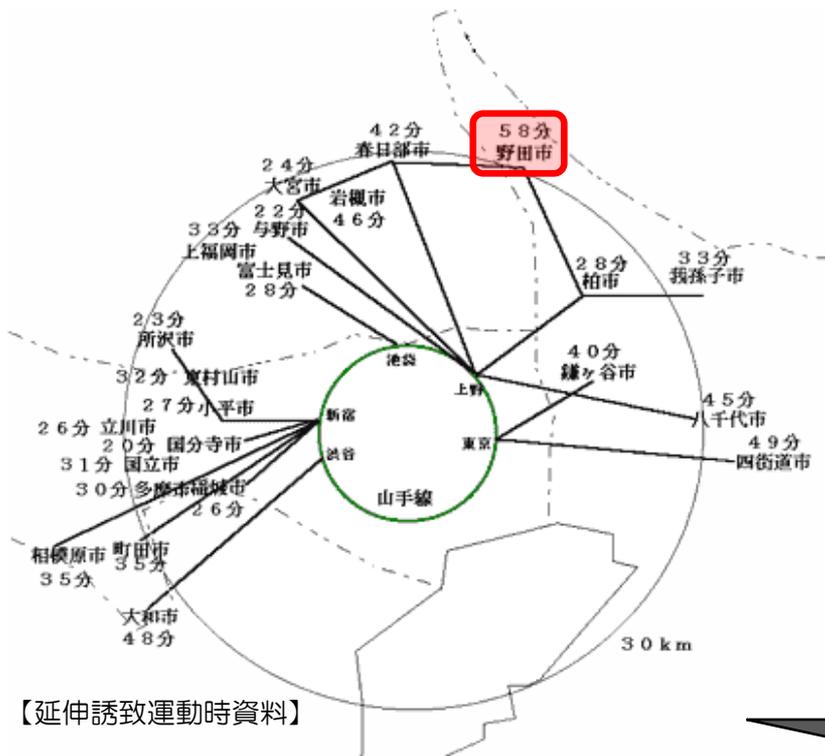


1. 東京直結鉄道は野田市民の長年の悲願

【東京30km圏東京到達時間比較表】



野田市の状況

- 東京都心から30km圏に位置する主な23市と比較すると、**最も速達性に劣っている**
- 他の30km圏の都市と比較して規模が小さく、発展が遅れている
- 東京への通勤、通学が不便なため、若年層人口が減少している

東京直結鉄道への市民の願い

- 平成10年11月、野田市、関宿町の商工会議所・商工会等関係21団体で構成される「東京へ直結する鉄道を実現する会」が、東京直結鉄道の誘致に関する署名運動を行う
⇒156,426人分の署名（当時の野田市、関宿町人口相当）
- 平成12年3月、第11回市民意識調査において、今後力を入れるべき施策として多くの市民からの期待
- 平成13年度からの市総合計画策定の際にも、多くの市民からの要望あり

**東京都心へ短時間で行ける東京直結鉄道は、市民の長年の悲願
市民の皆様の後押しを受け、まちづくりを進める上で最大の課題として取組を推進**

東京直結鉄道の実現 ⇒ 野田市の利便性向上と新しい魅力の創出 ⇒ 人口増、財政力増
⇒増収分で、福祉や文化、自然保護、教育など、市の将来像を実現するまちづくりを展開

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会により、建設促進・延伸誘致運動を展開

その後の市民意識調査等においても・・・

- 第14回市民意識調査（平成24年3月）においても、今後力を入れるべき施策として「鉄道の充実」が上位
- 平成28年度からの市総合計画策定のために実施した市民アンケートの際にも、東京直結鉄道の整備に関する要望が強い

2. 東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けた運動(1)

【令和6年現在の同盟会構成市区町】



行政

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会

市区町長、議会議長

【令和6年4月現在の構成市区町】

- ・埼玉県草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町
 - ・千葉県野田市
 - ・東京都足立区
 - ・茨城県下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町
- ⇒調査研究活動、要望活動

民間

東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会

関係する地域の商工会議所会頭、商工会会長

⇒建設促進・誘致活動、要望活動

民間

東京直結鉄道建設・誘致促進大会実行委員会

関係する地域の商工会議所、商工会の青年部

⇒東京直結鉄道誘致促進大会総決起大会の開催

⇒東京・筑波リレーマラソン等による建設促進・誘致活動の盛り上げ

東京直結鉄道の建設促進・誘致に向け、官民一体となって様々な活動を展開

2. 東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けた運動(2)

国、県に対する要望活動

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会と東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会の合同により、毎年、国土交通大臣、千葉、埼玉、茨城の3県知事に対し要望活動を実施



国土交通省要望



千葉県知事要望

民間団体によるPR活動



東京直結鉄道建設・誘致のために関係市町の商工会議所・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、毎年「東京直結鉄道建設・誘致促進大会総決起大会」を開催



同実行委員会において、8号線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実施し、イタリア語の「8」を意味する「OTTOくん」（オットくん）を8号線イメージキャラクターに決定



野田商工会議所内の「東京直結鉄道推進委員会」が、8号線建設誘致のためのPR用看板（2×4メートル）を市内4箇所に設置

3.東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けた検討調査等の経過(1)

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けて、検討調査等を実施しました。

昭和59年1月

地下鉄8号線誘致期成同盟会設立(のちに、地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会)
→平成30年現在：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

昭和60年7月

国の運輸政策審議会答申第7号において、東京8号線の亀有以北について、武蔵野線方面が、今後新設を検討すべき方向として位置付けられる

平成7・8年度

高速鉄道東京8号線北部延伸構想基礎調査【同盟会調査】
・八潮一野田市間を先行整備し常磐新線へ直通運転の場合、建設費2,200~2,600億円、開業後29年黒字転換

平成12年1月

国の運輸政策審議会答申第18号において、東京8号線の亀有から野田市までの延伸が位置付けられる(A2路線)

平成12年度

高速鉄道東京8号線事業化に関する基礎調査【同盟会調査】
・自治体主導における鉄道事業の先進事例を調査分析し、鉄道整備に向けてクリアすべき課題を整理
・建設期間の短縮・建設費の縮減・無償資金の確保を念頭に、整備スキーム・沿線開発の検討の必要性を指摘

平成13
・14年度

高速鉄道東京8号線事業化検討調査【同盟会調査】
・路線計画・建設計画・運行計画を設定し、事業費・需要予測・収支採算性・費用対効果等を分析
・概算建設費は、最も安いケースで2,100~2,300億円、高いケースで2,700~2,900億円
・収支予測の結果、レイクタウンルートで人口伸び率が計画よりも低いケースでも、地下鉄補助並みの補助(必要な無償資金率53%)があれば、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あり
・沿線開発・ルートの本一化・建設計画の深度化・東埼玉道路整備との連携等、事業化への条件を整理

3.東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けた検討調査等の経過(2)

平成15年度

期成同盟会臨時総会において、埼玉県内ルートをレイクタウンルートに一本化することを決定

平成17年度

国において、都市鉄道利便増進事業費補助制度が創設された ⇒ 地下鉄補助並みの補助制度

平成19
・20年度

国が実施した都市鉄道整備等基礎調査において、8号線(八潮～野田市間)がケーススタディ路線になる

- ・ 八潮～野田市間の連絡線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と評価
- ・ 「他の公共事業等との連携により事業費の縮減が可能であれば事業性が更に高まることから、今後、関係機関と連携し、構造形式や施工方法等の深度化を図る必要がある。」と言及

東埼玉道路との一体整備を推進

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【同盟会調査】

- ・ 平成13・14年度に実施した調査をリニューアルすべく、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ついて検討
- ・ 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、需要予測、収支採算性、費用対効果等を分析
- ・ 一体整備区間全体で約150億円のコスト縮減効果を確認
- ・ 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、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
- ・ 需要喚起の推進、開発計画の取組、検討ルートや駅結節方法の検証、建設計画の深度化等、事業化に向けた課題を整理

3.東京直結鉄道の建設促進・誘致に向けた検討調査等の経過(3)

平成28年4月

国の交通政策審議会答申第198号において、東京8号線の押上から野田市までの延伸が位置付けられる

平成29～
令和2年度

高速鉄道東京8号線整備検討調査【野田市調査】

- ・平成25・26年度に同盟会で実施した調査をベースとして、当市単独での新たな委託調査として、駅周辺及び野田市全体のまちづくり、事業性に最も資すると想定される市内の駅位置・ルートについて検討

令和3～6年度

高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備検討調査【同盟会調査】

- ・答申198号で指摘された「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
- ・沿線開発と連携した東京8号線整備の意義、沿線市町のまちづくりの方向性及び各駅周辺整備方針を検討
- ・路線計画(ルート・駅位置や駅間距離等)、概算事業費算定、需要及び収支の予測、費用便益の分析を実施
- ・東埼玉道路が事業化され、鉄道と道路の一体的な整備が難しいため、東埼玉道路に支障を及ぼさない新たなルートを検討
- ・つくばエクスプレスの朝ピーク時の運行本数が不足し、直通路線を新設する余裕がないため、八潮駅における直通運転を行わない乗換を検討
- ・東埼玉道路との一体整備を行わず、八潮駅におけるつくばエクスプレスとの相互直通をしないことを前提に、
⇒速達性を発揮できる線形条件において、各駅間を最短距離で結ぶことなどにより、総事業費3,200億円
⇒将来の路線需要7.6万人/日、開業後35年で黒字転換し、費用便益比(B/C)は1.03
- ・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結果を得る

4. 運輸政策審議会答申第7号に武蔵野線方面への延伸検討が示される【昭和60年7月】

【答申第7号における東京8号線の延伸】



昭和60年7月 運輸政策審議会答申第7号

- 地下鉄8号線（有楽町線）は、亀有から武蔵野線方面への延伸が、今後新設を検討すべき方向として位置づけられるに止まる
- 常磐新線（現在のつくばエクスプレス）は、守谷町南部までが新設区間として、筑波研究学園都市までが今後新設を検討すべき区間として位置付けられた
- 目標年次は、2000年（平成12年）

東京8号線の建設(答申第7号より一部抜粋)



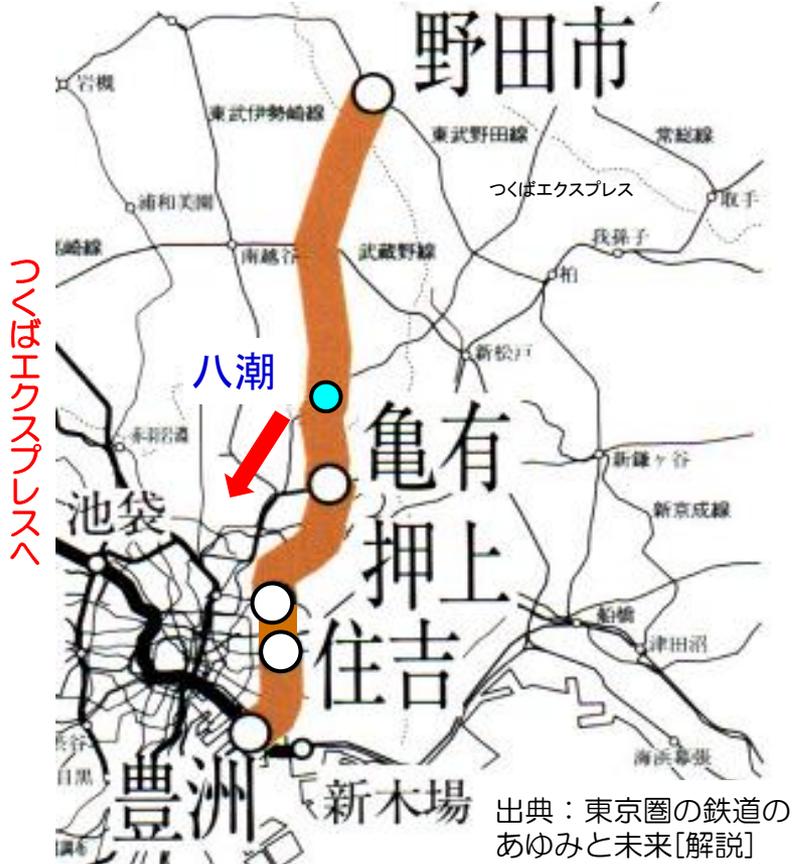
• 住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する

(注) — 目標年次までに新設することが適当である区間
 (—) は共用区間

…→ 今後新設を検討すべき方向

5. 運輸政策審議会答申第18号に野田市までの延伸位置付けが決定【平成12年1月】

【答申第18号における東京8号線の延伸】



ノマチハクハクハクハク

平成12年1月 運輸政策審議会答申第18号

- 地下鉄8号線（有楽町線）を亀有から野田市まで延伸することが位置付けられる
- 目標年次は、2015年（平成27年）
- 目標年次までに整備着手することが適当である路線（A2）

東京8号線の延伸(答申第18号より一部抜粋)



- 住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する
- 今後開業する常磐新線の投資効果が減殺しないよう留意して、着工区間、時期等を決定する。
【A₁：目標年次までに開業することが適当である路線】
【A₂：目標年次までに整備着手することが適当である路線】

野田市・地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会の今後の取組方針

東京への速達性向上のため、八潮—野田市間の先行整備を目指す

- 8号線のうち、八潮—野田市間を先行整備
- 八潮駅で「つくばエクスプレス」との相互乗り入れも

6. 高速鉄道東京8号線事業化に関する基礎調査

【平成12年度 期成同盟会】

調査目的

8号線が目指す鉄道事業のあり方を可能な限り明らかにして、取組の方向性を決めていく

調査内容

- 地方自治体主導の鉄道が経営難に直面していることから、その原因を調査し、8号線がクリアすべき課題を検討
- その上で、経営が比較的うまくいっている過去に建設された路線等を調査して、リーズナブルな料金で自治体に過度な負担がかからない形で鉄道を整備するために何をすべきかをまとめる
- 運輸政策審議会答申第19号で示された今後の鉄道整備方策を8号線に適用しながら、8号線の整備主体、整備手法について、この答申で新たに打ち出された上下分離方式も含めて検討
- これらを踏まえ今後事業計画を作成するための対策、検討課題をまとめる

調査結果

【自治体主導の鉄道の経営難の要因】

- 沿線開発の遅れにより利用者数が想定以下になり、営業収益が当初見込みを下回る
- 用地交渉が難航する等の理由により全線開業までに長期間を要し、利息が増加して建設費が大幅に高騰した
- 建設費を借入金で調達しており、公的支援がほとんど導入されていない

【先進事例から得られた教訓・アイデア】

- 建設期間の短縮、建設費の縮減、無償資金の確保

【19号答申からみた8号線整備の課題】

- 19号答申…都市鉄道は都市に不可欠な装置で、民間主導の整備が期待できない場合は公的主体が適切に補完すべき
- 公的主体の関与の仕方には「上下分離方式」等があるが、メリット・デメリットを比較分析し最善の方式を採用するべき
- 建設費は、運賃としての利用者負担部分と、公的支援としての税金負担部分に分けられ、それをどう配分するかが重要

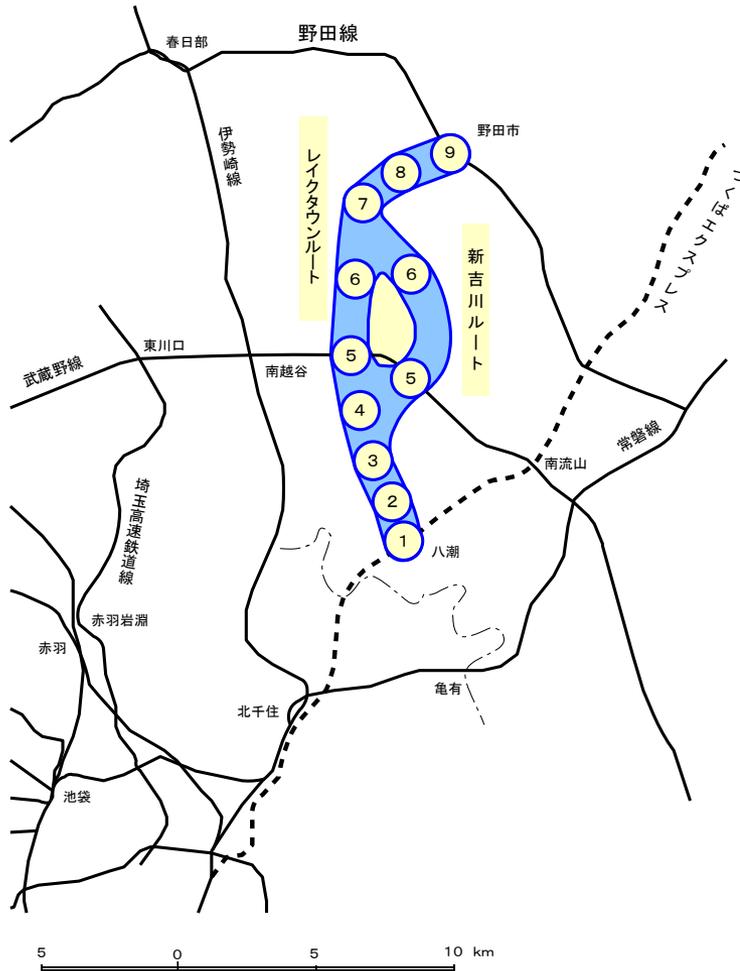
今後の取組方針

**先進事例からの教訓やアイデアを8号線の実際のルート、線形等に適用し
整備スキームの検討、まちづくりの進め方の検討をすべき**

7. 高速鉄道東京8号線事業化検討調査(1)

【平成13・14年度 期成同盟会】

基礎調査結果を踏まえ事業化に向けてクリアすべき条件を整理



調査内容

- 「レイクタウンルート」、「新吉川ルート」の2つのケースについて、路線計画、建設計画、運行計画を設定し、概算建設費算定、需要予測、収支採算性分析、費用対効果分析を行う
- 8号線整備を前提とした、鉄道需要を喚起する魅力あるまちづくりの進め方について検討

調査結果

- 東京への速達性がより向上するレイクタウンルートでは、野田市から秋葉原までの所要時間は、八潮駅乗換ケースで39分、八潮駅からつくばエクスプレスに直通運転ケースで33分となり、流山おおたかの森駅で乗り換える場合の50分より大幅な時間短縮
- 概算建設費は、最も安いケースで2,100~2,300億円、高いケースで2,700~2,900億円
- 需要予測に用いる将来人口について、自治体の計画通りに開発が進む場合と、計画よりも人口伸び率が低くなる場合の2ケースを設定 ⇒ 収支予測の結果、レイクタウンルートで計画よりも人口伸び率が低いケースでも、地下鉄補助並みの補助（必要な無償資金率53%）があれば、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

これらの検討結果から、8号線事業化への条件を整理

7. 高速鉄道東京8号線事業化検討調査(2)

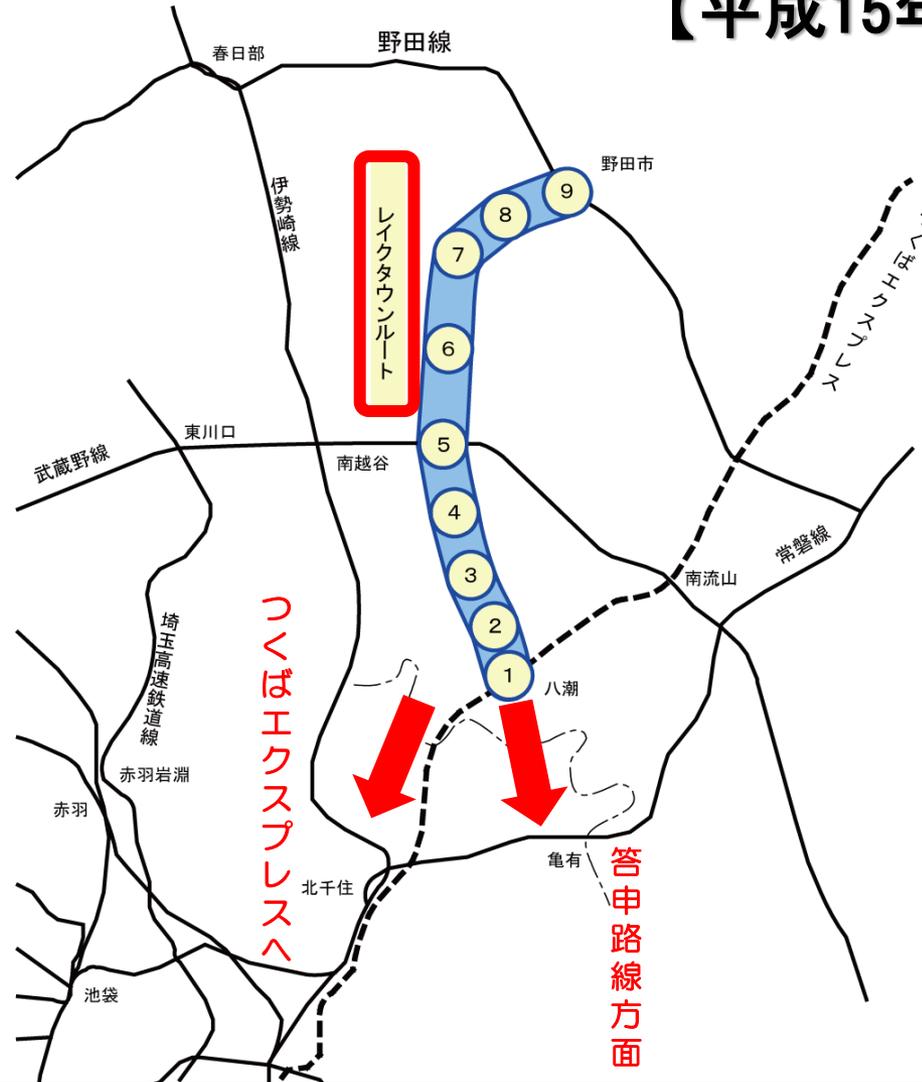
【平成13・14年度 期成同盟会】

事業推進に向けて6つの条件

1. 沿線自治体の総合計画に沿った開発計画の事業推進が不可欠である
2. 今後の作業に向けて、検討ルート of 早期一本化が必要である
3. 建設計画の更なる深度化が必要である
4. 地下鉄補助並みの補助スキームが適用されれば、事業採算性が確保される見通しがあると予測されたことから、地下鉄補助並みの補助拡大を国・県に要請すべきである
5. 鉄道事業成立のため、公的主体が中心的な役割を果たすべきである
6. イニシャルコスト削減のためには東埼玉道路との一体整備による建設費削減が期待されるが、計画を深度化していく中で、一体整備の方策の検討を深めるべきである

8. 埼玉県内ルートを一括化

【平成15年度 期成同盟会】



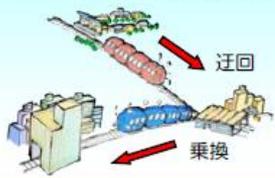
平成15年10月24日 地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会臨時総会
埼玉県内ルートを一括化とする議案を全会一致で決定

9. 都市鉄道利便増進事業費補助制度の創設

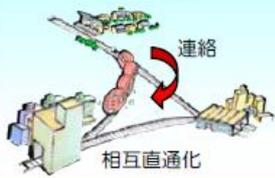
【平成17年度 国】

速達性の向上

路線間の接続が不十分で遠くの乗換駅へ迂回が必要



連絡線整備等により速達性を向上



都市鉄道利便増進事業費補助制度の概要

- 平成17年8月に施行された「都市鉄道等利便増進法」に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 営業主が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用
- 地下鉄補助並みの補助率に相当する補助制度**
- 既存の鉄道路線間を接続する連絡線の整備、追越施設の整備等により速達性の向上を図る事業と、駅内外の一体的な整備によって交通結節機能の高度化を図る事業がある
- 上下分離方式とは、運行事業者とインフラの整備主体とが原則として別人格で、インフラの整備に公的主体が関与する場合をいう

整備の支援スキーム

受益活用型上下分離

鉄道営業主
(既存の鉄道事業者)

施設使用料(受益相当額)

鉄道整備主体
(公的主体)

償還

国
1/3

地方
1/3

借入等
1/3

税制特例

財政上の支援措置

<補助対象施設>

- 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設や追越施設の整備
- 既存の駅施設における乗継等を円滑にするための都市鉄道施設の整備等

税制上の支援措置

<税制特例>

- トンネル非課税(固定資産税)
- 駅施設1/3軽減(都市計画税、固定資産税)



⇒ 鉄道営業主: 電車を運行する

↑ 施設を貸し付ける

↓ 施設使用料を支払う

⇒ 鉄道整備主体: 鉄道を建設して、施設を保有する

8号線への適用について

- 八潮―野田市間の先行整備は、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」の要件に該当する

都市鉄道利便増進事業費補助制度による
8号線八潮―野田市間の先行整備の
早期事業化を目指す

10. 都市鉄道整備等基礎調査

【平成19・20年度 国】

国が、8号線の八潮－野田市間先行整備をケーススタディ路線として調査

調査内容

- 2つの環状路線（東武野田線、JR武蔵野線）と結節する連絡線整備及び八潮駅におけるつくばエクスプレスへの直通運転化の技術的検討
- 上記検討結果を踏まえた、速達性向上施策の実施効果等の検討、まちづくりや他交通モードとの連携に関する検討

調査結果

- 東武野田線、JR武蔵野線とつくばエクスプレスを連絡する路線を整備し、中間駅となる越谷レイクタウン駅に追越施設を設置して急行運行を行うことにより、速達性の向上や連絡線沿線を中心とする鉄道不便地域の解消が図られる
- 八潮駅におけるつくばエクスプレスとの直通運転化により、八潮駅での乗換解消、所要時間の短縮が図られ、より大きな需要規模、利用者便益が期待できることから、効果的な速達性向上施策であると評価される
- 野田市から秋葉原までの所要時間は、「流山おおたかの森」駅でつくばエクスプレスに乗り換える場合のピーク時の約50分に対して、八潮駅乗換えで約12分、八潮駅でつくばエクスプレスに直通運転を行う場合は約16分の時間短縮が見込まれる
- 知見として、「沿線のまちづくりや他の公共事業等との連携を図ることにより事業費の縮減が可能であれば事業性が更に高まることから、今後、関係機関とも連携し、調査において検討した構造形式や施工方法等の深度化を図る必要がある」とされた



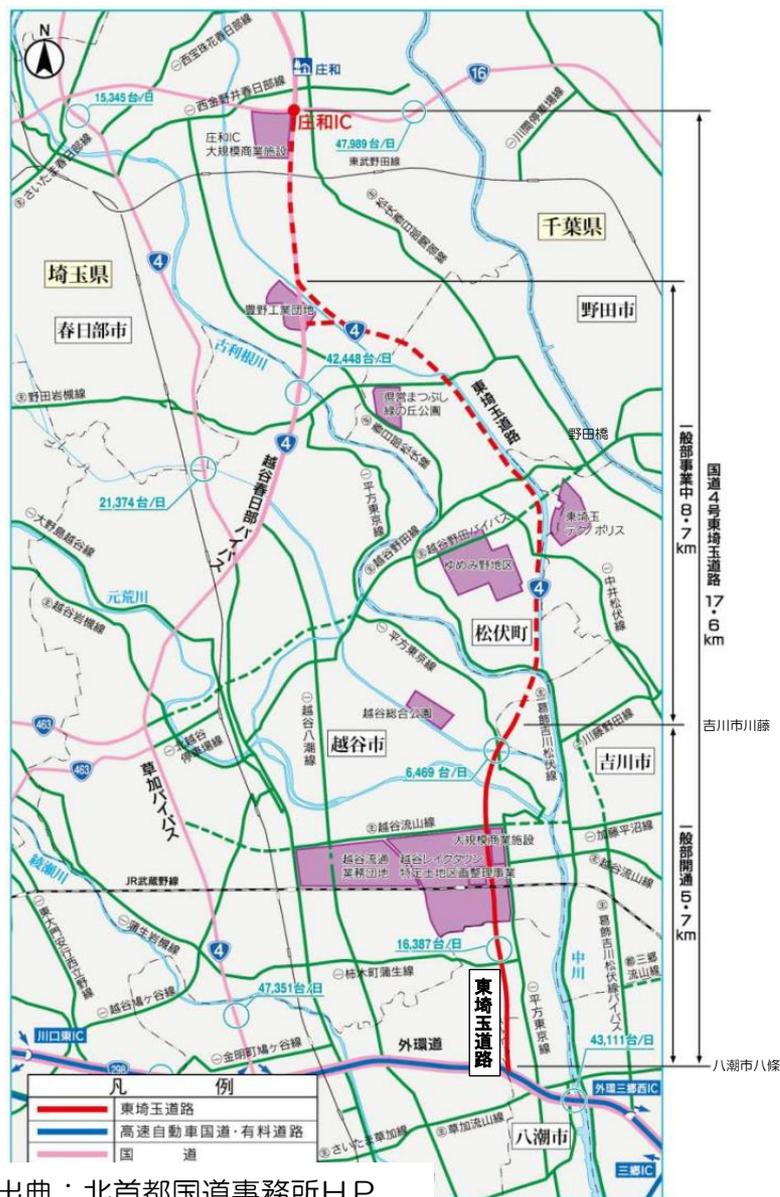
八潮－野田市間連絡線整備、T×との直通運転化は、効果的な速達性向上施策であり、東埼玉道路との一体整備による事業費の縮減など事業化に向けた課題を整理

11. 東埼玉道路との一体整備の提案・要望

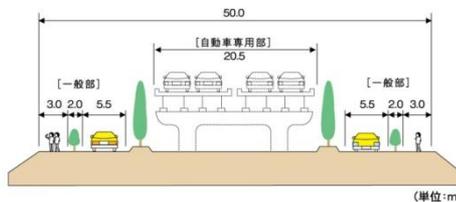
【平成20年度～ 期成同盟会】

東埼玉道路の概要

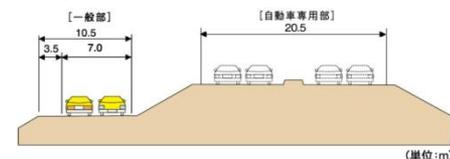
- 東京外かく環状道路（埼玉県八潮市）を起点として、レイクタウンや松伏町の中川沿いを経て国道4号バイパスに一部並行し、国道16号までのルートで計画されている地域高規格道路
- 標準幅員が50メートルあり、自動車専用部（地域高規格道路）と一般部（側道部）が併設する構造
- 平成26年現在、八潮市から吉川市川藤地先までの5.7kmは、一般部のみが開通
- 同区間の自動車専用部は、用地買収が済み都市計画決定されているが、現在は空きスペースとなっており、整備見通しは不透明



■一般部開通区間 標準断面図



■一般部事業中間区間 標準断面図（中川並行区間）



8号線との一体整備について

- 8号線は、事業費の縮減が大きな課題であり、ルートが重なる東埼玉道路との連携が極めて有効
- 東埼玉道路にとっても、鉄道との一体整備により渋滞緩和、環境負荷低減、沿線住民の理解が得やすい等のメリットがあると考え
- 平成22年に開業した成田新高速鉄道と現在整備中の北千葉道路は、一体的な用地買収や一体施工など効率的な事業推進に取り組んだ

東埼玉道路の自動車専用部または一般部と8号線との一体整備を、国に働きかける

12. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討 調査(1)

【平成25・26年度 期成同盟会】

平成13・14年度調査をリニューアルし、東埼玉道路との一体整備を検討

【検討ルート及び周辺の鉄道ネットワーク】



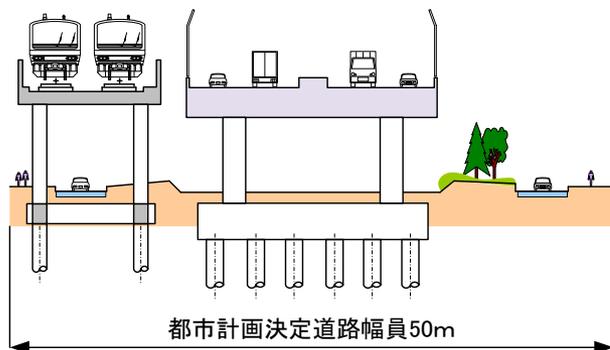
調査内容

- 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
- 東埼玉道路の一般部の直上空間を利用した一体整備を想定

【一般部との一体整備のイメージ】

高速鉄道東京8号線

東埼玉道路自動車専用部



調査結果

- 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
- 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

東埼玉道路整備の進捗状況や、
TXの企業戦略・需要動向等に注視しつつ、
関係者への働きかけを一層進める

12. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討調査(2)

8号線の整備効果

【平成25・26年度 期成同盟会】

1. 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

2. 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。

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

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。

4. 豊かで活力ある持続可能な都市の実現

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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。

12. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討 調査(3)

今後の課題の整理

【平成25・26年度 期成同盟会】

平成25・26年度に実施した「高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討調査」は、東京8号線延伸のうち八潮駅から野田市間を先行整備するという前提の下、都市鉄道利便増進事業費補助を活用しつつ、東埼玉道路との一体整備による事業化の検討を行ったものです。

本調査により、沿線地域の将来人口が最低水準にとどまると想定しても、高速運転や乗換改善による所要時間の短縮が図れれば、累積黒字転換に要する時間や費用便益比からみて、本先行整備の事業化は大いに期待できるという結果を得ました。それと合わせて、本調査では事業化に向けた今後の課題を整理しています。

東京直結鉄道の事業化は、市民の皆様のご協力なくしては実現することはできません。今後の作業での検討の結果についても、市民の皆様に明らかにし、ご理解をいただいた上で進めることを前提に考えております。

地下鉄8号線の誘致については、文字どおり官民一体となった運動を展開し、18号答申への位置付けを実現することができました。

引き続き、高速鉄道東京8号線の事業化に向けて、市民の皆様のさらなるご理解とご協力をお願い申し上げます。

《事業化に向けた今後の課題の整理》

- 1 速達性のさらなる向上等による需要喚起の推進
- 2 他地域からの転入を促すための魅力ある施策等の検討も含めた開発計画の取組
- 3 検討ルート及び検討ルートごとの駅結節方法の検証
- 4 今後の現地調査等を踏まえた東埼玉道路との一体整備による建設計画の深度化
- 5 事業化に当たっての関係者間の協議・検討
- 6 既存鉄道事業者との調整を踏まえた、バリアフリーを強く意識した乗換時間短縮等の調査・協議

実現しよう!

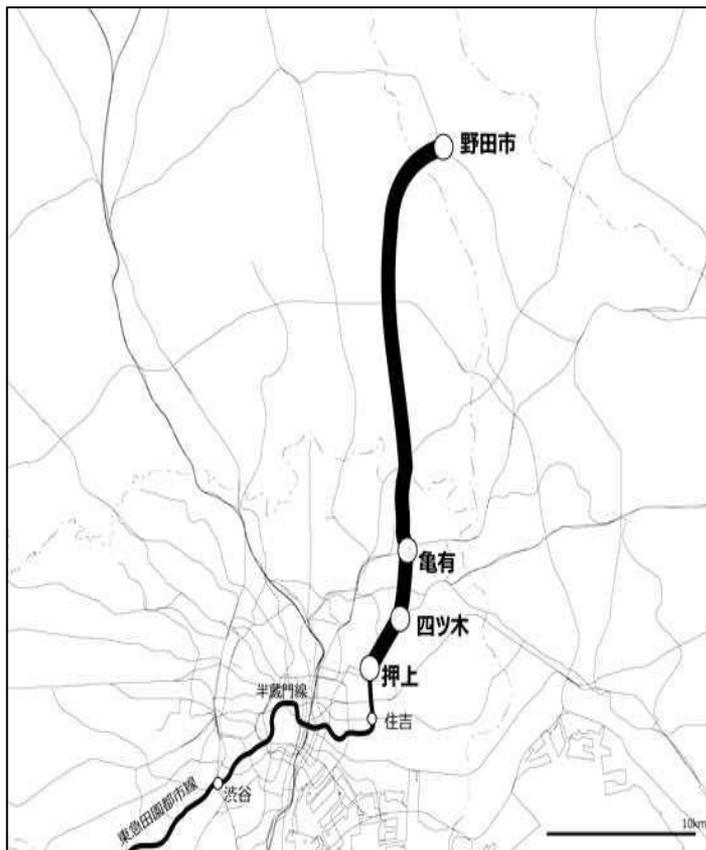


東京直結鉄道

13. 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】

平成28年 交通政策審議会答申第198号

- 平成28年4月20日、概ね15年後（2030年（平成42年）頃）を念頭に置いて、地下鉄、民鉄線及びJR在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、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」取りまとめ
- 答申第198号の特徴として、前回の18号答申のような格付け、順位付け（A1、A2、B）が行われておらず、「意義」と「課題」という形で整理



<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。
- 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。

14. 答申第198号に示された課題の整理に向けた取組(1)

【野田市】

野田市では、平成28年9月30日に「東京8号線（八潮－野田市間）先行整備に向けた庁内勉強会」を設置しました。

目的

- 平成28年4月20日に取りまとめられた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」に位置付けられた、東京8号線の延伸（押上－野田市）に関し、八潮－野田市間の先行整備に向けて必要な諸課題の整理等に取り組み、もって東京8号線の早期事業化を図るために設置

構成

- 副市長、建設局長、市政推進室長、企画財政部長、自然経済推進部長、都市部長、市政推進室主幹、企画調整課長、商工観光課長、都市計画課長、都市整備課長及び鉄道建設促進担当

活動状況

≪平成28年度≫

- 鉄道整備に係る共通認識を深めることからスタートし、4回の勉強会を開催

≪平成29年度≫

- 当勉強会の取組をさらに推し進めるため、座長を副市長として体制を強化した上で、課題として示された開発計画の見直しをはじめ、想定している市内2駅周辺のまちづくり等具体的な内容について、協議検討

14. 答申第198号に示された課題の整理に向けた取組(2)

【野田市】

- 活動の一環として、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」をベースとして新たな調査（都市高速鉄道東京8号線整備検討調査）の実施を決定
- 当市単独での新たな委託調査のワーキンググループとしての役割を担う形で運営

《平成30年度》

- 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会（第2回）について報告
- 「野田らしさ」、「市域全体のまちづくり及び市内2駅周辺のまちづくりの方向性」について検討

《令和元年度》

- 令和元年度第1回都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会資料（路線計画・建設計画、2駅周辺のまちづくりの方向性、野田市内2駅周辺の開発計画、需要予測・収支予測）について検討

14. 答申第198号に示された課題の整理に向けた取組(3)

【期成同盟会】

期成同盟会では、平成29年7月31日開催の平成29年度定期総会において、同盟会規約の規定に基づき、研究部会を設置することが決定されました。

当研究部会について、これまで野田市は、答申区間である埼玉県・千葉県側の研究部会に参加していますが、平成30年度より、延伸誘致を目指す区間である茨城県側の研究部会にもオブザーバーとして参加し、相互に情報の提供及び共有を図っています。

目的

- 答申第198号、国や県で示された課題等を整理するとともに、整備実現のために同盟会・県・各市町の考えの統一を図り、実現可能な事業計画の検討を行う

構成

- 各市町の課長職にある者
答申区間…草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、野田市、（埼玉県、千葉県）
延伸区間…下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町、（茨城県）

開催方法

- 答申区間（八潮―野田市）と延伸区間（野田市―筑西市）では課題が異なるため、分かれて研究部会を開催
- 研究部会の招集・運営について、答申区間は会長市である野田市、延伸区間は坂東市がそれぞれ行う

14. 答申第198号に示された課題の整理に向けた取組(4)

【期成同盟会】

研究部会等の活動状況

《平成29年度》

●平成29年11月10日 第1回研究部会【埼玉県・千葉県側】

- ・同盟会構成11市町による全体研究部会として開催
- ・今後の進め方として、東京8号線整備に向けた課題の整理として、各市町の沿線開発等の取組を優先的に取り扱うことを決定
- ・野田市及び埼玉県内5市町、茨城県内5市町でそれぞれ構成される研究部会を平成29年度内に各1回開催することを決定

●平成30年2月19日 第2回研究部会【埼玉県・千葉県側】

- ・野田市及び埼玉県内5市町により開催
- ・構成各市町のまちづくりについての情報交換と共通認識を図るため、その第1弾として、越谷レイクタウンのまちづくりに関する事例を紹介

《平成30年度》

●平成30年10月19日 第3回研究部会【埼玉県・千葉県側】

- ・野田市及び埼玉県内5市町により開催され、千葉県及び埼玉県がオブザーバーとして出席
- ・前回の研究部会に引き続き、事例として、埼玉県から「平成28年度県内公共交通網検討調査（8号線）の概要」について、吉川市から「吉川美南駅周辺のまちづくり」について、八潮市から「八潮駅周辺のまちづくり」についてそれぞれ紹介

14. 答申第198号に示された課題の整理に向けた取組(5)

【期成同盟会】

研究部会等の活動状況

《令和元年度》

令和元年7月22日に開催された同盟会定期総会において、野田市長が会長に選任されました。

これに際し、研究部会の取組を充実、加速させるため、平成25・26年度に実施した「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」の深度化調査として、同盟会構成11市町全体で、まちづくりを主眼に事業採算性、費用便益比の算定等を業務内容とする委託調査を、令和3年度の実施を目途として準備を進めることで出席者全員の賛同が得られました。

- ・上記を踏まえ、全体会として令和元年度第1回研究部会を開催（令和元年10月24日）
- ・千葉県、埼玉県及び茨城県がオブザーバーとして出席
- ・令和3年度度実施予定の同盟会委託調査の概略について検討するとともに、今後の調査をはじめとした取組の参考とするため、事例研究として、足立区より地下鉄8号線整備に向けた足立区の取組について紹介

《令和3年度》

●同盟会定期総会

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、書面決議により開催し、高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査業務委託契約締結を含む7議題全てについて、全会一致で承認されました。

●高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査業務委託契約

上記定期総会の決議を受け、次のとおり、高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査業務委託契約を締結（令和3年6月18日）しました。

- ・調査期間
2021（令和3）年度から2024（令和6）年度まで
- ・契約相手方
一般財団法人 運輸総合研究所

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(1)

【平成29～令和2年度 野田市】

◆新たな調査の実施

- 期成同盟会の取組と連携しつつ、野田市では、「東京8号線（八潮～野田市間）先行整備に向けた市内勉強会」での議論を踏まえ、平成25・26年度に同盟会で実施した「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」をベースとして、交通運輸に関する専門機関に調査を委託し、鉄道整備実現、事業採算性確保・向上等に最も資すると想定される市内の駅位置、ルート及び駅周辺まちづくり等の素案を立案することとして、平成29年9月議会に調査委託に伴う補正予算を計上し可決されました。
- 当予算に基づき、平成29年11月1日付で一般財団法人運輸総合研究所と都市高速鉄道東京8号線整備検討調査に係る業務委託契約を締結しました。
- 当調査は、平成29年度から令和2年度までの4カ年をかけて実施するとともに、学識経験者や有識者、行政、民間等を構成メンバーとする委員会を設置して進めています。委員会構成メンバーについては、以下のとおりです。
- なお、調査内容については、同盟会構成市町とも情報共有を図り、同盟会で実施している研究部会での検討に活かしていきます。

◆調査内容等

《平成29年度》

(1) 現地視察

- 平成29年11月20日と平成30年1月16日の両日、八潮市から野田市までの東京8号線延伸沿線地域を視察

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(2)

【平成29～令和2年度 野田市】

(2) 第1回調査委員会（平成30年1月18日）

●議事内容等

①議事の前に

- ・当調査委員会の委員長に、平成25・26年度に同盟会実施の「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」において委員長を務めていただいた、内山 久雄 東京理科大学名誉教授が就任

②調査の進め方、野田市の現況整理及びまちづくりと駅の連携方針の検討について

- ・調査の目的として、市内の新駅及び野田市駅周辺のまちづくりの検討、東京8号線の整備効果を市域に波及させるためのまちづくりの検討、東京8号線（八潮～野田市間）の事業性に最も資すると想定される野田市内の新駅設置位置及びそれに伴うルート of 検討を行うことを確認

(3) 第2回調査委員会（平成30年3月28日）

●議事内容等

①第1回委員会の指摘と対応について

- ・8号線の整備効果を市域に波及させるためのまちづくりの検討が大切であるとの委員の指摘に対し、8号線の整備効果を市域全体に波及させるためのまちづくりの検討については、市の提案等をいただきつつ、委員の皆さんから様々なご意見やアイデアをいただき、時間をかけて検討を行うことなどの対応が決定

②2駅周辺のまちづくりの方向性、野田市内2駅周辺の開発計画（事例分析等）について

- ・今回の委員会では、野田市内の新駅及び野田市駅周辺のまちづくりの検討、東京8号線の整備効果を

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(3)

【平成29～令和2年度 野田市】

市域に波及させるためのまちづくりの検討、東京8号線（八潮～野田市間）の事業性に最も資すると想定される野田市内の新駅設置位置及びそれに伴うルートを検討等を行うため、まずは、「2駅周辺のまちづくりの方向性」について検討

- ・事務局より、8号線の野田市内の概略ルート、駅位置を仮置きで提示するとともに、他の駅周辺のまちづくりに関する先進事例等を紹介

《平成30年度》

(1) 現地視察

- ・平成30年10月5日、八潮市から野田市までの東京8号線延伸沿線地域を視察

(2) 第3回調査委員会（平成30年10月19日）

これまでの調査委員会は、委託先である運輸総合研究所の会議室において開催したが、今回は、野田市市民会館において開催。

市民会館は、国の登録有形文化財に指定され、当市の伝統、文化を象徴する代表的な建造物である市民会館で開催することにより、委員会のメンバーに、当市の魅力、ポテンシャルを肌で感じ、見ていただくことで、様々は貴重な意見、提案をいただき、地に着いた、内容の濃いものが出来上がるものと期待したもの。

●議事内容等

①野田市におけるまちづくりの方向性について

- ・野田市のまちづくりに取り組んでいる関係諸団体等に対するヒアリングやまちづくりに関する事例

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(4)

【平成29～令和2年度 野田市】

調査を通じて野田市の優位性を整理するとともに、次のとおり、野田市の将来都市像を設定

【野田市の将来都市像】

野田市の産業・歴史・自然環境を活かしつつ、新しいものと融合した循環型のまち
～それぞれの地域が有機的に連携しつつ、地域の特色を活かした個性ある発展を図る中で、地域
に住む人が誇りを持って生き生きと暮らせる持続可能な（サスティナブルな）まちを目指して～

- ・ 将来都市像の実現に向けて、5つの基本目標と具体的な7つのまちづくり方針を設定
- ② 2駅周辺のまちづくりの方向性について
 - ・ 上記の「野田市におけるまちづくりの方向性」で設定した基本目標及びまちづくり方針を踏まえ、「2駅周辺のまちづくりの方向性」として、具体的な9つの方向性を設定
- ③ 概略ルート、駅位置の検討について
 - ・ 過年度調査を参考としつつ、将来的な土地利用等のまちづくり、ルート線形、駅勢圏等の観点から、概略ルート、駅位置を想定
- ④ 2駅周辺の開発計画の検討について
 - ・ 上記③概略ルート、駅位置を基に、検討条件の整理等を行うとともに、2駅それぞれについて、開発コンセプト、整備方針等の駅周辺の開発計画について検討

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(5)

【平成29～令和2年度 野田市】

《令和元年度》

(1) 第4回調査委員会（令和元年12月23日）

● 議事内容等

① 路線計画・建設計画について

- ・ 前回の第3回調査委員会における論点等を踏まえつつ、過年度調査（平成25・26年度に実施した同盟会調査）で設定したルート・駅位置に対し、新たなまちづくり計画を考慮した形で、まちづくり、鉄道の事業性等の視点から比較を行い、過年度調査設定ルートとの違いを整理

② 2駅周辺のまちづくりの方向性について

- ・ 野田市におけるまちづくりの方向性（基本目標、まちづくり方針）に基づき、市内2駅及び2駅周辺地域のまちづくりの方向性を整理

③ 野田市内2駅周辺の開発計画の検討について

- ・ 新駅（第8駅）周辺開発について、地区の概況整理、開発の目標と基本方針の設定、土地利用計画の策定
- ・ 野田市駅周辺について、目指す将来像、開発既成市街地との連携について、連携強化を図るための基本方針、連携強化に必要な施策、取組についてそれぞれ整理

④ 需要予測・収支予測について

- ・ 新駅（第8駅）周辺開発計画を考慮することによる鉄道需要への影響を算定
- ・ 一定の前提条件に基づき、事業収支を予測

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(6)

【平成29～令和2年度 野田市】

《令和2年度》

(1) 第5回調査委員会（令和2年10月27日）

●議事内容等

最終調査委員会として、報告書（案）について審議。報告書（案）の目次は、次のとおり

- ①調査の背景と経緯
- ②調査概要
- ③野田市の現況分析
- ④野田市におけるまちづくりの方向性の検討
- ⑤まちづくりに関する事例調査
- ⑥2駅周辺のまちづくりの方向性
- ⑦野田市内2駅周辺の開発計画の検討
- ⑧路線計画
- ⑨建設計画
- ⑩輸送需要の予測
- ⑪収支予測
- ⑫沿線に発生する効果、費用便益分析
- ⑬まとめと事業化に向けた課題の整理

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(7)

【平成29～令和2年度 野田市】

令和2年12月に調査の取りまとめとして、報告書を作成しました。
報告書の概要は以下のとおり。

野田市におけるまちづくりの方向性

(1) 野田市の将来都市像

野田市の優位性を踏まえ、野田市の将来都市像を下記のように設定する。

野田市の産業・歴史・自然環境を活かしつつ、新しいものと融合した循環型のまち
～それぞれの地域が有機的に連携しつつ、地域の特色を活かした個性ある発展を図る中で、地域に
住む人が誇りを持って生き生きと暮らせる持続可能な（サステナブルな）まち～

(2) 基本目標

上記将来都市像の実現に向けて取り組むべき基本目標を以下の5項目とする。

- ・産業が育んだ歴史と文化を感じるまち
- ・野田市の資源を活かした交流が進むまち
- ・豊かな自然環境と調和したうるおいのある持続可能なまち
- ・広域拠点の形成と各地区の拠点が連携した賑いに満ちたまち
- ・多様な世代が住み続けたい・住みたくなるまち

(3) まちづくり方針

上記5つの基本目標を実現していくためのまちづくり方針を策定した。別紙1（図1「まちづくりの基本目標とそれを実現するためのまちづくり方針」）参照。

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(8)

【平成29～令和2年度 野田市】

2駅周辺のまちづくりの方向性

野田市におけるまちづくりの方向性に挙げられた「基本目標」及び「まちづくり方針」に基づき、2駅及び2駅周辺地域のまちづくりの方向性を整理した。別紙2（図2「基本目標、まちづくり方針と2駅周辺のまちづくりの方向性の対応」）参照。

野田市内2駅周辺の開発計画の検討

(1) 第8駅周辺開発

① 開発の目標と基本方針

目標1：東京圏北東地域及び野田市の持続的な成長に資する新たな活力・交流を生み出す

【目標を実現するための基本方針】

- 広域的拠点を形成するため、新駅周辺に以下の機能を導入する
 - ・生活サービスを提供する商業機能
 - ・余暇を楽しめる趣味・娯楽機能
 - ・住民や働く人、来訪者の活動を支える公共公益機能
- 現存する煉瓦蔵を、醸造技術や関宿等野田市内の地域資源の情報発信基地とする
 - ・現存する煉瓦蔵を改修し、醸造技術や野田の特産物、関宿をはじめとする周辺の地域・歴史資源に関する情報発信を行うとともに、レストランやカフェ等を併設
- 食に関連する大学の誘致を目指すため以下の機能を導入する
 - ・食文化や食に関するイノベーションを生み出す研究・教育機能

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(9)

【平成29～令和2年度 野田市】

2駅周辺のまちづくりの方向性

野田市におけるまちづくりの方向性に挙げられた「基本目標」及び「まちづくり方針」に基づき、2駅及び2駅周辺地域のまちづくりの方向性を整理した。別添図2「基本目標、まちづくり方針と2駅周辺のまちづくりの方向性の対応」参照。

野田市内2駅周辺の開発計画の検討

(1) 第8駅周辺開発

① 開発の目標と基本方針

目標2：自然を活かしやすらぎと潤いを与える

【目標を実現するための基本方針】

- 開発地区内に水と緑のネットワークを形成する
- 江戸川の水辺に賑わい空間を形成する

目標3：環境と共生する持続可能なまちをつくる

【目標を実現するための基本方針】

- 地区内の建築物や公共用地に環境配慮型設備を導入する
- 公共交通の充実を図るとともに、モビリティのシェアリングシステムを導入する

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(10)

【平成29～令和2年度 野田市】

野田市内2駅周辺の開発計画の検討

目標4：安心して健やかに暮らせる

【目標を実現するための基本方針】

- 安心して生活できるための社会基盤・施設として以下を導入する
 - ・健康的な生活を維持できる医療・福祉（介護・子育て）機能
 - ・幅広い世代・世帯と様々なライフスタイルの人が共存できる多様な居住機能
 - ・幅員が広くバリアフリーにも配慮した歩行空間及び居住地と地区内の主要施設間を安全快適に移動できる歩行者・自転車ネットワーク
- 災害リスクの低減を図る整備を行う

②開発計画人口

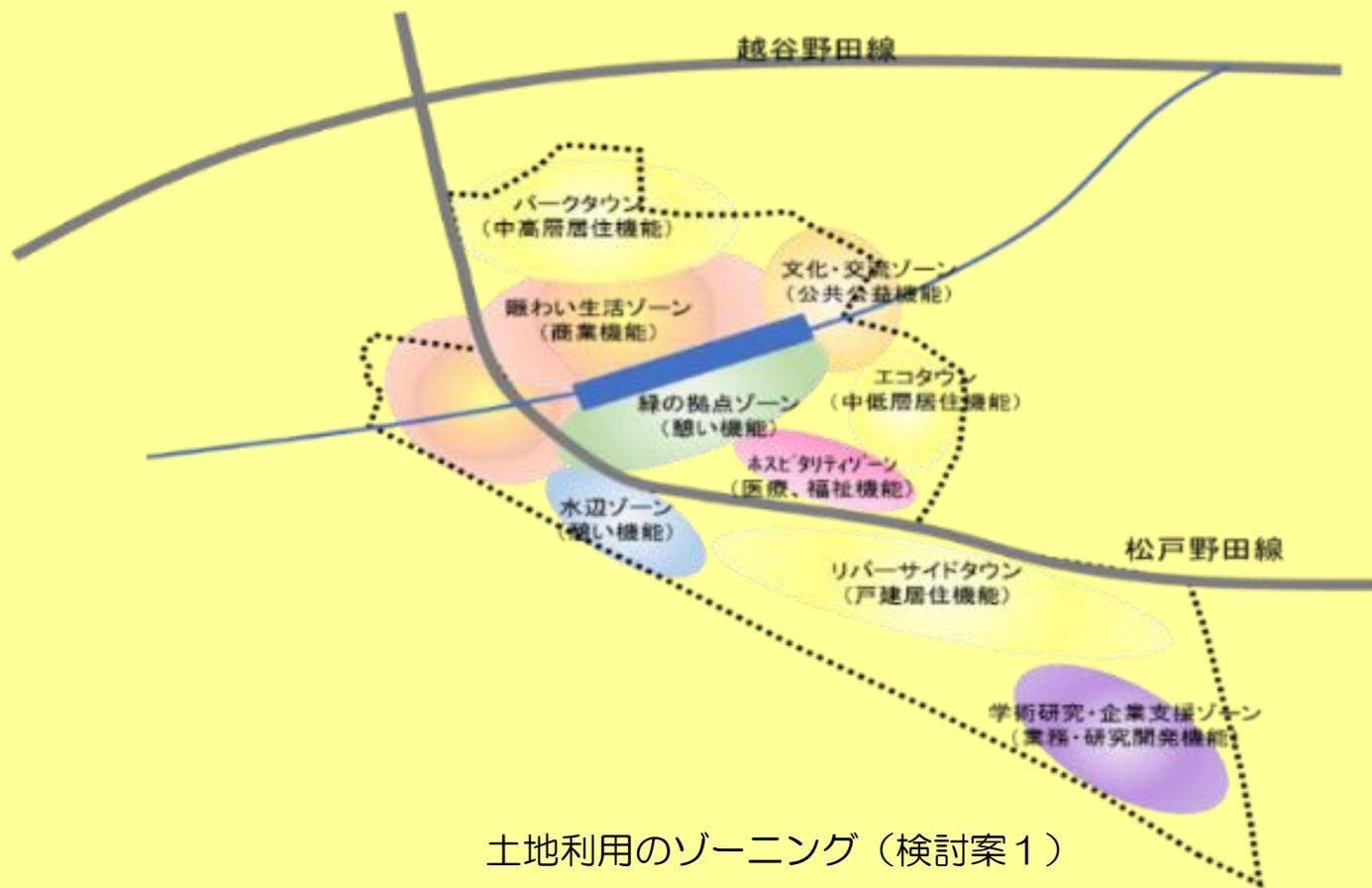
	開発計画人口
夜間人口	約4,000人
従業人口	約5,000人
外来受診者数	約260人/日

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(11)

【平成29～令和2年度 野田市】

野田市内2駅周辺の開発計画の検討

③土地利用計画の策定



15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(12)

【平成29～令和2年度 野田市】

(2) 野田市駅周辺開発

目指す将来像：野田市の伝統産業と商業・業務機能が共存する魅力と活力に満ちた拠点

(3) 既成市街地との連携

連携の目標：市民や来訪者の回遊を促し、賑わいと活気を生み出す（賑わいエリアの創出）

【連携強化を図るための基本方針】

- 安全で快適な歩行空間を整備する
- 小型モビリティ等のシェアリングスポットを整備する
- 対象エリア内の空き店舗や未利用施設を有効活用する
- 東武野田線連立交差化事業で生まれる高架下空間の有効活用

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(13)

【平成29～令和2年度 野田市】

路線計画

(1) ルート・駅位置の設定

野田市内の2駅周辺のまちづくりの方向性及び野田市内2駅周辺の開発計画の検討の結果を受けて、野田市内に限定した路線計画を実施する。

八潮駅～第⑦駅（松伏町）間の埼玉県内の駅位置については、過年度調査から変更しないこととする。

第⑧駅を配置するルート・駅位置については、新たなまちづくりにおける鉄道利便性を重視し、駅までの距離を短くするため、可能な限り開発地の中心（低密度な開発となる南東側低地部を除いた重心付近）とする。

過年度調査と上述のルート・駅位置との中間的な位置づけとして、既存住宅地の需要を見込みながら駅を開発区域内とするルート・駅位置の設定を行い、各ルート検討案の性格を整理する。

(2) 検討したルート案の概要

【検討案1】



- ・ 新たな開発計画地域の人口中心部（松戸・野田線の南側低地部は低密度開発となるため）
- ・ 開発エリアのほとんどが駅から500m圏内となり、駅の整備効果が波及する範囲が広い
- ・ 開発人口増加による鉄道需要を重視

【検討案2】



- ・ 新たな開発計画地域の北部
- ・ 野田橋北側の既存の住宅地等からの利用も考慮

【参考】過年度調査

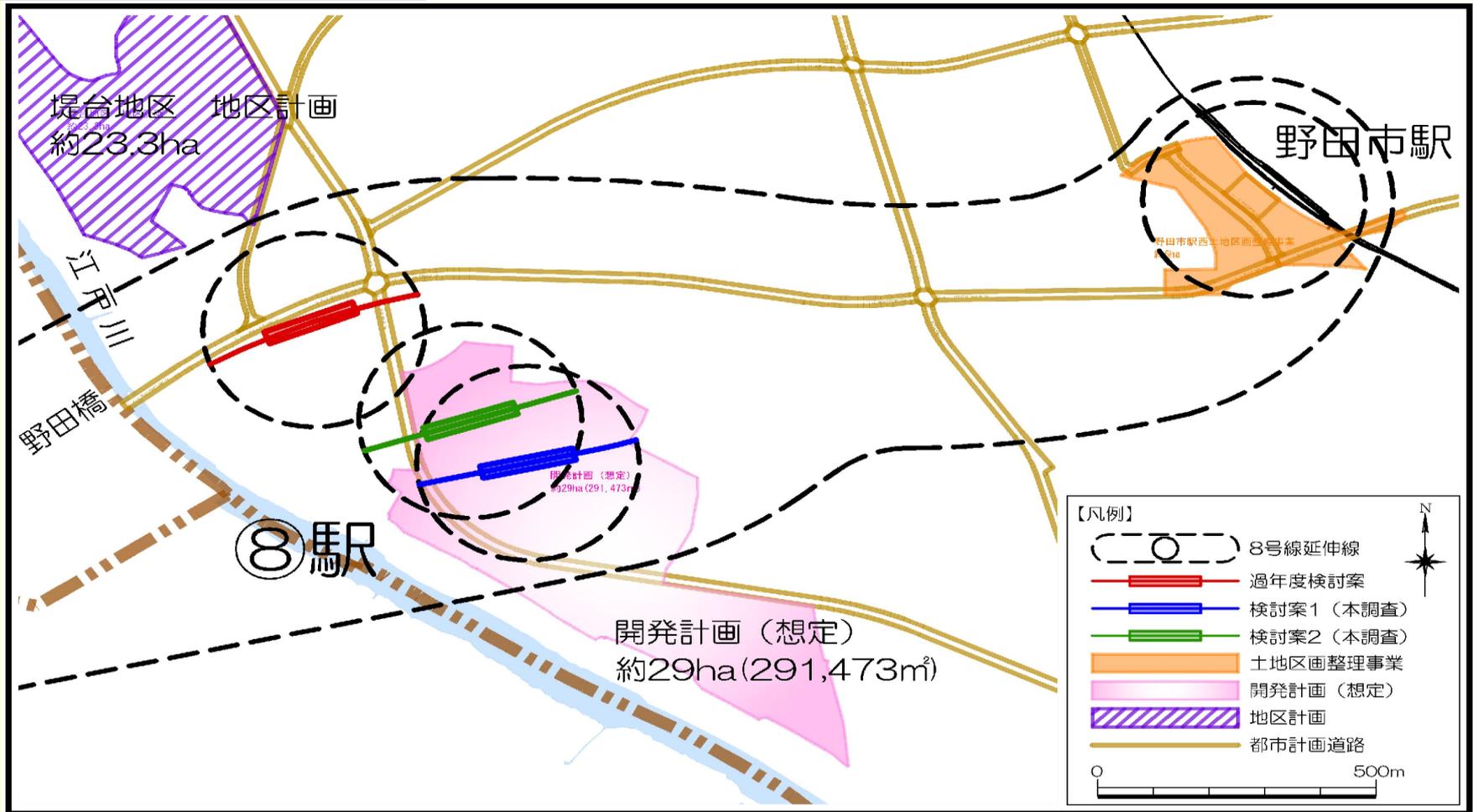


- ・ 県道19号越谷野田線の野田橋付近
- ・ 野田橋北側の既存の住宅地等の利用を想定
- ・ 新線整備に伴う積極的なまちづくりを考慮していない

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(14)

【平成29～令和2年度 野田市】

路線計画



第⑧駅の開発を考慮したルート案1・2

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(15)

【平成29～令和2年度 野田市】

概算建設費の試算

過年度調査の収支予測において事業が成立すると試算された、八潮駅でつくばエクスプレスと直通運転するケースと、乗換接続において乗換改善を図ったケースについて、開発計画を考慮した検討案1のルートに変更した場合の概算建設費を試算した。

(2018年度価格)

八潮	レイクタウン	野田市	概算事業費 [過年度調査からの増減]
つくばエクスプレス 相直	東埼玉道路 (高架)	地下	2,800億円 [+100億円]
つくばエクスプレス 乗換(地下)	東埼玉道路 (高架)	地下	2,500億円 [+100億円]

概算事業費一覧表

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(16)

【平成29～令和2年度 野田市】

輸送需要の予測

(1) ケース1

・八潮駅でつくばエクスプレスとの直通ケースは88,060人であり、過年度調査の83,268人より4,800人程度の増加、第8駅の野田市内新駅に着目すると、乗車・降車ともに1,800人程度の増加となった。

(2) ケース5b

・八潮駅でつくばエクスプレスに乗り換えるケースは76,114人であり、過年度調査の71,270人より4,800人程度の増加、野田市内新駅では乗車・降車ともに1,700人程度の増加となった。

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(17)

【平成29～令和2年度 野田市】

収支予測

(1) 前提条件の整理

鉄道整備主体を第3セクター（3種事業者）、営業主体を民間鉄道事業者（2種事業者）とし、都市鉄道利便増進事業の適用を前提として、収支予測を行う。

(2) 収支予測結果

黒字転換年は、ケース1（TX相直・東埼玉道路経由）で34年、ケース5b（TX地下乗換・東埼玉道路経由）で36年となり、いずれも鉄道整備における事業認可を取得する上で目安となっている40年以内に黒字転換するため、事業性が確保できるものと見込まれる。

ケース	建設費	累積資金収支	
		最大欠損額	黒字転換年
ケース1（TX相直・東埼玉道路経由）	2,800億円	595億円 (12年目)	34年
ケース5b（TX地下乗換・同経由）	2,500億円	548億円 (12年目)	36年

収支予測結果（整備主体）

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(18)

【平成29～令和2年度 野田市】

費用便益

		総便益 (億円)	総費用 (億円)	費用便益比 (B/C)
ケース1	30年	3,069	2,077	1.5
	50年	3,530	2,089	1.7
ケース5b	30年	2,407	2,077	1.2
	50年	2,710	2,089	1.3

費用便益分析結果

15. 都市高速鉄道東京8号線整備検討調査(19)

【平成29～令和2年度 野田市】

調査課題

今後、検討すべき課題は以下のとおりである。

本調査は、答申に示された課題を踏まえ、同盟会が、平成25・26年度に実施した過年度調査の検討ルート等の基本条件の下で、野田市全体のまちづくりの方向性、市内2駅周辺のまちづくりの方向性及び開発計画等を検討したものである。

今後、本調査を参考に、八潮から野田市に至るまでの沿線地域の5市1町においても、東京8号線整備と併せたまちづくりとそれを基にした事業性について、新たな調査（以下「新規調査」という。）を通して検討することが求められる。

新規調査の実施にあたっては、過年度調査から6年が経過しているため、その間の沿線地域を取り巻く状況の変化、社会情勢の変化・動向等を反映するとともに、過年度調査後に実施されている国勢調査、東京都市圏パーソントリップ調査等の新たなデータに基づくフォローアップを行う必要がある。以下、（1）～（2）参照）

また、八潮以南の東京都内の関係地方公共団体における取組にも期待する。その上で、さらなる課題として事業主体等に関する検討が残されているため、沿線に連なる関係地方公共団体は、一層の協調の下に、沿線地域の成長を持続させていくことが重要である。（以下、（3）参照）

（1）検討ルート及び駅結節方法の検証

- ①八潮駅におけるつくばエクスプレスとの接続
- ②東埼玉道路との一体整備

（2）新型コロナウイルス感染症が鉄道輸送に及ぼす影響の調査・分析

（3）関係地方公共団体等の協調（豊洲～野田市）

都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会・委員名簿

(令和2年10月27日現在)

《委員》		(五十音順)
	所属・職名	氏名
1	一般財団法人運輸総合研究所主席研究員	伊東 誠
2	野田市副市長	今村 繁
3	東京理科大学工学部土木工学科教授	内山 久雄
4	埼玉大学大学院理工学研究科教授	久保田 尚
5	一般財団法人運輸総合研究所顧問	黒野 匡彦
6	野田市長	鈴木 有
7	株式会社横浜都市みらい常務取締役 (元)独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部 副本部長	椿 真吾
8	東京理科大学工学部土木工学科教授	寺部 慎太郎
9	東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会会長 【野田商工会議所会頭】	茂木 佐平治 (高梨 兵左衛門)
10	野田商工会議所副会頭	山下 博之 (茂木 佐平治)

都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会・委員名簿

《オブザーバー》		(五十音順)
	所属・職名	氏名
11	千葉県総合企画部長	鎌形 悦弘 (石川 徹) (今泉 光幸) (遠山 誠一)
12	東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部課長	小瀧 正和
13	国土交通省関東運輸局鉄道部長	竹島 晃 (黒川 和浩) (櫻井 浩志)
14	国土交通省関東運輸局交通政策部長	廣田 健久 (久保 麻紀子) (小幡 章博)

※ () 内は上記の前任者

16.高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(1)【令和3年度～期成同盟会】

調査目的

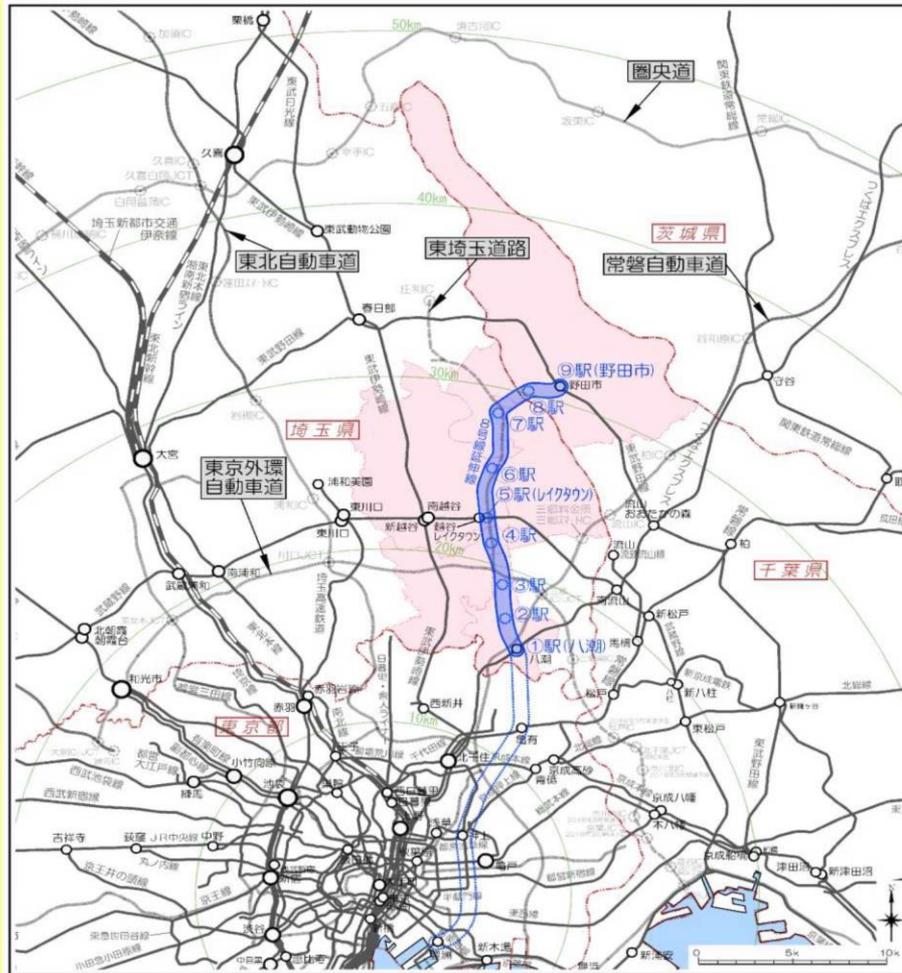
- 交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28（2016）年4月）では、高速鉄道東京8号線の延伸(押上～野田市)は、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置づけられている。
- 押上～野田市間の延伸プロジェクトは、「都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする一方、「事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待」と指摘されている。
- 平成25・26年度に実施した「高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討調査」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、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。
- 路線建設計画の検討、概算建設費・需要予測・収支予測の算定、費用便益分析を実施することにより、定量的な形で鉄道整備実現に向けた裏付けデータを算定し、対外的にも明確で分かりやすい調査内容とする。

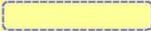
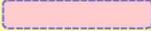
調査対象

- 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。

16. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備 検討調査(2)【令和3年度～ 期成同盟会】

調査の対象ルート等



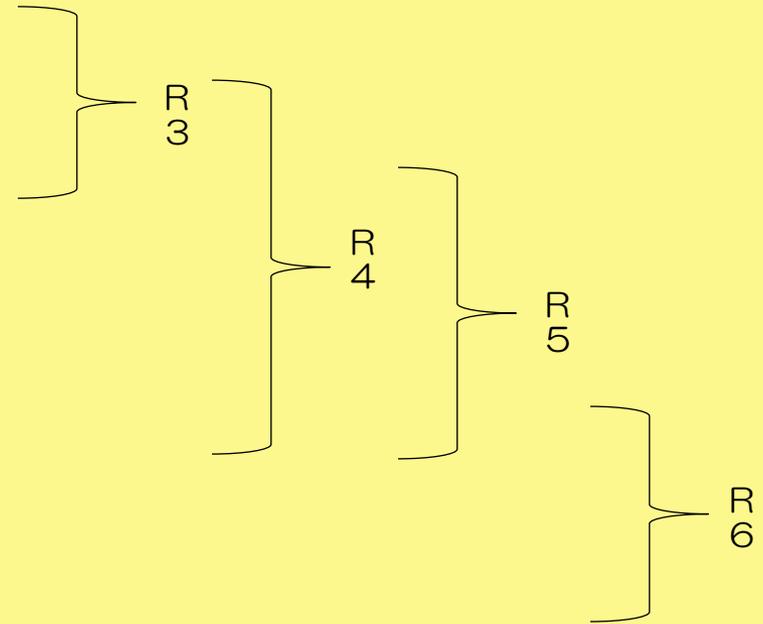
-  答申区間 (押上～野田市)
-  対象地域

16. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(3)【令和3年度～ 期成同盟会】

主な調査項目と実施予定年度

- (1) 上位計画の整理
- (2) 既往調査のフォローアップ及び現況整理
- (3) 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
- (4) 鉄道整備とまちづくりとの連携方策の検討
- (5) 沿線市町におけるまちづくりの方向性の検討
- (6) 東京8号線駅周辺の開発計画の検討
- (7) 路線計画
- (8) 建設計画
- (9) 運行計画
- (10) 概算事業費の算定
- (11) 輸送需要の予測
- (12) 資金調達、収支予測
- (13) 費用対効果分析
- (14) 調査のまとめと今後の課題の整理
- (15) 報告書の作成



主な調査項目と実施予定年度

- 学識経験者、有識者、同盟会構成6市町の部長クラス等で構成する調査委員会及び学識経験者、有識者、同盟会構成6市町の課長クラス等で構成する調査委員会ワーキンググループを設置し、2階層により調査を進める。

高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間) 整備検討調査委員会・委員名簿(1)

(令和7年2月4日現在)

《委員》		(順不同)
	所属・職名	氏名
1	東京理科大学名誉教授	内山 久雄
2	埼玉大学大学院理工学研究科教授	久保田 尚
3	東京海洋大学大学院科学技術研究科長 (流通情報工学科)	兵藤 哲朗
4	東京理科大学工学部土木工学科教授	寺部 慎太郎
5	東京理科大学工学部建築学科教授	伊藤 香織
6	一般財団法人運輸総合研究所特任研究員	伊東 誠
7	草加市市民生活部長	川西 潤一
8	越谷市都市整備部長	林 実
9	八潮市企画財政部長	香山 庸子

高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間) 整備検討調査委員会・委員名簿(2)

《委員》		(順不同)
	所属・職名	氏名
10	吉川市都市計画部長	中村 喜光
11	松伏町企画財政課長	鈴木 英樹
12	野田市企画財政部長	牛島 修二

《オブザーバー》		(順不同)
	所属・職名	氏名
13	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長	市野 将英
14	国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長	森田 基裕
15	千葉県総合企画部交通計画課長	小林 知法
16	埼玉県企画財政部交通政策課長	近藤 光

高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間) 整備検討調査委員会・委員名簿(3)

《オブザーバー》		(順不同)
	所属・職名	氏名
17	茨城県政策企画部交通政策課長	鹿内 秀樹
18	東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部課長	小瀧 正和
19	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	大塚 敬史
20	坂東市企画部長	青木 栄
21	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)	山本 和也
22	足立区交通対策担当部長	長澤 友也

16.高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(4)【令和3年度～ 期成同盟会】

調査内容等

《令和3年度》

(1)第1回ワーキンググループ(令和3年10月13日)

(2)第1回調査委員会(令和3年11月8日)

●議事の前に

- ・当ワーキンググループ・調査委員会の委員長に、平成25・26年度に同盟会実施の「高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討調査」(平成25・26年度調査)において委員長を務めていただいた、内山 久雄 東京理科大学名誉教授が就任

●議事内容等

①調査全体の概要について

- ・目的、対象、内容、実施期間、実施体制、概略スケジュールについて確認

②東京8号線をとりまく現状と課題の整理について

- ・東京8号線の整備の方向性について検討するため、平成25・26年度調査以降の東京8号線(八潮～野田市間)を取り巻く状況や上位計画の変化等を整理

③東京8号線整備の意義・必要性和まちづくりの方向性に関する検討について

- ・東京8号線を取り巻く環境の変化等(上記②)を踏まえ、東京8号線(八潮～野田市間)整備の意義、必要性について再検討
- ・沿線市町における都市計画マスタープランや立地適正化計画等の概要を整理したうえで、既往計画の内容を踏まえつつ、東京8号線の整備を前提として、東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性について検討
- ・上記「東京8号線沿線全体のまちづくりの方向性」に基づき、鉄道駅周辺のまちづくりに関して、各駅周辺にどのような機能を導入するかについて検討を行う。沿線市町等において、これについて検討、整理するためのフォーマットを提示

16.高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(5)【令和3年度～期成同盟会】

調査内容等

《令和4年度》

(1)第2回ワーキンググループ(令和4年7月25日)

●議事内容等

①各市町のまちづくりの目標、基本方針と沿線全体のまちづくりの方向性について

- ・東京8号線整備の意義、必要性、沿線全体のまちづくりの方向性、駅周辺のまちづくりの方向性について検討

②路線計画の基本的な考え方と前提条件の整理について

- ・路線計画の基本的な考え方と前提条件を整理

(2)第3回ワーキンググループ(令和4年11月18日)

●議事内容等

①駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案と鉄道需要への影響について

- ・自治体アンケート結果に基づく駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案について検討

②路線計画の基本的な考え方と前提条件の整理について

- ・路線計画の基本的な考え方と前提条件を整理

(3)第2回調査委員会(令和5年2月17日)

●議事内容等

①自治体アンケート結果に基づく駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案について

②「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討について

- ・東京8号線周辺における導入機能や駅周辺のまちづくりイメージ等の更なるブラッシュアップを図るため、東京8号線整備を前提とした沿線市町におけるまちづくりの方向性について再検討を行うことを承認

16. 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(6)【令和3年度～ 期成同盟会】

調査内容等

- ③路線計画の基本的な考え方と前提条件の整理について
- ④輸送需要予測の方針について

《令和5年度》

(1) 第4回ワーキンググループ(令和5年7月20日)

●議事内容等

- ①「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討結果について
- ②「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討結果に基づく駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案について
- ③路線計画の基本的な考え方と前提条件の整理について
- ④輸送需要予測の方針について

(2) 第5回ワーキンググループ(令和5年11月13日)

●議事内容等

- ①路線計画にかかる概算事業費の試算等について
- ②輸送需要の予測について

(3) 第3回調査委員会(令和6年2月21日)

●議事内容等

- ①「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討結果について
- ②「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討結果に基づく駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案について
- ③路線計画等の整理について

16.高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備

検討調査(7)

【令和3年度～期成同盟会】

調査内容等

- ④輸送需要の予測について
- ⑤来年度の進め方について

《令和6年度》

(1)第6回ワーキンググループ(令和6年7月22日)

●議事内容等

- ①今年度の調査検討項目とスケジュールについて
- ②路線計画等の整理について
- ③「沿線市町におけるまちづくりの方向性」の再検討結果に基づく駅周辺の開発イメージ及び開発人口の設定案について
- ④輸送需要の予測及び収支予測・費用対効果分析について

(2)第7回ワーキンググループ及び第4回調査委員会(令和7年2月4日)

●議事内容等

- ①調査の取りまとめについて

令和6年3月に、調査の取りまとめとして、報告書を作成しました。

報告書は、「高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備検討調査報告書」よりご覧ください。