

要 望 書

地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会

東京8号線の早期建設並びに延伸誘致に係る要望書

(要旨)

交通政策審議会答申第198号で位置付けられた東京8号線(押上ー野田市)の茨城県西南部地域への延伸検討について、国への働きかけを行うとともに貴県が主体となって取組み、さらに、同盟会及び構成市町が実施する取組に対して、貴県の積極的な参画、協力をいただきたい。

(説明)

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)の埼玉県東南部地域、千葉県北西部地域、茨城県西南部地域は、都心に近接しているにもかかわらず、都内への通勤・通学等に長時間を要していることから、東京へ直結する鉄道の整備は住民の長年の悲願となっています。

そして、平成28年4月、交通政策審議会答申第198号において、東京8号線の豊洲ー住吉間が「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、押上ー野田市間が「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、同盟会関係自治体並びに沿線住民にとりましてこの上もない喜びとなりました。

同盟会はこれまでに、平成12年度に運輸政策審議会答申第18号を受けて、「高速鉄道東京8号線事業化に関する基礎調査」を実施するとともに、平成13・14年度には「高速鉄道東京8号線事業化検討調査」

を実施いたしました。さらに、整備実現において、事業費の縮減を図ることが大きな課題と捉えており、これをクリアするための具体策として、ルートが重なる東埼玉道路との連携が極めて有効であると考えました。

これを踏まえ、東京8号線八潮ー野田市間の先行整備の早期事業化に向けて検討を深めるため、平成25・26年度に「高速鉄道東京8号線(八潮ー野田市間)事業化検討調査」を実施し、都市鉄道利便増進事業費補助の適用を前提として、八潮駅において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し、ケースごとに事業費試算・需要予測・事業採算性分析・費用便益分析等を行いました。調査結果では、東埼玉道路の一般部(側道部)の直上空間を利用する形での整備を視野に、八潮駅での直通運転ケースで概算建設費2千7百億円、開業後33年で黒字転換し、費用便益比1.5、八潮駅での乗換ケースで概算建設費2千4百億円、乗換改善による乗換利便性の向上やバス路線の見直し等により、開業後38年で黒字転換し、費用便益比1.2として、いずれのケースについても、事業採算性が確保されると試算されております。

なお、答申第198号における鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果では、押上ー野田市間については総事業費5千8百億円、費用便益比0.5、黒字転換年は発散とされておりますが、同盟会が実施した検討調査のとおり、東埼玉道路との一体整備やつくばエクスプレスへの乗換方法など、事業費の削減や速達性の向上に関する課題について検討することで、事業採算性の確保が図られると考えております。

また、当地域では、東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）茨城県誘致促進協議会（以下、協議会）を組織し、茨城県議会東京直結鉄道（地下鉄 8 号線）建設促進並びに誘致議員連盟と連携した誘致運動を積極的に展開しております。野田市からの延伸整備については、協議会において、平成 26 年度に「東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査」を実施し、都心に至る従来の所要時間が 30 分程度短縮されることにより、利便性が大幅に向上することが確認されております。

東京 8 号線の八潮－野田市間及び茨城県西南部地域への延伸に対する整備効果については、都心への所要時間の短縮のほか、乗換回数の減少により速達性及び利便性が大幅に向上するとともに、まちの魅力創出に結び付き、経済活動の活性化などが図られます。

また、居住者や従業者等の移動手段が自家用車から鉄道利用へ転換することにより、自家用車からの CO2 排出量の削減はもとより、渋滞による経済的損失の軽減に寄与することから、道路混雑の緩和とともに環境負荷低減による低炭素社会の実現が図られます。

さらに、大規模災害等のリスクに対し、並行する他の鉄道路線の代替機能を果たすとともに、都心環状路線と結節することで鉄道ネットワークの多重化による代替経路の確保が図られ、帰宅困難者対策をはじめ、防災面においても非常に大きな役割を果たします。

平成 27 年 9 月に発生した関東・東北豪雨では、同盟会構成の茨城県内 4 市 1 町で大きな被害を受けております。当地域を南北に結ぶ唯一の鉄道路線である関東鉄道常総線は、鬼怒川の堤防決壊によって、1 か月

にわたり一部区間が運休止、通勤・通学等に大きな影響を受けたことから、当地域においては、特に、大規模災害時等における代替交通手段の確保が望まれております。

答申第 198 号では、利便性の向上が期待される一方、事業性や沿線開発、茨城県西南部地域への延伸が課題として指摘されており、早期事業化を図るためには、まず、課題の整理に向けた取組が求められています。埼玉県内の同盟会構成市町では、県と連携して事業性を確保するための検討を進めており、野田市におきましても、庁内関係部局による勉強会を開催し、今後のまちづくりに向けた課題の整理に着手しております。さらに、茨城県内の同盟会構成市町においても、県と連携して、今後の取組に向けた勉強会を開催しております。

今後、3 県の構成 11 市町が足並みを揃え、埼玉県、千葉県及び茨城県と連携を図りながら、東京 8 号線（八潮－野田市）の早期事業化の実現を目指すとともに、茨城県西南部地域への延伸につきまして、検討してまいりたいと考えております。

以上のように、同盟会では、事業の実現のために課題解決に向けた取り組みを進めるとともに、今後、官民一体となった働きかけを一層強化し、関係地域住民とともに、引き続き、一日も早い東京 8 号線（八潮－野田市）の先行整備と茨城県西南部地域への延伸検討に取り組んでまいります。

つきましては、貴県におかれましては、茨城県西南部地域への延伸に向けて国への働きかけを行うとともに、貴県が主体となって取組み、さ

らに、同盟会及び構成市町が実施する取組に対して積極的な参画及び協力をいただきますよう、要望いたします。

何卒、当地域の事情をご賢察いただき、特段のご配慮のほどよろしく
お願い申し上げます。

平成29年 2月 6日

茨城県知事

橋 本 昌 様

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会

会 長	越 谷 市 長	高 橋 努
	越谷市議会議長	松 島 孝 夫
副会長	野 田 市 長	鈴 木 有
	野田市議会議長	中 村 利 久
副会長	坂 東 市 長	吉 原 英 一
	坂東市議会議長	林 順 藏
副会長	松 伏 町 長	會 田 重 雄
	松伏町議会議長	佐 藤 永 子
	草 加 市 長	田 中 和 明
	草加市議会議長	鈴 木 由 和
	八 潮 市 長	大 山 忍
	八潮市議会議長	服 部 清 二
	吉 川 市 長	中 原 恵 人
	吉川市議会議長	互 金次郎
	下 妻 市 長	稲 葉 本 治
	下妻市議会議長	須 藤 豊 次
	常 総 市 長	神 達 岳 志
	常総市議会議長	風 野 芳 之
	筑 西 市 長	須 藤 茂
	筑西市議会議長	箱 守 茂 樹
	八 千 代 町 長	大久保 司
	八千代町議会議長	大久保 武