

じつげん とうきょう ちよっけつ てつどう
実現しよう！東京へ直結する鉄道を

実現しよう！みんなの未来つなげる地下鉄8号線八千代町

東京直結鉄道（地下鉄8号線）の茨城県西南部延伸



桜川市へ
筑西市へ

下妻市

常総市

坂東市

利根川

野田市

八潮

亀有

四ツ木

押上

豊洲

住吉

錦糸町

東京直結鉄道（地下鉄8号線）茨城県誘致促進協議会

東京直結鉄道(地下鉄8号線)の茨城県西南部地域への延伸実現に向けて

平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号では、悲願であった東京8号線(地下鉄8号線)の延伸という形で、有楽町線豊洲から住吉、押上、四ツ木、亀有を經由して野田市に至る路線が目標年次(平成27年)までに整備着手することが適当である路線として位置付けられました。

鉄道誘致運動を更に強化すべく平成25年2月「東京直結鉄道(地下鉄8号線)茨城県誘致促進協議会」(以下、協議会)を結成し、平成26年度には、「東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査」を実施しました。延伸ルートは、協議会が平成25年に発表した東武鉄道野田線野田市駅から関東鉄道常総線(仮称)新下妻駅を基本とした上で、終点は、八千代町から関東鉄道常総線を最短で結び、筑西市、桜川市の利便性も考慮した下妻駅北側の大宝駅に至る約35.5kmのルートを設定し、事業化可能な前提条件等を整理するなど、茨城県西南部地域への延伸実現に向けた鉄道誘致運動を展開してきました。

※地下鉄8号線とは、東京メトロ有楽町線のことです。埼玉県和光市の和光市駅から東京都江東区の新木場駅の間で運行されています。

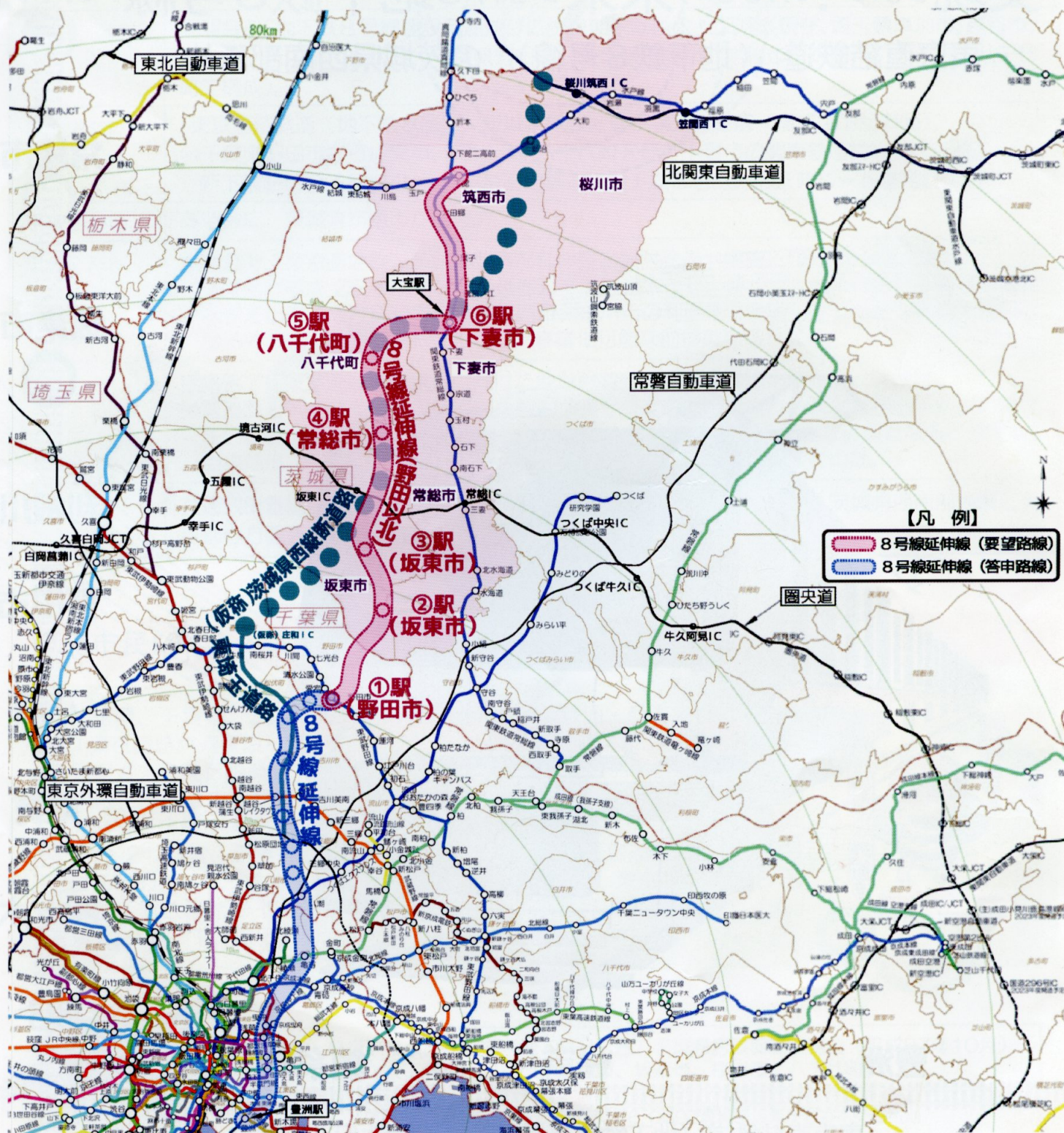


図1 地下鉄8号線の延伸計画図

鉄道不便地域の解消を目指します

延伸ルートの沿線地域は、東京駅から約 40km (②駅) ～約 60km (⑥駅) の距離帯に位置していますが(図 1)、他方面の等距離帯地域と比べ、都心直結鉄道へのアクセスが不便なこと等により、東京 23 区への通勤・通学者が著しく少なくなっています(図 2)。

茨城県西南部は、鉄道不便地域であるため、通勤や通学などの日常活動のみならず、広域的な活動や交流の妨げとなっています。

この現状を解消するため、東京直結鉄道(地下鉄 8 号線)の延伸整備が必要と考えます。

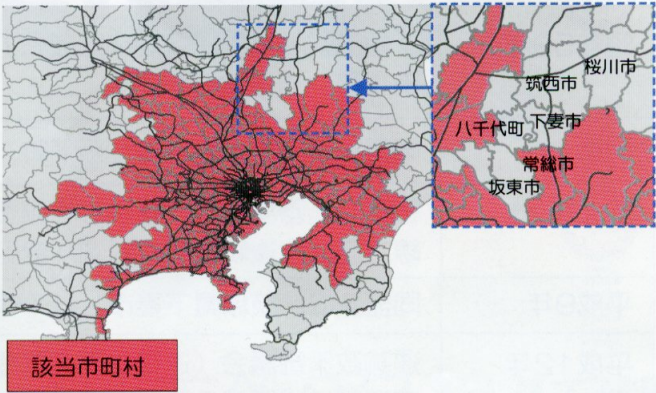


図 2 東京23区への通勤通学者比3%以上かつ500人以上の市区町村(平成22年)

東京直結鉄道(地下鉄 8 号線)整備に期待される効果

○ 東京都心等への速達性向上

大宝駅から秋葉原までの所要時間が現状の 95 分から 60 分へと大幅に短縮され、都心(秋葉原)のみならず、8 号線沿線の東京臨海地域(豊洲)、押上、越谷レイクタウンや幹線交通ターミナルへの速達性が大きく向上し、広域的な経済活動や他地域との交流・連携促進が期待できます。

表 1 大宝駅から秋葉原駅までの所要時間(8 号線整備後と現状の比較)

ケース	所要時間	乗車駅・乗車時間・経由駅等			
		8 号線延伸	8 号線延伸(快速)	TX(区快)	
8 号線整備後	60 分	大宝	野田市	八潮	秋葉原
		27 分	0 分	14 分	0 分
				19 分	
現状	95 分	大宝	守谷	TX(快速)	
		42 分	19 分	34 分	

(黒字：乗車時間 赤字：乗換待ち時間)

○ 地域の魅力や活力の向上

東京都心をはじめ他地域との移動利便性を高め、活力を共有することにより、地域の魅力を創出・発信するとともに、人口の増加や地域の活力を生み出す支援となります。

○ 高齢者の広域行動の支援

高齢者の鉄道利用による広域移動がしやすくなり、通勤目的、業務目的はもとより、買い物、通院、見舞い、介護施設訪問などの移動がしやすくなります。

○ 駅を中心としたまちづくりへの期待

鉄道駅の設置は、地域の拠点となり、集約的で魅力あるまちの核となることや、居住環境の整備などのまちづくりの進展に寄与します。

○ 低炭素社会の実現への寄与

延伸ルート地域には多くの河川や湖沼があり、特に橋りょう付近において道路混雑が発生しています。鉄道整備は、自動車から鉄道への転換を促し、道路混雑の緩和による低炭素社会の実現に寄与します。

○ 国土強靱化～輸送障害時のリダンダンシー(代替手段)確保

大規模災害により鉄道が利用できなくなる事態が生じて、代替交通機関や迂回経路に依らず代替経路が確保できるため、被害が波及することなく、経済・社会活動が持続できます。

東京直結鉄道(地下鉄8号線)延伸に関する国・地元自治体の取組み

昭和59年	「地下鉄8号線誘致期成同盟会」結成（埼玉県草加市、越谷市、八潮市、三郷市、松伏町、吉川町、千葉県野田市）。
同年	同盟会に茨城県岩井市、石下町、猿島町等が加盟。
昭和60年	都市交通審議会は、東京8号線豊洲～亀有間を新設することが適当である区間とし、武蔵野線方面は今後新設を検討すべき区間・方向と答申（第7号）。
平成9年	同盟会に、茨城県下妻市、八千代町、千代川村が加盟。
平成12年	運輸政策審議会（運輸大臣の諮問機関）は、東京8号線の延伸を、少なくとも平成27年までに整備着手することが適当である路線と答申（第18号）。
同年	同盟会を「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」と改称（現在、埼玉県草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、千葉県野田市、茨城県下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町で構成）。
平成25年	「東京直結鉄道（地下鉄8号線）茨城県誘致促進協議会」結成（構成は下記参照）。 ⇒千葉県野田市から坂東市、常総市、八千代町を経て下妻市の関東鉄道常総線（仮称）新下妻駅に至る約34kmの東京直結鉄道（地下鉄8号線）の延伸ルートを発表。
平成26年	同盟会に、茨城県筑西市が加盟。
平成27年	協議会で「東京直結鉄道茨城県西南部延伸整備検討調査」実施。（野田市～大宝間） ⇒協議会が平成25年に発表した延伸ルートを基本とし、終点は、八千代町から関東鉄道常総線を出来るだけ最短で結び、筑西市、桜川市の利便性も考慮した下妻駅北側の大宝駅に至る約35.5kmのルートを設定し、事業化可能な前提条件等を検討。
同年	協議会で「東京直結鉄道誘致に向けた地域強靱化に関する共通の考え方」を策定。 ⇒首都圏直下地震等の発災時には比較的被害が少ないと想定される茨城県西南部地域の特性を活かし、避難民等を受け入れることや復旧・復興支援活動の重要な拠点となると想定し、当該地域が一体となって取り組むべき課題や必要な施策としてまとめた。
同年	交通政策審議会（国土交通大臣の諮問機関）鉄道部会で、茨城県は、茨城県西南部地域と東京都心方面を直結する鉄道整備を要望。

地元市民レベルの取組み

埼玉県、千葉県、茨城県の沿線市町の商工会議所会頭・商工会長で組織する「東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会」、その傘下の「東京直結鉄道建設・誘致促進大会実行委員会」は、昭和62年から毎年継続的に、埼玉県内、千葉県内、茨城県内で順番に「東京直結鉄道建設・誘致促進大会総決起大会」を開催し、市民レベルでの誘致PR運動を展開しています。

平成21年度、同実行委員会において、鉄道建設・誘致運動をさらに盛り上げるため、オリジナルキャラクターコンテストを行い、東京直結鉄道8号線建設・誘致促進のイメージキャラクターとして「OTTO（オット）くん」を決定。（右、下、表紙）



〔編集・発行〕東京直結鉄道（地下鉄8号線）茨城県誘致促進協議会（平成27年10月）
（下妻市、常総市、筑西市、坂東市、桜川市、八千代町）

〔連絡先〕坂東市役所企画課 〒306-0692茨城県坂東市岩井4365番地
電話0297-35-2121 電子メールkikaku@city.bando.ibaraki.jp