

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】



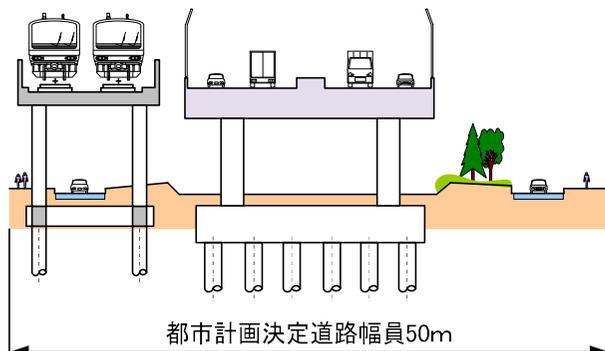
調査内容

- 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、市民の皆様明らかにし、ご理解をいただいた上で進めることを前提と考えております。

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

