

地下鉄8号線誘致期成同盟会（現在：地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会）結成[1984（昭和59）年]

交通政策審議会答申第198号[2016（平成28）年]

・東京8号線の延伸（押上～野田市）が位置付け

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。

東京8号線延伸へ

課題の整理に向けた検討調査等

- ・高速鉄道東京8号線（八潮～野田市間）整備検討調査[2021（令和3）年度～]

- ◆事業主体の設立
- ◆速達性向上計画の認定

都市計画決定、環境影響調査、測量・設計等

事業着手

開業

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、費用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。

交通政策審議会答申第371号[2021（令和3）年]

- ・東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）等のプロジェクトについて、整備の事業主体は東京地下鉄株式会社（東京メトロ）が担うのが適切
- ・公的支援の検討

東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

- ・2022（令和4）年3月 第一種鉄道事業許可
- ・開業目標 2030年代半ば

実現させるぞ！ 東京8号線延伸

東京8号線

【正式名称】
東京都市計画都市高速鉄道第8号線

【その他の呼称】
地下鉄8号線、高速鉄道東京8号線、都市高速鉄道東京8号線、東京直結鉄道
※いずれも東京地下鉄（東京メトロ）有楽町線のことです。

東京メトロ有楽町線豊洲駅から分岐して北上し、押上～四ツ木～亀有を經由して野田市まで延伸しようとする取組であり、八潮～野田市間の先行整備を目指しています。

※東京メトロ有楽町線は現在、埼玉県和光市の和光市駅から東京都江東区の新木場駅までを結ぶ鉄道路線として、東武東上線、西武有楽町線經由西武池袋線及び東京メトロ副都心線と相互直通運転を行っています。



野田から東京へ！！東京から野田へ！！東京8号線を実現させるぞ！！

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会

東京8号線の延伸整備・誘致実現に向けて

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会とは？

地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会は、1984(昭和59)年に設立され、2024(令和6)年現在、千葉県、埼玉県、東京都及び茨城県内の12市区町で構成されています。
住民の長年の悲願である東京8号線の延伸整備・誘致を実現し、移動の速達性・利便性、生活環境の向上等を図るためのまちづくりに取り組みます。

【同盟会構成市区町】

野田市、草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、足立区、下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町

これまでの主な取組、経過等について

同盟会では、東京8号線の延伸整備・誘致実現に向けて、検討調査等を中心に様々な取組を行っています。

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<千葉県・埼玉県側>

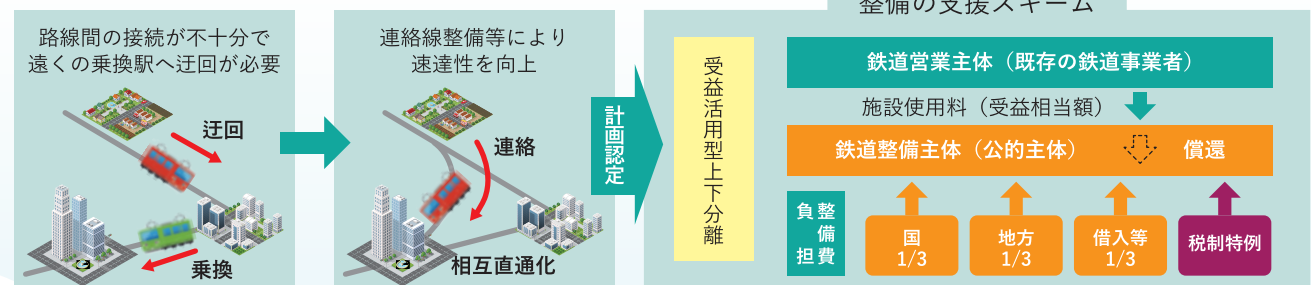
同盟会では、平成15年度に埼玉県内ルートをレイクタウンルートに一本化しました。
また、平成17年度の都市鉄道利便増進事業費補助(下図参照)の創設、平成19・20年度の都市鉄道整備等基礎調査(国実施)を受けて、同盟会の千葉県・埼玉県側の構成6市町では、レイクタウンルートでの事業化に向け、平成13・14年度の高速度鉄道東京8号線事業化検討調査のリニューアル調査という形で、平成25・26年度に都市鉄道利便増進事業費補助(国の補助率は、補助対象経費の1/3以内)の適用を前提として、既存駅との結節ケースごとに検討しました。

調査内容

- レイクタウンルートについて、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等による乗換改善等を図る

速達性向上計画

(速達性の向上)



調査結果

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
との結果が得られました。

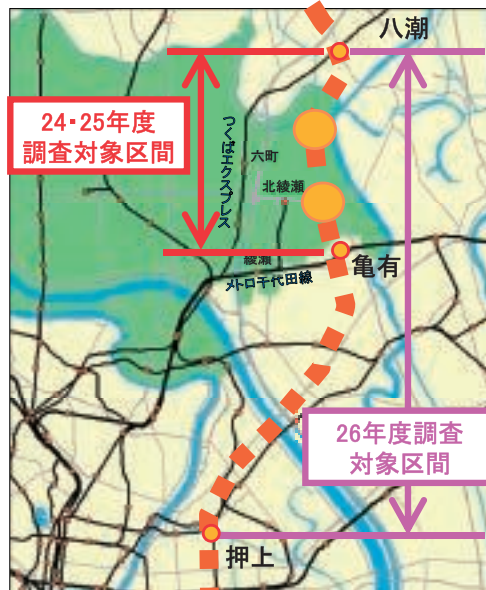
これまでの主な取組、経過等について

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

平成24～26年度 地下鉄8号線整備に向けた調査<東京都側>

足立区は、地下鉄8号線延伸(豊洲I-【足立区葛西用水親水水路】～野田市)の実現を目指した取組を展開する中、「地下鉄8号線整備に向けた調査」を実施し、次の調査結果が得られました。



地下鉄8号線延伸計画

調査年次	平成24・25年度	平成26年度
整備区間	亀有駅～八潮駅	押上駅～八潮駅
路線延長	約5.2km	約12.5km
輸送人員	51,600人/日	115,700人/日
B/C	1.0(30年)	—
収支採算性	スキーム 都市鉄道利便増進事業費補助 結果 整備主体の50年目以降の黒字転換	都市鉄道利便増進事業費補助 整備主体の50年目以内の黒字転換を確認

平成26年度 東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査<茨城県側>

同盟会の茨城県側の構成市町でも、平成26年度に東武野田線野田市駅から関東鉄道常総線大宝駅に至る約35.5kmのルートを設定し、事業化可能な前提条件等を整理しました。

ケース	所要時間	乗車駅・乗車時間・経由駅等
8号線整備後	60分	8号線延伸 8号線延伸(快速) TX(区快) 大 宝 → 野田市 → 八 潮 → 秋葉原 27分 0分 14分 0分 19分
現状	95分	常総線 TX(快速) 大 宝 → 守 谷 → 秋葉原 42分 19分 34分

(黒字：乗車時間 赤字：乗換待ち時間)

現在の取組状況等

同盟会では、これまでの取組を継続する形で、国土交通省をはじめ、1都3県(東京都、千葉県、埼玉県、茨城県)に対する要望活動等を展開するとともに、答申第198号に示された課題の整理に向けて、2017(平成29)年度に研究部会を設置し、取り組んでいます。
この取組を充実、加速させるため、2021(令和3)年度からまちづくりを主眼として、「高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)整備検討調査」に着手しました。
調査期間は2024(令和6)年度までを予定しています。

東京8号線延伸イメージ図



東京8号線の延伸(押上～野田市)

交通政策審議会答申第198号では、都心部とのアクセス利便性の向上が期待されるものの、事業性に課題があると示されています。
これを踏まえ、同盟会では、本答申に示された課題の整理に向け、東京8号線の延伸(押上～野田市)における先行整備を視野に、八潮～野田市間について、2021(令和3)年度にまちづくりを主眼として事業採算性、費用便益比の算定等を事業内容とする整備検討調査に着手しています。

東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)

東京メトロ有楽町線豊洲駅から東陽町駅を経由し、住吉駅に至る区間を整備する計画です。
2022(令和4)年3月に鉄道事業の許可がなされ、同年8月に都市計画素案説明会が開催されるなど、2030年代半ばの開業を目指し、具体的に事業が動き始めています。

【高速鉄道東京8号線(八潮～野田市間)事業化検討調査報告書(平成26年10月より引用 一部追記)】

※イメージ図です

野田から東京へ！！東京から野田へ！！東京8号線を実現させるぞ！！