

# 都市高速鉄道東京 8 号線整備検討調査

## 報 告 書

(概要版)

令和 2 年 1 2 月

野 田 市



## はじめに

昭和43年（1968年）、運輸省が設置した都市交通審議会の答申第10号において、高速鉄道東京8号線（有楽町線）・11号線（半蔵門線）の計画が示された。

高速鉄道東京8号線は、その後、漸次延伸計画が示され、平成28年（2016年）、交通政策審議会答申第198号では、押上駅から野田市駅に至る延伸計画が「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」として、「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」との課題も指摘されている。

この指摘に対し、本調査は、地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会が、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」をベースに、野田市内の新駅整備と併せた駅周辺開発の開発計画を検討するとともに、開発の取組を付加した場合における事業性の向上を把握することを目的として実施したものである。

本調査は、平成29年11月より、野田市が一般財団法人運輸総合研究所に委託し、内山久雄東京理科大学教授を委員長とし、学識経験者・有識者、国土交通省関東運輸局、千葉県、鉄道事業者、東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会等で構成する「都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会」を設置し、ご指導、ご協力をいただきながら検討を進めた。

本調査の実施により、答申において示された課題に対し、特に2つの大きな成果が得られた。1つ目は、本調査は、市域全体及び新駅周辺等における鉄道整備と連携したまちづくりを主眼に検討を行い、新たな開発を見込むことにより需要が創出され、事業採算性等に一定の効果が生まれることが認められた。これを基に、まちづくりの観点からの検討を拡大充実することで、事業採算性のさらなる向上等につながるものと期待される。

2つ目は、沿線の地方公共団体等の協調への足掛かりとなった。本調査を参考に、同盟会として令和3年度から新たな調査を実施する予定となっている。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、流行地域の全ての国において甚大な社会経済的危機等を引き起こし、日常生活の至るところにまで大きな影響を与えており、鉄道を含む公共交通機関も例外ではない。

沿線自治体及び関係機関等が連携、協調し、鉄道建設に向けて、着実に取り組む意義は非常に大きいと認識している。

最後に、長きにわたり本調査に熱心に携わっていただいた皆様方に心より感謝の意を表する次第である。

令和2年12月

野田市長 鈴木 有



## 序 文

本調査では、東京8号線整備を前提とした野田市全体及び新駅（第8駅）周辺等のまちづくりの方向性を示した上で、第8駅周辺に焦点をあてその開発計画を検討している。具体的な第8駅周辺開発計画は、約29haの面積を有する大規模都市的未利用地等において新駅を整備し、その周辺に商業機能、趣味・娯楽機能、公共公益機能、研究・教育機能を集積させるとともに、居住機能と医療・福祉機能をそれらと隣接する形で配置し、若者から高齢者までが安心して生活でき、さらに食に関する技術・文化に関連する企業・研究者・学生が集うクリエイティブなまちを目指している。

新たなまちの規模を、夜間人口約4,000人、従業人口約5,000人と想定し、開発地区からバスや小型モビリティ等の交通ネットワークを整備することで市内各地域に観光客等と呼び込むとともに、野田市を代表する醸造業の情報発信基地としての機能も持たせることで、東京圏北東地域の新たな拠点とするという魅力的かつ戦略的な計画である。

平成25・26年度実施の「高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」（過年度調査）、すなわち八潮～野田市間が整備されるとした場合の調査では、野田市から埼玉県内5市町の主として東京都心方面への顕在化している旅客の新線への転換需要を基礎需要と考え、潜在需要を構成する沿線の将来人口は沿線各自治体の総合計画における将来値だけに留め、沿線各地の開発計画等を全く考慮しないという前提であった。このような需要設定の前提条件下であっても、快速運行による時間短縮効果による需要増も併せ事業採算性が一定程度見込めるとの結論を得ているが、本調査により、魅力的な沿線開発が東京8号線の事業性をより高めることも併せて明らかとなった。

平成28年の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」（答申第198号）では、東京8号線の延伸（押上～野田市）について、「事業性に課題があり、複数の都県を跨る路線であるため、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」と課題が指摘されている。「過年度調査」と「答申第198号」では、東京8号線の対象区間や運行形態、将来の沿線人口等についての前提条件に差異があり、それが東京8号線の事業性に対する評価を分ける結果をもたらしていると推測される。

本調査の検討結果を踏まえ、沿線における地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会の各市町は、積極的な沿線開発への取り組みが、東京8号線の事業性をさらに高めることができ、さらには沿線地域の魅力向上など東京8号線整備の効果を一層大きなものにできることを共通の認識として共同で検討を進めることが重要である。その際、沿線各市町において“他にはない魅力は何か？”といった観点から県や沿線企業等の関係者を巻き込んだ議論が期待される。

また、本調査では野田市駅～八潮駅間の新線整備を前提としたが、八潮からさらに押上方面へ延伸し豊洲地域と繋がることにより、当該区間沿線に与えるインパクトも異なることから、今後は八潮以南の関係自治体の検討とも連携を図っていくことが望まれる。

令和2年12月

都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会委員長 内山 久雄

都市高速鉄道東京8号線整備検討調査委員会 委員名簿

(五十音順・敬称略)

《委員》

委員	伊東 誠	一般財団法人運輸総合研究所主席研究員
委員	今村 繁	野田市副市長
委員長	内山 久雄	東京理科大学理工学部土木工学科教授
委員	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
委員	黒野 匡彦	一般財団法人運輸総合研究所顧問
委員	鈴木 有	野田市長
委員	椿 真吾	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
委員	寺部 慎太郎	東京理科大学理工学部土木工学科教授
委員	茂木 佐平治 (高梨兵左衛門)	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】
委員	山下 博之 (茂木佐平治)	野田商工会議所副会頭

《オブザーバー》

鎌形 悦弘	千葉県総合企画部長
(石川 徹、今泉 光幸、遠山 誠一)	
小瀧 正和	東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部課長
竹島 晃	国土交通省関東運輸局鉄道部長
(黒川 和浩、櫻井 浩志)	
廣田 健久	国土交通省関東運輸局交通政策部長
(久保 麻紀子、小幡 章博)	

※ ( ) 内は上記の前任者

事務局 一般財団法人 運輸総合研究所

## 報告書目次

はじめに  
序文  
委員名簿

1. 調査の背景と経緯	1
2. 調査概要	
2.1 調査の目的	5
2.2 調査の対象	5
3. 野田市の現況整理	
3.1 夜間人口	7
3.2 昼間人口（従業人口）	7
3.3 土地利用	8
3.4 施設立地状況	8
3.5 交通利用状況	9
4. 野田市におけるまちづくりの方向性	
4.1 野田市の優位性	10
4.2 野田市の将来都市像	11
4.3 まちづくり方針	13
5. 2駅周辺のまちづくりの方向性	
5.1 2駅周辺のまちづくりの方向性の考え方	21
5.2 東京8号線新駅及び野田市駅の2駅周辺のまちづくりの方向性	23
6. 野田市内2駅周辺の開発計画の検討	
6.1 第8駅周辺開発	33
1) 開発地区の現況整理	33
2) 開発の目標と基本方針	34
3) 土地利用計画の策定	38
6.2 野田市駅周辺開発	40
6.3 既成市街地との連携	41
7. 路線計画	
1) ルート比較検討時の調査項目	43
2) ルート・駅位置の設定	44
8. 概算建設費の試算	
1) 試算の前提条件	48
2) 主な事業費の見直し事項	48
3) 試算結果	50
9. 輸送需要の予測	
9.1 需要予測の目的	51
9.2 需要予測の前提条件・予測方法	51

9.3	予測結果	52
10.	収支予測	
10.1	前提条件の整理	53
10.2	収支予測結果	53
11.	沿線に発生する効果、費用便益分析	
11.1	費用便益分析の基本的考え方	54
11.2	主な前提条件	54
11.3	分析結果	54
12.	調査課題	56



## 1. 調査の背景と経緯

昭和 43 年(1968 年)、運輸省が設置した都市交通審議会の答申第 10 号において、東京 8 号線・東京 11 号線の計画が示された。その後、漸次高速鉄道東京 8 号線の延伸計画が示され、国土交通省が設置した交通政策審議会の答申第 198 号(平成 28 年 4 月)では、豊洲駅から住吉駅への延伸計画が「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」、押上駅から野田市駅に至る延伸計画が「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」として示されている。

一方、高速鉄道東京 8 号線の埼玉県八潮市から野田市、さらに茨城県筑西市に至る 9 市 2 町(令和 2 年現在)は、「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」という。)を結成し、住民の生活環境と利便性向上を図るための活動を行っている。

これらの経緯を以下に述べる。

### ① 運輸政策審議会答申第 18 号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(平成 12(2000)年)まで

- ・運輸省が設置した都市交通審議会の答申第 15 号(昭和 47(1972)年)では、高速鉄道東京 8 号線の常磐線亀有までの延伸が挙げられた。
- ・運輸政策審議会答申第 7 号(昭和 60(1985)年)では、亀有からさらに武蔵野線方面までを今後新設を検討すべき方向とされた。
- ・運輸政策審議会答申第 18 号(平成 12(2000)年、以下、「答申第 18 号」という。)では、野田市までの延伸が「整備主体の見通し等の鉄道整備に係る熟度、投資能力等の面で解決すべき基本的な課題があり、現時点で開業時期は特定できないが、少なくとも目標年次(平成 27(2015)年)までに整備着手することが適当である路線(A2 路線)」とされた。(図 1-1 参照)

### ② 平成 13・14 年度 高速鉄道東京 8 号線事業化調査〔同盟会調査〕

- ・18 号答申後の同盟会調査では、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事業化への条件を整理し、レイクタウンルートで地下鉄補助並みの補助(無償資金 53%)が適用されれば、事業採算性が確保されるとの結果を得た。

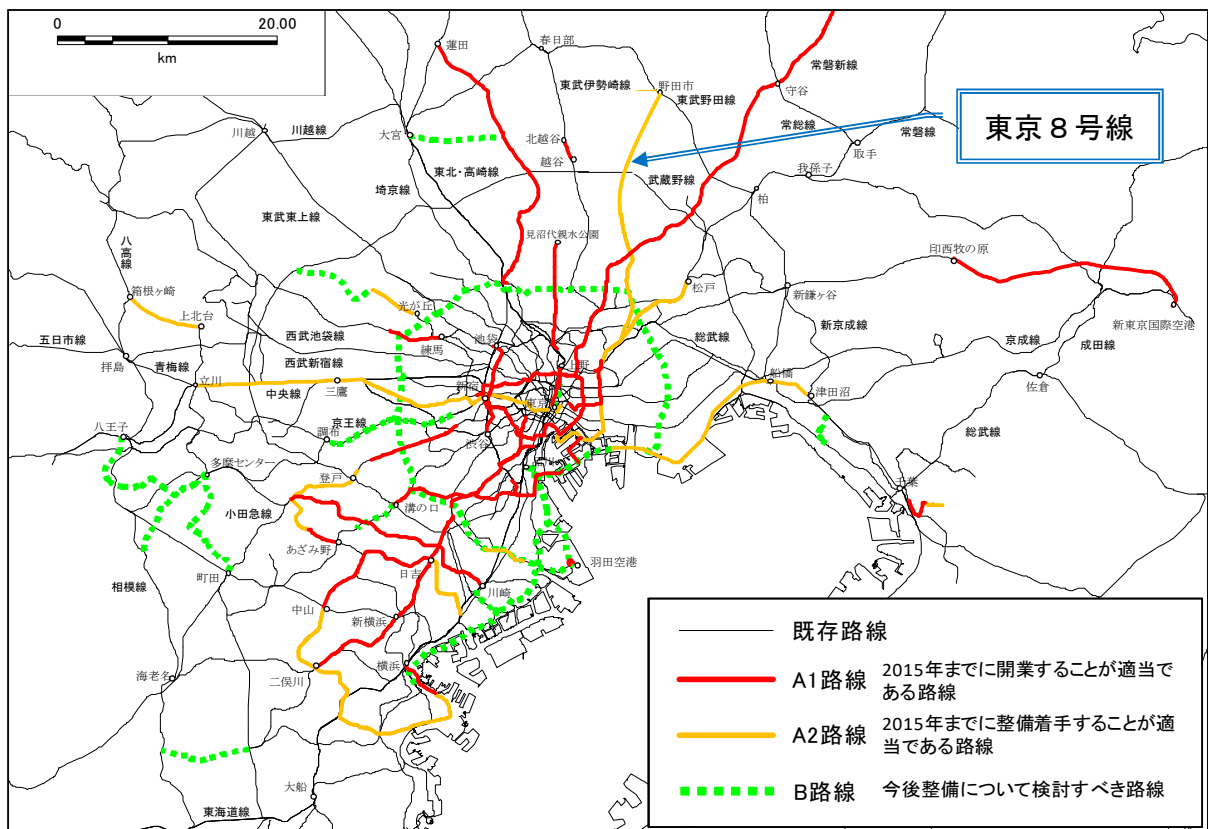
### ③ 平成 15 年度 同盟会は、埼玉県内ルートをレイクタウンルートに一元化を決定。

④ 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〕

- ・レイクタウンルートの一部を東埼玉道路との一体整備とし、都市鉄道利便増進事業費補助の適用を想定した事業化検討を行った。
- ・八潮駅でのつくばエクスプレス直通運転ケースでは、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は、乗換改善を図ることにより、開業後 38 年で黒字転換し、費用便益比 1.2 との結論を得た。

⑤ 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、以下、「答申第 198 号」という。）

- ・東京 8 号線の延伸（押上～野田市）は、豊洲～住吉間が「（1）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」（図 1－2 参照）、押上～野田市間の延伸が、「（2）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た。（図 1－3 参照）
- ・豊洲から住吉への延伸は、「国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上」と「京葉線及び東西線の混雑の緩和」がその意義とされ、「事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。」との課題が指摘された。
- ・押上から野田市への延伸は、「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」との課題が指摘された。



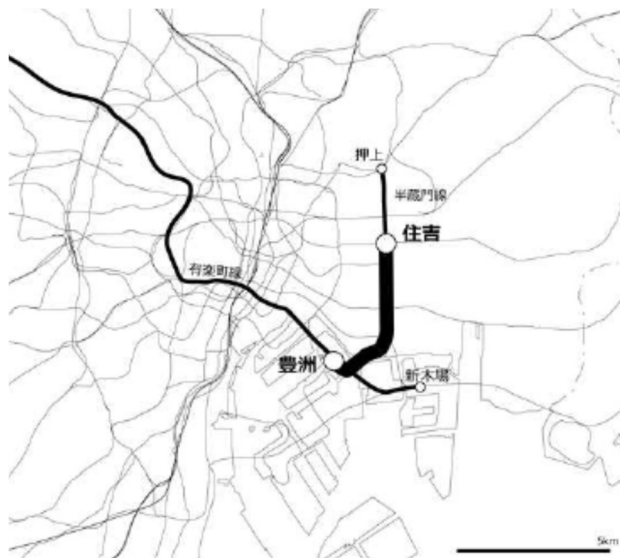
- 東京8号線の延伸及び複々線化  
 所沢—石神井公園＝練馬—池袋—有楽町—豊洲—東陽町—住吉 (■) 押上 (—)  
 四ツ木—亀有—野田市 (豊洲—新木場は既開業)
- [凡例 ■ : 新設、= : 複々線化 (A1 路線)、— : 新設 (A2 路線)、- : 開業区間]
- ・ 住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。
  - ・ 今後開業する常磐新線の投資効果が減殺しないよう留意して、着工区間、時期等を決定する。

図 1-1 運輸政策審議会答申第 18 号の整備計画(平成 12(2000)年)

(1) 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  
 <7> 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

【意義】

- ・ 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- ・ 京葉線及び東西線の混雑の緩和。



【課題】

- ・ 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

出典:「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(答申第198号)

図1-2 高速鉄道東京8号線(豊洲～住吉間)の答申第198号での位置づけ

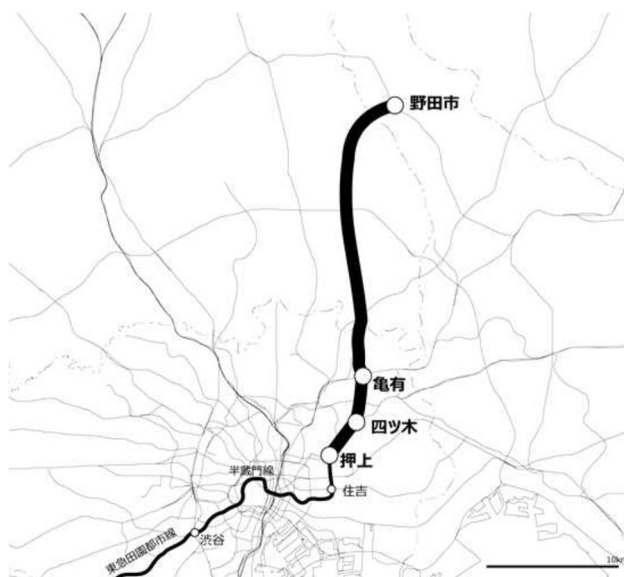
(2) 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト  
 <13> 東京8号線の延伸（押上～野田市）

【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。



出典:前掲書

図1-3 高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)の答申第198号での位置づけ

## 2. 調査概要

### 2. 1 調査の目的

本調査は、答申第 198 号で述べられた「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」に焦点を当て、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することを目的とする。

また、平成 25・26 年度に地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会で実施した「高速鉄道東京 8 号線（八潮～野田市間）事業化検討調査」（以下、「過年度調査」という。）では、八潮～野田市に至る 5 市 1 町において、新線整備に伴う積極的なまちづくりを全く考慮していなかったが、本調査は、野田市において新たな開発を付加した場合における事業性の確保を確認することを目的とする。

#### <本調査の目的>

- 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の検討
- 野田市において新たな開発を付加した場合における事業性確保を確認

### 2. 2 調査の対象

本調査では、野田市を分析対象とし、新駅・野田市駅周辺のまちづくりの検討及びルートの検討等を行う。

なお、需要予測・収支予測・費用便益分析を行う際には、過年度調査で対象とした八潮駅～野田市駅間の 5 市 1 町（図 2-1 参照）も含めて分析を行うこととする。

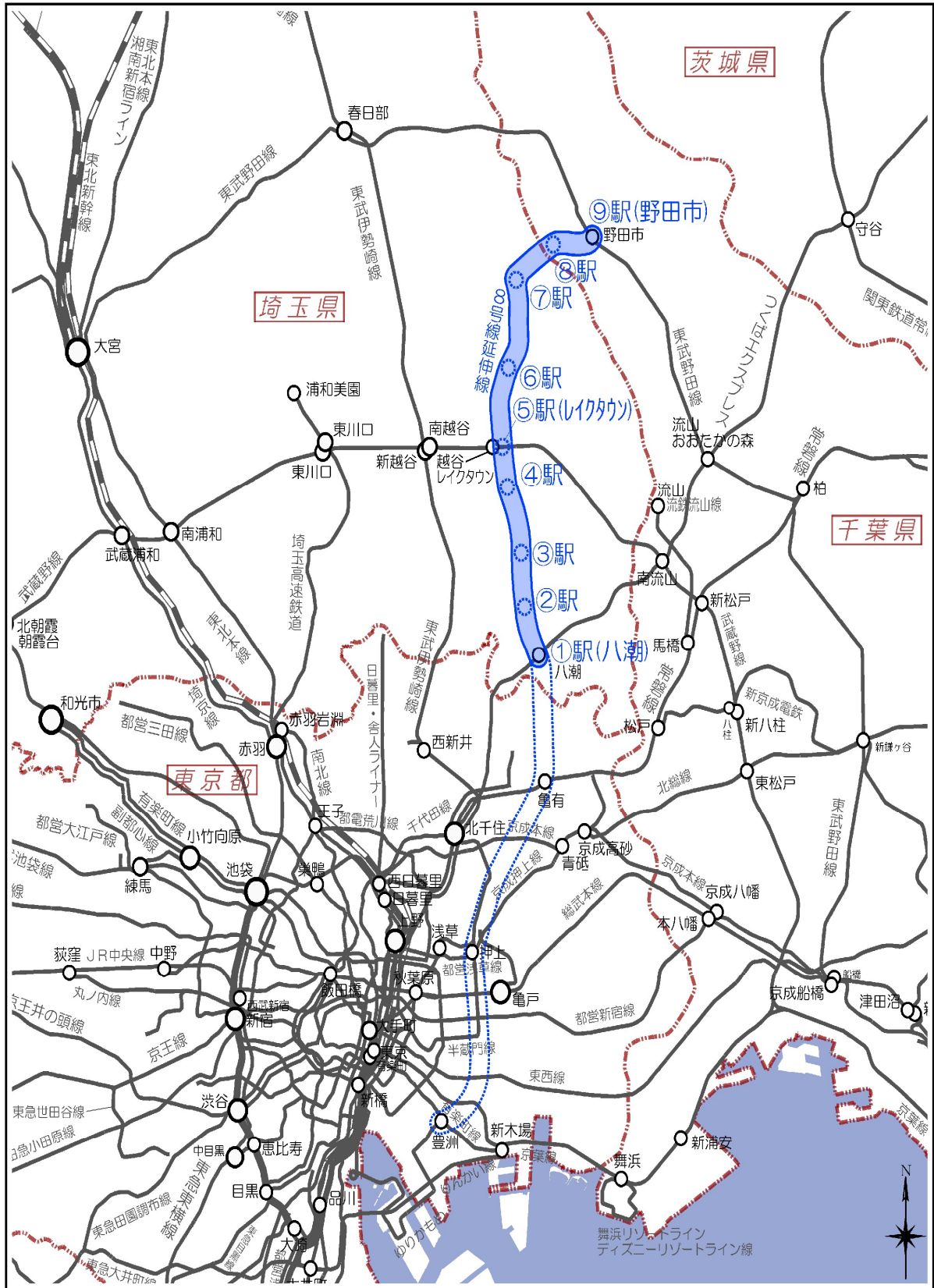


図 2-1 本調査の検討対象区間

### 3. 野田市の現況整理

#### 3. 1 夜間人口

平成 27 年国勢調査によると、野田市の夜間人口は、153,583 人である。平成 22 年に比べ、約 1,900 人の減少となっている。地区別の人口の推移をみると、中央地区、南部地区、北部地区で増加傾向、東部地区、川間地区がほぼ横ばい、福田地区、関宿北部・中部・南部地区が減少傾向である。高齢化率は上昇傾向が続いており、平成 27 年は 28% となっている。地区別には、東部地区、福田地区、関宿南部地区が 30% に達している。(図 3-1)

野田市居住者の通勤・通学先を周辺自治体と比較すると、自市内を目的地とする者が多い傾向にある。

野田市を除く沿線 4 市町 1 町の夜間人口は、平成 22 年の 749,598 人から平成 27 年の 771,048 人となり、約 2.1 万人の増加である。高齢化率は野田市より低い 24% であり、人口増加が続いている埼玉県 の 4 市が寄与している。

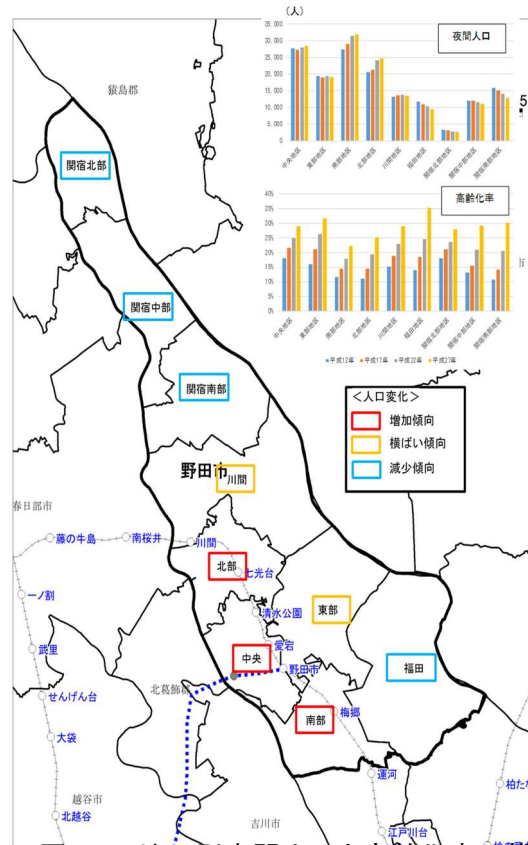


図 3-1 地区別夜間人口と高齢化率の推移

#### 3. 2 昼間人口（従業人口）

平成 26 年経済センサスにおける野田市の従業人口は、59,028 人である。平成 22 年に比べ、約 350 人の減となっている。産業別にみると、製造業における従業人口の減少が顕著である。一方で運輸業や医療・福祉関連の従業者が増加している。

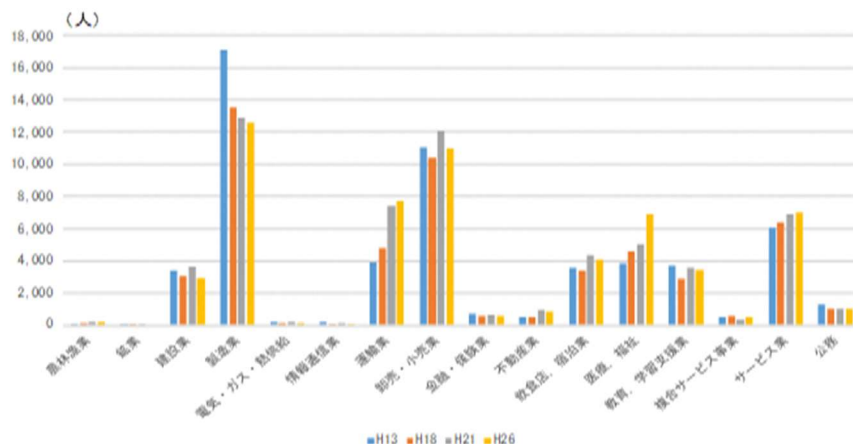


図 3-2 野田市全体の産業別従業人口の推移

### 3. 3 土地利用

平成9年、平成26年における野田市内の100mメッシュ単位の土地利用データをもとに算出した、地区別土地利用構成割合をみると、野田市全体では、田・農用地が減少し、建物用地が増加している傾向がある。特に、北部・南部・東部地域でその傾向が顕著である。

### 3. 4 施設立地状況

#### ① 商業施設

野田市内には、大型小売店として中央地区にイオンノア店、北部地区にイオンタウン野田七光台の2つのショッピングセンターが立地している。(図3-3)

#### ② 病院施設

野田市内の医療機関は、中央、東部、南部、北部地区に立地が集中している。(同図)

#### ③ 高齢者福祉施設

野田市内の高齢者福祉施設は、通所介護施設については関宿北部を除き8地区に、老人ホームは東部地区に集中している。(同図)

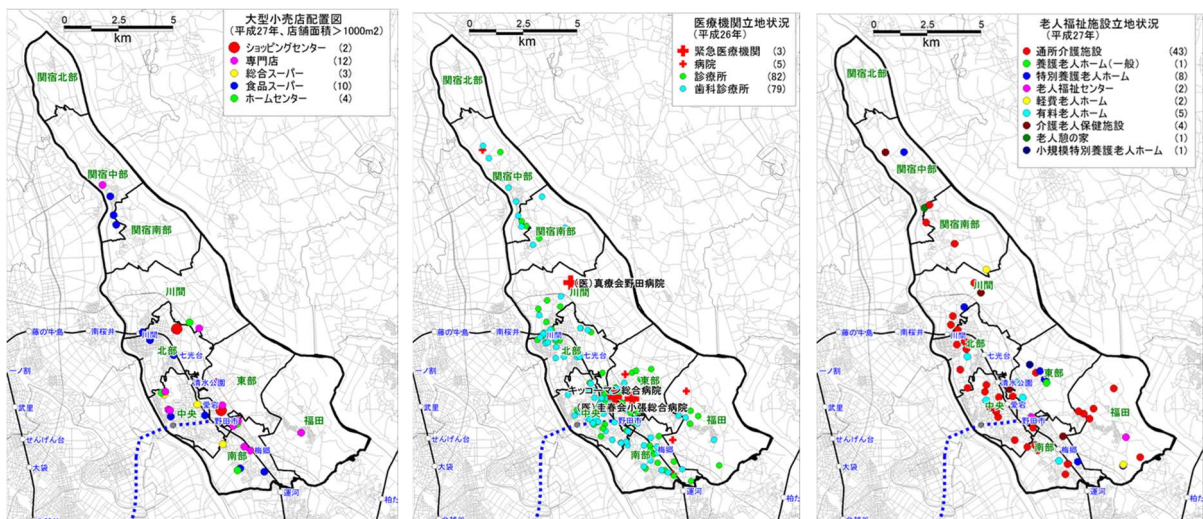


図 3-3 野田市内の大型小売店、医療機関、高齢者福祉施設の立地状況



### 3. 5 交通利用状況

#### ① 鉄道

野田市内には東武野田線の駅が6駅存在する。そのうち、川間駅では減少傾向が続いている一方、七光台駅は増加傾向が続いている。(図3-4)

東武野田線の近年の主な動向として、野田市～梅郷間部分複線化(平成23年)、大宮～春日部間急行運転(平成28年)、岩槻駅橋上化(平成28年)、アーバンパークライナー運行開始(平成29年)、柏～船橋間の複線化完了(令和元年)、運河～船橋間急行運転開始(令和2年3月)がある。

今後の動向として、令和5年度に清水公園～梅郷間高架化される見通しであるほか、春日部駅付近高架化、大宮駅ホーム拡張が計画されており、高速化、利便性向上が進められている。

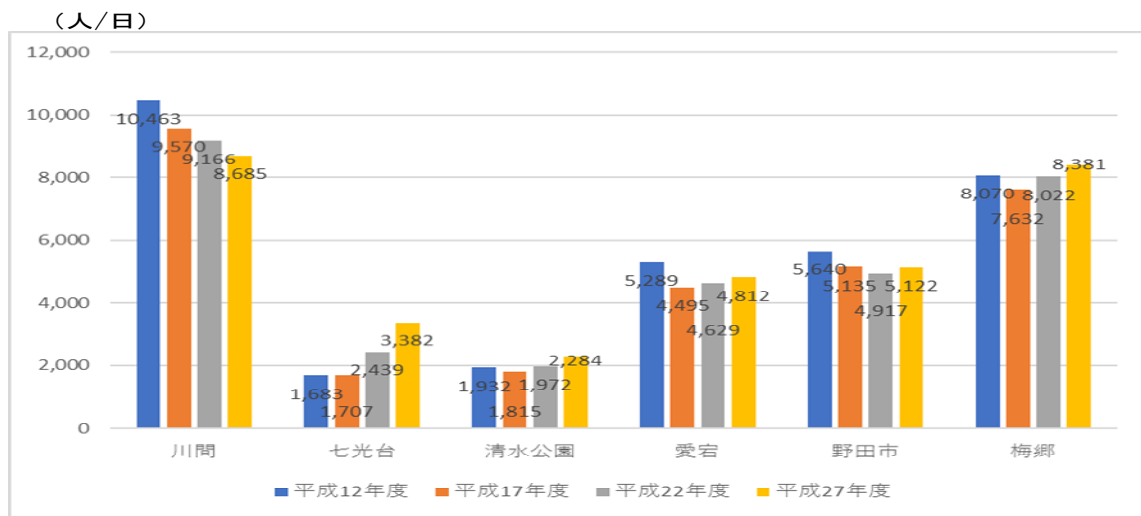


図3-4 東武野田線の駅別乗車人員の推移

#### ② 道路交通

野田市内の主要渋滞箇所は、野田橋付近の区間と3カ所が挙げられている。(図3-5)



図3-5 野田市内の主要渋滞箇所

## 4. 野田市におけるまちづくりの方向性

野田市の上位計画及び現況分析、並びに、まちづくりに関する事例調査をもとに、野田市の優位性を整理するとともに、野田市全体に関するまちづくりの方向性として、野田市の将来都市像及び基本目標とまちづくり方針を検討した。

### 4. 1 野田市の優位性

野田市は関東平野のほぼ中央に位置し、どの都県からもアクセスしやすい関東のへそである。

東京圏北東部における都市化の進展が期待できるフロントラインに位置する。

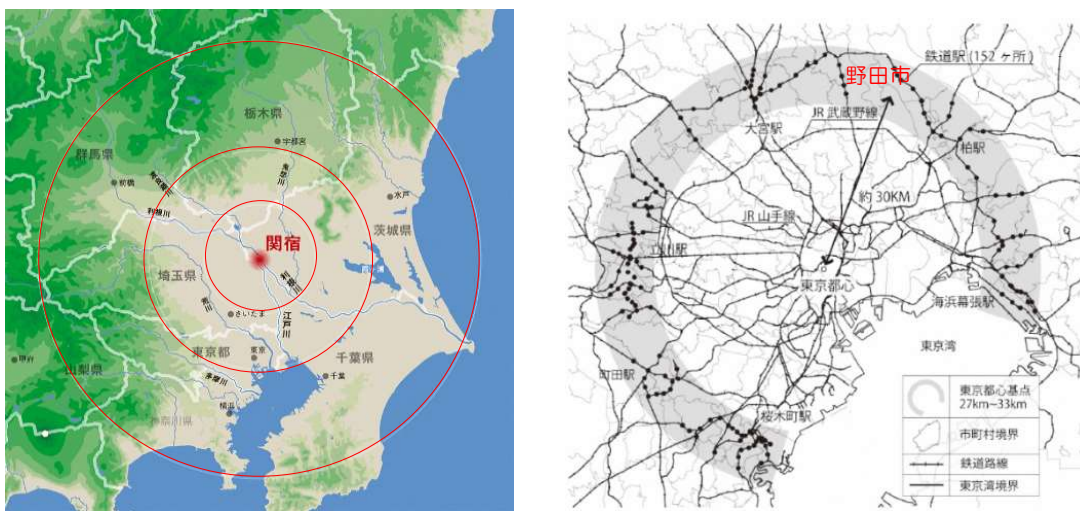


図 4-1 野田市の位置

野田市は三方を江戸川、利根川、利根運河に囲まれ、その河川敷はサイクリングロードとして活用できる。河川には舟運が期待でき、江戸川敷付近の関宿では滑空場があり、陸船空のアクティビティが活用できる環境がある。

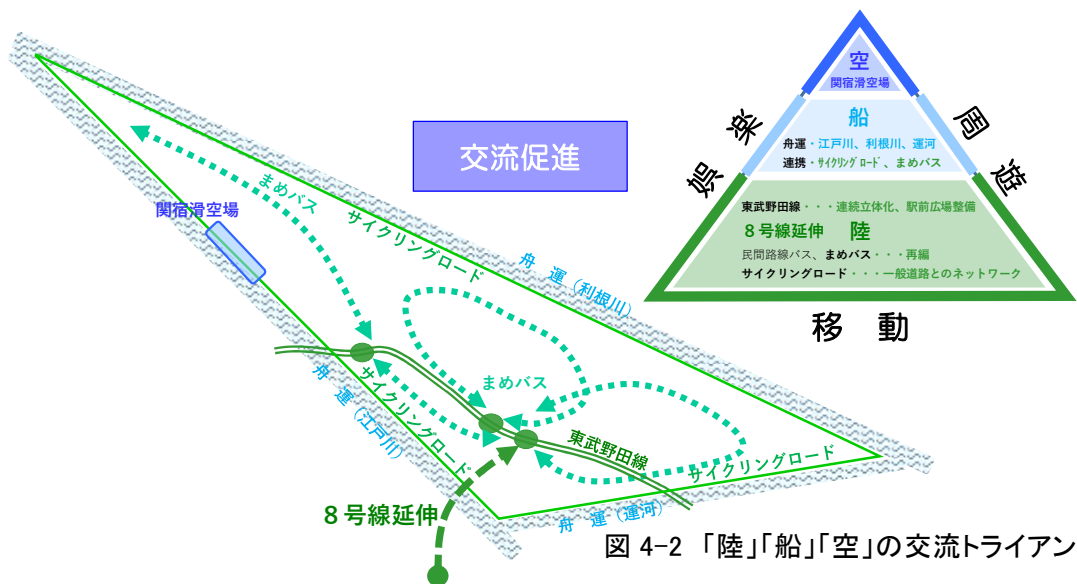


図 4-2 「陸」「船」「空」の交流トライアングル

## 4. 2 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（サステイナブルな）まち～

持続可能な循環型社会～持続可能なまちとは、歴史、自然を尊重しつつ、人と産業とのつながりにおいて環境負荷を軽減しながら、働きやすい、住みやすい、活動しやすい環境が整い、今後百年、千年でも持続可能であるということであり、野田市に住む様々な人々が「安定した生活を送り」、「世代を越えて安全・安心に過ごし続ける」ことである。

また、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

さらに、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。基本目標とまちづくり方針との対応関係を含め、下図に示す。

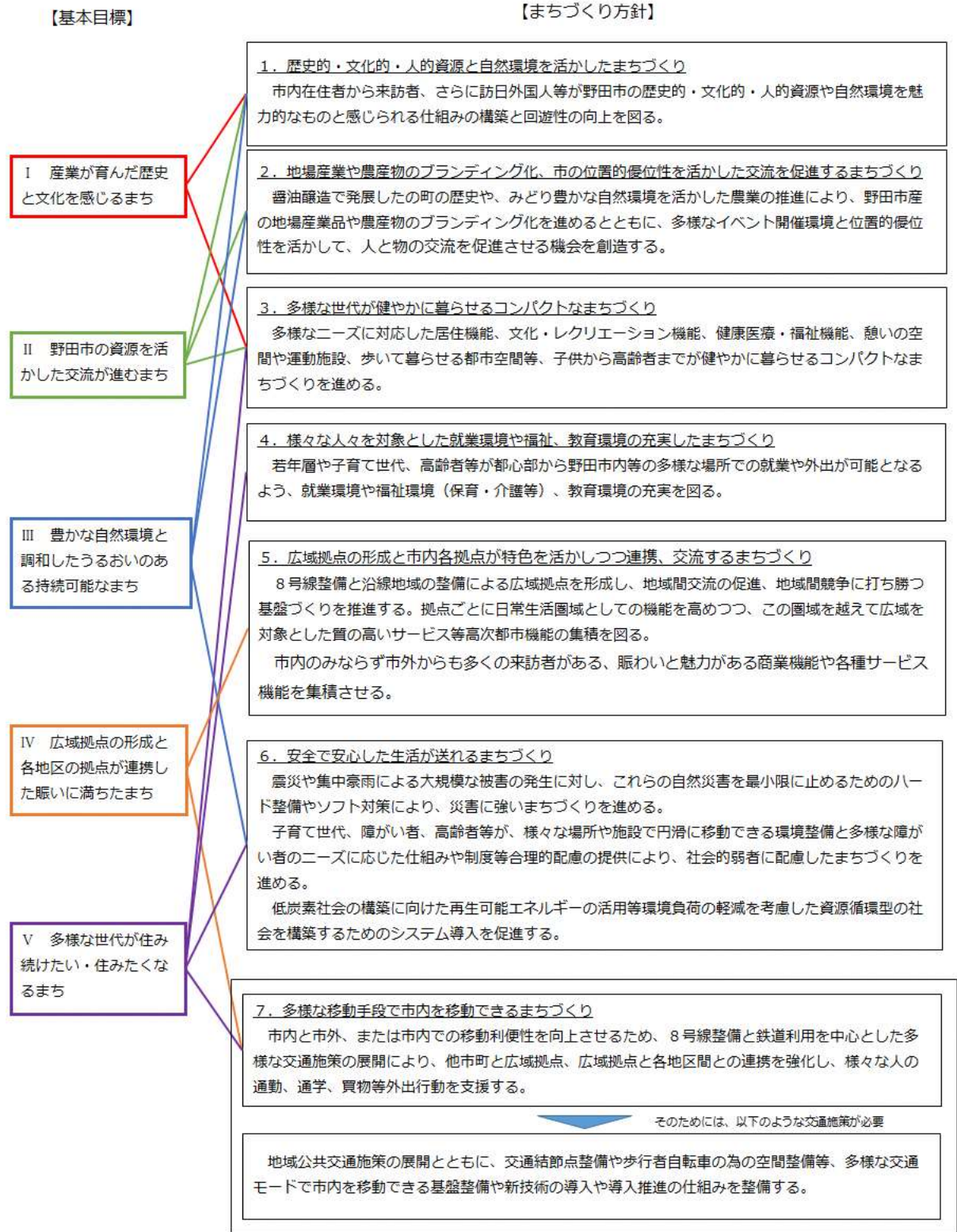


図 4-3 まちづくりの基本目標とそれを実現するためのまちづくり方針

#### 4. 3 まちづくり方針

##### (1) 歴史的・文化的・人的資源と自然環境を活かしたまちづくり

野田市には多くの歴史的・文化的・人的資源が存在するとともに、コウノトリも生息できる豊かな自然環境も残っている。都心から 30km 圏であり東京 8 号線整備により、東京都心部までの所要時間が 40 分台後半～50 分台前半となることから都市化が期待できる都市化フロントであるとともに歴史的資源も数多く残っており、その資源・環境は貴重なものといえる。

この野田市の有する貴重な資源・環境や位置的優位性を活かし、市内在住者から来訪者、さらに訪日外国人等が野田市の歴史的・文化的・人的資源や自然環境を魅力的なものと感じられる仕組みの構築により“資源の磨き上げ”と、資源・環境を活かした散策・回遊できる環境整備を図り、野田市独自の観光振興により来訪者の増加を図る。

なお、これら“資源の磨き上げ”とともに東京 8 号線（八潮～野田市間）が整備されることにより、野田市の歴史的・文化的資源、自然環境のポテンシャルがさらに引き上げられ、野田市の知名度を高めるとともに、来訪者・訪日外国人のさらなる増加により、市内の経済活性化が期待できる。

##### (2) 地場産業や農産物のブランディング化、市の位置的優位性を活かした交流を促進するまちづくり

「野田市と言えばキッコーマン醤油」というように、醤油醸造の地として発展した歴史とともに、和食文化の拡大（2013 年ユネスコの無形文化遺産に「和食文化」が登録された）・世界的なブームにより、『醤油』がワールドワイドな調味料としてその海外販売量も飛躍的に拡大している。

また、「醤油ブランド」を活かしつつ、みどり豊かな自然環境と玄米黒酢農法による黒酢米や全国でも有数の出荷量を誇る枝豆等、観光資源と農産物を組み合わせた取組により、野田市産の農産物のブランド価値を高め、食体験・製造体験、物販等のソフト施策と東京 8 号線（八潮～野田市間）等のハード整備をセットで進めることにより市民や来訪者との交流、人と物の交流を促進させる。

野田市では、旧野田地域・旧関宿地域それぞれで様々なイベントが開催されている。面積 28 万㎡の敷地を有する民営でありながら入園無料の清水公園や各種スポーツ施設、市域全体を取り囲む河川とその堤防に備えたサイクリングロード（約 60km）等により、多くのイベント開催が可能な環境が整っている。

また、首都圏中央連絡自動車道整備によるアクセス性の向上とともに、東京 8 号線（八潮～野田市間）整備も視野に入れた広域交通網の充実が図られると、野田市の位置的優位性（神奈川県以外の都県の直近場所にある）から、関東各都県より様々な人々が集まりやすい条件が整い、広域参加型の大規模イベントの開催も可能になる。

交通ネットワークを整備し、既存の資源を活用したスポーツや歴史・文化的イベントを開催して、関東全域からの来訪者による交流を促進できる環境整備や実施体制を整える。

### （3）多様な世代が健やかに暮らせるコンパクトなまちづくり

醤油醸造業が中心となって発展してきた歴史の中で、都市基盤や公共公益施設が整備されてきており、商店街や住宅地の形成、大規模病院や介護・保険等の医療・福祉施設の立地、公園や文化施設等が整備されてきた。

しかし、大規模店舗の進出等により流山街道の商店街は衰退しており、駅周辺の土地利用も主に住商複合の中層住宅と低層住宅地が混在している地域が多く、本来鉄道駅周辺としての付加価値を活かした多様な都市機能の集約による利便性と快適性を備えた『賑いのある街』が形成できていない。

この状況を打開するため、東武野田線の連続立体交差事業や東京 8 号線（八潮～野田市）整備を契機に、鉄道駅を中心とした賑わいと活力のあるまちづくりの展開として、商業機能（買回り品主体）、単身世帯から子育て世帯や高齢者世帯までの多様なニーズに対応した居住機能、文化・レクリエーション機能、健康医療・福祉機能等の都市機能の集積と、憩いの空間や歩いて暮らせる都市空間等、子供から高齢者までが健やかに暮らせるコンパクトなまちづくりを進める。

中でも、少子化が進展する中、これまでもソフト面を含め、様々な子育て施策の実施、充実等に取り組んでいるが、子育て世代に対し、緑豊かな自然と身近に触れ合いながら、利便性と快適性を備えた生活環境の中で、真に子育てに優しいまちづくりの推進を図る。

特に、東京8号線新駅及び野田市駅周辺において、このような多様な居住機能の展開（子育て世代の30～40代、今後高齢化を迎える50代、セカンドライフを迎える高齢者等多様な世代に対応した住宅地形成）を図ることにより、市域全体の生活利便性が向上し、野田市及び野田市周辺を通勤・通学地にする住民だけでなく、東京都心部で就業・就学する住民にとっても快適な生活環境が整備される。

また、これらの駅周辺整備により様々な施設立地が駅を中心とした地域へ誘導され、各機能（商業機能、健康医療・福祉機能、交流機能等）へ徒歩や公共交通でアクセスできるまちづくり（コンパクト&ネットワーク）が促進される。

#### （4）様々な人々を対象とした就業環境や福祉、教育環境の充実したまちづくり

野田市は他市に比べ市内就業・就学の割合が高いが、その就業先は中央・北部・南部等の鉄道沿線地区だけでなく、東部・川間・福田地区等鉄道駅から離れた地区への分布も見られ、自家用車による通勤が多くなっていることを示している。

しかし、今後は子育て世代の就業や高齢者の再就業者も増加することが予想され、身近な場所もしくは交通利便性の高い鉄道駅周辺での就業環境の充実が望まれる。

あわせて、製造業を中心とする新たな工業団地の造成により、就業の場を確保し、東京、埼玉方面から野田市への交流人口の増加を図ることが必要となる。

また、都心から同様の距離帯（30km前後）にある自治体の通勤・通学地を比較すると、野田市民は都心を選択する割合が非常に少ない。その大きな理由の1つとして、東京へ直結する鉄道がないことが考えられる。

今後は、東京8号線（八潮～野田市）整備を考慮した都心方向への就業・就学が選択できる環境が整うことを想定し、鉄道駅へのアクセス性向上とともに、子育て世代、高齢者等の為の就業・保育・福祉機能の充実を図っていく。

さらに、子供から高齢者、在日外国人も含めた多様な人々が豊かな教育を享受できる環境整備とともに、野田市の歴史や文化、自然環境を活かした学習・体験等により郷土愛を育み、在日外国人との国際交流機会を通じて市民の国際感覚醸成や国際社会に適応できる人材育成等を目指す。

## (5) 広域拠点の形成と市内各拠点が特色を活かしつつ連携、交流するまちづくり

野田市の商業・業務施設、医療・福祉施設等主要な都市機能は市内各地域に点在している。

商業施設は、大規模ＳＣから専門店、スーパーマーケット、商店街等その規模や機能に応じて、それぞれの役割を果たしている。また、医療施設については、大規模病院から診療所まで多岐にわたる施設が立地しており、社会福祉施設については、老人福祉施設、障害者支援施設、児童福祉施設等、医療や介護等その目的に応じて様々な種類の施設がある。ただし、病床数については、千葉県平均と比較すると、一般病床数や療養病床数が少ない。

市内の地区ごとに（総合計画等で示している 9 地区）これら全ての都市機能を担うことは現実的ではないことから、公共交通等の交通ネットワークの整備も踏まえながら、都市機能を広域的なサービスを提供するものと、身近な場所で提供するものに分類し、集約・分担・連携の中で都市サービスを提供（都市機能配置）していく。また、不足する都市機能については市内及び周辺自治体における既存施設との調整も図りながら、充実を図っていく。

### ■ 市内各拠点の連携と役割分担を考慮したまちづくり

各地域拠点（地域サービス核）は、それぞれの地域特性、立地特性を活かして、日常生活圏域としての機能、役割を高める。

東京 8 号線沿線地域については、東京 8 号線（八潮～野田市）整備と野田市駅周辺の再開発及び新駅周辺開発により、広域拠点の形成を図るとともに、各地域拠点と広域拠点の連携、交流の促進を図る。



## ■東京8号線と沿線地域の整備による広域拠点の形成

野田市駅、8号線新駅及びその間の地域、愛宕駅周辺は、全市及び広域を対象とする商業機能や、東京8号線（八潮～野田市）のインパクトを利用した交通結節機能の役割を担う広域的な拠点として位置付け、整備を推進し、市内のみならず市外からも多くの来訪者がある、賑わいと魅力がある商業機能や各種サービス機能を集積させる。

具体的には、日常生活圏を越えた広域を対象とした質の高いサービス等高次都市機能の集積を推進し、高齢者を含めた多くの人にとって暮らしやすく、多様な都市機能が集積したコンパクトなまちづくりを目指し、地域間競争に打ち勝つ基盤づくりを推進する。

それらの結果、若い世代が集い、バランスの良い世代構成を実現することで、より多くの市民の力をまち全体の活力の創出と向上につなげていく。

特に、野田市駅周辺は、既存の伝統産業を保全・活用し、魅力的な景観形成を図るとともに、商業・業務など各種サービス機能や駅前広場、駐輪場などの都市機能の集積とあわせ、回遊性のある野田市の中心としての都市空間の形成を図る。

## （6）安全で安心した生活が送れるまちづくり

東日本大震災以後、防災・減災に関する住民の意識は高まっている。引き続き、地震や水害などの災害に対する備えを進めるほか、水害の原因の一つとして指摘されている地球温暖化等の地球環境問題は、将来世代にも関わる大きな課題である。

野田市に住むすべての人々が、安全で暮らしやすい居住環境を享受できるよう、また、市民や来訪者が基本的なサービスを受けられるためには、以下のような安全・快適かつ、安心して社会生活が送れる取組が必要である。

- ・災害に強いまちづくり
- ・移動制約者にも配慮されたまちづくり
- ・環境負荷の少ない持続可能なまちづくり

なお、交通ネットワークの多重化はネットワークのリダンダンシーを高める。東京8号線（八潮～野田市）の整備により、野田市住民・来訪者の足の多重化が図られるとともに、駅周辺施設の防災機能を高めることにより、災害時に住民・来訪者が安心して過ごせる環境が整備される。

### 【災害に強いまちづくり】

野田市は利根川、江戸川、利根運河の3河川に囲まれ、緑豊かな自然環境が残るまちである一方、大雨による浸水被害の危険性が憂慮される地域も分布している。

上記3河川は国が管理し、200年に一度起こる可能性のある洪水に耐えられるように、堤防強化対策などの整備が進められているが、整備完成までには長い年月を要する状況にある。

野田市の南西には、活断層が確認されているが、過去に地震が発生した時代は分からず、今後の発生時期の予測も困難である。地震が発生すると、野田市内では広い範囲で震度6強となり、特に断層に近い市の南西部の河川沿いの地域では強い揺れることが予想されている。また、旧河道、埋立地等の低地では、地震による液状化の可能性が非常に大きいことも指摘されている。

近年は、全国的に記録的な集中豪雨による水害が発生する他、地震時の液状化によるライフライン、都市インフラや建物等への被害が繰り返し報じられている。

このことから、まちづくりにおいても被害を出来るだけ少なくするための地盤改良や排水施設等ハード整備や河川のはん濫等に関する情報提供や迅速な避難対応等のソフト面の対策が必要となる。

特に、今後大規模な都市開発を実施する場合には、浸水対策や貯留機能確保等の開発コストを考慮しつつ、現況の地形や緑地環境を活かした保水、遊水機能を確保できる土地利用構成等により、安全・安心な市街地を形成する。

安心して暮らせる地域の人々の「自助・共助・公助」が連携した防災力を向上させる発災前の取組・準備を、行政主導の下、自治体内組織、自主防災組織、NPO、住民代表、ボランティアの役割を明確にして展開していく。

過去の大規模な地震発生による避難所開設事例から、円滑な避難所の運営を図るには、地域住民が避難所の管理運営に関わることが不可欠であると認識されていることから、自主的かつ円滑に避難所を運営するための「野田市避難所運営マニュアル」（平成30年3月）を作成し、本マニュアルに基づき、災害が発生することを想定した準備、災害が発生した際の避難、避難所の運営等を行う。

### 【移動制約者に配慮したまちづくり】

移動制約者と呼ばれる障がい者、高齢者、妊産婦や乳幼児等の子育て世代等、誰もが安心・快適に日常生活や社会生活が送れるようにするためには、「施設整備のバリアフリー化（ハード面）」とともに、高齢者、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要となる。

そのため、市の移動円滑化基本構想や福祉のまちづくり運動を通じて、ハード・ソフト両面のバリアフリーの取組を推進しているが、旧来の街の構造や様式、慣習や制度、情報提供等がネックとなり、バリアフリー化が進展していない状況も見られる。

このことから、道路や旅客施設、広場や公園、市関連施設等公共的空間を中心に、円滑に移動できる環境整備、コミュニケーションや情報提供等の支援等、移動制約者の特性やニーズに応じた施設整備や仕組みや制度等の合理的配慮の提供等の対応を一層促進する。

「(3) 多様な世代が健やかに暮らせるコンパクトなまちづくり」にあるように、徒歩や公共交通により様々な都市機能にアクセスできるようにする上で、移動制約者に配慮したまちづくりは欠かせない。特に東京8号線や東武アーバンパークラインの鉄道駅及びその周辺において、これらの整備を進めることにより、野田市が多様な世代が暮らすまちへと発展できることになる。

### 【環境負荷の少ない持続可能なまちづくり】

都市化の進展は、エネルギーを大量に消費する傾向にあり、かつ大気汚染や騒音、廃棄物など都市型環境問題が発生する可能性が高く、新市街地形成や街の再生にはこれら環境負荷への課題を軽減していくことが将来的な持続可能なまちづくりの基本となる。

環境先進国と呼ばれている北欧では、明確な環境負荷軽減の目標に基づいて、土地利用、交通、建材、エネルギー、水と汚泥、ゴミ等について、それぞれに明確な成果を数多く定めている。

一方、野田市の既往のまちづくり（総合計画）においても、「コウノトリも住めるまち」を掲げ、「豊かな自然環境や田園風景が都市と共存する野田らしいまちの姿」を将来都市像として明確に位置付けている。

このことから、今後のまちづくりにおいては、「環境負荷軽減」や「エネルギー」、「低炭素社会の構築」等、環境に優しく、資源循環型の社会を構築するためのシステム導入を促進していく。

加えて、地域に残る歴史的遺産や自然的資源の保全と活用を通じた個性あるまちづくりにより、野田市や地域への誇りや愛着を育み、前記の【災害に強いまちづくり】や【移動制約者にも配慮されたまちづくり】とともに、まちの持続可能性に貢献し、住み続けたいまちを形成していく。

## (7) 多様な移動手段で市内を移動できるまちづくり

8号線とその周辺地域整備による広域拠点の形成により、8号線野田市以南の沿線他市町からの来訪者が増加することが予想されるが、来訪者に対し、さらに野田市内各地域への移動しやすさを確保するためには、市内での各種交通サービスの向上が重要である。

また、市内での移動利便性を向上させるためには、多様な交通施策の展開により、各地区と中心拠点や鉄道駅周辺との連携を強化し、様々な人の通勤、通学、買物等外出行動を支援する必要がある。

特に、「車を運転できない」、「自由に車を利用できない」、「送迎してもらう機会が限られている」若年層や子育て世代、高齢者の移動手段を確保することは重要なポイントである。

社会的背景としての、高齢者運転による重大事故の多発、運転免許返納者の増加、今後の高齢化を考慮しつつ、市域が南北に広がり、居住地が広く分散している野田市の地域特性を踏まえ、マイカー以外の移動手段の確保、歩行者・自転車のための空間整備、交通結節点整備等、多様な交通モードで市内を移動できる基盤整備や仕組みを推進する。

東京8号線（八潮～野田市）の整備を契機として、市内各駅へのアクセス利便性を自動運転技術の進展も踏まえた多様な交通モードにより実現することで、市域内の移動性が高まり市内各地域間の結びつきが強まることになる。これは、市全体の活性化にも寄与することになる。

## 5. 2 駅周辺のまちづくりの方向性

### 5. 1 2 駅周辺のまちづくりの方向性の考え方

2 駅周辺のまちづくりの方向性については、野田市における市域全体のまちづくりの方向性を基本とし、野田市の上位計画（「野田市総合計画」（2016（平成 28）年 3 月策定、目標年次 2030 年）、「野田市都市計画マスタープラン」（2018（平成 30）年 2 月見直し、目標年次 2022 年）等）におけるこの地域の位置づけとの整合性を図った上で、答申第 198 号に示された東京 8 号線沿線開発の取組の検討として定める。

対象とする 2 駅及び 2 駅周辺地域とは、東京 8 号線新駅、野田市駅及び両駅周辺地域と両駅間の回廊をいう。これらの地域は、東京 8 号線沿線上に位置し、密接な関係にあることから、広域的にみると、一体的かつ総合的に考える必要がある。

なお、令和 5 年度に事業が終了する、野田市駅の連続立体交差事業及び同駅西地区の土地区画整理事業については、現計画に基づき進めるものとする。

#### （1）野田市におけるまちづくりの方向性の適用

##### ① 全体の対応関係

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、下図に示す。

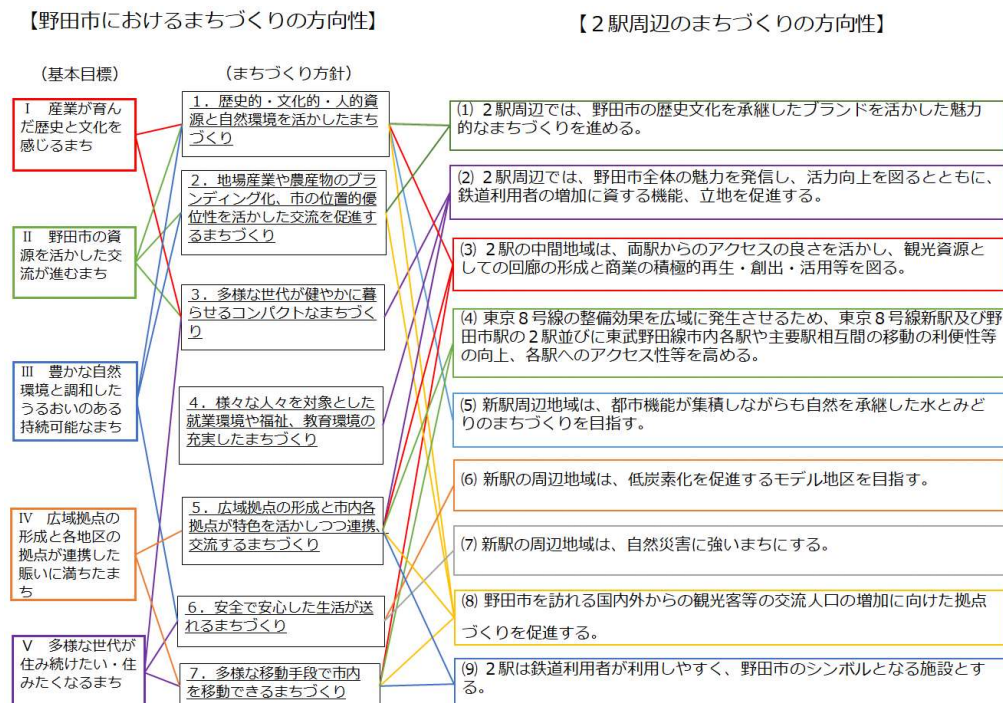


図 5-1 基本目標、まちづくり方針と 2 駅周辺のまちづくりの方向性の対応

## ② まちづくりの方向性

2 駅及び 2 駅周辺地域は、特に、まちづくり方針 1 及び 5（図 5-1 及び下記参照）において重要な役割を担っている。

### 【まちづくり方針 1】 歴史的・文化的・人的資源と自然環境を活かしたまちづくり

市内在住者から来訪者、さらに訪日外国人等が野田市の歴史的・文化的・人的資源や自然環境を魅力的なものと感じられる仕組みの構築と回遊性の向上を図る。

### 【まちづくり方針 5】 広域拠点の形成と市内各地域拠点が特色を活かしつつ連携、交流するまちづくり

東京 8 号線整備と沿線地域の整備による広域拠点を形成し、地域間交流の促進、地域間競争に打ち勝つ基盤づくりを推進する。拠点ごとに日常生活圏域としての機能を高めつつ、この圏域を越えて広域を対象とした質の高いサービス等高次都市機能の集積を図る。

市内のみならず市外からも多くの来訪者がある、賑わいと魅力がある商業機能や各種サービス機能を集積させる。

## （2）交通政策審議会の指摘に対する対応

東京直結鉄道（東京 8 号線）の整備は、住民の長年の悲願となっており、野田市を含む 3 県の 11 市町で構成する、地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会では、平成 25・26 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」（過年度調査）を実施した。

この調査では、新線整備に伴う積極的なまちづくりを全く考慮せず、謂わば最低保証の将来人口推定値に基づき、輸送需要予測を実施したものであったが、野田市～八潮間の先行整備に採算性が見込まれるとの結果が得られた。

これに対し、国土交通省の諮問機関である交通政策審議会の答申第 198 号（平成 28 年 4 月）では、事業性に課題があるため、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、と示されている。

2 駅周辺のまちづくりは、2 駅周辺地域のみならず、市域全体の活力と魅力の向上に重要な役割を果たすべき重要なプロジェクトとして、交通政策審議会の指摘に対し、沿線開発の取組に関する検討を行うものである。

## 5. 2 東京8号線新駅及び野田市駅の2駅周辺のまちづくりの方向性

(1) 2駅周辺では、野田市の歴史文化を承継したブランドを活かした魅力的なまちづくりを進める。(まちづくり方針1、2)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
	○	○	

### [方向性]

醸造業は、江戸時代初期から現在に至っても野田市を代表する産業である。野田市は、太平洋戦争時の空襲を免れたほか、大規模な火事による焼失も少なく、近代の街の姿が多く残され、産業に関連する史跡、文化も多く承継されており、鉄道整備と併せて行われた大規模開発地を有する近隣の地域と異なる趣を持つ。

これらの歴史・文化を承継するまちに住む市民の誇りやアイデンティティを確かなものにし、企業活動にあっても、地域ブランドを活かした人と物の交流を促進させる。

また、野田市の歴史・文化・観光資源は数多く存在している。これらのうち、優先すべきものから、“資源の磨き上げ”を行い、市独自の観光振興の取組等と組み合わせ、来街者が見て、触れて、体験できる環境づくりを行う。

### [方向性実現に向けたメニュー]

- ・野田市は、江戸川と利根川に囲まれ、古くから水運の要衝であり、また、水運の利便性を活かした産業が栄えた土地である。その貴重な史跡、建築物等が持つ価値をPRし、活用する。
- ・江戸時代から明治時代にかけて、利根川・江戸川の水運を利用することにより、原料の調達と大消費地である江戸・東京への製品の輸送ができた野田市では、醤油造りが特に発達し、現在でも野田市駅、新駅想定付近には、我が国を代表する醤油醸造施設が立地していることから、醤油醸造が野田市を代表する産業の一つであることを活用したまちづくりを行う。
- ・駅周辺地区では、醤油をベースとした食文化をイメージできる景観や建築デザインとすることで、野田市のブランドを生かした景観に優れたまちづくりを行う。
- ・醤油は日本食を代表する調味料のみならず、海外でも生産され、多くの国で食に活用されており、食文化を基調としたまちづくりを進める。
- ・醸造技術、醸造文化の発信基地とし、研究機関、ベンチャー、スタートアップ企業の施設等の集積を図るとともに、関連する企業等が連携事業を展開する際に必要となる業務機能も併せて充実させる。
- ・醤油、醸造、食品という「食」をまちの中心となる核とし、日本全国の有数の食品メーカーが参画することも含めた、国際的な食文化大学の誘致を検討する。そこには、当然、学生、研究者、教職員らが集まることから、鉄道輸

送の必然性が生まれてくる。

(2) 2 駅周辺では、野田市全体の魅力を発信し、活力向上を図るとともに、鉄道利用者の増加に資する機能、立地を促進する。(まちづくり方針 3、4、5)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
	○	○	

[方向性]

商業、業務、サービス等各種施設の立地は、地域での雇用の拡大をもたらすとともに、市外勤務の居住者にとって、勤務地が市外から市内に換わる、あるいは、市外に居を移した者がUターンできる環境づくりに資する。

市民にとっては、市内での買い物機会が増えるほか、各種施設の集積により、日常の利便性が向上し、ゆとりを生み出す。

日常生活圏域を越えて広域を対象とした、魅力がある商業機能や高次都市機能の集積、施設の立地により、活力向上を図るとともに、市内のみならず市外からも多くの人が集う賑わいを創出する。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・野田市の活力向上に資する商業・オフィス・文化・医療・社会福祉・子育て・居住等の立地と適正な配置を図る。
- ・東京 8 号線新駅及び野田市駅周辺地域については、野田市全域の医療・社会福祉・子育ての拠点との連携、機能分担を担うなど、市内の各地域拠点との連携や機能分担に配慮する。
- ・オフィス機能は、高齢者や女性の就労機械拡大や多様な働き方のニーズに対応できるものとする。
- ・野田市は柏駅周辺、流山おおたかの森駅周辺地域の商圈に含まれる。したがって、市民の一般的な最寄り品については、東京 8 号線整備による波及効果を活かした各拠点地域の商業施設が担う一方、買回り品については、市外の商業施設との差別化を図りつつ、独自の魅力を発信する商業施設が担うものとする。
- ・単身世帯から子育て世帯や高齢者世帯までの多様なニーズに対応した居住機能、文化・レクリエーション機能、健康医療・福祉機能等の各種都市機能を併設し、歩行圏内に集積することにより、多世代が健やかに暮らせるコンパクトなまちづくりを進める。



(3) 2 駅の間地域は、両駅からのアクセスの良さを活かし、観光資源としての回廊の形成と商業の積極的再生、創出、活用等を図る。(まちづくり方針 1、5、7)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
			○

[方向性]

市内居住者、来訪者、さらに訪日外国人等にとって、歴史文化を身近に捉え、魅力的なものと感じられる仕組みの構築と回遊性の向上を通じて、賑わいと魅力がある商業機能の積極的再生、創出、活用等を図る。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・東京 8 号線新駅及び野田市駅の間地域には、旧：茂木佐平治邸（現：野田市市民会館）【国登録有形文化財】、旧：野田商誘銀行（現：千秋社）、興風会館（国登録有形文化財）、高梨氏庭園（国指定名勝）等の歴史的建築物が立地し、これらの景観を活かした魅力あるまちづくりを進める。
- ・これらの多くの歴史的建築物等は、経済産業大臣認定「近代化産業遺産群」として、地域活性化の有益な「資産」と捉えられる。これらを結ぶ移動空間を確保するとともに、徒歩での移動を基本とするゆとりある径路を整備し、産業史や地域史のストーリー性を持つ新しい魅力を付加した観光資源としての回廊を構築する。
- ・また、この地域は、中心市街地に当たり、流山街道（本町通り）を中心に古くから商店街が形成されていたが、自動車の普及と国道 16 号の整備により、商業の中心がロードサイド、郊外型のショッピングセンターに移転しつつあり、往事の賑わいがなくなっている。そのため、東京 8 号線新駅及び野田市駅からのアクセスの良さを活かし、商業と観光の連携による活性化、イノベーション等を図る。

(4) 東京8号線の整備効果を広域に発生させるため、東京8号線新駅及び野田市駅の2駅並びに東武野田線市内各駅や主要駅相互間の移動の利便性等の向上、各駅へのアクセス性等を高める。(まちづくり方針5、7)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
	○	○	

東京8号線の整備効果を各地区に波及させるためには、市民にとっても、来街者にとっても、誰もが使いやすい、公共交通を基本とする交通ネットワーク化を推進することが求められる。

東武野田線では、高架化、複線化が進み、急行列車の運転開始による所要時間の短縮、運行時間帯の拡大や沿線主要駅での駅改良の動きがあり、日常交通のみならず、新幹線アクセス等の広域的移動についても速達性、利便性の向上が進展している。東京8号線のみならず、鉄道ネットワークのポテンシャルを活かすことも重要である。

○ 野田市内鉄道駅相互間の移動の利便性・快適性向上等

[方向性]

川間駅周辺、梅郷駅周辺、関宿ターミナル・関宿支所周辺等の各地域拠点から東京8号線新駅、野田市駅及び東武野田線各駅までのアクセス性を高めるとともに、東京8号線新駅、野田市駅及び東武野田線各駅と市域各方面との回遊性の向上を図る。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・野田市駅における東京8号線と東武野田線との乗り換え利便性・快適性を考慮した、ハード・ソフト両面における施設整備
- ・東武野田線の複線化促進、スピードアップ推進支援

○ 野田市内鉄道各駅へのアクセス向上等

① 東京8号線2駅へのアクセス向上等

[方向性]

各地域拠点から東京8号線新駅及び野田市駅の2駅までのアクセス性、並びに東京8号線新駅及び野田市駅の2駅から各地域拠点への回遊性をそれぞれ高める。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・各地域拠点から東京8号線新駅及び野田市駅の2駅へのフィーダー交通の整備・充実
- ・東京8号線新駅及び野田市駅の2駅における駅前広場の整備、フィーダー交

#### 通関係施設の整備・充実

- ・国道 16 号の渋滞解消、主要地方道越谷野田線（県道 3 号）、松戸野田線（県道 5 号）の交通流動の円滑化の促進
- ・自動運転や AI、オープンデータを掛け合わせ、従来型の交通・移動手段にシェアリングサービスを統合する MaaS の導入・活用等の検討

#### ② 各地域拠点から東武野田線市内各駅へのアクセス向上

##### [方向性]

川間駅周辺、梅郷駅周辺、関宿ターミナル・関宿支所周辺等の各地域拠点と東武野田線市内各駅との間のアクセスの向上を図る。

##### [方向性実現に向けたメニュー]

- ・各地域拠点から東武野田線市内各駅へのフィーダー交通の整備・充実
- ・東武野田線市内各駅周辺の自転車道や駐輪場の整備
- ・駅前広場の整備やフィーダー通関係施設の整備・充実
- ・新たな交通手段の導入・確保（自動運転車、自動車・自転車の共同利用等）

(5) 新駅周辺地域は、都市機能が集積しながらも自然を承継した水とみどりのまちづくりを目指す。(まちづくり方針1)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
		○	

[方向性]

野田市は、利根川、江戸川、利根運河に囲まれ、その水辺空間や平地林、谷地群や斜面林をはじめとする、水とみどりの豊かな資源を有している。

その一方で、東京8号線新駅周辺は、都心への速達性に優れた利便性の高い地域であることから、住む人、訪れる人が、水やみどりと身近に接し、安らぎやゆとりを感じながらも都市生活を営む地域とする。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・新駅周辺は、かつての醤油生産の拠点であり、江戸川とそれに繋がる運河が巡らされていた地域である。現在、醤油生産施設と旧施設、企業グラウンド、公益財団法人高梨本家上花輪歴史館、煉瓦蔵等が点在、立地しており、地域に残る歴史的遺産や自然的資源の保全と活用を通じ、地域の趣を承継するまちづくりを行う。
- ・往時の運河の姿を思い起こさせる水路と親水空間の形成を検討する。
- ・新駅周辺には将来的には開発可能な大規模都市的未利用地が存在する。当未利用地の地形は、北東側の上花輪地区から江戸川に向かって傾斜し、高梨氏庭園やキッコーマン煉瓦蔵付近は標高約14mであるのに対し、江戸川堤防近くの野田下河岸の榊田家住宅付近は標高約9m、開発地の南東端付近は標高約6mである。この地区固有の高低差(標高差5~6m)のある地形を活かし、開発コストを抑制するとともに、アンジュレーションのある個性的な町並みを形成する。
- ・都心への速達性に優れた地域特性を活かすため、利便性の高い都市機能の集積を図る。
- ・南東部には田園地帯が広がり、西部は江戸川近くに位置する水とみどりが豊かな地域であり、南東部の農地は今後とも優良な農地として整備、保全するとともに、江戸川斜面緑地が眺望できる景観を整備、保全する。

(6) 新駅の周辺地域は、低炭素化を促進するモデル地区を目指す。(まちづくり方針6)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
		○	

[方向性]

我が国の二酸化炭素の排出量は、家庭、業務及び運輸部門が約5割を占める。これらの部門の活動は、総人口の8割が居住する市街化区域であることから、市街化区域の低炭素化は、二酸化炭素排出量削減に大きく寄与することが期待される。

また、低炭素化の促進に加え、エネルギー消費の高効率化及び行政サービスの効率化を実現するためには、都市機能の集積と交流を活性化するためのネットワーク化が効果的である。

これらの低炭素化、エネルギー消費の効率化等を通じて、長期的には市域全体が持続可能な循環型のまちづくりを目指すこととし、新駅周辺地域はそのモデル地区とする。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・新駅周辺地域は、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と集約化を行い、これらと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を促進し、各種機能ごとの属性に応じた交流を促進する。
- ・その手段として、公共交通機関の利用促進、貨物輸送の効率化を進める。
- ・自動車交通の渋滞、騒音、排ガス等による周辺への悪影響を低減するため、駐車施設の位置、配置に留意するとともに、その集約化を図る。
- ・東京8号線新駅は、太陽光パネル、蓄電池を施し、駅施設内で使用する電力を自ら作ることに努める。
- ・新駅周辺に立地する建築物についても、ライフサイクルコストを考慮しつつ、単体での対策に加え、地区、街区レベルで二酸化炭素排出量の低減化、エネルギー消費の高効率化の取組に努める。
- ・民生部門でのエネルギー消費量の多くを占める給湯や暖房等について、再生可能エネルギー活用の取組を推進する。
- ・二酸化炭素の吸収源の確保、木陰の形成によるヒートアイランド対策等の観点から、緑地の保全と緑化の推進に努める。

(7) 新駅の周辺地域は、自然災害に強いまちにする。(まちづくり方針6)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
		○	

[方向性]

野田市南西の地下数 km には、長さ約 20km に及ぶ野田伏在断層（厚い沖積層で覆われた活断層）が確認されている。野田市で最大震度が予想される地震は、この断層で発生する地震であり、その震度は、野田市の広い範囲で震度 6 強となり、断層に近い新駅南東部は強く揺れることが予想されている。

また、この地域は、液状化の可能性も大きいと予想されている。

さらに、東京 8 号線新駅の南部～西部方面の江戸川近くの低地は、江戸川が氾濫した場合、最大規模で浸水深が 3.0m～5.0m となり、浸水継続時間は 2 週間と予想されている。

東京 8 号線新駅近くの地震や水害の危険度が高い地域は、災害が発生する場合を想定した減災と自助・共助・公助の連携に努め、防災力を高める。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・東京 8 号線新駅周辺に位置する地震や水害の危険度が高い地域は、自然災害に対する脆弱性を克服し、災害に強いまちづくりを行う。
- ・河川の治水対策と開発による都市型水害の発生を防ぐ自然的な土地利用とし、地域が本来有している保水、遊水機能を確保した整備を行い、都市型水害の発生を抑制する。
- ・東京 8 号線新駅には、防災拠点としての機能を付加する。例えば、一時的な避難場所としての機能を付与し、駅と駅前広場のエリアに風雨をしのげる施設を整備するとともに、緊急物資の備蓄、非常電源（発電と近隣地区への一時的提供）等を検討する。

(8) 野田市を訪れる国内外からの観光客等の交流人口の増加に向けた拠点づくりを促進する。(まちづくり方針1、2、5、7)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
		○	

[方向性]

地域の賑わいと活力に満ちたまちを創生するため、野田市での経験に期待し来訪する観光客を含む交流人口の増加とともに、今後も増加が見込まれる訪日外国人の取り込みを目指すことは重要である。

野田市への来街者の増加による地域の賑わいと活力に満ちたまちの拠点づくりを促進するとともに、今後も増加が見込まれる訪日外国人の取り込み方策を検討する。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・東京8号線新駅周辺には、野田市の歴史・文化・スポーツ等の観光・活動拠点を設け、市内の歴史文化施設、スポーツ施設との回廊を構築するとともに、情報ネットワーク化を推進する。
- ・駅近隣地域に、歴史的建築物を核とする文化交流ゾーンを設け、駅前広場と連担する。また、各種イベント開催が可能な広場を整備し、賑わいの創出を図る。
- ・これらの施設は、来訪者の期待に適う“資源の磨き上げ”が必要である。そのため、周辺の街路、建築物等地域の調和を図る景観や建築デザインとする。
- ・観光・活動拠点としては、まちづくりの方向性(1)に挙げた醤油に代表される歴史文化のほか、「河川・水運」、「将棋」、「古武術」に関係するものなど、自然をはじめ、野田市にゆかりのある多数の分野を活かし、専門性を有するものとする。例えば、公益社団法人土木学会の「選奨土木遺産」に認定されている関宿水閘門と千葉県立関宿城博物館をさらに一体的に活用した河川博物館等を検討する。

(9) 2 駅は鉄道利用者が利用しやすく、野田市のシンボルとなる施設とする。  
(まちづくり方針 5、7)

対象	野田市駅	新駅	中間エリア
	○	○	

[方向性]

市民の日常生活での鉄道利用のほか、東京 8 号線新駅及び野田市駅とその周辺地域整備による広域拠点の形成が達成されると、来街者の増加が見込まれる。

東京 8 号線新駅及び野田市駅の 2 駅は市民、来街者を問わず、すべての鉄道利用者に利用しやすく、野田市の玄関口にふさわしいシンボルとなる駅を目指す。

[方向性実現に向けたメニュー]

- ・東京 8 号線新駅及び野田市駅の 2 駅は、交通拠点としての役割に加えて、まちづくりの拠点としても重要であることから、まち側の商業・業務ビルとの一体感を持った整備、駅ホームとビル間の距離を極力短縮することにより、すべての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりのあるものとする。
- ・野田市の歴史文化を承継するまちづくりと一体化し、シンボルとなる駅とする。
- ・バリアフリー設備を充実させ、すべての人にとって安全で利用しやすい駅とする。
- ・東京 8 号線新駅の駅舎は、野田市の顔として相応しいデザインとする。
- ・心地よくゆとりある駅空間形成のため、待合スペースの充実（快適な空調、充電設備、インターネット接続）、案内等情報発信のための施設（鉄道の運行状況、混雑状況、バスの運行情報、タクシーの位置情報や予約、天気・災害、周辺施設の利用案内）、ベンチ等を備えた滞留空間を創出し、駅空間の快適性向上に努める。
- ・駅とまちとの一体性を創出するとともに、来訪者にとっても、見やすく、分かりやすく、シームレスな案内表示とする。
- ・野田市駅での東武野田線との乗り継ぎについては、移動抵抗の低減、利便性、快適性等に配慮し、誰もが容易に行えるものとする。
- ・駅前広場は、バス、乗用車、タクシー、自転車、将来の自動運転車、自動車・自転車の共同利用等の設備を考慮し、駅アクセス手段との乗り継ぎ利便性が高いものとする。
- ・公共交通機関を利用した外出が容易となるよう、モード間の乗り換え利便性を確保する。



## 6. 野田市内2駅周辺の開発計画の検討

### 6. 1 第8駅周辺開発

#### 1) 開発地区の概況整理

##### (1) 位置・地形

- ・第8駅周辺開発地区は、東京都心部から約30kmの距離に位置し、野田市の西側を流れる江戸川沿いに立地している。

##### (2) 土地利用現況・人口

- ・第8駅周辺開発地区内(約29ha)には、名勝であるケヤキ並木、近代化産業遺産である公益社団法人高梨本家上花輪歴史館(高梨氏庭園は国指定名勝でもある)・キッコーマン煉瓦蔵のほか、キッコーマン工場、キッコーマン野球場、稲荷神社、水神宮、浄水場、墓地が立地している。開発地区内の夜間人口は490人程度(平成27年国勢調査)、従業員は210人程度(平成26年経済センサス)と推定される。(国勢調査、経済センサスの500mメッシュ人口をもとに、開発地区にかかるメッシュ(4メッシュ)の面積に応じて按分して算出)



(画像はGoogleMapより引用)

図 6-1 開発地区内土地利用現況

## 2) 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

- 野田市は、東京圏北東地域の都市化フロント地域である。
- その地域に東京都心方面への速達性を有する東京8号線が整備されることから、その強みを活かし、**新駅周辺に広域的な拠点機能の集積**を図り、野田市民やそこで働く従業者、東京圏北東地域等市外からの来訪者等により、**新たな賑わいを創出**する。
- 開発地区は野田市のゲートウェイとなる。そのため、**野田を代表する醸造業の技術・食文化等の発信基地**にするとともに、それらに興味・関心を持つ**多様な研究者・企業が集積する大学の誘致**を目指す。

### 【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**

目標  
2

自然を活かしやすらぎと潤いを与える

- 開発地区は江戸川沿いに位置し、地区内には名勝であるケヤキ並木や高梨氏庭園等があるなど、水と緑に囲まれた地域である。
- これらの**自然を保全しつつその活用**を図り、そこに住む人々や来訪者に**やすらぎと潤いを与える空間**を形成する。

【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

- ・現在、ケヤキ並木から連坦する形で雑木林が高梨氏庭園周辺まで続いている。この緑を残しつつ、江戸川の水辺空間まで拡大し、**水と緑のネットワークを形成**する。なお、この高梨氏庭園から江戸川にかけてのネットワークは、**野田人車鉄道の下河岸方面へ路線跡でもあることから、歴史的な要素も取り入れた空間整備**を行うことでより魅力を高める。



図 6-2 水と緑のネットワーク、水辺の賑わい空間イメージ

■江戸川の水辺に賑わい空間を形成する

- ・市民・企業・行政等が協働して水辺の賑わいづくりに取り組めるよう、**開発地区と一体となって、江戸川の水辺空間にオープンスペースを整備**する。

目標  
3

環境と共生する持続可能なまちをつくる

- 開発地区内及び周辺地域の自然環境の保全及び地球環境に対する負荷の最小化を図ることにより、環境と共生する持続可能なまちとする。
- 太陽光等の再生可能エネルギーの活用、公共交通の充実、モビリティのシェアリング等によりまちの低炭素化を図るとともに、建築物等の省エネルギー化を図る。

【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

- ・開発地区内の建築物や公共用地において、太陽光パネルや蓄電池、省エネ設備を導入するとともに、太陽光や自然の風を取込むような街区設計や施設配置による省エネ設備の効率化を図るなど、地区内全体での二酸化炭素排出量を大幅に削減する。
- ・開発地区内の建築物や公共用地で創られるエネルギーを有効活用し、地区内で使用するエネルギーをこれらにより補う。
- ・節水機能の導入や雨水を利用し、開発地区全体での水使用量を少なくする。
- ・また、地区内独自の環境に関するルール(例えば、地区内においてはプラスチックストローの販売・利用を禁止する等)を設け、地区住民、従業者、企業等の環境意識の向上を図る。

■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

- ・駅の交通広場においては、鉄道・徒歩・バス・自転車・自動車・小型モビリティ間の乗り継ぎ利便性に配慮した空間整備を行う。
- ・また、既成市街地と開発地区との連携や江戸川沿いのサイクリングロードの有効活用を図るため、第8駅前及び開発地区外に小型モビリティ、高齢者向けのハンドル型電動車椅子、二輪車(自転車、電動自転車)のシェアリング機能(貸し出しスポット)を導入する。なお、運転免許を保有しない人や身障者等も含めた全ての人のモビリティ向上を目指し、積極的に自動運転技術の導入を図る。

目標  
4

安心して健やかに暮らせる

- 「安心して歩ける」、「子育て中でも安心して仕事ができる」、「病気やけがの際にすぐに診療を受けられる」など、子どもから高齢者まで安心して生活できる社会基盤や施設の整備を図る。
- 開発地区内の起伏は、街並みや眺望に変化を与え、まちに“面白さ”を与える要素となる一方、地震時や大雨時の災害リスクとなる要素でもある。そのため、地域特有の地形等を最大限活かしつつ、自然災害への脆弱性を改善し、安全に都市活動が行なえる街を形成する。

【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

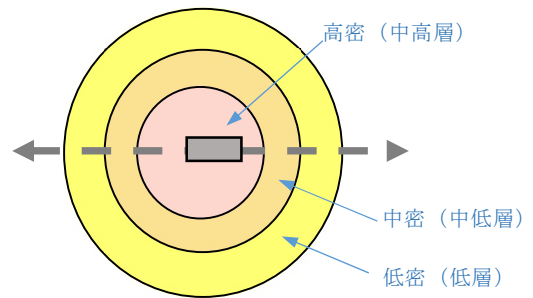
■災害リスクの低減を図る整備を行う

- ・松戸野田線と江戸川堤防に挟まれた開発地区南東側の低地については、江戸川におけるスーパー堤防の整備を促進するとともに地盤改良や盛土等の土木対策や、浸水を想定した建築物構造(例えば、低層部分を駐車場等とし、浸水予想高さよりも上層をオフィス機能等とする)とし浸水リスクの低減を図る。
- ・災害、非常時に地区内住民、従業者、地区周辺住民等が避難できる施設を整備するとともに、生活や事業を継続できるよう、地区内の公共施設において生活用水、食料、飲料水、マンホールトイレ等の災害時用品の備蓄を行う。

### 3) 土地利用計画の策定

#### (1) 土地利用の配置方針 (ゾーニング)

駅周辺は機能的でゆとりのある基盤整備を確保するため、比較的高密(高度利用)な土地利用を誘導し、駅から離れるにしたがって、中層～低層な土地利用を形成しながら、周辺市街地(地区外の宅地や市街化調整区域)との一体的な街並み形成に配慮する。



上記の各目標を達成するためには、開発地区全体でそれぞれの機能や役割を確保する必要があるため、それら諸機能をどのような場所に有効に配置するかを下図に示す。

図 6-3 ゾーニングの基本的考え方

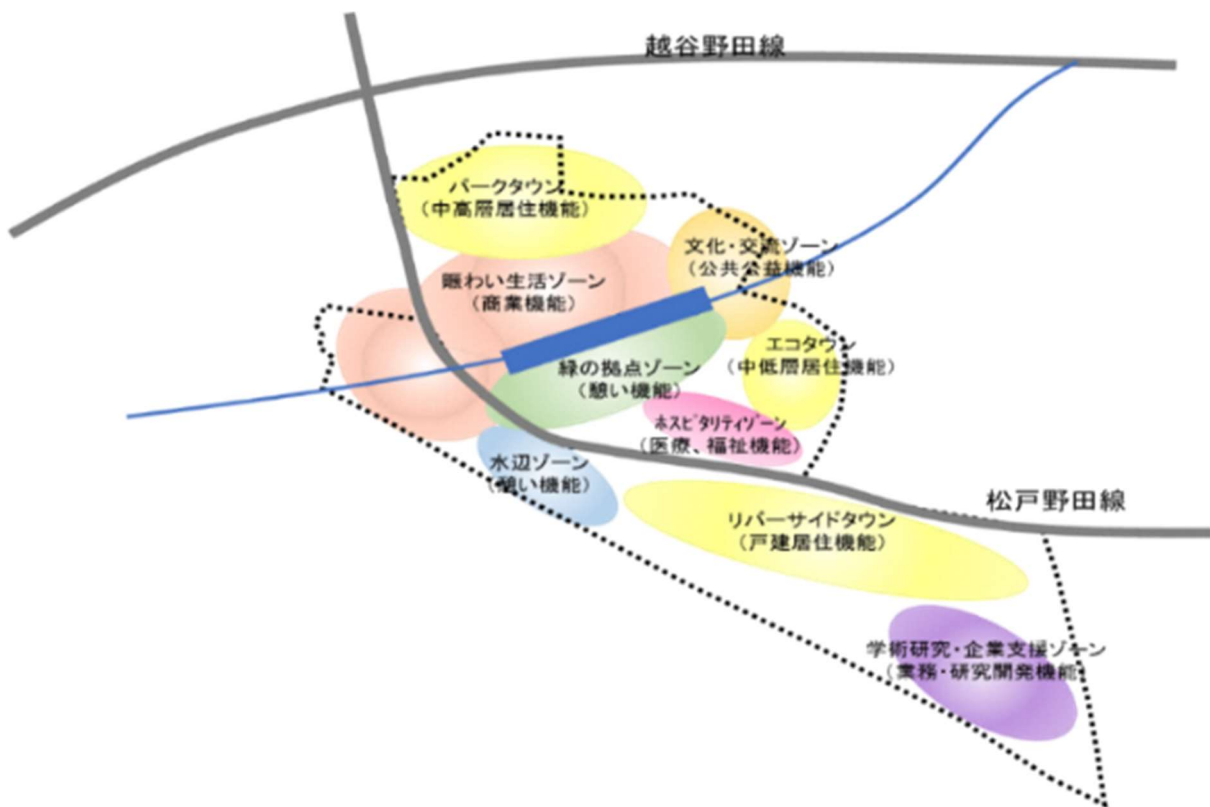


図 6-4 土地利用のゾーニング(検討案1)

## (2) 土地利用計画

宅地面積の規模の検討にあたっては、開発地区の総面積約 29ha のうち、既存の開発事例における道路率や公共用地率を参考に必要な公共用地面積を求め、総面積から差し引くことで宅地面積を求めた。

さらに、総宅地面積に対し、他の開発事例を参考に用途別の面積を試算した。

なお、居住機能確保を重視したケースとして、居住地面積を 3 倍程度に拡充したケースを設定した。これら 2 つのケースの土地利用計画(敷地面積)を下表に示す。

表 6-1 各ケースにおける土地利用計画(ネット敷地面積)

土地利用		ケース1		ケース2		
		面積(ha)	(%)	面積(ha)	(%)	
宅地	商業	8.0	29	5.0	18	
	業務・研究	4.0	14	1.8	6	
	医療・福祉	2.8	10	1.5	5	
	公共公益施設	1.5	5	1.2	4	
	住宅地	中高層集合		0	4.0	14
		中低層集合		0	3.0	11
		戸建て		0	3.5	13
		計	3.7	13	10.5	38
小計		20.0	71	20.0	71	
公共 用地	道路	5.0	18	5.0	18	
	公園緑地・調整池	2.3	8	2.3	8	
	交通広場	0.7	3	0.7	3	
	小計	8.0	29	8.0	29	
計		28.0	100	28.0	100	

## (3) 開発計画人口

開発事例調査の結果を基に、開発計画人口を試算した。

夜間人口は約 4,000 人、従業人口は約 5,000 人と見込まれるほか、高速鉄道東京 8 号線の利用が見込まれる医療機関の外来受診者数をあわせ下表に示す。

表 6-2 開発計画人口の算出

	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

## 6. 2 野田市駅周辺開発

野田市駅周辺では、2021年度完了予定である野田市駅西土地区画整理事業（約6ha）が進められている。当事業は、野田市駅西口に駅前広場及び街区公園を設置するとともに、その周辺用地を商業地とする土地利用計画となっている。

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

### ■事業の目的

- ・東武野田線連続立体交差事業と一体的に整備。
- ・交通の円滑化、都市機能の集積、安全で快適な都市空間の形成を図る。
- ・歴史的、文化的資源を活用し、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市街地を再構築。



※この図はイメージですので 今後の検討により変更 (出典)野田市HP

図 6-5 まちづくりのイメージ

### ■土地利用計画

- ・野田市駅野田橋線、野田市駅中根線及び野田市駅前線の沿道に商業・業務ゾーンを配置。
- ・地区周辺の醤油醸造業との調和を図るため、地区外縁部に工業ゾーンを配置し、野田市の伝統的な産業と商業・業務機能が共存したまちづくりを推進。



図 6-6 土地利用計画 (出典)野田市HP

### ■公共施設整備計画

- ・野田市駅野田橋線及び野田市駅中根線を幹線道路とし、野田市駅前線及び野田市駅愛宕線を補助幹線道路と位置づけ、地区の骨格とする。歩道は、全ての利用者にとって移動の円滑化を図るとともに安全で快適な歩行空間を整備する。
- ・駅前広場及び野田市駅前線は、市の玄関口に相応しい整備を推進する。
- ・区画道路は、商業・業務施設へのアクセス機能、工業系用途との土地利用の分離、駅東西の一体性、地区外道路との接続を考慮し配置する。
- ・駅周辺の回遊性の向上を図るため、特殊道路を配置。
- ・公園は、聖地、排水及び植栽等の整備を行い、交流及び憩いの場として整備。



### 6. 3 既成市街地との連携

第8駅・野田市駅と既成市街地との連携について、連携の目標、連携強化を図るための基本方針、連携強化に必要な施策・取組について整理する。

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)
-------	---

#### ■対象とするエリア

・第8駅、野田市駅との連携を強化する既成市街地としては、概ね以下の範囲を対象とする。



図 6-7 対象とするエリア (下絵の画像は GoogleMap より引用)

#### 【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

・市民や来訪者が歩いて回遊できるよう現存する地域資源や趣のある通りをつないだ歩行空間ネットワークや休憩のためのポケットパーク等を整備する。整備にあたっては地方特定道路整備事業(地方単独事業)の活用等を検討する。

##### ■小型モビリティ等のシェアリングスポットを整備する

・両駅から賑わいエリアへのアクセス利便性を高めるため第8駅、野田市駅、愛宕駅及び賑わいエリア内に、小型モビリティやレンタサイクル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

・対象エリア内における回遊を促すためには、エリア内の観光、買物、飲食、宿泊、休憩施設等のサービスを充実していくことが重要である。空き店舗や未利用施設をこれらに積極的に活用していく。

・流山街道沿いは商業地域、近隣商業地域であるため、高い容積率を活用した整備についても検討する。

■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

・現在進められている東武野田線連立交差化事業により新たに生み出される高架下空間を有効的に活用し、新たな賑わいを創出することで、野田市の中心サービス核である野田市駅から愛宕駅にかけてのエリアの強化を図る。

## 7. 路線計画

### 1) ルート比較検討時の調査項目

ルート・駅位置の主な評価項目は表7-1のとおりであり、都市計画やまちづくりとの関係、関連事業、用地取得、工法・技術面、線形の良否、環境面及び事業性、費用対便益分析等の評価を行うことが一般的である。

表 7-1 ルート・駅位置比較検討時の主な評価項目

	主な評価項目
1. 都市計画やまちづくりとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の配置状況</li> <li>・公共施設の立地状況</li> </ul>
2. 関連事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備事業、土地区画整理事業、再開発事業等との調整</li> </ul>
3. 駅位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地、開発地との距離</li> <li>・他の交通機関との接続、連絡</li> <li>・駅前広場用地の確保</li> </ul>
4. 用地取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得及び建物補償の難易度</li> <li>・民地通過延長、面積</li> </ul>
5. 工法・技術面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・概算事業費の大小</li> <li>・大規模構造物との交差条件</li> <li>・地下埋設物の存在、移設の可否</li> <li>・トンネル・橋梁の位置と規模</li> </ul>
6. 線形の良否	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の延長</li> <li>・急勾配区間の延長</li> <li>・急曲線の箇所数</li> <li>・軌道面の平均高さ、平均深さ</li> </ul>
7. 環境面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音、振動、日照等の影響</li> <li>・文化財の有無</li> </ul>

## 2) 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。

なお、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。

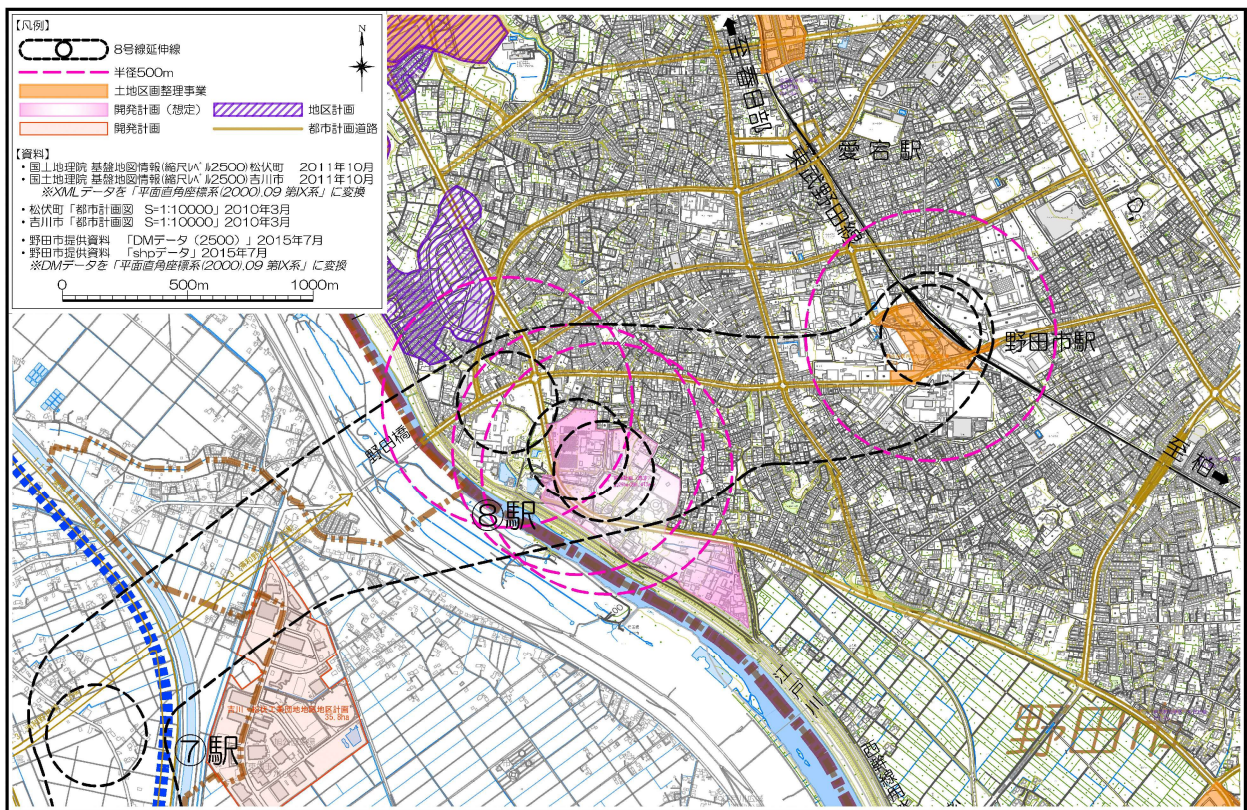





図 7-1 ルート概要図(第⑦駅～第⑧駅～野田市駅)

表 7-1 検討したルート案の概要

<p>【検討案 1】</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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</li> <li>・ 開発人口増加による鉄道需要を重視</li> </ul>
<p>【検討案 2】</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな開発計画地域の北部</li> <li>・ 野田橋北側の既存の住宅地等からの利用も考慮</li> </ul>
<p>【参考】過年度調査</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道 19 号越谷野田線の野田橋付近</li> <li>・ 野田橋北側の既存の住宅地等の利用を想定</li> <li>・ 新線整備に伴う積極的なまちづくりを考慮していない</li> </ul>

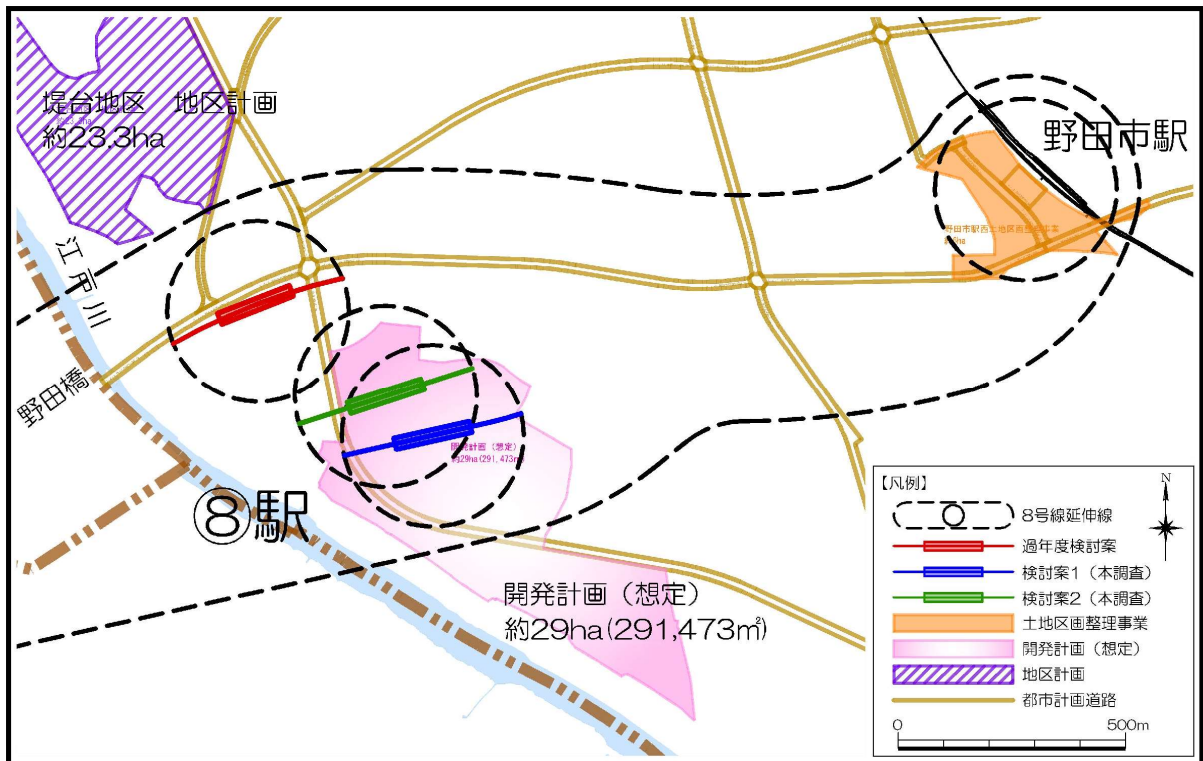





図 7-2 第⑧駅の開発を考慮したルート案1・2

表 7-2 新駅(8駅)駅位置案の概要と比較(長所と課題)

【検討案 1】	【検討案 2】	【参考】過年度調査
<p><b>【特徴】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな開発計画地域の中心部</li> <li>・ 新たな開発による鉄道利用の利便性を重視</li> </ul>		<p><b>【特徴】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道 19 号越谷野田線の野田橋付近</li> <li>・ 野田橋北側の既存の住宅地の居住者等の利用を想定</li> <li>・ 新線整備に伴う積極的なまちづくりを考慮していない</li> </ul>
<p><b>【図中の表記】</b></p>		<p><b>【図中の表記】</b></p>
		
<p><b>【まちづくりからの視点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 将来的に開発可能な大規模都市的未利用地（企業跡地等）が存在する</li> <li>○ 開発地の中心に駅が整備され、利便性が高いコンパクトシティが実現できる</li> <li>○ 駅直近に歴史的資源や自然環境が残り、周辺との高低差を活用した個性的な駅周辺開発が可能であり、来訪者増も期待できる</li> <li>○ 開発地が既存市街地を再生する際の受け皿となる可能性がある</li> <li>○ 開発地のほとんどが駅から 500m 圏内となり、駅整備効果の波及範囲が広い</li> </ul>		<p><b>【まちづくりからの視点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 野田橋北側の既存の住宅地は、鉄道利便性が高く、地域の価値が高まる</li> <li>▲ 開発地は、駅から 1.2km を超え、徒歩によるアクセス条件は検討案 1・案 2 に比べ劣る</li> <li>▲ 駅周辺には有効に活用できる都市的未利用地（企業跡地等）がない</li> </ul>

【 ○ : 長所 ▲ : 課題 】

※検討案 1 及び 2 について過年度調査との比較の観点から評価した

表 7-2 新駅(8駅)駅位置案の概要と比較(長所と課題)

【検討案 1】	【検討案 2】	【参考】過年度調査
【鉄道施設整備の視点】		【鉄道施設整備の視点】
<p>1) ルート線形</p> <p>○ 線形は、過年度調査に比較してやや悪くなるが、延長は短くなるため、所要時間への影響はほとんどない</p> <p>2) 導入空間確保</p> <p>○ 最も幅員が必要な駅部が開発エリア内となるため、導入空間が確保しやすいと考えられる。駅と開発との一体整備も可能である (開発区域外については一部民有地の買収が必要)</p>	<p>1) ルート線形</p> <p>○ 線形が良く延長も短いため速達性を確保しやすい</p> <p>2) 導入空間確保</p> <p>○ 最も幅員が必要な駅部が開発エリア内となるため、導入空間が比較的確保しやすいと考えられる。駅と開発との一体整備も可能である (開発区域外については一部民有地の買収が必要)</p>	<p>1) ルート線形</p> <p>○ 比較的線形が良く速達性を確保しやすい</p> <p>2) 導入空間確保</p> <p>▲ 開発地以外の既成市街地の面積が広く、導入空間確保のための調整・取得期間が長くなる可能性がある</p>
【8号線の需要への影響】		【8号線の需要への影響】
<p>○ 駅が開発地の中心部にあるため、アクセス利便性が最も高く、開発人口による東京8号線の需要増が最も見込める</p> <p>▲ 野田橋北側の既存の住宅地の多くは、駅までの距離が1km以上あり、アクセス利便性が低いため、野田線・TX利用から東京8号線利用への転換が一定程度にとどまる</p>	<p>○ 駅が開発地内にあるため、アクセス利便性が高く、開発人口による東京8号線の需要増が見込める</p> <p>○ 案1と比較して野田橋北側の既存の住宅地からのアクセス利便性が高いため、居住者の利用が相応に見込める</p>	<p>○ 駅が既存の住宅地に近く、居住者の利用が見込める</p> <p>○ 開発地から本駅へのアクセス利便性が低いため、東京8号線の需要に大きく結びつかない可能性がある</p>

【 ○ : 長所 ▲ : 課題 】

※検討案 1 及び 2 について過年度調査との比較の観点から評価した

## 8. 概算建設費の試算

### 1) 試算の前提条件

#### ① 全般

- ・既存の鉄道路線や現在建設中の鉄道路線の実績等を参考に算定する。
- ・算出する価格は、2013年度及び2018年度価格とする。また、消費税（10%）を含む。
- ・概算事業費は、地質状況、関係機関との協議、今後の詳細検討、物価変動、工事工程等により、変更の可能性がある。

#### ② 本路線の整備概要

- ・八潮～野田市間の整備とする。
- ・車両基地費は、東京8号線延伸線沿線の市街化調整区域内に整備されるものとして、概算事業費に含む（用地費を含む）。
- ・車両費90億円（6両×10編成）を含む。

#### ③ 費用種別と試算の考え方

##### ・補償費

##### ・ 用地費

必要となる民地面積を算出し、近傍の公示地価を参考に買収及び地上権設定の単価を設定して試算した。

##### ・ 建物補償費

移転補償が必要となる建物数を沿線の建物立地の状況から想定し、1棟当たりの単価を乗じて試算した。

##### ・ 機能補償費

つくばエクスプレスの留置線、保守用車両線の機能の損失分を機能補償費として計上する（保守線については、八潮駅付近高架橋上に整備されるものとし、施設費及び用地費を計上）。また、変電施設の新設・撤去費用を計上する。

##### ・ 土木費

##### ・ 地下駅

構造物の増改築に必要な掘削 $m^3$ を算出し、単価を乗じることにより概算工事費を試算した。道路下での掘削・構築、送電線鉄塔等重要構造物の基礎防護等の費用を含む単価を適用した。

##### ・ 高架駅

駅構造物の延長を算出し、単価を乗じることにより概算工事費を試算した。

##### ・ 駅間

構造種別ごとの延長を算出し、単価を乗じることにより概算工事費を試算した。



- ・ 車両基地  
必要車両数から車両基地の規模（面積）を算出し、単価を乗じることにより概算工事費を試算した。
- ・ 開業設備費及びその他費用（設備費等）
  - ・ 軌道、電気、機械の各種設備について延長や駅数等を算出し、単価を乗じることにより概算工事費を試算した。
  - ・ 工事建物や工事機械、工事付帯、測量・設計等の費用として、工事費の15%を計上した。

表 8-1 事業費試算の区分と試算方法

区分	試算の内容（下記の試算数量×単価）
用地費	事業に必要な用地を算出（車両基地※用地を含む）
移転補償費	移転が必要な建物の延べ床面積を算出
機能補償費	つくばエクスプレス八潮駅の保守線の延長、変電所1カ所を計上
土木費	構造種別ごとの延長、駅部掘削土量、車両基地面積を算出
軌道費	整備延長を算出
建築費	地下駅及び高架駅の駅数を算出
機械費	地下駅及び高架駅の駅数を算出するほか、トンネル延長を算出
電気費	整備延長を算出
信号・通信費	整備延長を算出
その他工事費	工事費に対する比率を設定して算出
管理費等	
車両費	必要車両数を算出

**※車両基地について**

運行計画に基づいて必要車両数を算出し、車両基地の規模を想定して車両基地費の試算を行った（用地費及び土木費を試算し、その他の費用は上記の表と同様に試算する）。

**2) 主な事業費の見直し事項**

（用地費）

- 開発区域内の用地費は、開発との一体整備で確保されるものとして計上していない。
- 過年度で道路下となっていた区間の距離が少なくなっているが、上記の開発区域内の延長が増加したことによりプラスマイナスゼロとなった。

（工事費）

- 延長が100m程度短くなったことにより工事費が安価となった
- 江戸川の横断距離が長くなった分の工事費が増加している。

### 3) 試算結果

#### ① 2013 年度価格の試算（過年度価格年度）

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。

検討の結果、全体の構造種別ごとの延長が大きく変化していないことから、建設コストは変化がなく、直通するケースで2,700億円、乗換のケースで2,400億円と試算された。

表 8-2 概算事業費一覧表

(2013 年度価格)

八潮	レイクタウン	野田市	概算事業費
つくばエクスプレス 相直	東埼玉道路 (高架)	地下	2,700 億円
つくばエクスプレス 乗換 (地下)	東埼玉道路 (高架)	地下	2,400 億円

注1) 概算事業費は試算値であり、今後、地質条件、支障物、道路・河川との交差条件、土地利用との整合などの精査を行うことにより変動する。

注2) つくばエクスプレスへの機能補償費は、その規模が不確定であるため、精査により変動する。

#### ② 2018 年度価格の試算（デフレーターによる本調査年度価格）

過年度調査における価格は、2013 年度価格であることから、本調査の価格年度を 2018 年としてデフレーターによる工事費の補正を実施した。この5年間の建設工事費デフレーターを 104.9%と設定した結果、概算事業費は、直通するケースで2,800億円、乗換のケースで2,500億円とそれぞれ100億円の増加と試算された。なお、地価については、沿線の変動が少ないことから、過年度調査と同一として試算した。

表 8-3 概算事業費一覧表

(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]

注1) 概算事業費は試算値であり、今後、地質条件、支障物、道路・河川との交差条件、土地利用との整合などの精査を行うことにより変動する。

注2) つくばエクスプレスへの機能補償費は、その規模が不確定であるため、精査により変動する。

## 9. 輸送需要の予測

### 9. 1 需要予測の目的

本調査で行う需要予測の目的は、過年度調査において8号線の収支採算性が40年以内に累積黒字転換するとの結論を得たケースについて、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把握することである。

そのため、本調査では過年度調査におけるケース1及び5bについて、第8駅周辺の開発計画及び第8駅への快速列車停車を見込んで需要予測を行う。

表 10-1 過年度調査結果の概要

ケース	乗換駅における乗換条件			バス路線	輸送人員 (千人/日)	事業費 (億円)	累積黒 字転換 年	費用便益 比(30年 間)
	八潮	越谷レイクワン	野田市					
1	TX 相直	東埼玉道路 (高架)	地下	現状	83.3	2,700	33年	1.5
2	TX 相直	JR 駅近接 (地下)	地下	現状	85.5	3,100	36年	1.3
3	TX 地下乗換	東埼玉道路 (高架)	地下	現状	57.0	2,400	発散	1.0
4	TX 地下乗換	JR 駅近接 (地下)	地下	現状	58.4	2,800	発散	0.9
5	TX 地下乗換	東埼玉道路 (高架)	地下	現状	69.3	2,400	42年	1.2
	高速 ES 導入による乗換改善							
5b	TX 地下乗換	東埼玉道路 (高架)	地下	④⑥⑧ 駅 前にバス 路線乗入	71.3	2,400	38年	1.2
	高速 ES 導入による乗換改善、野田市 駅については地下1層化							
6	TX 地下乗換	JR 駅近接 (地下)	地下	現状	72.0	2,800	47年	1.1
	高速 ES 導入による乗換改善							

  : 本調査で開発計画の効果を分析するケース

### 9. 2 需要予測の前提条件・予測方法

需要予測は、過年度調査と同様に四段階推計法により実施する。

先述のとおり、本調査で実施する需要予測の目的は、野田市における第8駅周辺開発計画を見込むことによる鉄道需要への影響を把握することにあることから、需要予測に用いる基礎データや需要予測モデルは過年度調査を踏襲する。

ただし、分布交通量の予測に関しては考え方を一部変更している。

＜需要予測に当たっての留意点＞

- ・本調査で実施する需要予測は、一定の仮定の下で駅位置や駅間所要時間、運賃等の鉄道サービスレベルを設定し実施するものである。
- ・需要予測の目的は、先述のとおり、過年度調査における前提条件から新たに第8駅周辺の開発計画及び第8駅の快速列車停車を追加して実施するものであり、その他の諸条件による需要への影響は考慮していない点に留意が必要である。

### 9. 3 予測結果

#### (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。

## 10. 収支予測

### 10.1 前提条件の整理

本調査では、過年度調査同様、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。

### 10.2 収支予測結果

最新の金利を用いた場合の黒字転換年は、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。

表 10-1 収支予測結果(整備主体)

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

※ 2018年度価格。※※ 建設期間5年(2025-2029年)、最新の金利を適用。

## 1 1. 沿線に発生する効果、費用便益分析

### 1 1. 1 費用便益分析の基本的考え方

本路線整備の費用便益分析を「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012改訂版）」に基づいて実施した。

利用者便益の価格換算値は、選好接近法により設定した。

### 1 1. 2 主な前提条件

#### ①割引率

便益・費用の当該年度発生額を現在価値に割り戻す割引率として4%を使用する。

#### ②計算期間

計算期間は検討対象路線開業後30年間とし、この間に発生する便益、経費などを計上する。

#### ③価格評価の基準年次

基準年次は2019（令和元）年とし、全ての便益・費用を2019年価値に割り戻し、2019年価格で表示する。

### 1 1. 3 分析結果

下表に費用便益分析結果を示す。

ケース1、5bについては30年、50年ともに費用便益比が1を上回る結果となった。

なお、過年度調査と比較して、総便益等の額自体が大きくなっている。これは、過年度は2030年から発生する便益を2014年価値に割り戻していたが、本年度調査は2030年から発生する便益を2019年価値に割り戻しているため、割引額が小さくなることからこのような差が生じている。

表 11-1 費用便益分析結果

		総便益 (億円)					総費用 (億円)			純現在 価値 (億円) B-C	費用便 益比 B/C	経済的 内部収 益率 EIRR	
		利用者 便益	供給者 便益	環境改 善便益	期末残 存価値	建設費	車両費	用地費					
ケース1	30年	3,069	2,372	424	19	254	2,077	1,645	108	323	992	1.5	6.8%
	50年	3,530	2,939	524	24	43	2,089	1,645	120	323	1,441	1.7	7.2%
ケース5b	30年	2,407	1,830	304	19	254	2,077	1,645	108	323	330	1.2	5.0%
	50年	2,710	2,267	376	24	43	2,089	1,645	120	323	621	1.3	5.5%

参考 過年度調査での結果

		総便益 (億円)					総費用 (億円)			純現在 価値 (億円)	費用便 益比	経済的 内部収 益率	
			利用者 便益	供給者 便益	環境改 善便益	期末残 存価値		建設費	車両費	用地費	B-C	B/C	EIRR
ケース1	30年	2,340	1,813	324	16	187	1,611	1,262	89	261	728	1.5	6.4%
	50年	2,699	2,246	400	19	33	1,621	1,262	99	261	1,078	1.7	6.8%
ケース5b	30年	1,769	1,376	226	15	151	1,435	1,202	89	143	277	1.2	5.3%
	50年	2,022	1,705	280	19	19	1,445	1,202	99	143	507	1.4	5.8%

## 12. 調査課題

今後、検討すべき課題は以下のとおりである。

東京8号線の豊洲駅から北方向への鉄道整備計画は、国の審議会で4度示されている。3度目の答申第18号までは漸次延伸し、豊洲から野田市までの延伸が示されたが、最新の答申第198号では、豊洲から住吉まで、押上から野田市までの2つのプロジェクトとされている。（「1. 調査の背景と経緯」参照）

同答申では、豊洲～住吉間は、事業計画の検討は進んでいるとの認識の下、「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき」との課題が指摘された。これに対し、東京都は、平成30年に東京都鉄道新線建設等準備基金を創設したほか、事業主体や費用負担について関係者との協議・調整を進める等、具体的な進展がみられる。

これに対し、押上～野田市間は、千葉県北西部～都心部間のアクセス利便性の向上を期待とする一方、課題として、「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」とされている。

本調査は、当課題を踏まえ、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）を参照。）

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）を参照。）

### （1）検討ルート及び駅結節方法の検証

過年度調査における検討ルートは、八潮駅においては、つくばエクスプレスとの相互直通運転を行うケースと地下駅からつくばエクスプレスへ乗り換えるケース、越谷レイクタウン駅においては、JR駅直下に東京8号線駅を設置するケースと東埼玉道路に駅を併設するケースを想定した。本調査においては、これらのケースに準じた検討を行った。



新規調査を行うにあたっては、沿線地域を取り巻く状況の変化及びルート設定に至った背景の変化等に鑑みつつ、過年度調査で取りまとめた「事業化に向けた課題の整理」の深度化を図るため、以下のとおり、検討ルート及び駅結節方法の検証も必要である。

### ①八潮駅におけるつくばエクスプレスとの接続

八潮駅においてつくばエクスプレスとの相互直通運転を検討する場合、鉄道施設の導入空間の確保とともに、つくばエクスプレスと東京8号線との相互直通運転のためのダイヤ設定について検証する必要がある。

また、東京8号線地下駅からつくばエクスプレスへの乗り継ぎケースの検討にあたっては、駅混雑と車内混雑について検証することが必要である。

### ②東埼玉道路との一体整備

東京8号線越谷レイクタウン駅の駅等施設空間の確保とともに、駅から南北約7km区間の東埼玉道路の整備状況を踏まえながら、八潮～松伏町の沿線開発の取組等の検討と併せ、新たなルートの検討や事業費、収支予測等の見直しを行い、実現可能性を再検討することが求められる。

## (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

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大は、鉄道旅客輸送量に大きく影響している。令和2年の関東地方の鉄道旅客輸送量を見ると、1月は対前年比101%（102%）であったのに対し、5月には対前年比65%（24%）\*）と大きく減少し、8月に至っても対前年比の77%（47%）に止まっており、今後の見通しが不透明な状況にある。

今後の調査において鉄道輸送需要を検討するにあたっては、鉄道旅客輸送の推移とともに、居住地と就業地・就学地の関係、雇用・勤務・業務形態や日常行動の変化と長期的な動向を見極めるとともに、国や研究機関の鉄道需要分析結果を参考に、調査を進めることが課題である。

\*）「鉄道輸送統計月報」国土交通省。2020年各月分、関東運輸局管内鉄道事業者計、旅客人キロ、定期計（定期外計）

## (3) 関係地方公共団体等の協調（豊洲～野田市）

東京8号線の延伸（豊洲～住吉）に対する東京都の取組については、上述のとおりである。

東京8号線の延伸（押上～野田市）の沿線地域のうち、野田市における取組の方向性は、本調査で検討した。

八潮市～松伏町間の埼玉県域については、新規調査による沿線開発への取組に期待する。埼玉県知事は、東京 8 号線について、「延伸には費用がかかり、関係者の合意を得るのは難しいが、今後有識者会議を通して方向性を示していきたい」\*\*)と述べるとともに、県の重点政策「あと数マイルプロジェクト」として、公共交通網及び道路網の更なる利便性向上や交通困難地域のアクセス向上を目指すための検討を行っており、相互に連携をとりながら調査を進めることが重要である。

今後は、東京 8 号線都区部北部の押上～八潮間においても、豊洲～住吉間、八潮～野田市間と同様に、延伸整備に向けた積極的な取組が進められることを期待するとともに、この区間との連携、協調も重要である。

また、東武野田線との乗り継ぎ駅になる野田市駅は、本調査で示した将来像「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」を目指すことを含め、東武鉄道との連携も重要である。

沿線の関係地方公共団体等は、東京 11 号線との共用区間である住吉～押上間を合わせ、各地域で広域的な性格を持つ拠点を整備し、各拠点を鉄道で連携する交流軸を形成することにより、鉄道整備と連携した持続可能なまちづくりを実現するために、協調して沿線地域の成長を持続させていくことが重要である。

\*\*)埼玉新聞電子版 2020 年 2 月 5 日版

