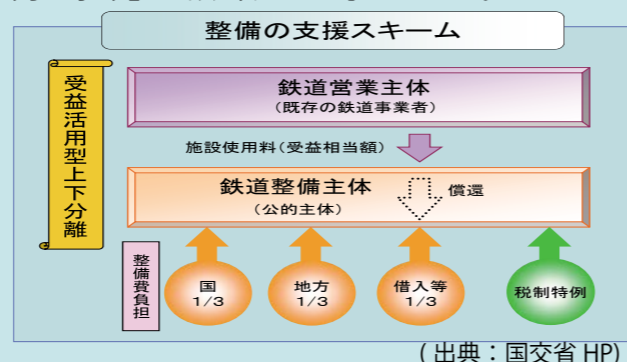
平成15年度 埼玉県内ルートをレイクタウンルートに一本化

平成17年度 <国>都市鉄道利便増進事業費補助制度の創設

- 地下鉄補助並みの補助に相当する補助制度
⇒八潮～野田間の先行整備は、つくばエクスプレスと東武野田線の間を連絡する新線の建設であり、ネットワーク効果や速達性を高めることができるため、「速達性向上事業」に該当すると考えられる。



(出典：国交省 HP)



(出典：国交省 HP)

平成19・20年度 <国>都市鉄道整備等基礎調査

- 国が8号線の八潮～野田間の先行整備をケーススタディ路線として調査を行う。
⇒八潮～野田間の先行整備及びつくばエクスプレスとの直通運転化は、効果的な速達性向上施策であると評価される。都市鉄道利便増進事業費補助の対象となり得ることが裏付けられた。

平成25・26年度 高速鉄道東京8号線（八潮～野田間）事業化検討調査

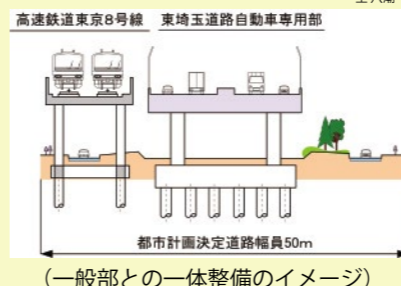
- 「レイクタウンルート」での事業化に向け、都市鉄道利便増進事業費補助（国の補助率は、補助対象経費の1/3以内）の適用を前提として、既存駅との結節ケースごとに検討。
 - ・八潮駅では、つくばエクスプレスへの直通運転ケースと地下新駅からの乗換ケースを設定。
 - ・レイクタウンの駅位置は、東埼玉道路併設とJR武蔵野線越谷レイクタウン駅直下（地下）のケースを設定。
 - ・乗換ケースでは、ネットワーク効果を最大限に発揮することや高齢化の進展に伴うバリアフリーに配慮し、結節駅での高速エスカレーター導入などによる乗換改善等を図る。
 - ・東埼玉道路の一般部の直上空間を利用した鉄道と道路との一体整備を検討。
⇒用地費の低減が図られ、一体整備区間全体で約150億円のコスト縮減が期待できるとの結果を得る。
⇒レイクタウンの駅位置を東埼玉道路併設とした場合、
 - 八潮駅での直通運転ケース（概算建設費2,700億円）では、開業後33年で黒字転換し、費用便益比1.5との結果を得る。
 - 八潮駅での乗換ケース（概算建設費2,400億円）では、乗換改善等を図ることにより、開業後38年で黒字転換し、費用便益比1.2との結果を得る。

【東埼玉道路との一体整備を】

- 東埼玉道路の概要
 - ・東京外かく環状道路（八潮市）を起点に、越谷レイクタウンや松伏町を経て国道4号バイパスに一部並行し、国道16号まで計画されている地域高規格道路
 - ・標準幅員が50メートル、自動車専用部（地域高規格道路）と一般部（側道部）が併設する構造
 - ・八潮市から吉川市までの一般部のみ開通
 - ・自動車専用部は用地買収が済み都市計画決定されているが、整備見通しは不透明
- 自動車専用部または一般部と8号線との一体整備を働きかける。

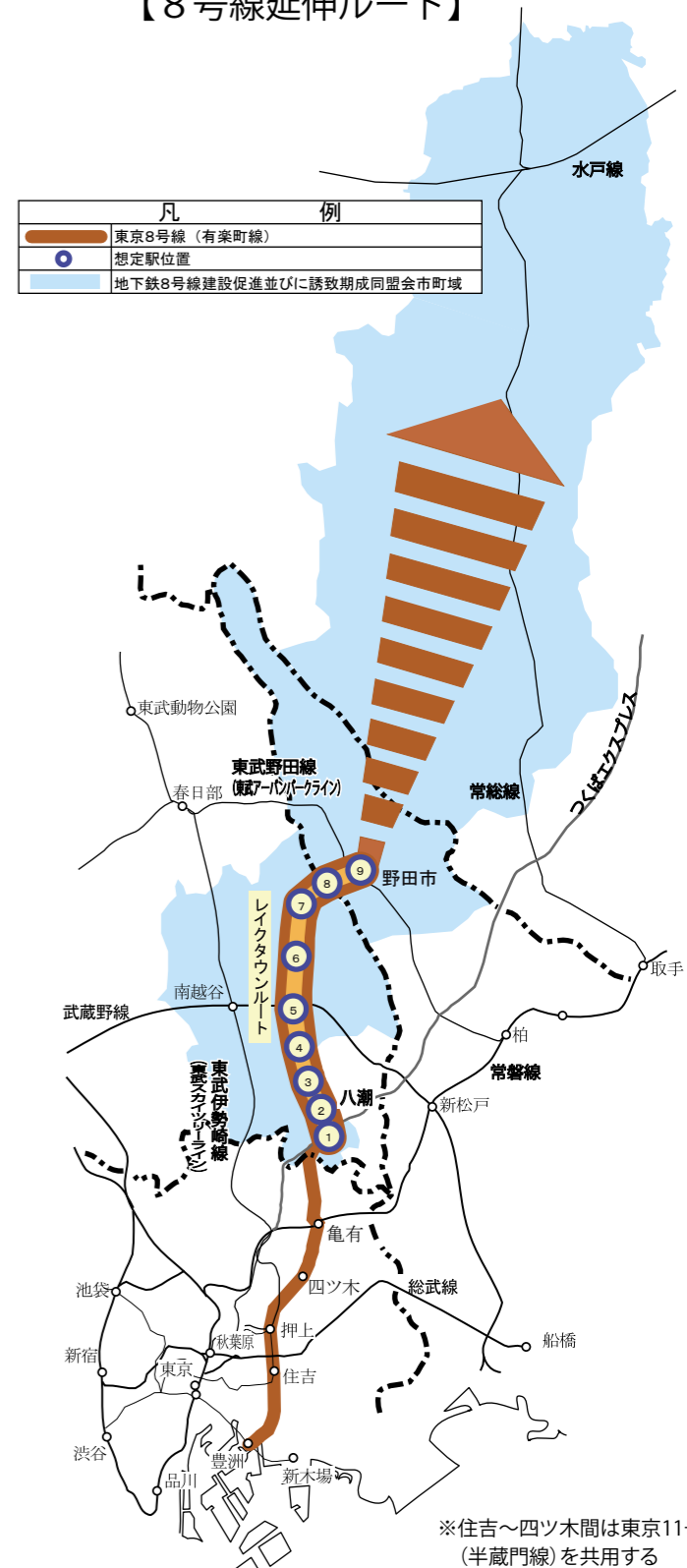


(出典：北首都 国道事務所 HP 加筆修正)



(一般部との一体整備のイメージ)

【8号線延伸ルート】



※住吉～四ツ木間は東京11号線（半蔵門線）を共用する

他の公共事業（東埼玉道路）との連携による事業費縮減を目指す

【地下鉄8号線の整備効果】

●東京都心への速達性向上

〈野田市駅から秋葉原駅までの所要時間と短縮時間〔快速列車〉〉

八潮駅での連絡方法	つくばエクスプレスとの直通運転	つくばエクスプレスへの乗換
所要時間	33分	39分
現状（51分）からの短縮時間	18分	12分

●新幹線・空港などの幹線交通ターミナルへの速達性向上

羽田空港や中央リニア新幹線へのアクセス性が高まる効果が得られる。

●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

東京方面へ向かう鉄道路線が新たに整備されることで、ネットワークの代替性が確保され、災害時等においても強い鉄道ネットワークが形成される。

●豊かで活力ある持続可能な都市の実現

- ・高齢者が移動しやすい居住環境の形成

自家用車の利用が困難となる高齢者に対しても、公共交通が充実することで外出頻度の増加等に効果がある。

- ・地域の魅力と活力の向上

鉄道不便地域の解消により、地域住民の交通利便性が向上することで、通勤・通学圏の拡大が期待されるとともに、沿線地域の魅力向上に効果がある。これにより、都心部への人口流出が抑えられ、さらに人口の増加や経済活動の活発化が生み出される。

- ・低炭素社会を実現する公共交通体系の充実

自動車利用の一部が鉄道利用に転換するため、交通渋滞の緩和やCO₂の削減など環境改善効果が見込まれる。

（「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査報告書」（平成26年10月）より）

【東京直結鉄道実現に向けた民間の取組】

●東京直結鉄道建設・誘致促進大会の開催

関係する地域の商工会議所・商工会の青年部で組織する「東京直結鉄道建設・誘致促進大会実行委員会」が、昭和62年から毎年、埼玉県内・千葉県内・茨城県内で順番に「東京直結鉄道建設・誘致促進大会総決起大会」を開催しており、市民が中心となった鉄道建設・誘致運動も、長い間活発に行われている。

●イメージキャラクター「OTTO(オット)くん」の決定

同実行委員会において、鉄道建設・誘致運動をさらに盛り上げるため、平成21年度にオリジナルキャラクターコンテストを行い、イタリア語の「8」を意味する「OTTO(オット)」くんを、東京直結鉄道8号線建設・誘致促進のイメージキャラクターに決定した。（右図）



【地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会】

草加市	越谷市	八潮市	吉川市	松伏町	野田市
下妻市	常総市	筑西市	坂東市	八千代町	

【発行・編集】地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会（平成28年10月）

【事務局】越谷市役所都市整備部都市計画課

越谷市越ヶ谷4-2-1 TEL 048-963-9222（直通）