

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)

- 1 交通政策審議会答申第 1 9 8 号で位置付けられた東京 8 号線(押上ー野田市)について、事業採算性が見込まれる八潮ー野田市間の先行整備実現に向けて、都市鉄道利便増進事業費補助を適用していただき、速やかに事業化が図られるよう要望いたします。
- 2 野田市から茨城県西南部地域への延伸検討について、国の積極的な参画、協力を要望いたします。

(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 2 8 年 4 月、交通政策審議会答申第 1 9 8 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 1 2 年度に運輸政策審議会答申第 1 8 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 1 3・1 4 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 2 5・2 6 年度に「高速鉄道東京 8 号線(八潮～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 3 3 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 3 8 年で黒字転換し、費用便益比 1.2 とし、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 1 9 8 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、整備手法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向上を検討することで、事業採算性の確保が図られると考えております。

東京8号線（八潮－野田市）の整備効果については、都心への所要時間の短縮及び乗換回数の減少により速達性が大幅に向上し、利用者の利便性が向上するとともに、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、東京8号線（八潮－野田市）は、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、東武鉄道野田線、JR武蔵野線といった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。実際に、同盟会構成の茨城県内4市1町は、平成27年9月の関東・東北豪雨により大きな被害を受けており、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、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。

一方、茨城県西南部地域への延伸につきましては、県西南部地域の市町において東京直結鉄道（地下鉄8号線）茨城県誘致促進協議会を組織し、誘致運動を積極的に展開しており、さらに、野田市から当地域への延伸整備について、「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、利便性が大幅に向上することが確認されております。

しかしながら、答申第198号では、利便性の向上が期待される一方、事業性や沿線開発への課題が指摘されております。

このことを踏まえまして、東京8号線（八潮－野田市）の事業化を図るためには、まず、答申に明記された課題の整理に向けた取組が求められることから、埼玉県内の同盟会構成市町では、県と連携して課題整理の検討を進めており、野田市では、庁内関係部局による勉強会を設置し、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。また、茨城県内の同盟会構成市町でも、県と連携して野田市からの延伸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に取り組んでまいりま

すので、何卒、当地域の事情をご賢察いただき、都市鉄道利便増進事業費補助を適用し、速やかに事業化が図られますよう、また、野田市から茨城県西南部地域への延伸検討について、国の積極的な参画、協力を得られますよう、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 8日

国土交通大臣
石井 啓 一 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