

2016（平成28）年4月 交通政策審議会答申第198号

2016（平成28）年4月20日、概ね15年後（2030年頃）を念頭に置いて、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」が取りまとめられ、東京8号線の延伸（押上～野田市）が位置付けられました。

<13> 東京8号線の延伸（押上～野田市）

●住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。



【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。
・なお、茨城県が、東京の都市機能のバックアップ等の観点から、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域）とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化策として、更なる延伸について検討している。

（答申第198号より一部抜粋）

現在の取組状況

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、これまでの取組を継続する形で、国土交通省をはじめ、3県（千葉県、埼玉県、茨城県）に対する要望活動を展開するとともに、答申第198号に示された課題の整理に向けて、2017（平成29）年度に研究会を設置し、取り組んでいます。

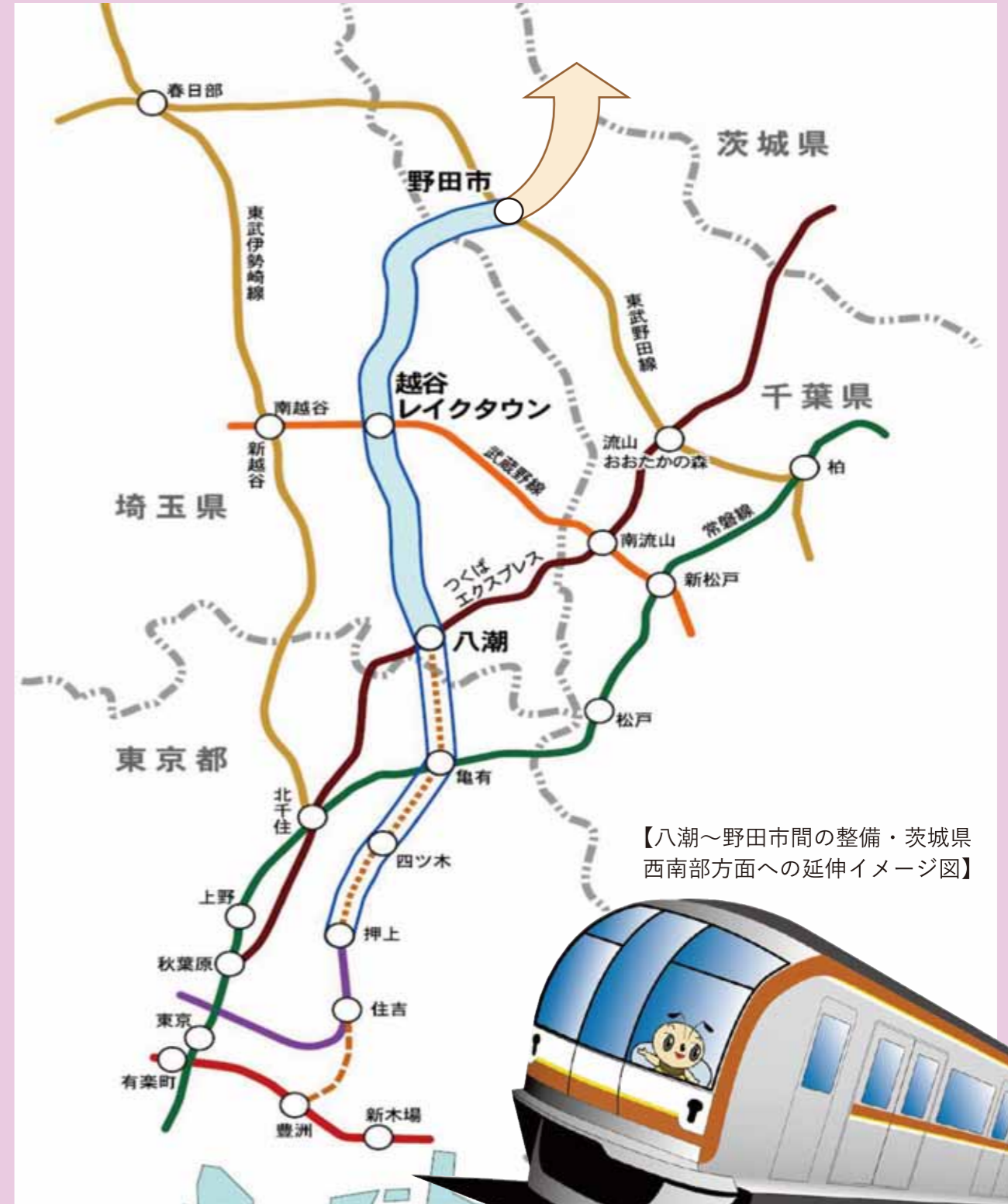
この取組を充実、加速させるため、2021（令和3）年度からまちづくりを主眼として、「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査」に着手しました。

調査期間は2024（令和6）年度までを予定しています。

【発行・編集】 2021（令和3）年7月 地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会

【事務局】 野田市企画財政部鉄道建設促進担当
野田市鶴奉7-1 Tel: 04-7125-1111（代）

みんなの力で 東京へ直結する鉄道の実現を！



【八潮～野田市間の整備・茨城県西南部方面への延伸イメージ図】



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（東京8号線延伸）の整備・誘致実現に向けて

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会とは？

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会は、1984（昭和59）年に設立され、2021（令和3）年現在、千葉県、埼玉県及び茨城県内の11市町で構成されています。

住民の長年の悲願である東京へ直結する鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致を実現し、移動の速達性・利便性、生活環境の向上等を図るためのまちづくりに取り組みます。

【同盟会構成市町】

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

東京へ直結する鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致とは？

東京8号線は、東京地下鉄（東京メトロ）有楽町線のことで、

現在、埼玉県和光市の和光市駅から東京都江東区の新木場駅までを結ぶ鉄道路線として、東武東上線、西武有楽町線經由西武池袋線及び東京メトロ副都心線と相互直通運転を行っています。

この東京8号線の豊洲以北への延伸について、地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、交通政策審議会答申第198号の位置付けを踏まえ、東京8号線八潮～野田市間の先行整備と茨城県西南部方面への誘致実現に向けて、官民一体となった取組を進めています。

これまでの主な取組、経過等について（1）

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、東京直結鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致実現に向けて、検討調査等を中心に様々な取組を行っています。

●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）について、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が得られました。

●平成19・20年度 <国>都市鉄道整備等基礎調査

◆国が東京8号線の八潮～野田市間の先行整備をケーススタディ路線として調査を行いました。
⇒八潮～野田市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ました。都市鉄道利便増進事業費補助（下図参照）の対象となり得ることが裏付けられました。



これまでの主な取組、経過等について（2）

●平成25・26年度 高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査<千葉県・埼玉県側>

◆地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、平成15年度に埼玉県内ルートをレイクタウンルートに一本化しました。

また、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助が創設されたことを受けて、同盟会の千葉県・埼玉県側の構成6市町では、レイクタウンルートでの事業化に向け、平成13・14年度の高速鉄道東京8号線事業化検討調査のリニューアル調査という形で、平成25・26年度に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しました。

《調査内容》

- ・レイクタウンルートについて、都市鉄道利便増進事業費補助の適用を前提として、既存駅との結節ケースごとに事業費試算・需要予測・収支採算性分析・費用対効果分析を行う
- ・八潮駅では、つくばエクスプレスへの直通運転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

《調査結果》

- ・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、費用便益比は1.5
⇒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、費用便益比は1.2

との結果が得られました。

【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

●平成26年度 東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査<茨城県側>

◆同盟会の茨城県側の構成市町でも、平成26年度に東武野田線野田市駅から関東鉄道常総線大宝駅に至る約35.5kmのルートを設定し、事業化可能な前提条件等を整理しました。

ケース	所要時間	乗車駅・乗車時間・経由駅等																		
8号線整備後	60分	<table border="0"> <tr> <td>8号線延伸</td> <td>8号線延伸（快速）</td> <td>TX（区快）</td> </tr> <tr> <td>大宝</td> <td>野田市</td> <td>八潮</td> </tr> <tr> <td>27分</td> <td>0分</td> <td>14分</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>0分</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>19分</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>秋葉原</td> </tr> </table>	8号線延伸	8号線延伸（快速）	TX（区快）	大宝	野田市	八潮	27分	0分	14分			0分			19分			秋葉原
8号線延伸	8号線延伸（快速）	TX（区快）																		
大宝	野田市	八潮																		
27分	0分	14分																		
		0分																		
		19分																		
		秋葉原																		
現状	95分	<table border="0"> <tr> <td>常総線</td> <td>TX（快速）</td> </tr> <tr> <td>大宝</td> <td>守谷</td> </tr> <tr> <td>42分</td> <td>19分</td> </tr> <tr> <td></td> <td>34分</td> </tr> <tr> <td></td> <td>秋葉原</td> </tr> </table>	常総線	TX（快速）	大宝	守谷	42分	19分		34分		秋葉原								
常総線	TX（快速）																			
大宝	守谷																			
42分	19分																			
	34分																			
	秋葉原																			

（黒字：乗車時間 赤字：乗換待ち時間）