

### 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