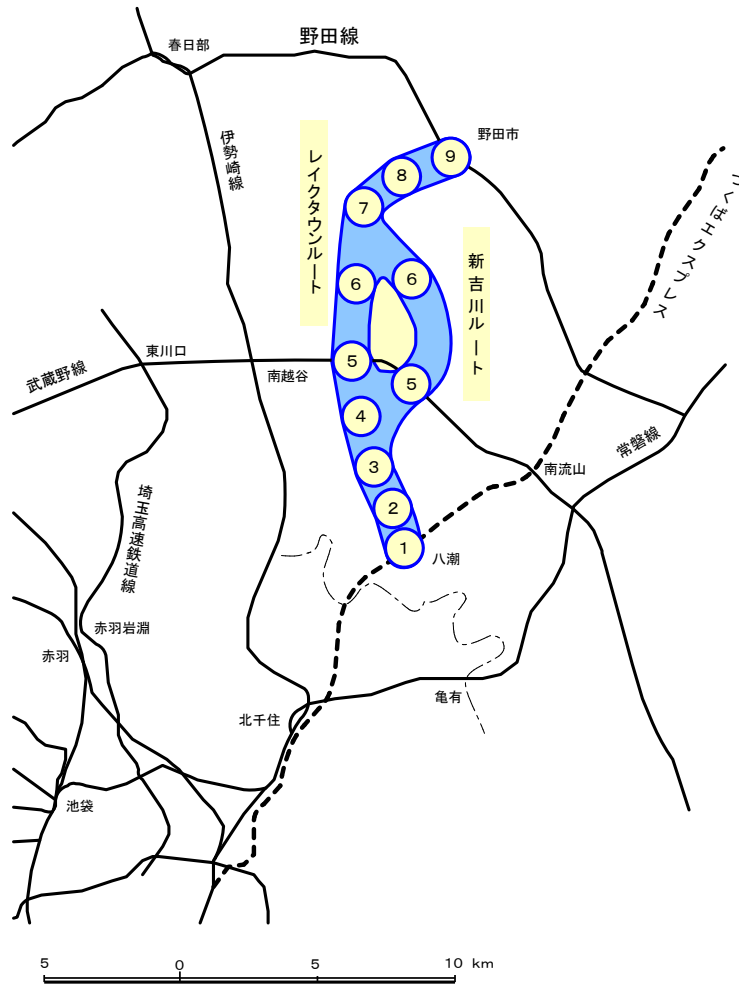


7. 高速鉄道東京8号線事業化検討調査(1)

【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