

**高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)
整備検討調査**

**報告書
(概要版)**

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 廉)	

※ () 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

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	5
2. 3 公共交通の利便性向上検討会議（埼玉県）	6
3. 現況及び社会情勢の整理と調査方針	8
3. 1 東京8号線を取り巻く状況変化の整理	8
3. 2 既往調査等の整理	10
3. 3 調査方針	11
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	12
5. 鉄道整備とまちづくりの連携方策の検討	13
6. 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討	15
7. 東京8号線周辺の開発計画の検討	16
7. 1 検討方針	16
7. 2 各駅の周辺整備の方針と開発・土地利用のイメージ	16
7. 3 開発人口の設定	28
8. 路線計画（概略ルート・駅位置）	30
8. 1 路線計画の基本的な考え方	30
8. 2 路線計画上の主要なコントロールポイント	30
8. 3 東京8号線延伸線のルート及び駅位置	31
9. 建設計画	32
9. 1 基本的考え方	32
9. 2 各駅及び駅間の建設計画	32
10. 運行計画	33
10. 1 運行本数の検討	33
10. 2 所要時間の設定	33
10. 3 編成及び必要車両数	33
11. 概算事業費の算定	34
11. 1 概算事業費算定の概要	34
11. 2 概算事業費	34

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）	35
1 2. 輸送需要の予測.....	36
1 2. 1 需要予測の基本的考え方	36
1 2. 2 需要予測モデル.....	37
1 2. 3 将来需要の推計.....	39
1 3. 資金調達、収支予測	42
1 3. 1 事業スキームの設定	42
1 3. 2 収支予測の結果.....	42
1 4. 費用対効果分析.....	43
1 4. 1 費用対効果分析の基本的考え方	43
1 4. 2 主な前提条件	43
1 4. 3 分析結果	43
1 4. 4 沿線地域への効果	44
1 5. まとめ	46
1 5. 1 事業概要について	46
1 5. 2 平成 25・26 年度調査からの事業計画の主な変更点	46
1 5. 3 まとめと今後の課題	47

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。

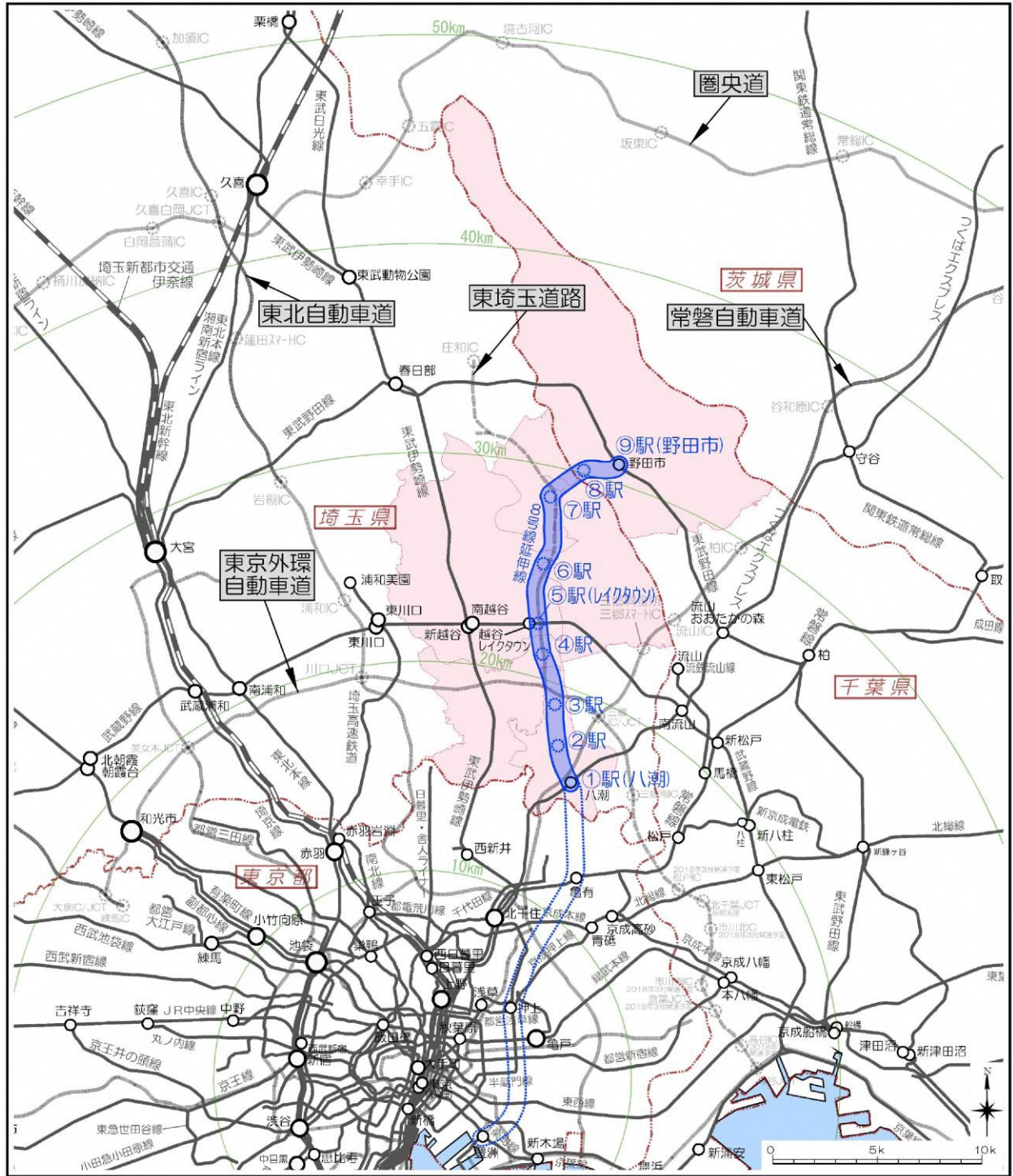
押上～野田市間の延伸プロジェクトは、「都区部北東部、埼玉県東部および千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする一方、「事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待」と指摘されている。

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

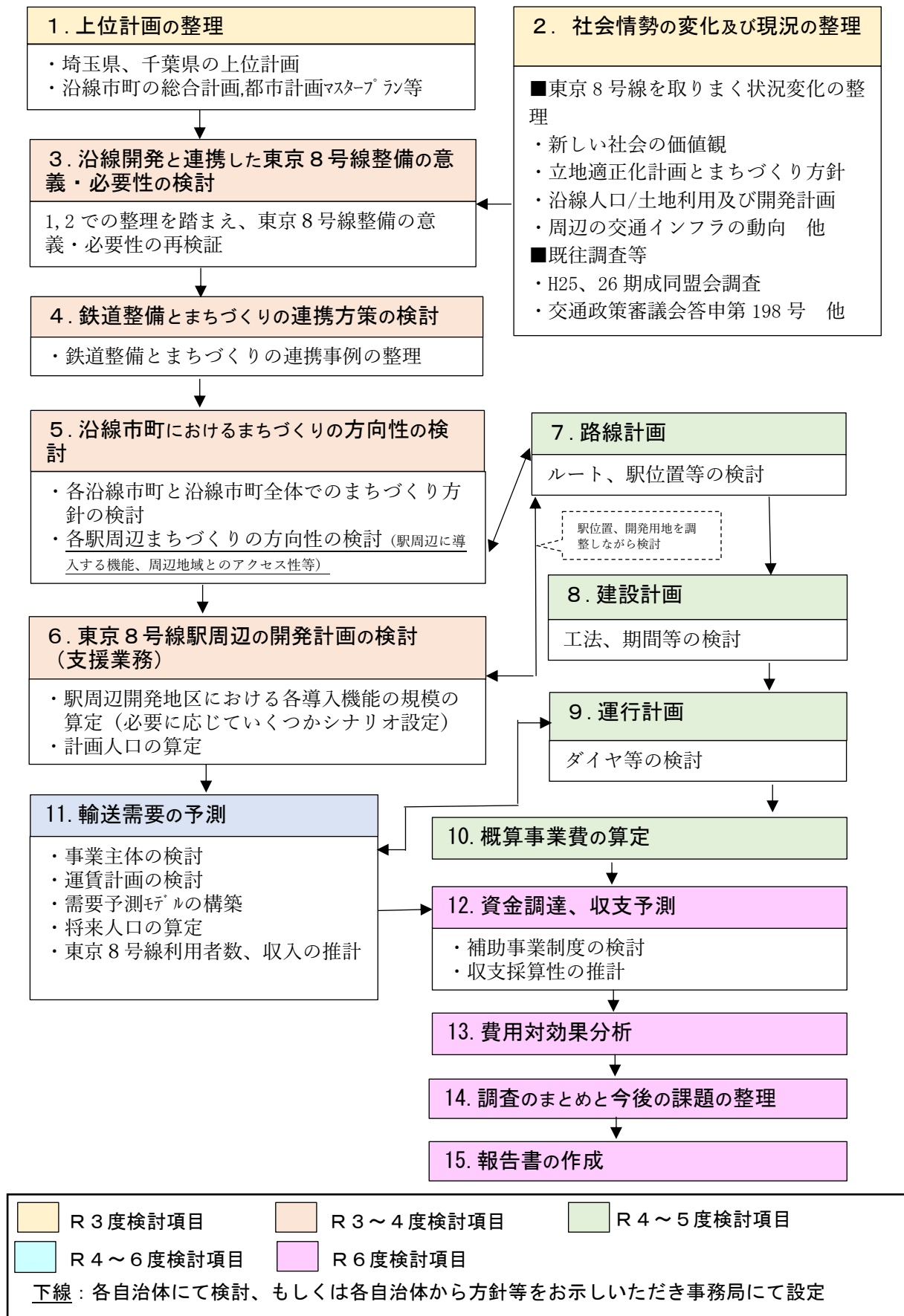


図 高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査 調査フロー

2. 上位計画の整理

2. 1 総合計画

各自治体の上位計画での位置付けとして総合計画の文言を以下の通り抜粋する。

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 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)	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)
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 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 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)	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 (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)

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	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
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)	◆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

都市計画区域の「整備、開発及び保全の方針」における当該路線の記述を以下に示す。

- ・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JR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JR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】

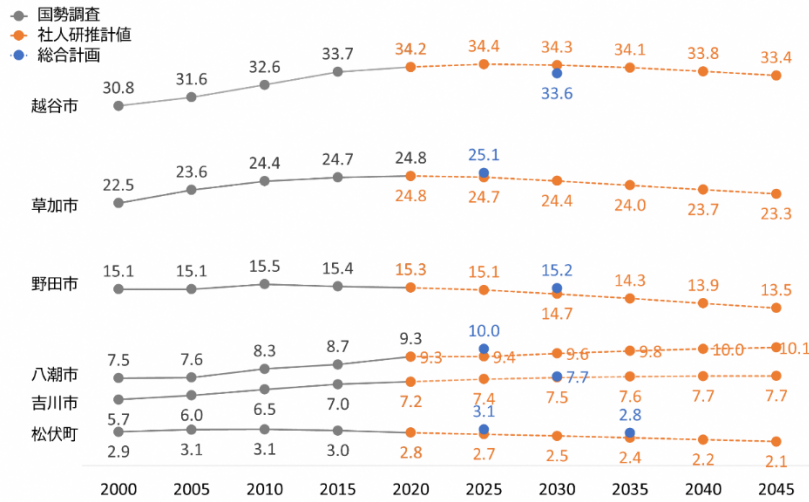
・都内の検討状況を注視し、その進捗に応じて、東京都や千葉県の沿線自治体と連携して事業スキーム等を検討していく。（報告書 P.34～36 より抜粋）

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

(1) 夜間人口推移

2020年までの国勢調査の夜間人口、令和5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、各市町の最新の総合計画における計画人口を示す。



※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

図 5市1町の夜間人口の推移（実績・将来人口）

(2) 開発計画の進展

平成25・26年度調査で前提とした沿線の主な開発計画における計画人口と実績値を比較すると、すでに計画人口を上回る地区も見られる。

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）交通

モード	事象	内容・取組み等
道路	東埼玉道路専用部の事業化	埼玉県八潮市八條～埼玉県北葛飾郡松伏町田島間 9.5km が事業化（2020 年 4 月発表）。沿線自治体には IC 等が設置され、草加柿木フーズサイト、松伏田島産業団地では企業誘致が進展。
鉄道	TX の輸送力増強計画等	2020 年 3 月にピーク時運行本数は 25 本/時となった。コロナ禍を経て減便したが、2024 年 3 月より 25 本/時に戻った。なお、2030 年代前半に 8 両編成化（2019 年 5 月発表）。
	東武野田線の急行運転化・連続立体交差事業	2020 年 3 月に急行運転化（運河～春日部は各駅停車）し、大宮～船橋の所要時間最大 16 分短縮。また、2021 年 3 月に野田市駅、愛宕駅の高架化。
地域公共交通	地域公共交通計画等の策定状況	（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。 （草加市）令和 6 年 3 月に草加市地域公共交通計画を策定。 （越谷市）越谷市地域公共交通計画を令和 3 年 8 月に策定。 （吉川市）吉川市地域公共交通計画を作成中。 （松伏町）令和 6 年度末に松伏町地域公共交通計画を策定予定。 （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。

（４）その他

コロナ禍を契機としたテレワークの進展等の働き方の変化に伴い、東京 8 号線延伸部に近接する東武鉄道や TX の輸送人員は大きく減少した。しかし、令和 5（2023）年度では東武鉄道は約 9 % 減（対 2019 年比）、また、TX も、約 3 % 減（対 2019 年比）まで回復した。但し、東京圏におけるテレワーク実施率は令和 5（2023）年 3 月以降でも約 2 割で推移しており、一定程度の定着する傾向を見せている。

3. 2 既往調査等の整理

(1) 平成 25・26 年度調査

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。

東埼玉道路との一体的整備、八潮駅での TX 直通の有無などのケース設定を基に、費用便益比や事業採算性が確保される結果も得られている。

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 5b (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

（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。

（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

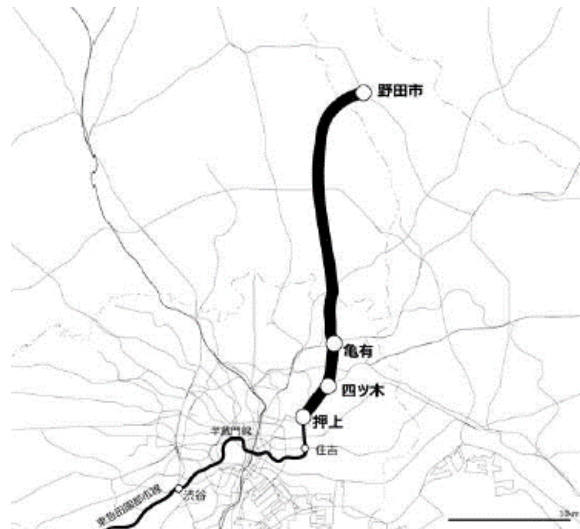
<13> 東京 8 号線の延伸（押上～野田市）

【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

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

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

○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

○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

○既存市街地における都市のスポンジ化への対応

○居住人口、関係人口・交流人口増加への寄与

○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

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. 既存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

沿線自治体ごとに東京8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挙する。

地域	参考ポイント
愛知県半田市	・ 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
神奈川県藤沢市 湘南C-X	①複合都市機能ゾーン ・ 核となる商業施設には日用品のみならず映画館やレストラン等のアミューズメント施設、家電量販店、塾、クリニック等を入居。 ・ 地区の玄関として、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空間の形成。 ②医療・健康増進機能ゾーン ・ 高度先端医療機能等を核に、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。 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。 ④広域連携機能ゾーン ・ 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。
神奈川県藤沢市 藤沢サステイナブルスマートタウン	①再生可能エネルギーシステムの導入 ・ 県道沿いにソーラーパネル設置。平時の売電、非常時の電源解放。 ・ 戸建住宅への太陽光発電/蓄電池/エネファームの導入。 ②多目的コミュニティセンターの設置（コミッティセンター） ・ 街区周辺の住民を含めた交流センター ・ 備蓄倉庫、発電機、津波避難所を備えた地域防災拠点 ③高齢者と子ども（多世代）のふれあい施設の整備 ・ 特養、サ高住、各種クリニック、保育所、塾の一体複合施設。 ・ 高齢者が子どもたちに知識と技術を伝える空間づくり。 ④シェアリングによる移動サポート ・ カーシェアリングおよびサイクルシェアのスポットの設置。

地域	参考ポイント
神奈川県横浜市 綱島サスティナブルスマートタウン	・ タウン内を多用な施設・事業者により構成。 ・ イノベーション、様々な交流の創出および非常時の支援拠点となる機能を有する施設の整備。
埼玉県川越市 ウェスタ川越	・ 駅近くに創業支援施設の整備。 ・ 駅近の立地を生かした高施設利用率の実現。
京都府京都市 伏見区	・ 河川を活用した周遊ルートの創出。 ・ 公共施設や民間施設も含め町中の景観基調を揃えた一体感の創出。
東京都世田谷区（二子玉川）	・ 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。
和歌山県湯浅町	・ 江戸時代に発達した醸造業（醤油）のブランド化として、レトロな街中整備を含め、観て・学んで・食べられるまちづくりを推進。

6. 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討

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踏まえた東京8号線沿線の将来都市構造に加え、考慮すべき社会情勢の変化として「災害リスクの高まり」「人口減少・高齢化の更なる進展」「まちづくりにおけるSDGsへの対応」「ライフスタイルの変化」「都市計画制度の変更」を踏まえ、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。

7. 東京8号線周辺の開発計画の検討

7. 1 検討方針

6章におけるまちづくりの方向性を踏まえ、沿線市町が考えた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及び事例を整理した。さらに、そのイメージ図から、機能毎に必要な敷地面積、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）

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を以下に示す。

1. 魅力的な居住環境の創出

- | | |
|-----|---|
| 1-1 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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 | <ul style="list-style-type: none">・ 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（八潮駅）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。

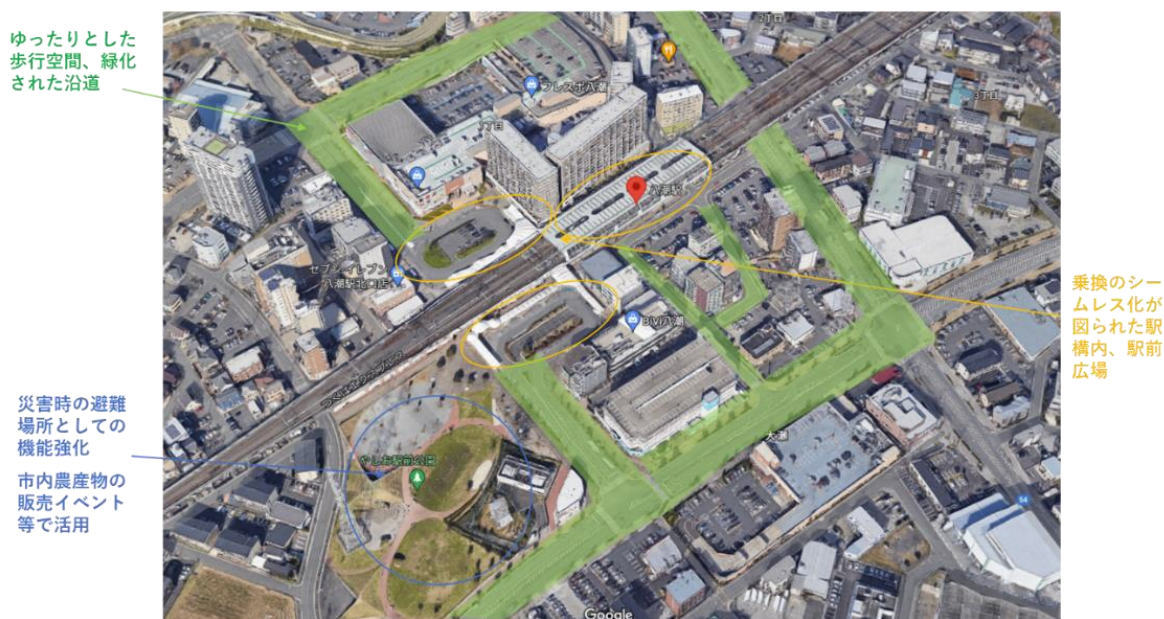


図 第1駅（八潮駅）周辺の土地利用・開発のイメージ

(2) 第2駅

第2駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

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。

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

第3駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

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。



図 第3駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(4) 第4駅

第4駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

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）

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。



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

第6駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

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。

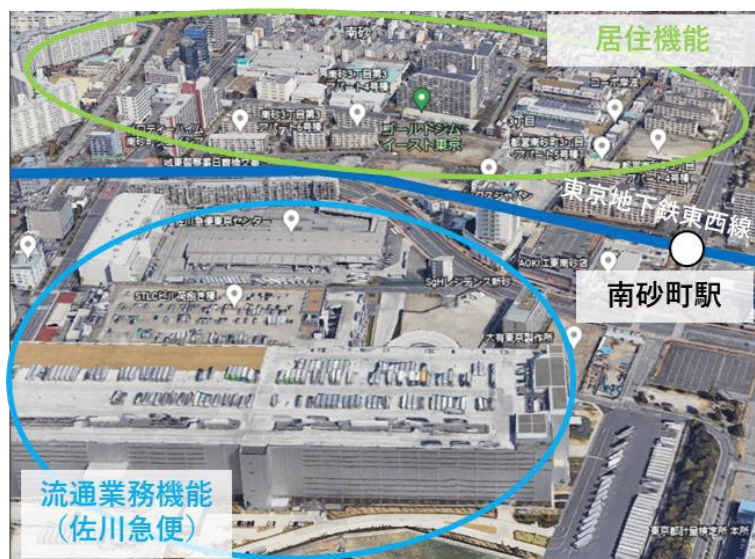


図 第6駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(7) 第7駅

第7駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

1. 魅力的な居住環境の創出

- | | |
|-----|---|
| 1-1 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 発達機能を促す公園、健康寿命が延びる公園 |
| 1-3 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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を推進し、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 | <ul style="list-style-type: none"> 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。



図 第7駅周辺の土地利用・開発のイメージ

(8) 第8駅

第8駅のまちづくり目標を達成するための基本方針を以下に示す。

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。



図 第8駅周辺の土地利用・開発のイメージ

7. 3 開発人口の設定

各駅周辺における開発人口の算出結果を以下に示す。なお、本検討では東京 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、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

【参考】開発人口の設定方法

駅周辺における導入機能をもとに、周辺の道路等を考慮して地図上に機能別の開発区域を想定し敷地面積（駅前広場面積として 0.7ha（※2））を予め除く）を計測する。次に敷地面積から道路面積（敷地面積の 18%（※1））を除き、宅地面積を定める。この宅地面積に対して用途別容積率を乗じることで、機能別延床面積を算出し、最後に機能別人口原単位を用いて、駅周辺開発による夜間人口、従業人口を算出する（※3）。なお、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）の設定値とその考え方を以下に示す。

※1…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

※3…第 2 駅は既成市街地のため、用途地域に準じた建ぺい率、建築面積当たりの平均戸数を用いた夜間人口を推計し、別途八潮市の戸建て住宅の戸当たりの敷地面積から推計した既存居住人口を除いて算定。

表 開発人口の算定に用いた原単位の設定値とその考え方

用途	設定値及びその考え方		
機能・用途別の容積率	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
居住機能の人口原単位	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）	300㎡/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
		180㎡/戸	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 2.35 人/世帯(令和 2 年国勢調査)を乗じて開発人口を算出。			
商業・業務機能等の人口原単位	機能・用途	原単位	根拠・出典
	商業機能	22.6㎡/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	21.8㎡/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/1000㎡	2021年以降に新規開業した佐川急便営業所における1,000㎡あたり従業員数
	公共公益機能	19.1㎡/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

8. 路線計画（概略ルート・駅位置）

8. 1 路線計画の基本的な考え方

本路線では以下を基本的な考え方とした。

- ① 八潮駅を起点とし、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 路線計画上の主要なコントロールポイント

ルート検討に影響するコントロールポイントとして主要なものを下表に示す。なお、当該路線の線形諸元は既存路線を踏まえ、それを前提とした路線計画を設定した。

表 ルート上の主な交差構造物等

既存の交差構造物等	将来想定される交差構造物等	特に留意すべき施設等
【道路】 ・ 首都高速道路三郷線 ・ 東京外かく環状道路 【鉄道】 ・ TX ・ JR 武蔵野線 ・ 東武野田線 【河川等】 ・ 大相模調節池の導水路 ・ 中川 ・ 江戸川	・ 東埼玉道路（事業化済みで今後建設予定のため、交差区間の詳細を踏まえた再検討が必要）	・ 大相模調整池（地下構造物で調整池を下越した後、元荒川及び隣接する生活道路を上越しできるように高架構造物への移行区間） ・ 江戸川（高架構造物で河川を超えたのち地下構造への移行区間） ・ 東埼玉テクノポリス地区（団地の南側拡張の計画の動向を踏まえてルート等の再検討が必要）

※その他、幹線下水道や送電線等に留意

※路線計画における線形諸元は、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を基本とし、表定速度の高い TX の実施基準を参考に最小曲線半径、カント、緩和曲線長、最急勾配、縦曲線半径、プラットホーム長を設定。

8. 3 東京 8 号線延伸線のルート及び駅位置

東京 8 号線延伸線（八潮～野田市間）におけるルート、駅について前述の検討を踏まえて設定した。なお、ルート等を設定する際に調査した範囲を下図に示す。

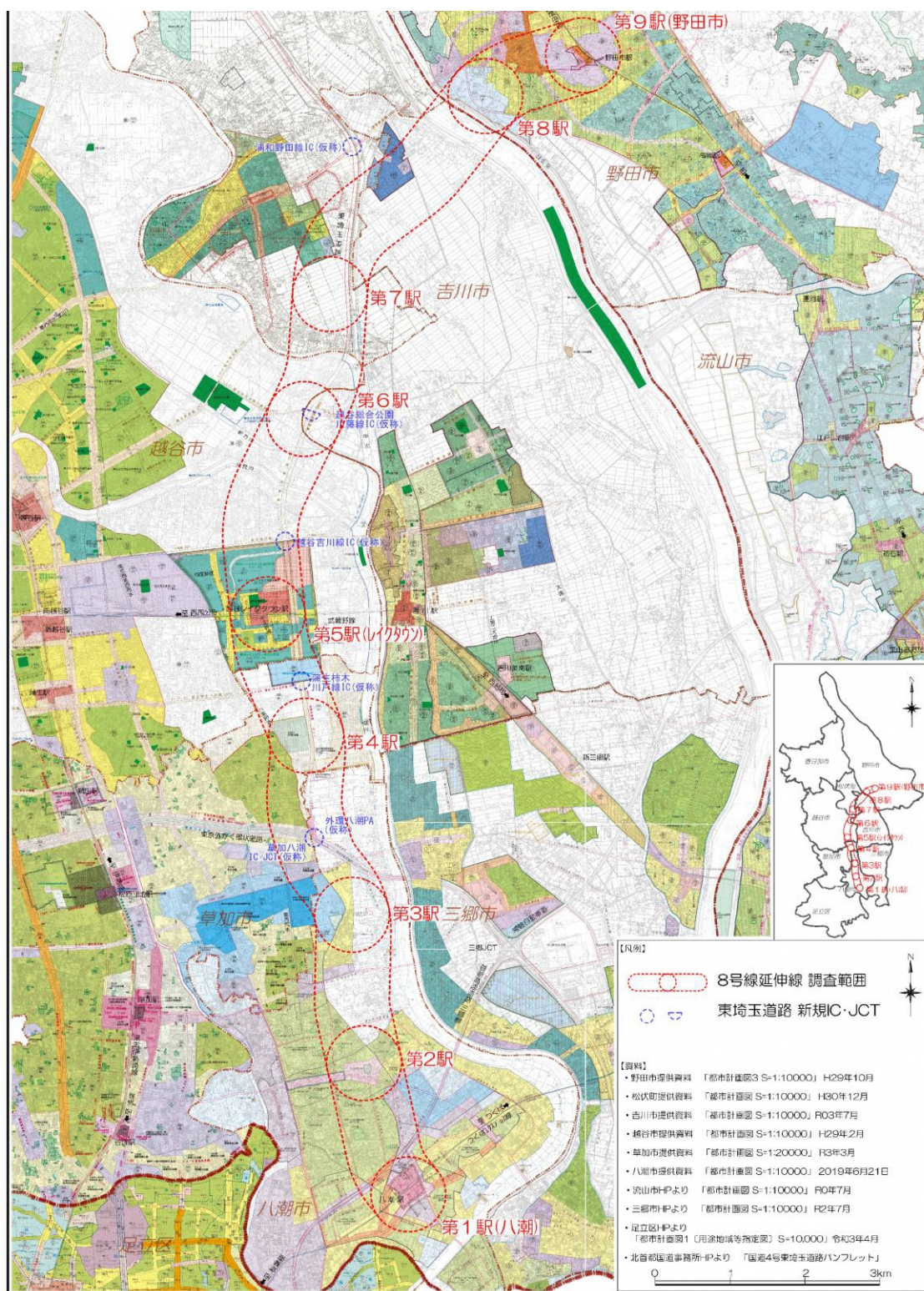


図 本調査における 8 号線延伸線（八潮～野田市間）の駅とルートの調査範囲

9. 建設計画

9. 1 基本的考え方

平成 25・26 年度調査におけるルート検討を前提に、東京 8 号線（八潮～野田市間）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、改めて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建設計画を行った。

9. 2 各駅及び駅間の建設計画

各駅及び駅間について、路線計画に基づいて施設計画を行った。各駅及び駅間の構造概要は下表のとおりである。なお、浸水想定地域のため、施設計画は浸水対策の実施を前提として想定。

表 駅及び駅間の構造概要

駅及び駅間	構造概要
第 1 駅（八潮駅）	【地下駅】都市計画道路八潮南北線の直下の駅。1 面 2 線島式ホーム
（駅間）	【地下】複線シールドトンネル
第 2 駅	【地下駅】2 面 2 線相対式ホーム
（駅間）	【地下】複線シールドトンネル
第 3 駅	【地下駅】2 面 2 線相対式ホーム
（駅間）	【地下】複線シールドトンネル
第 4 駅	【地下駅】1 面 2 線島式ホーム
（駅間）	【地下】単線並列シールドトンネル
第 5 駅（レイクタウン駅）	【地下駅】1 面 2 線島式ホーム
（駅間）	【地下】～【高架】単線並列シールドトンネル～U 型擁壁～盛土～高架橋 （大相模調節池・元荒川・新方川）
第 6 駅	【高架駅】2 面 2 線相対式ホーム
（駅間）	【高架】高架橋（大落古利根川）
第 7 駅	【高架駅】2 面 2 線相対式ホーム
（駅間）	【高架】高架橋（江戸川）
第 8 駅	【高架駅】2 面 2 線相対式ホーム
（駅間）	【高架】～【地下】高架橋～U 型擁壁～開削トンネル～複線シールドトンネル
第 9 駅（野田市駅）	【地下駅】都市計画道路野田市駅中根線の直下の駅。1 面 2 線島式ホーム

	高架構造
	高架及び地下構造
	地下構造

※八潮駅、首都高速道路及び東京外環道路の交差は周辺条件を勘案して地下構造と想定。

※第 1 駅（八潮駅）、第 9 駅（野田市駅）では乗換改善策の実施等を想定。

※車両基地は市街化調整区域内での建設を想定して費用も計上するものの、設置位置の特定は行わない。

※綾瀬川放水路、TX 八潮駅及び JR 武蔵野線越谷レイクタウン駅の高架橋にはアンダーパニングの実施を想定。

※将来的に第 4 駅、第 5 駅（レイクタウン駅）、第 6 駅での追越施設の設置可能性は検討したものの、本検討での快速は追越を行わないと想定。

10. 運行計画

10.1 運行本数の検討

本路線のピーク時の運行本数は、旅客需要による乗車効率 150%を想定した場合の運行本数は 6 本／時程度であるが、周辺線区の運行本数を踏まえ、都市鉄道に必要なサービスレベルとして 8 本／時と想定する。また、平成 25・26 年度調査と同様に速達性向上の観点から快速運転を想定し、本数もピーク時 8 本／時のうち 2 本／時とする。

10.2 所要時間の設定

列車種別ごとにランカーブを設定し所要時間を算出した結果を以下に示す。なお、停車時間は各駅間の所要時間に一律 30 秒を加算した。

表 所要時間及び表定速度(第 1 駅(八潮駅)～第 9 駅(野田市駅))

八潮～野田市(約 17.5km)	各駅停車		快速	
	所要時間	表定速度	所要時間	表定速度
本調査	21.0 分	50.6km/h	12.5 分	85.0 km/h
参考：平成 25・26 年度調査	21.0 分	／	12.9 分	／

※ランカーブは速達性を重視し、TX の速度制限の基準を参考に、曲線通過速度(曲線半径別)、下り勾配における速度制限(下り勾配水準別)、分岐器における速度制限(分岐器別)をそれぞれ設定した。

10.3 編成及び必要車両数

列車の編成車両数は、輸送需要に対応する輸送力の観点から、1 編成当たり 6 両とした。また、各駅停車の所要時間に、両端の第 1 駅(八潮駅)及び第 9 駅(野田市駅)の停車時間を設定すると、概ね 1 時間で 1 往復の運転となる。従って、ピーク時の必要編成数は 8 編成となり、予備 2 編成(非常時対応及び検修対応)を加え、本路線の必要車両数は 10 編成×6 両の 60 両と試算した。

11. 概算事業費の算定

11.1 概算事業費算定の概要

(1) 概算事業費の算定対象の概要

- ・ 第1駅（八潮駅）～第9駅（野田市）の建設事業を対象とする。
- ・ 車両基地費は、8号線延伸線沿線の市街化調整区域内に整備されるものとして、概算事業費に含む（工事費・用地費を含む）。
- ・ 車両費（10編成）を含む。

(2) 事業費算定における前提条件

- ・ 建設計画及び運行計画を基に、本路線（八潮～野田市間）整備の概算事業費を算出する。なお、試算は下表の項目ごとに数量を算出し単価を乗じる（一部比率による試算を含む）。
- ・ 各種単価は既存の鉄道路線や現在建設中の鉄道路線の実績、東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会の「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート(平成28年7月15日)以下、「テクニカルレポート」という。」等を参考に算定する。また、用地費を除き消費税（10%）を含む。なお、価格は令和5(2023)年度価格とする。
- ・ 概算事業費は、地質状況、物価変動、工事工程等に加え、関係機関との協議を踏まえた詳細検討により今後、変動する可能性がある。

表 事業費試算の区分と試算方法

区分	試算方法
用地費	建設に必要な用地面積を算出し、公示地価を乗じて算出。 (車両基地用地を含む)
移転補償費	沿線の建物立地状況から想定
土木費	構造種別ごとの延長より算出
車両基地工事費	必要車両数より算出
変電所費	必要変電所数の想定により算出
軌道工事費	工事費に対する比率を設定して算出
電気設備費	土木費の10%
開業設備費他	工事費の20%
車両費	必要車両数を算出し単価を乗じて算出

11.2 概算事業費

費目別に試算した概算事業費を下表に示す。

表 概算事業費（八潮～野田市）－2023年価格（消費税10%含む）

項目	延長	本線・車両基地		車両費	その他の費用	合計 (億円)	1km 当たり
		土木費	用地費				
本調査	17.5km	2,122	213	72	745	3,200	183
過年度※	17.9km	1,740	200	90	760	2,800	157

※ケース4（八潮地下・レイクタウン地下のケースと比較）

11.3 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）

概算事業費の算出に含まれていないものの、都市側での整備が必須となる中間駅の駅前広場について、駅前広場の規模や整備の考え方を整理した。

11.3.1 中間駅の駅前広場整備の規模

（１）前提条件

郊外の中間駅として以下の前提条件を設定した。

- ・平成 25・26 年度調査の需要予測結果から中間駅で最も多い第 5 駅（レイクタウン駅）の乗車人員を適用：5,079 人/日（乗降人員 10,158 人/日）
- ・施設別分担率：バス 20%、タクシー0.5%、自家用車 5 %、徒歩 74.5%
- ・施設別ピーク率：乗降に対して 20%
- ・施設別平均乗車客数：バス 20 人/台、タクシー1.4 人/台、自家用車 1.3 人/台
- ・駐輪場は駅前広場面積に考慮しない

（２）試算結果

- ・ 1,850 m²

※ 計算上は上記の結果だが交通広場を整備した場合、最低でも 2,000 m²は必要とされている。また、タクシー乗り場、バス乗降場、乗用車による送迎の乗降場等を考慮すると、小規模な駅前広場でも 4,000 m²程度の広さで整備されている。

※ 上記の面積に含まれないが、多様な端末交通手段（自転車やパーソナルモビリティ等を含む）に対応し利用促進を図るためにも、利便性の高い場所への駐輪場の設置が望ましい。

11.3.2 中間駅の駅前広場整備の考え方

新たなまちづくりを行う中間駅における駅前広場整備の考え方を以下に整理した。

（１）交通結節機能・利便性の向上

- ・ 中間駅では、徒歩・自転車によるアクセスが端末交通手段の中心となるため、あらゆる方向からもアクセスしやすい駅前広場と周辺道路との接続が必要。
- ・ 整備効果の拡大のためバスや自動車でのアクセスを考慮した交通広場の整備が必要。

（２）新しい端末交通モードへの対応

- ・ 将来的には自動運転バス等の新たな交通モードも想定されるため、自転車やパーソナルモビリティ等を含めた多様なモビリティの存在を前提とした交通広場の検討が必要。

（３）周辺まちづくりとの一体的な整備

- ・ 駅前広場はまちの玄関口としての機能、にぎわい空間、災害時の防災機能・拠点など、周辺のまちづくりとの一体整備により駅及び駅前広場の高機能化が望まれる。

12. 輸送需要の予測

12.1 需要予測の基本的考え方

① 予測対象旅客

通勤等をはじめとする都市内旅客を主な予測対象とする。なお、都市内については、通勤、通学、私事、業務、帰宅の5目的に分類する。なお、帰宅目的は勤務先からの帰宅等の目的別の帰宅トリップを考慮する。

② 需要予測対象圏域

東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）とし、対象圏域を発着する交通を予測対象とする。また、地域区分は延伸部を8,095ゾーン（延伸部は100mメッシュ）に細分化する。なお、圏域は答申第198号と同様だが、地域区分は2,843ゾーンであり本調査の方がより細かい。

③ 予測目標年次

整備に係る期間を考慮し、概ね15年後となる2040（令和22）年を目標年次とする。

④ 本予測で使用するデータ

本需要予測で利用する主要なデータは、下表のとおりである。

表 需要予測で利用する主要なデータ

項 目	利用データ
人口データ	
市区町村別の実績値	令和2年国勢調査（令和3年11月公表） （年齢階層別の夜間、就業、就学、従業、従学、昼間人口）
夜間人口将来推計値	5市1町の総合計画・将来ビジョンにおける将来推計人口
鉄道サービスデータ	平成27年10月時刻表
交通トリップデータ	
全手段OD交通量	通勤・通学目的：平成27年国勢調査※ 私事・業務目的：平成30年パーソントリップ（PT）調査
交通手段別OD交通量	平成30年パーソントリップ（PT）調査

※1：四段階推計法により出力する予測結果は、PT調査がコロナ禍の前の状況下での交通量であるため、OD交通量は令和2年調査ではなくコロナ禍前の平成27年調査データを使用する。なお、将来的な交通需要に及ぼすコロナ禍の影響は不明であるため、本検討では後述の通り、感度分析的に評価する。

12.2 需要予測モデル

答申第198号における検討と同様に四段階推計法による需要予測を行う。都市内交通の交通機関選択モデル及び鉄道経路選択モデルは、東京圏北東部のサンプルデータを用いる。

なお、8号線整備時の沿線市町から都心部へ向かう通勤交通量についても、平成25・26年度調査と同様に草加市から越谷市までの東武伊勢崎線沿線ゾーンを参考とする。

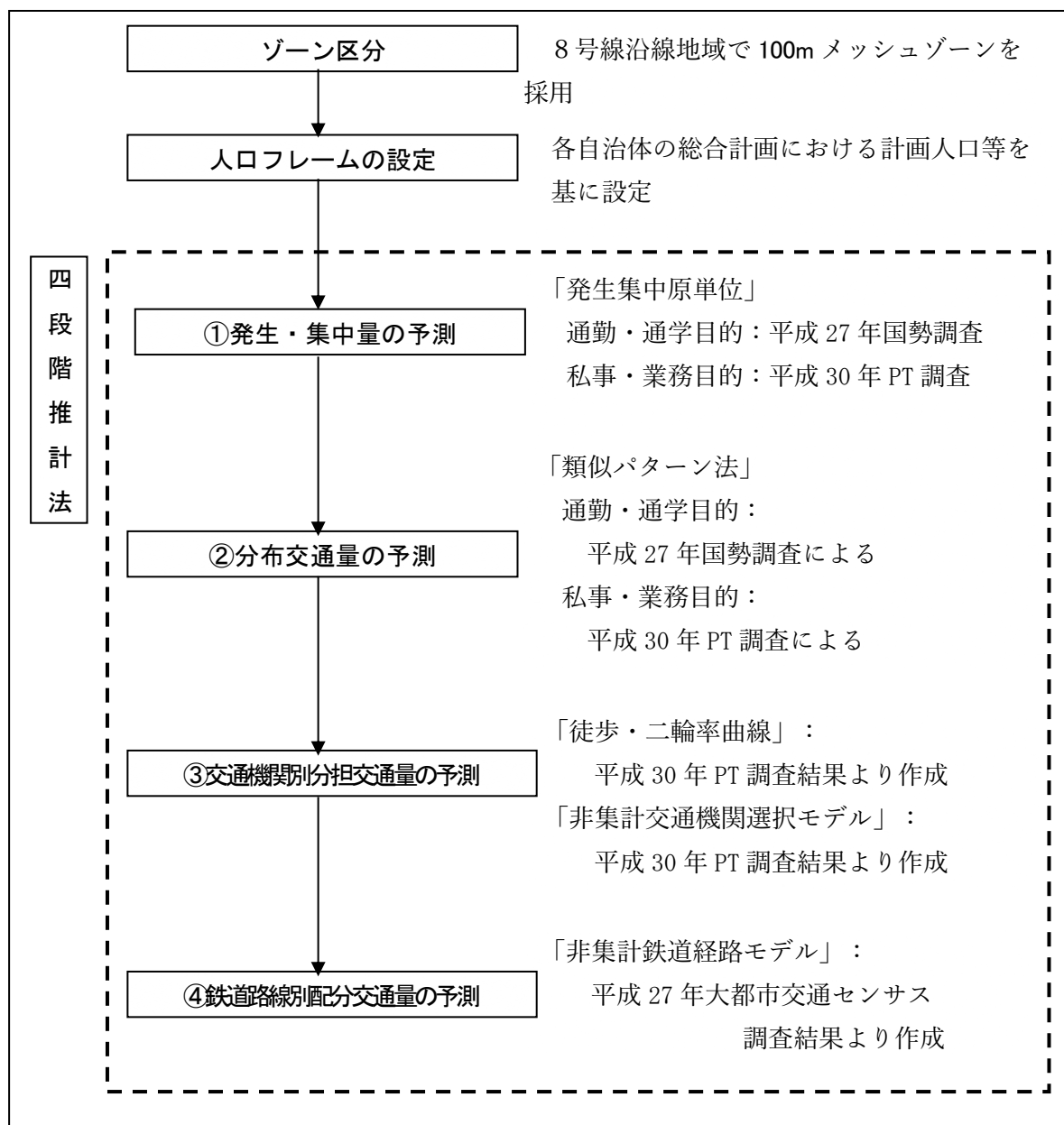
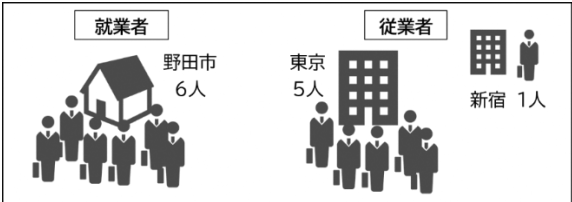
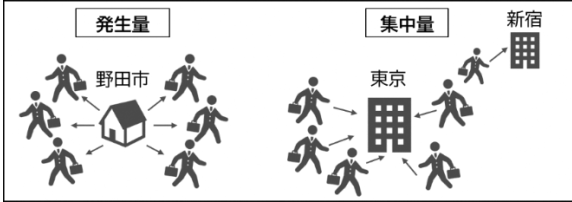
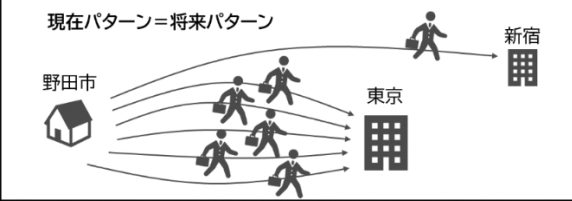
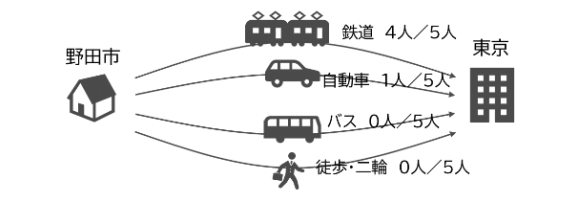
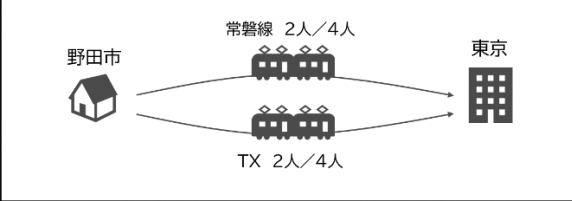


図 需要予測の全体構成

<参考> 四段階推計法の概要

四段階推計法の手順	イメージ
a. 将来人口の設定 地域区分毎に将来人口（夜間・就業・従業・就学・従学人口）を設定する。	
b. 発生・集中量の予測（一段階目） 地域区分毎に発生する交通量、集中する交通量を予測する。	
c. 分布交通量の予測（二段階目） 地域区分毎に発生した交通量がどこを目的地とするか、集中した交通がどこから出発したかを予測する。現況の分布交通量のデータを用いて現在のパターンが将来も変化しないと仮定を置いて予測を行う。	
d. 機関分担の予測（三段階目） 分布交通量予測で得られた各地域間の将来の交通において、利用者がどの交通機関を利用するかを、交通機関別の時間、費用等のサービス、個人属性等を考慮した非集計行動モデルにより予測する。	
e. 配分交通量の予測（四段階目） 機関分担予測で得られた将来の鉄道利用者が具体的にどの路線を利用するかを、鉄道経路別の所要時間、費用、混雑率等の要素を考慮した非集計行動モデルより予測する。	

1 2. 3 将来需要の推計

(1) 前提条件

将来推計における主な前提条件は前述の検討を踏まえて以下の通りとする。

① 所要時間

八潮～野田市 各駅停車…21 分、快速…12.5 分

※路線計画を基に設定

② 運行本数

ピーク時 各駅停車…6 本/時、快速…2 本/時

※路線計画を基に設定

③ 乗換時間

第1 駅（八潮駅）…2.5 分、第5 駅（レイクタウン駅）…4.5 分、第9 駅（野田市駅）…3.8 分

④ 運賃

東武鉄道、TX、埼玉高速鉄道、東葉高速鉄道の4 社平均運賃を設定

②駅	186							
③駅	233	186						
④駅	277	238	186					
レイクタウン	323	277	238	186				
⑥駅	377	323	277	238	186			
⑦駅	414	377	323	277	238	186		
⑧駅	479	450	414	364	323	277	238	
野田市	479	479	434	414	364	277	238	186
	八潮	②駅	③駅	④駅	レイクタウン	⑥駅	⑦駅	⑧駅

②駅	168							
③駅	210	168						
④駅	251	210	168					
レイクタウン	293	251	210	168				
⑥駅	335	293	251	210	168			
⑦駅	377	335	293	251	210	168		
⑧駅	471	419	377	335	293	251	210	
野田市	471	471	419	377	335	251	210	168
	八潮	②駅	③駅	④駅	レイクタウン	⑥駅	⑦駅	⑧駅

図 4 社平均による東京8 号線駅間運賃表

図 TX 並み運賃による東京8 号線駅間運賃表

⑤ バスネットワーク

東京8 号線周辺のバスネットワークは、現在のネットワークを基本とする。但し、第6 駅～第7 駅については付近を運行するバス路線が一部ルートの見直しによって乗り入れる想定とする。

(2) ケース設定

将来推計ケースは以下の5 ケース（8 号線なしを含む）とする。なお、感度ケースについては、それぞれ運賃の差による影響、バスネットワークによる影響、沿線に適用する分布パターンによる影響を見る。

表 将来推計ケース

	8 号線	沿線分布パターン	バスネットワーク
without ケース	なし	東武伊勢崎線沿線と同様の目的地分布	現状とおり
基本ケース	八潮～野田市間あり	東武伊勢崎線沿線と同様の目的地分布	新駅へのバスネットワークを見込む
感度分析ケース①	八潮～野田市間あり (TX 並み運賃)	東武伊勢崎線沿線と同様の目的地分布	新駅へのバスネットワークを見込む
感度分析ケース②	八潮～野田市間あり	東武伊勢崎線沿線と同様の目的地分布	現状とおり
感度分析ケース③	八潮～野田市間あり	現状とおり	現状とおり

※全てのケースにおいて、前章において検討した新駅周辺のまちづくりが実施され、一定の開発人口の定着を前提とする。なお、感度分析ケース②、③ではその他に吉川市、松伏町の開発人口を1,200 人抑えた場合とする。

<注>ケース設定における設定項目について

○8号線：8号線延伸線の開業の有無を記載。なお、運賃は前述の「4社平均による東京8号線駅間運賃表」を基本とするものの、比較的運賃が安価となる「TX並み運賃による東京8号線駅間運賃表」のケースも設定。

○沿線分布パターン：新線が整備されると沿線地域の就業者は、鉄道を前提とした生活スタイルを有する人々であると想定し、現時点でその近隣地域である東武伊勢崎線沿線の人々が通勤するような地域と同様の地域を目的地とする可能性を想定した設定。

（※新線が想定される地域は駅から離れた場所であり、生活スタイルに鉄道が想定されていない可能性が高い。そのため、新線が整備され、それを前提として居住地として選択する人々の行動が十分反映されない可能性がある。）

○バスネットワーク：本検討では既存のバスネットワーク（現状）を前提とするものの、第6駅～第8駅はそれらが存在しない。しかし、新たなまちづくりを想定する以上、バスネットワークも新たに提供される可能性が高いため、先述のとおり、既存のバスネットワークを前提として、新駅への乗入があると想定した設定も考慮する。

（3）輸送需要の推計結果

各ケースの8号線輸送需要の推計結果を以下に示す。基本ケースでは約7.6万人/日の需要が見込まれる。一方、感度分析ケースでは、運賃をTX並みに下げる（ケース①）と+0.3万人/日であり、その他バスネットワーク（ケース②）や沿線の分布パターンは現況のまま（ケース③）にすると8号線需要は低下する結果となった。

表 東京8号線延伸線の輸送需要

	路線長 (km)	輸送需要 (千人/日)	キロ 当たり 需要 (千人/km)	輸送 人キロ (千人キロ/ 日)	平均 輸送 密度 (千人/日)	平均乗車 キロ (km)
基本ケース	17.3	76.2	4.4	578.2	33.4	7.6
感度分析ケース①	17.3	79.2	4.6	599.9	34.7	7.6
感度分析ケース②	17.3	66.5	3.8	515.3	29.8	7.7
感度分析ケース③	17.3	58.1	3.4	422.1	24.4	7.3

8号線需要予測結果における輸送密度と他路線との比較を以下に示す。8号線の輸送密度（基本ケース）は、約3.3万人/日である。これは、概ね、北総線と同程度の需要水準である。

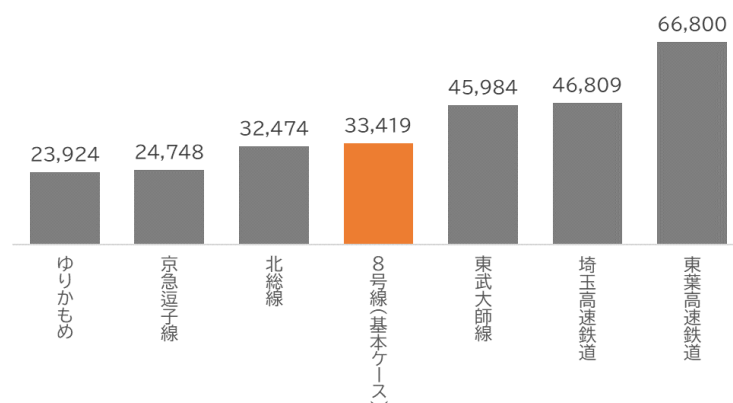


図 関東地方の鉄道路線における輸送密度の比較

※8号線以外は鉄道統計年報における令和3年実績

8号線整備による断面交通量の変化を以下に示す。8号線整備に伴い、東武伊勢崎線や東武野田線（野田市～柏）、TX（流山おおたかの森～八潮）、JR 武蔵野線越谷レイクタウン以東等において、アクセス駅の変化や8号線経由への経路変更によって断面交通量が減少している。

一方、東武野田線野田市以北や TX 八潮以南、JR 武蔵野線南越谷～越谷レイクタウン等において8号線からの乗り継ぎ利用による利用者増が見られる。



図 8号線整備による周辺路線断面交通量の変化（基本ケース）

13. 資金調達、収支予測

13.1 事業スキームの設定

本調査では平成25・26年度調査と同様に、整備主体の建設費等について都市鉄道利便増進事業費補助の適用を想定する。その上で、営業主体からの施設使用料収入を踏まえた整備主体の収支予測を行う。なお、営業主体は運賃等の収入を得ながら維持管理費を負担しつつ、車両費の償還を行うものとし、開業後35年間でもマイナスにならない最大支払い可能施設使用料を整備主体に支払うこととする。

- ① 整備主体：第3セクターと想定（第3種鉄道事業者）
- ② 営業主体：第3セクターと想定（第2種鉄道事業者）

13.2 収支予測の結果

各ケースの収支予測結果を下表に示す。なお、輸送需要の予測ケースのうち需要の多い基本ケース及び感度分析ケース①について、テレワークの定着が継続した場合を考慮した3パターン（変化なし、定期利用者5%減、同10%減）の収支予測を実施した。

基本ケースでは、定期利用者の減少を見込まないパターンにおいて整備主体の累積資金収支が35年で黒字化する結果となっており、定期利用者が10%減少した場合でも、40年で累積資金収支は黒字化する結果となった。一方で、TX並みの運賃とした場合はいずれも40年を上回る結果となっている。

表 収支予測結果

	定期利用	総事業費	運賃 収入増	経費 人件費	施設 使用料	累積黒字 転換年
基本ケース	10%減	3,200億円	65.8億円/年	28.6億円/年	39.5億円/年	40年
	5%減		68.3億円/年		42.3億円/年	37年
	変化なし		70.9億円/年		45.2億円/年	35年
感度ケース ①	10%減		59.7億円/年		32.7億円/年	50年
	5%減		62.0億円/年		35.2億円/年	45年
	変化なし		64.3億円/年		37.8億円/年	42年

※営業主体の人件費、経費の想定は4社（東武鉄道、首都圏新都市鉄道、埼玉高速鉄道、東葉高速鉄道）の直近3か年（2019～21年度）の平均単価を基本とする。但し、平均単価により難しい費目は運行形態の類似性などを踏まえて個社の値を用いた。

※整備主体の人件費、経費の想定は都市鉄道保有会社（西大阪高速鉄道、中之島高速鉄道）の平均原単位を用いた。

※諸税は固定資産税、都市計画税、不動産取得税、登録免許税、法人関連税を考慮

※資金調達条件は3年据置10年元本均等償還とし、長期プライムレート平均（2011～23）を用いた1.067%とする。その他、物価高騰率、運賃値上げは見込まないこととする。

14. 費用対効果分析

14.1 費用対効果分析の基本的考え方

本検討では費用対効果分析のうち、貨幣換算可能な便益に基づく費用便益分析については「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012改訂版）」を基に実施した。また、利用者便益の価格換算値は、選好接近法により設定した。

14.2 主な前提条件

①割引率

便益・費用の当該年度発生額を現在価値に割り戻す割引率として4%を使用する。

②計算期間

計算期間は検討対象路線開業後30年間とし、この間に発生する便益、経費等を計上する。

③価格評価の基準年次

基準年次は令和6年（2024年）とし、全ての便益・費用を2024年価値に割り戻し、2024年価格で表示する。

14.3 分析結果

（1）将来推計に基づく分析

収支予測と同様に基本ケース、感度分析ケース①について、将来における定期利用者の変化を考慮した分析をそれぞれ3パターン行う（下表に費用便益分析結果を示す）。

基本ケースでは、定期利用者の変化を見込まない場合において、費用便益比B/Cは1.0を上回る結果となった。コロナ禍の影響等が継続し、定期利用者の減少を見込む場合、費用便益比B/Cは1を下回り、経済的内部収益率はそれぞれ3.7%、3.9%となる。

また、運賃の違いを見ると、TX並みの運賃とした場合は利用者便益が向上し、定期利用者の減少を5%減とした場合でもB/Cは1.0を上回る結果となっている。

なお、B/Cが1.0を下回る場合でも、社会的割引率を4%より小さい値で評価することが適当である社会経済状況となれば、B/Cは1を上回る場合もある。

表 費用便益分析結果（億円/30年間）

	定期利用	利用者 便益	供給者 便益	環境改善 便益	期末残存 価値	総便益	総費用	費用 便益比	純現在 価値	経済的 内部 収益率
基本 ケー ス	10%減	1,452	281	11	171	1,915	2,025	0.95	-110	3.7%
	5%減	1,519	300	11	171	2,000	2,025	0.99	-24	3.9%
	変化なし	1,585	319	11	171	2,085	2,025	1.03	60	4.2%
感度 ケー ス ①	10%減	1,596	220	12	171	1,999	2,025	0.99	-26	3.9%
	5%減	1,669	236	12	171	2,088	2,025	1.03	64	4.2%
	変化なし	1,742	252	12	171	2,177	2,025	1.08	153	4.4%

1 4. 4 沿線地域への効果

(1) 一般化費用の節減効果

8号線の整備による沿線地域の利便性向上効果をゾーン別に算出し以下に図化する。ここで利便性向上効果は一般化費用の変化を用いて表す。一般化費用とは、移動に係る負担感を金額で算出したものであり、以下の式で表現される。

$$\text{一般化費用（円）} = \text{運賃（円）} + \text{所要時間（分）} \times \text{時間評価値（円/分）}$$

※時間評価値は鉄道経路選択モデルの 29.9 円/分（通勤非高齢）を用いる

秋葉原駅までの移動に係る利便性向上効果では、第2駅周辺から発現し、第4駅周辺や第6駅～第8駅周辺では一般化費用換算で400円/人を超える効果が見られ、その多くが既存駅から1.5km以上離れた鉄道空白地に表れている。また、既存路線が存在する越谷レイクタウン駅や野田市駅でも100円/人を超える効果が表れている。

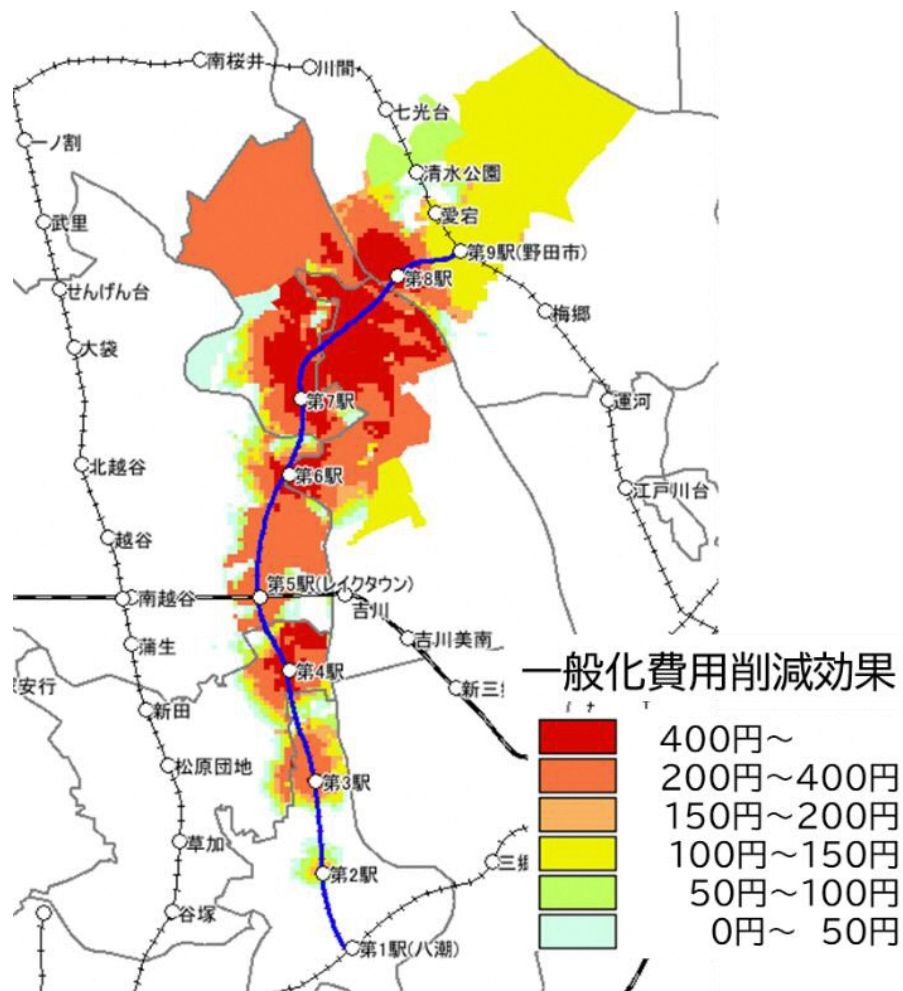


図 一般化費用削減効果（対秋葉原駅）

(2) 利用者便益

8号線の整備による利用者便益の分布図を以下に示す。利用者便益は8号線利用者だけでなく、混雑緩和が図られる周辺路線利用者にも発生するため、8号線沿線やTX沿線を含む広い範囲で利用者便益が分布している。なお、まちづくりは8号線駅の直近にしか考慮しておらず利用者数が少ないため、利用者便益が相対的に低い地域もあるが、まちづくりをより進めることでさらに大きな利用者便益を生じさせることが可能となる。

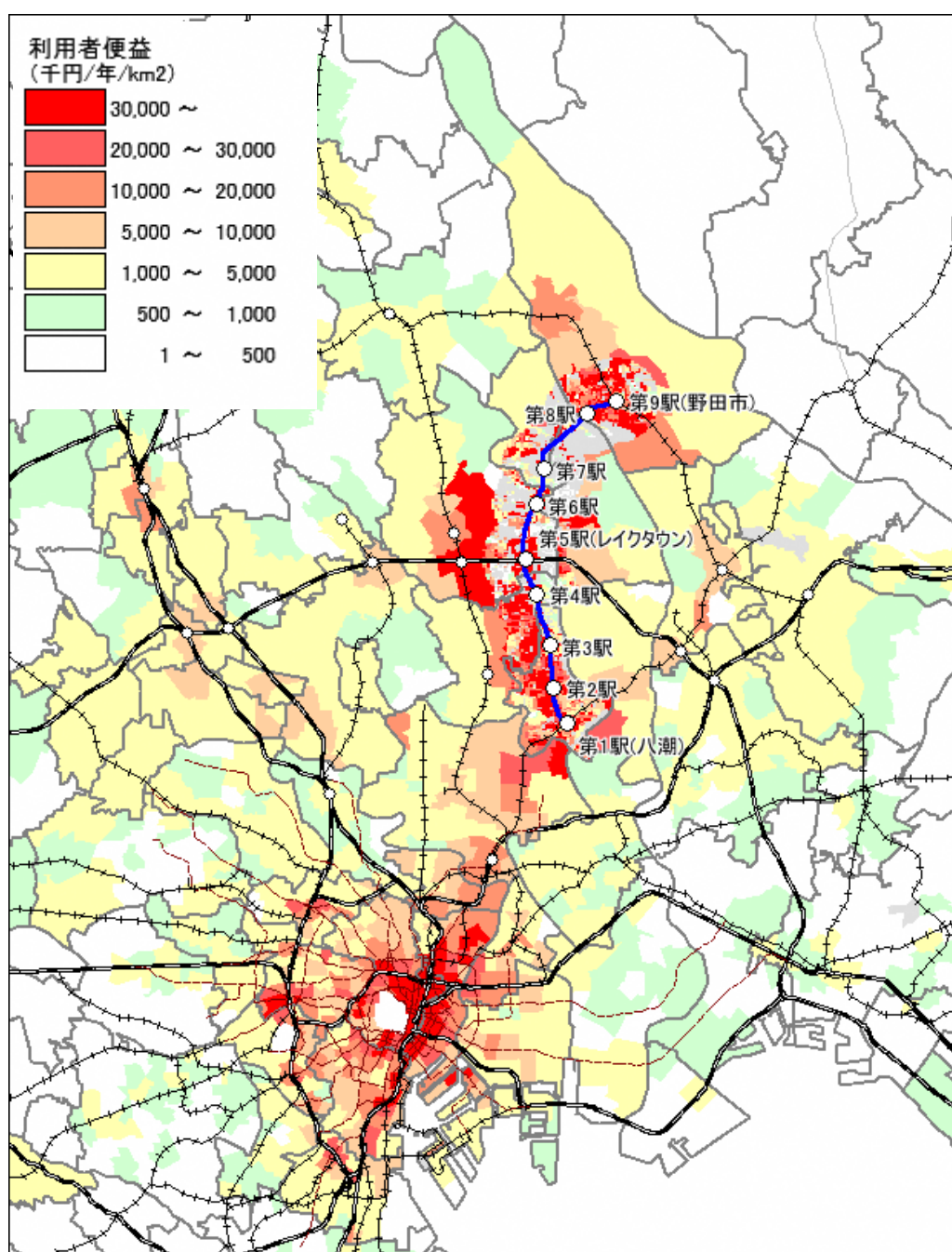


図 利用者便益分布図

15. まとめ

15.1 事業概要について

本調査の検討課題をまとめるとともに、今後の課題を以下に整理する。

本調査では、高速鉄道東京8号線整備事業を対象に、当該事業の成立可能性に関する検討を実施した。当該事業はTX八潮駅を起点とし、JR武蔵野線越谷レイクタウン駅を経由して東武野田線野田市駅に至る、延長17.5kmの鉄道路線計画である。この計画では、新駅6駅の設置と、既存の鉄道路線と結節する3駅の合計9駅の設置を前提としており、埼玉県東端地域及び千葉県北西地域に跨っている。

また、当該路線は、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」に位置付けられたものの、事業主体を含めた事業計画について十分な検討を行うに当たって、「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」との条件が付された。そのため、本調査では沿線自治体における上位計画や現状の土地利用状況等を踏まえ、沿線全体のまちづくりの方向性を検討した上で、駅周辺の将来構想（案）を仮定し、そこから想定される開発人口の増加を前提とした検討を行った。

15.2 平成25・26年度調査からの事業計画の主な変更点

（1）ルートの変更

平成25・26年度調査時点では、東埼玉道路の高規格の道路専用部について事業開始時期が明確になっていなかったことから、東埼玉道路との一体整備を基本とした路線計画としていた。しかし、2020（令和2）年度から八潮～松伏間の専用部の事業が着手されたため、本路線計画建設前に事業が完了すると考えられる。事業時期が異なる場合の鉄道と道路の一体整備は建設コストの高騰や工事期間の長期化に繋がるため、一体整備は検討の対象外としてルートの変更を行った。

（2）八潮駅の接着方法の変更

平成25・26年度調査においては、本路線計画での朝ピークの運行本数のうち4本がTXへ直通する想定としていたが、現状のTXの朝ピーク時運行本数は当時想定していた運行本数を超過しており、本路線を直通させる余裕がない。そのため、八潮駅での接着方法は、TXとの乗換及び押上方からのルートに配慮した形を前提として検討した。

（3）駅位置の変更

第7駅及び第8駅について、各沿線市町からの要望により、平成25・26年度調査時点から変更した。

15.3 まとめと今後の課題

15.3.1 まとめ

高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）は、交通面では東京都心・臨海部および新幹線・空港等の幹線交通ターミナルへの速達性向上、周辺路線の混雑緩和、列車遅延時の代替経路の確保、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に対して整備効果を発揮する路線である。また、同路線の沿線地域における豊かで活力ある持続可能な都市の実現に寄与するという点で、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、新駅周辺のまちづくりによる新たな地域拠点の創出、既成市街地のリニューアル化による再生・魅力向上、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、居住人口・関係人口・交流人口増加への寄与、多様なライフスタイル提供への寄与、低炭素社会を実現する公共交通体系の充実についての役割も期待され、これらが本委員会を構成する関係者間において同路線を整備する意義・必要性として整理した。

具体的な路線計画については、平成25・26年度調査から変更した点を考慮し、東埼玉道路の構造物に影響を及ぼさず、八潮駅でのTXへの接着方針について乗換を前提とし、また、各沿線市町から要望のあった駅位置の変更を踏まえた新たなルートにて検討を行った。

それに合わせて、埋設管、沿線の道路等の各種計画等を勘案し、極力速達性を発揮できる線形条件において事業費の抑制を念頭に、各駅間を極力最短距離で結ぶことや、構造を極力高架構造とする想定をおいた建設内容を検討した結果、総事業費は3,200億円（税込・車両基地含む・2023年度価格）と試算した。

本調査では、将来推計の前提条件を八潮～野田市の所要時間が各駅停車21分（快速12.5分）、ピーク時運行本数8本/時（うち快速2本/時）、運賃が初乗186円、八潮～野田市479円としたところ、将来の路線需要は7.6万人/日（基本ケース）と推計された。

この将来推計の前提条件及び推計結果を前提とし、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」に準じ、前述の事業費が開業前8年間におおむね均等に発生（車両費は開業前年に発生）すると想定した費用便益分析では、費用便益比（B/C）1.03、純現在価値（NPV）60億円、経済的内部収益率（EIRR）4.2%と試算された。これは、公的資金の投入について判断する場合、投資効率性が認められる事業としての水準に達している。

また、当該事業の営業主体は運賃収入70.9億円/年、人件費経費は28.6億円/年が見込まれるため、営業主体が取得する車両更新に伴う借入金の返済が終了する開業後35年間で累積資金収支がマイナスにならないことを前提とした最大支払い可能施設使用料は45.2億円/年となった。合わせて、建設を担う整備主体に対して都市鉄道利便増進事業費補助が適用されることを想定し、同主体の収支採算性の検討を行ったところ、累積資金収支黒字転換年は開業後35年目となった。これは、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、40年程度での採算確保が適当とした運輸政策審議会答申第19号（平成12年8月）に照らすと、事業主体の採算性が確保されていると考えられる水準に達している。

以上のように、本調査で想定した高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備事業は7.6万人/日の旅客を輸送し、費用便益分析及び収支採算性の観点から一定の条件下で成立可能であるとの結果となった。また、8号線沿線の新駅周辺は既存駅から1.5km以上離れた鉄道空白地域であるが、それらの地域から都心（秋葉原）への一般化費用は大幅に改善される結果となり、加えて、利用者便益もJR武蔵野線、東武野田線といった新線との結節路線だけでなく、混雑緩和の影響で非常に広範な地

域に効果を及ぼしている。このように、東京 8 号線（八潮～野田市間）は、鉄道空白地の交通利便性を高めると共に、非常に広範な地域に効果を波及させうる事業であることが改めて確認できた。

ただし、本調査結果においては、実現可能性を高めるために沿線市町を中心として関係者が努力を要する留意点を有している。また、リスクについては今後の動向を注視する必要があり、事業が実現に向けて前進する場合には、当該リスクが顕在化した場合の対処方策の検討を行うことが望ましい。

なお、当該事業の意義・必要性の一つとして東京都心・臨海部への速達性を挙げているが、最終的には押上駅から東京メトロ有楽町線へ乗り入れることが望ましい。その観点から、今後は八潮～野田市の区間だけでなく、押上～野田市間（豊洲～住吉は 2030 年代半ばを目途に整備中）を含めた全線の評価を行い、当該路線が全て整備された場合の効果の具体化についても検討することが望ましい。

15. 3. 2 今後の課題

（１）主な留意点（人為的な努力を要する条件）

①社会経済条件

本調査の鉄道需要に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いる。そのため、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。

また、新駅へは既存のバス路線を中心に一定のバスネットワークの充実が前提であるが、バス路線の再編には主に自治体、バス事業者による計画策定が必要であり、そのための検討を進める必要がある。なお、本調査においては、新たな（マイクロ）モビリティを利用した場合の交通手段選択の変化までは考慮していない。

②運営条件

本調査のまとめに記載した収支採算性が開業後 35 年目で確保されるケースの場合、運賃水準は平成 25・26 年度調査報告書での考え方を踏襲し、TX より高い運賃水準となっている。公共交通手段として地域の足を担えるような気軽に利用しやすい運賃水準を検討すべきであるが、運賃水準を TX 並みとした場合の感度分析を実施した場合は累積資金収支黒字転換年が開業後 42 年目となることが課題である。

③維持管理及び投資の条件

鉄道施設、車両、機械、電気等の設備に関する日常的な維持管理（軌道、架線の取替含む）および車両更新については計算に考慮している。一方、機械、電気等の更新投資（いわゆる保有資産の簿価を増加させる投資）については、設備系の資産額を精緻に算定していないこともあり、本調査のまとめに記載した収支採算性が開業後 35 年目で確保されるケースには含めていない。但し、鉄道の運営にあたっては電気、機械系の設備は必要であり、それらの更新投資についても考慮した鉄道の経営計画の精査が必要となる。なお、それらの設備は法定耐用年数が 10～20 年程度とされているものの、使用環境等の影響を受けやすく実耐用年数を一概には判断できないため、更新時期の想定も課題である。

④事業評価の条件

本調査のまとめに記載した費用便益分析では社会的割引率は4%としているが、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」（2023（令和5）年9月 国土交通省）では、最新の社会経済情勢等を踏まえ、参考比較として1～2%による値を設定してもよいとしている。そのため、将来時点での事業評価のあり方を適切に踏まえる必要がある。

⑤事業スキーム

本調査においては、都市鉄道利便増進事業費補助を適用することを想定し、整備主体を第3セクター（第3種事業者）、営業主も第3セクター（第2種事業者）とした事業スキームとして収支予測を行っている。（※ただし、スキームの性質上、整備主体と営業主は異なる第三セクターであることが必要）

そのため、総事業費のうち補助対象事業費の内訳については、国1/3、地方公共団体1/3、借入金等1/3とした費用負担を想定しているが、事業スキームについては費用負担のあり方も含めて、調査研究の深度化を図る必要がある。

（2）主なリスク（不確実性を伴う条件）

本調査では一定の前提条件において新線の将来需要を推計しており、鉄道整備後の想定と実績の差は路線需要の変動要因となる。特に現状ではテレワークによる通勤頻度の低下の緩和傾向も見られるものの、将来の動向は注視することが望ましい。なお、仮に通勤定期利用の減少が5%の場合、累積資金収支の黒字転換年は2年後ろ倒し（開業後37年目）、10%の場合は5年後ろ倒し（開業後40年目）となり、社会的割引率を4%と想定した費用便益比（B/C）もそれぞれ0.99、0.95となる。

また、本調査では新駅周辺の都市開発を含む沿線地域の居住者の通勤目的地が、現在の東武伊勢崎線の沿線地域と同様の傾向になると想定しているが、鉄道沿線への転入者は鉄道利用を志向するとの考え方に基づく設定であるため、変動要因となる。

本調査における事業費は、現在の沿線状況を前提として、過去の鉄道建設の実績から単価等を設定して算出しているものである。したがって、都市化の進展等による導入空間の変化等が事業費の変動要因となる。また、直近の建設資材や人件費の高騰については、今のところ緩和の傾向が見られないことから将来の動向を注視する必要がある。なお、基本ケースをもとに、仮に事業費が10%増高した場合、費用便益比（B/C）は1.03から0.94へ低下すると試算される。

おわりに

本報告書は令和3年（2021）～令和7年（2025）において、高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）（以下、当該路線と称す）の整備に関して総合的な観点から実施した調査の結果をとりまとめたものである。

当該路線は運輸政策審議会答申第18号（平成12年（2000））に初めて亀有～野田市の区間の整備が明示された。さらに、平成28年（2016）の交通政策審議会198号答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿のうち、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であると位置付けられた。

しかし、同答申においては、当該路線に対して「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」との課題も指摘され、その対応が求められていた。

その後、令和2年（2020）3月にTXが増発したことにより、TXの線路容量の余裕が解消したこと、同年4月における東埼玉道路の単独事業化が決定され、東埼玉道路との一体整備の可能性が消滅したこと等の当該路線に関わる社会情勢等も変化した。

本調査では、指摘されていた上述の課題や社会情勢等の変化に対応するとともに、委員会委員として全ての沿線市町の参加を得て、駅周辺のまちづくりのイメージの深度化を図るべく、改めて事業化検討調査を行った。

当該路線の沿線全体のまちづくりの方向性について、既存の都市計画マスタープランや立地適正化計画等の上位計画との整合性を図りつつ検討を行い、さらに、それを踏まえた駅周辺整備の方針及び駅周辺の土地利用のイメージを駅ごとに設定することができた。

その上で、新駅周辺のごく一部の範囲に限定して想定したまちづくり事業を反映させただけでも十分な社会的効果が得られ、当該路線の事業性が見込めることが確認できた。

なお、異常気象への対応が問われている現在、埼玉県南部は水害のリスクは高いものの、かなり田園風景が残っており、今後、首都圏でもリスク軽減を目論んだ特色的な地域として見直される可能性もある。

本調査では、将来の方向性に対して十分な提案ができたとは言えないが、まずは鉄道整備とまちづくりについて沿線市町が協働したことは今後が期待できる取組みであったと評価できよう。

同盟会を構成する沿線市町は引き続き沿線のまちづくりのあり方について議論を重ね、より良い計画策定を進めていくことを期待したい。また、同盟会としても、8号線全線を念頭に、足立区、葛飾区、墨田区、江東区などとも連携し、当該路線を整備することによる、より広域的な便益の発現に向けた努力をして頂きたい。

令和7年（2025）3月

高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査委員会委員長 内山 久雄