

「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議（第2回）

令和6年11月19日

目次

1. 第2回会議で検討する路線の概要
2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性
3. 沿線自治体のまちづくり
4. 移動需要の創出
5. 利便性の向上
6. 災害時のリダンダンシー
7. 事業の効果

1. 第2回会議で検討する路線の概要

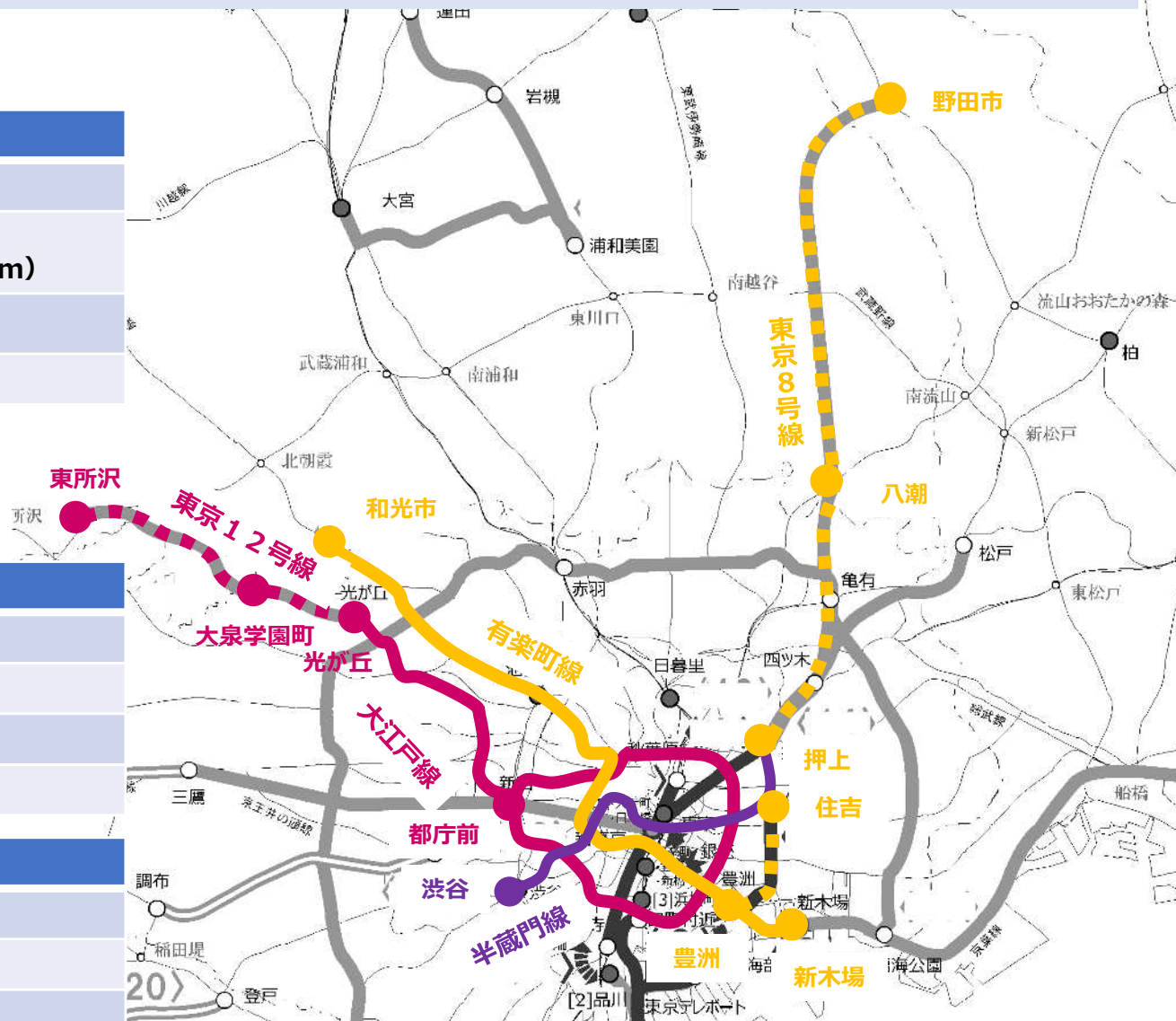
1. 1 延伸を検討する路線概要

- 東京12号線及び東京8号線の延伸元となる、大江戸線、有楽町線、半蔵門線の路線概要を以下に示した。
- 大江戸線は小断面リニア地下鉄を8両で運行するため、編成定員は有楽町線や半蔵門線の半分程度である。
- 現在の終電時間は大江戸線で新宿発0:34（光が丘行）、半蔵門線で大手町発0:23（渋谷行）、0:24（押上行）である。

路線名	東京12号線（大江戸線）
営業区間	都庁前～光が丘
営業キロ	40.7 km (放射部12.1km 環状部28.6km)
編成定員	780人（8両編成）
直通運転	直通運転なし

路線名	東京8号線（有楽町線）
営業区間	和光市～新木場
営業キロ	28.3 km
編成定員	1,518人（10両編成）
直通運転	東武東上線・西武池袋線

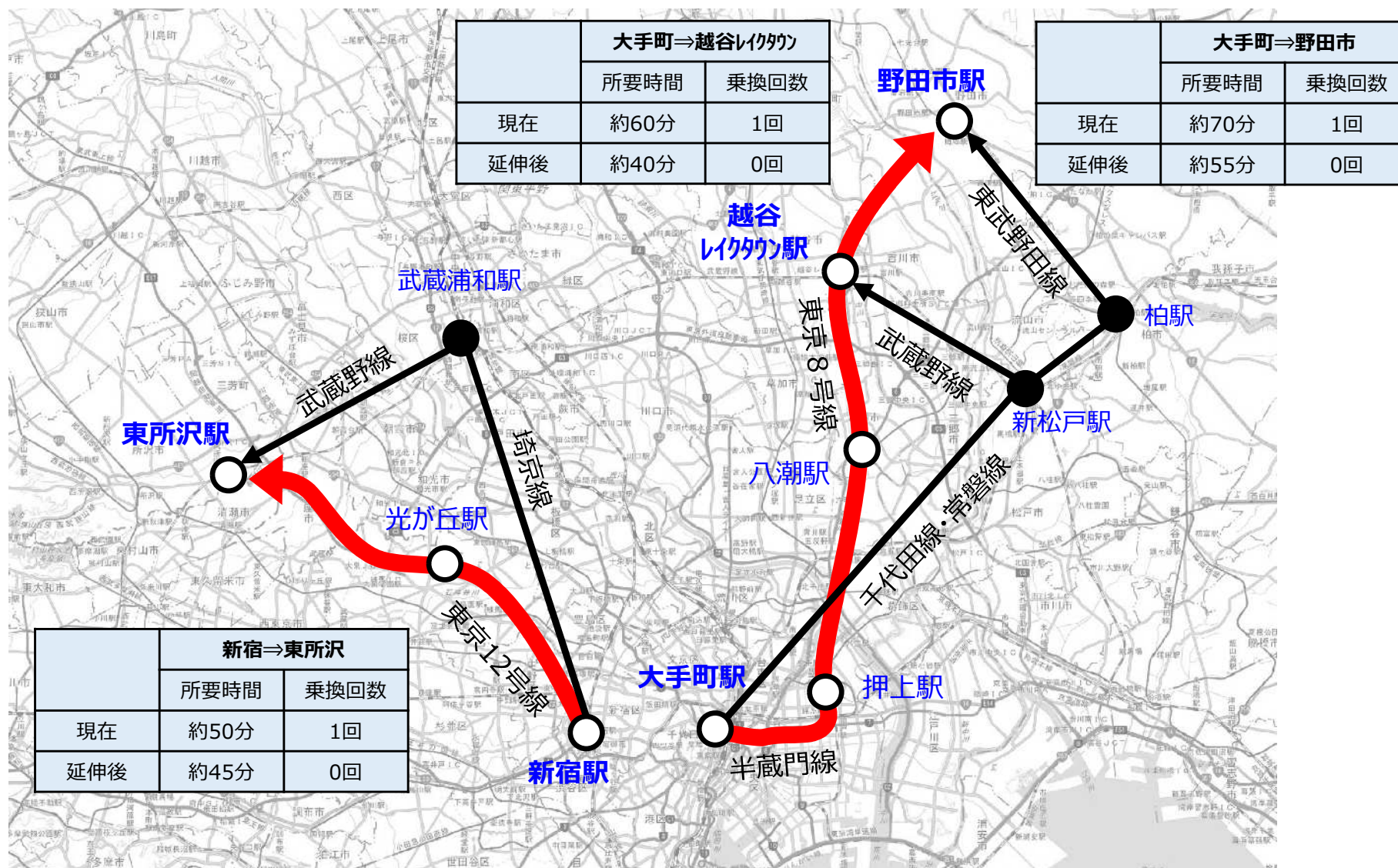
路線名	半蔵門線
営業区間	渋谷～押上
営業キロ	16.8 km
編成定員	1,508人（10両編成）
直通運転	東武伊勢崎線・東急田園都市線



1. 第2回会議で検討する路線の概要

1. 2 都内から延伸主要駅への所要時間と乗換回数

- 東京12号線は延伸により、新宿駅から東所沢駅まで、乗り換えがなく、所要時間も短縮される。
- 東京8号線は延伸により、大手町駅から、越谷レイクワン駅、野田市駅まで、乗り換えがなく、所要時間も短縮される。



1. 第2回会議で検討する路線の概要

1. 3 交通政策審議会 答申

これまでの経緯（東京12号線）

S60.7 答申第7号に(光が丘～大泉学園町～新座市方面)位置付け
H 9.4 都市高速鉄道12号線延伸促進協議会設立
H12.1 答申第18号に(大泉学園町～武蔵野線方面)位置付け
H23.10 新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会設立
H28.4 答申第198号に(光が丘～大泉学園町～東所沢)位置付け

【答申で示された課題】

- 大泉学園町から東所沢までの延伸については、**事業性に課題**があり、関係地方公共団体等において、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、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨がる路線であるため、**関係地方公共団体が協調**して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。

東京12号線 延伸路線図



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）（国土交通省）

沿線自治体の取組（東京12号線）

- ① 都市高速鉄道12号線延伸促進協議会（所沢市、清瀬市、新座市、練馬区）
 - ・平成15～16年度 地域としての取組課題及び延伸の方向性を見出すための基礎調査を実施
 - ・平成24年度 鉄道事業の可能性、まちづくり、事業性の検討調査を実施
 - ・平成30年度 延伸に向けた基礎調査の実施（過去調査のまとめ）
 - ・埼玉県、東京都への要望活動（平成9年度から実施）
- ② 新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会（新座市、新座市議会、新座市商工会など）
 - ・平成25年度 新座駅方面への延伸及びまちづくりの調査研究を実施
 - ・埼玉県、東京都への要望活動（平成24年度から実施）
- ③ 新座市
 - ・令和6年度 新駅周辺地区におけるまちづくり構想を刷新するために、庁内職員によるワークショップを開催

1. 第2回会議で検討する路線の概要

1. 3 交通政策審議会 答申

これまでの経緯（東京8号線）

- S59.1 地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会設立
- S60.7 答申第7号に（亀有～武蔵野線方面）位置付け
- S61.11 東京直結鉄道誘致促進連絡協議会設立
- H12.1 答申第18号に（押上～亀有～野田市）位置付け
- H28.4 答申第198号に（押上～野田市）位置付け

【答申で示された課題】

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。

東京8号線延伸路線図



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）（国土交通省）

沿線自治体の取組（東京8号線）

- ① 地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会（足立区、八潮市、草加市、越谷市、吉川市、松伏町、野田市、茨城県内5市町）
 - ・平成13～15年度 高速鉄道東京8号線事業化検討調査で事業化への条件を整理し、越谷レイクタウンルートを通るルートに決定
 - ・平成25～26年度 高速鉄道東京8号線事業化検討調査では、既存駅との結節ケースや東埼玉道路との一体整備について検討
 - ・令和3～6年度 高速鉄道東京8号線整備検討調査では、鉄道整備と連携したまちづくりを主眼とした検討
 - ・埼玉県、千葉県、茨城県への要望活動（平成10年度から実施）、東京都への要望活動（令和6年度から実施）

2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性

2. 1 令和2年度 公共交通の利便性向上検討会議 結果概要

2. 1. 1 各路線に関する課題の整理と取組の方向性

(東京12号線：大泉学園町～東所沢)

① B/C > 1の確保

地域のポテンシャルを生かしたB/C > 1の確保に向けた方策の検討を行うとともに、建設コスト等の精査を進めていく。

② 詳細な延伸ルート of 精査

大泉学園町から県内における市街化の状況を踏まえ、効果的・効率的な延伸ルート等の検討を進めていく。

③ 混雑率上昇への対応

都内区間の混雑を踏まえ、安定的な輸送を確保する方策及び沿線市のまちづくりの在り方を検討していく。

④ (仮称) 新座中央駅周辺のまちづくりの推進

市のまちづくり構想の実現に向けて、事業計画の検討、関係者との調整を進めていく。

⑤ 整備手法の具体化

光が丘からの一体整備などの整備手法について、具体的な検討を進めるとともに、関係機関との調整等を進めていく。

(東京8号線：押上～野田市)

① B/C > 1の確保に向けた取組

まちづくりで沿線全体の需要創出を図りつつ、地域のポテンシャルを生かした需要創出の方策の検討、建設コスト等の精査を進めていく。

② 沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの推進

沿線各市町において、まちづくり計画の策定を目指し、沿線地域全体の発展を見据えたまちづくりの検討を進めていく。

③ 他都県等と連携した事業スキーム等の検討

都内の検討状況を注視し、その進捗に応じて、東京都や千葉県 of 沿線自治体と連携して事業スキーム等を検討していく。

2. 鉄道延伸に係る課題と取組の方向性

2. 1. 2 令和3年度～令和6年度の県調査概要

・東京12号線

年度	調査概要
令和3年度	・ 事業性及び収支採算性の調査 事業性（ $B/C > 1$ ）の確保に必要な新駅の利用者数などについて簡易的な手法で調査し、一定規模以上の開発等が必要であることを確認した。
令和4年度	・ 沿線集客施設利用者の鉄道需要に関する調査 沿線集客施設であるところざわサクラタウンでアンケート調査を実施し、施設利用者の出発地や鉄道の利用状況などについて取りまとめた。
令和5年度	・ 延伸ルート（大泉学園町～東所沢）に関する調査 実現可能な複数の延伸ルートを調査し、建設コストや軌道及び駅施設を導入するための空間確保の容易性等、各ルートの特性を整理した。
令和6年度 （調査中）	・ 主要な道路との交差方法の検討 ・ 既設駅との結節方法の検討

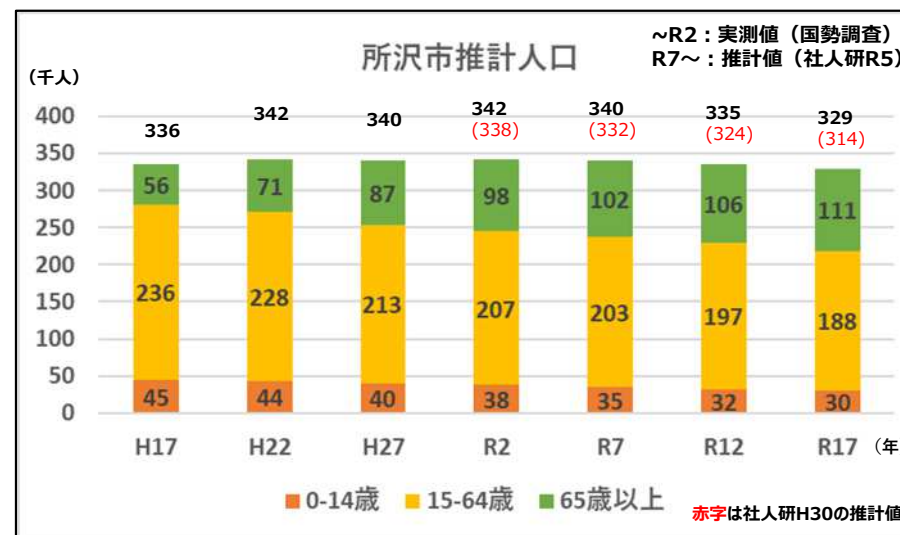
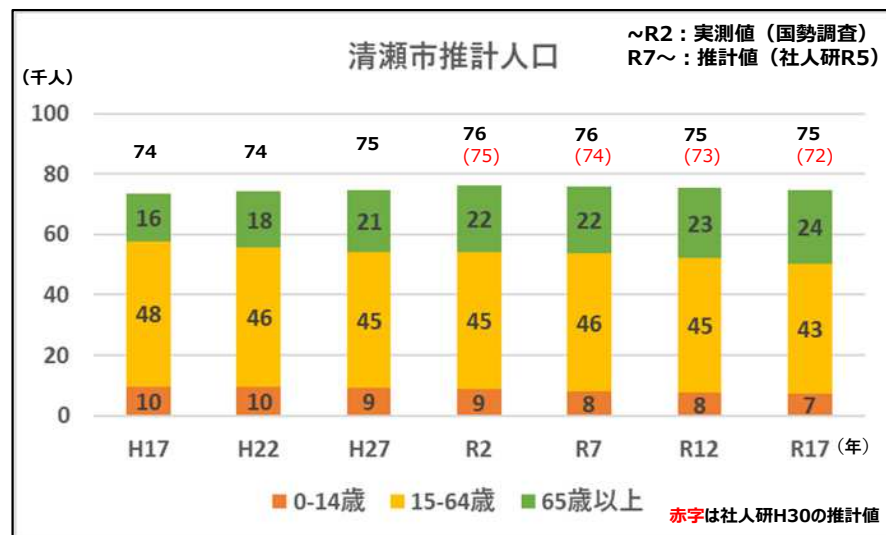
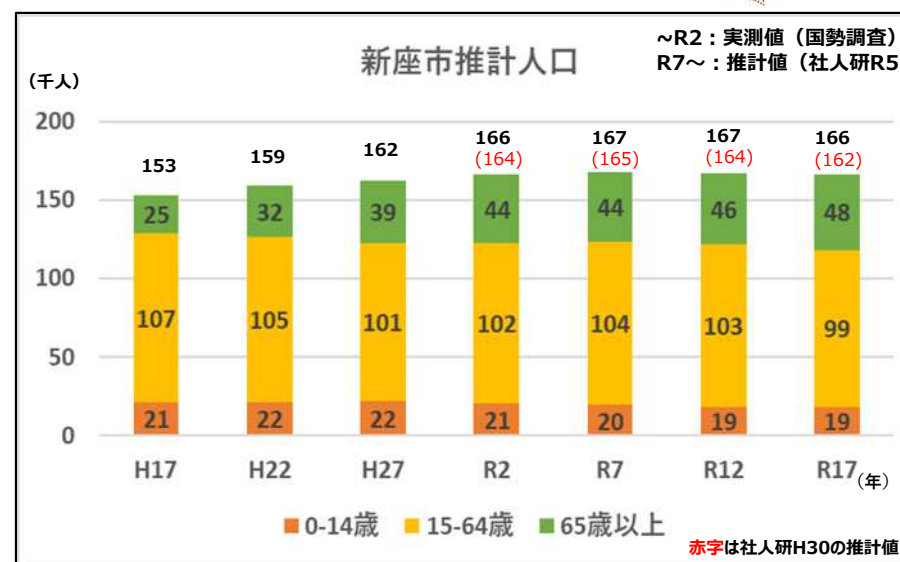
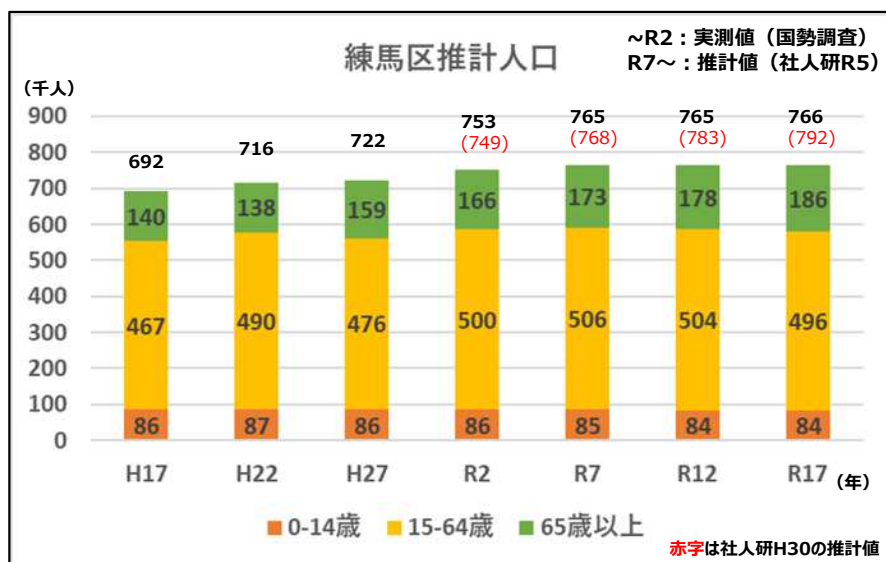
・東京8号線

年度	調査概要
令和3年度	・ 事業性及び収支採算性の調査 事業性（ $B/C > 1$ ）の確保に必要な新駅の利用者数などについて簡易的な手法で調査し、一定規模以上の開発等が必要であることを確認した。
令和4年度	・ 沿線集客施設利用者の鉄道需要に関する調査 沿線集客施設であるイオンレイクタウンでアンケート調査を実施し、施設利用者の出発地や鉄道の利用状況などについて取りまとめた。
令和5年度	・ 既設鉄道駅との結節方法に関する調査 各駅ごとに既設鉄道駅との結節方法を調査し、乗換利便性、軌道及び駅施設を導入するための空間確保の容易性等を整理した。
令和6年度 （調査中）	・ 主要な道路、河川との交差方法の検討

3. 沿線自治体のまちづくり

3. 1 市町村別人口推計（東京12号線沿線）

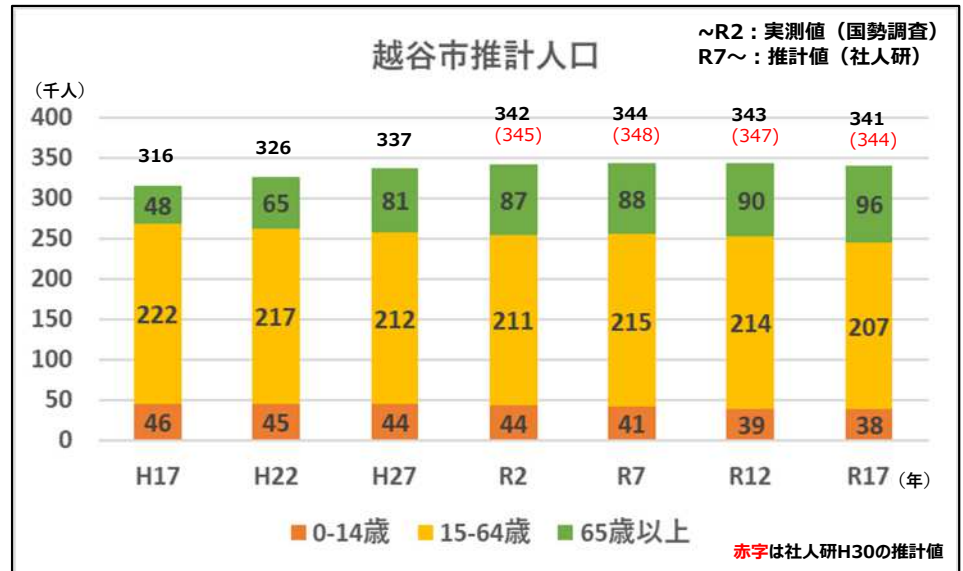
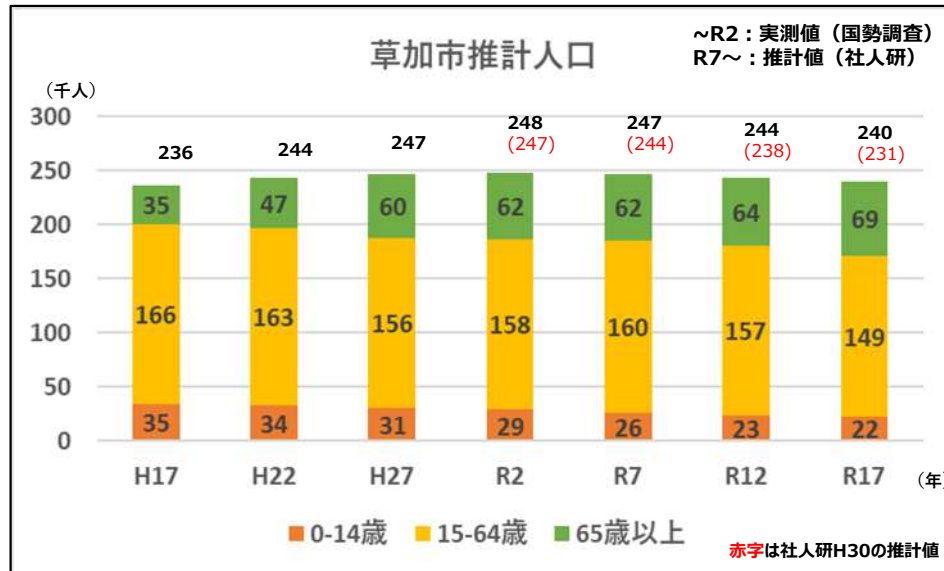
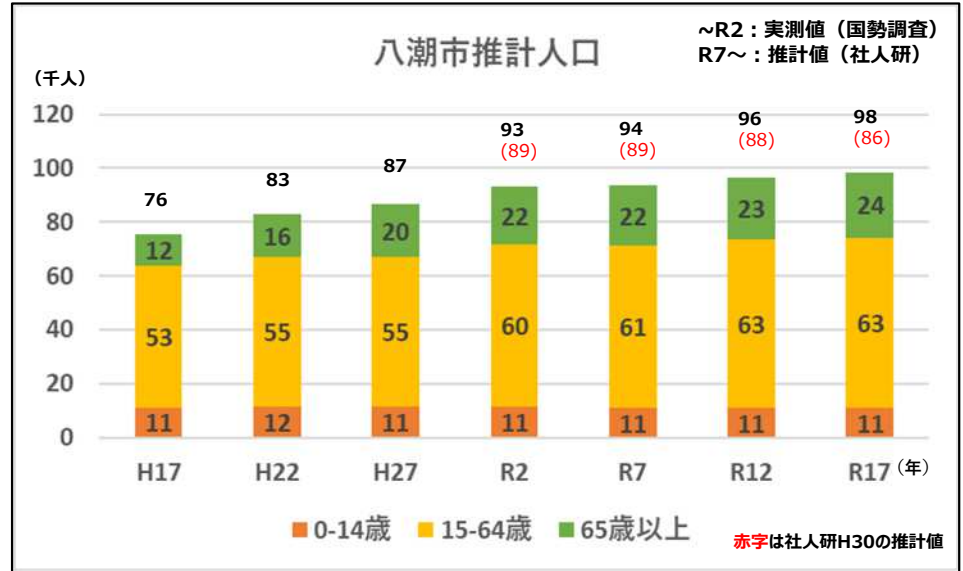
- 平成17年から令和2年にかけては沿線市区の人口は増加傾向であるが、将来人口推計では令和7年以降は練馬区を除く3市で減少する。



3. 沿線自治体のまちづくり

3. 2 市町村別人口推計（8号沿線）

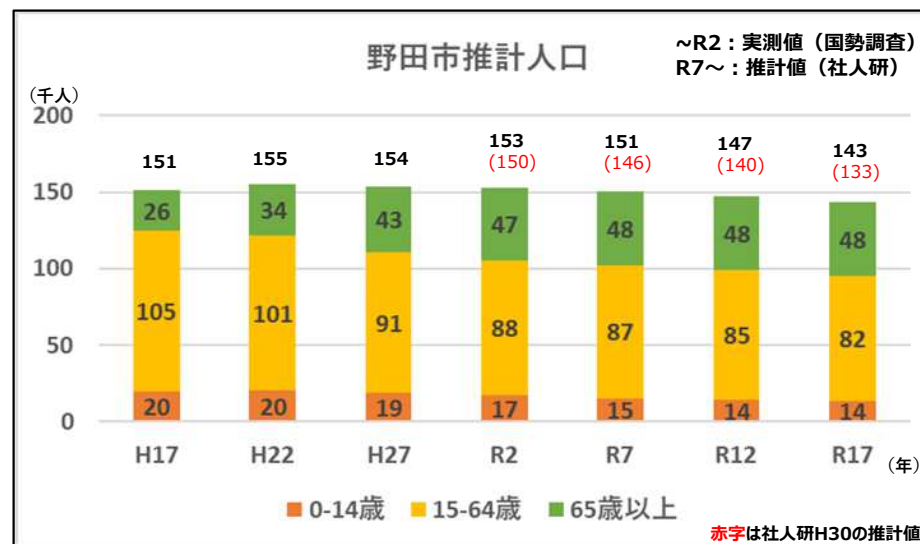
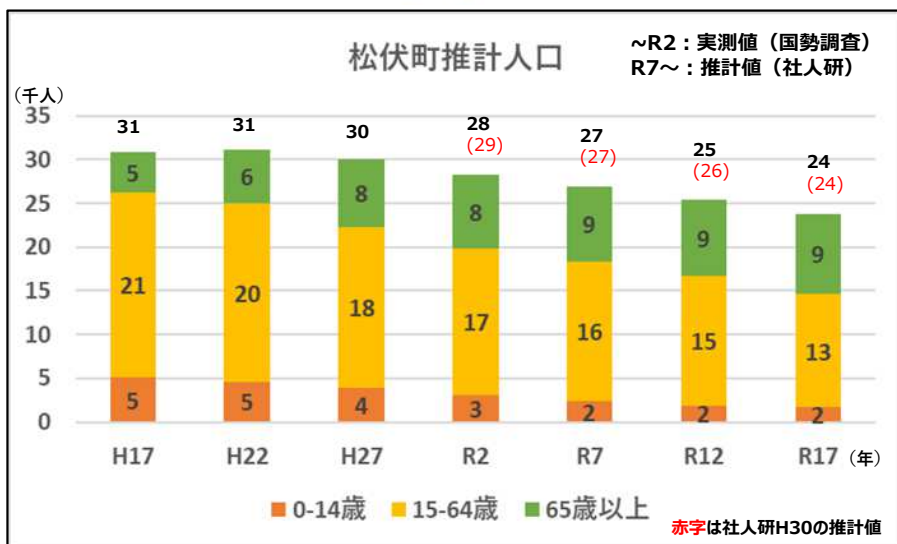
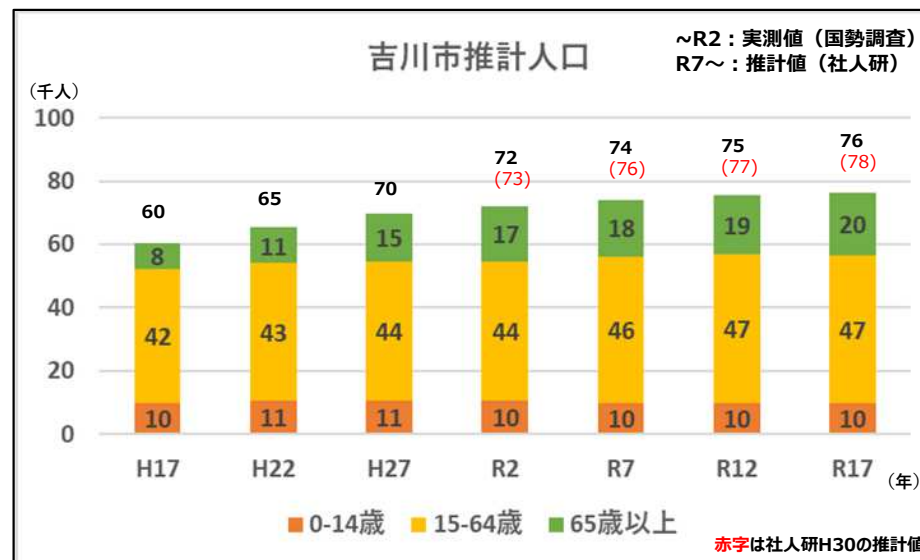
- 平成17年から令和2年にかけては八潮市、草加市、越谷市いずれにおいても人口は増加傾向にあるが、将来人口推計では令和7年以降は**八潮市のみ増加傾向**となる。



3. 沿線自治体のまちづくり

3. 2 市町村別人口推計（8号沿線）

- 平成17年から令和2年にかけては吉川市のみ人口は増加傾向であり、将来人口推計では令和7年以降は吉川市を除く市町で人口が減少する。



3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.2 清瀬市

清瀬市都市計画マスタープラン（2021～2040年度）

第4次清瀬市長期総合振興計画
（2016～2025年度）

<柳瀬川周辺>
 ・崖線林の保全を図りつつ、みどりの空間を安全な歩行者空間で結んだ「柳瀬川回廊」の整備を進める。

・高齢化がさらに進むことや住環境の変化に伴い、コミュニティバスの路線や便数について調査・検討するとともに、都内へのアクセス向上に向けた鉄道事業者への要請を行うなど、交通環境の向上を目指す。

<都市環境>
 ・旭が丘団地等の再生に向けた動きがある場合には、U R 等と連携し、周囲の土地利用と調和した居住環境の形成を目指す。

<スポーツ拠点>
 ・野球場やサッカー場、市民体育館などのスポーツ施設がまとまって立地している下宿運動公園周辺をスポーツ拠点とする。
 ・スポーツ拠点では、市内各地域からのアクセス改善に努め、市民のレクリエーションや健康づくりの拠点としての環境整備を進める。

<東京12号線新駅(構想)>
 ・周辺団地の再生と連携しながら、良好な住環境の維持・改善に向けた土地利用を検討する。
 ・東京都や埼玉県への要望を継続して実施する。

<公共交通>
 ・都市計画道路の整備に合わせて、清瀬駅方面や新座市方面への新たなバスルートの検討をするなど、公共交通の利便性向上を図る。



出典：清瀬市都市計画マスタープラン及び第4次清瀬市長期総合計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.3 所沢市

所沢市都市計画マスタープラン（2021～2040年度）

第6次所沢市総合計画
(2019～2028年度)

・都市高速鉄道12号線の延伸について、関係市区による延伸促進協議会において、延伸に向けた取り組みを推進する。

<東京12号線(構想)>

・延伸を見据え、駅周辺の都市機能の充実、みどりと調和した良好な住環境の形成や保全を図り、生活圏全体の活性化を目指す。

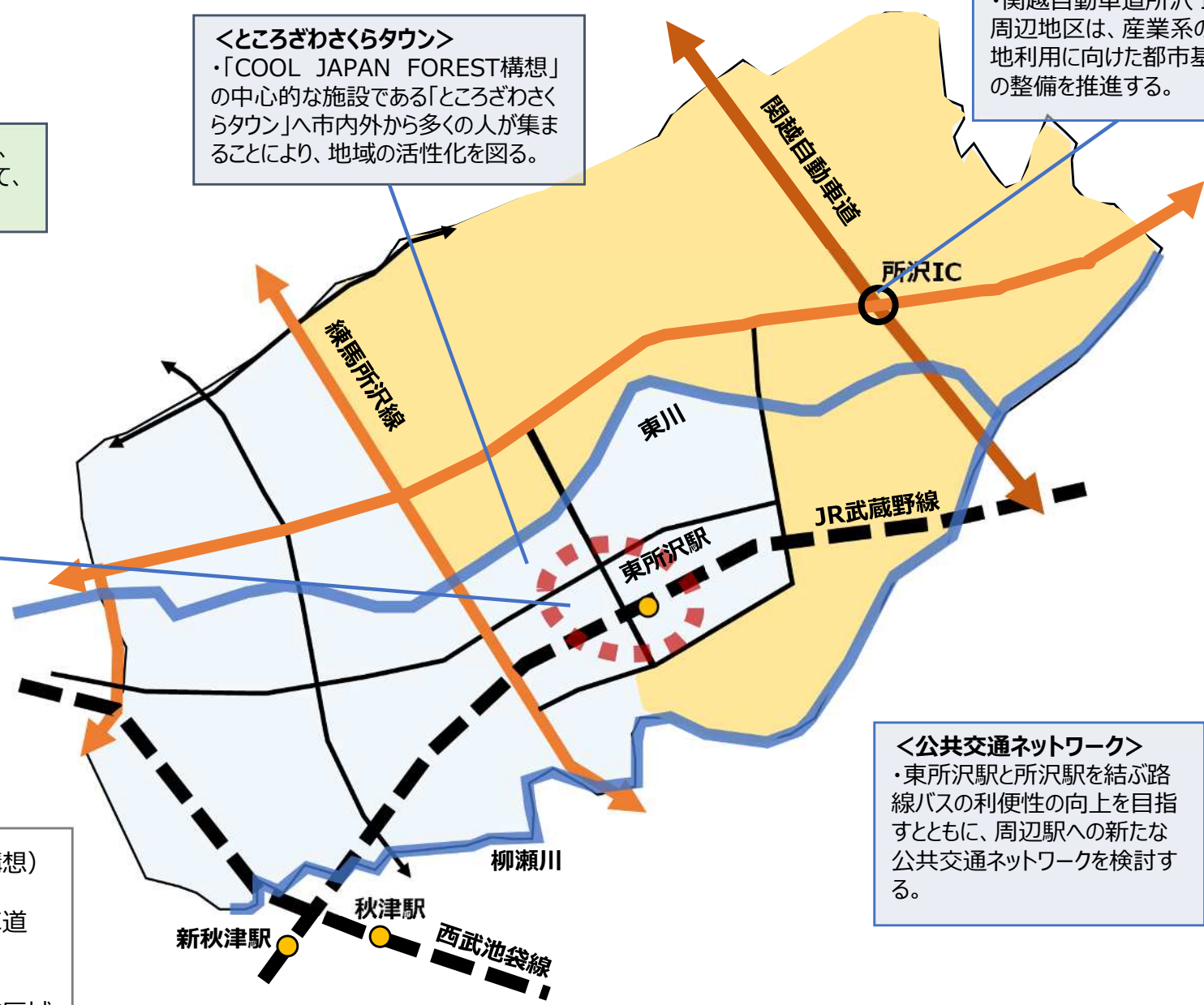
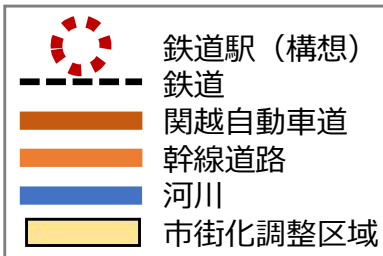
<ところざわさくらタウン>
・「COOL JAPAN FOREST構想」の中心的な施設である「ところざわさくらタウン」へ市内外から多くの人が集まることにより、地域の活性化を図る。

<所沢IC>

・関越自動車道所沢IC周辺地区は、産業系の土地利用に向けた都市基盤の整備を推進する。

<公共交通ネットワーク>

・東所沢駅と所沢駅を結ぶ路線バスの利便性の向上を目指すとともに、周辺駅への新たな公共交通ネットワークを検討する。



出典：第6次所沢市総合計画及び所沢市都市計画マスタープランを基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.4 八潮市

第5次八潮市総合計画
(2016~2025年度)

八潮市都市計画マスタープラン (2023~2043年度)

・**地下鉄8号線**が本市を南北に縦断するルートで早期に導入されるよう、関係機関等とともに積極的に活動する。

・南北方向の交通利便性の向上を図るため、**地下鉄8号線の延伸**については関係自治体とともに検討を進め、関係機関に対し要望活動を行う。

<シビックセンター>
・市役所周辺の公益・文化施設等の多様な機能の維持・集積により、人々が集い、賑わいを創出するとともに、防災活動の中心となる拠点形成を図る。

<西部拠点>
・土地区画整理事業の進捗とともに、都市高速道路三郷線八潮南ランプに近接する交通利便性を活かし、商業業務機能や新たな産業・文化等の複合的な機能誘導を主体とした拠点形成を図る。

<北部拠点>

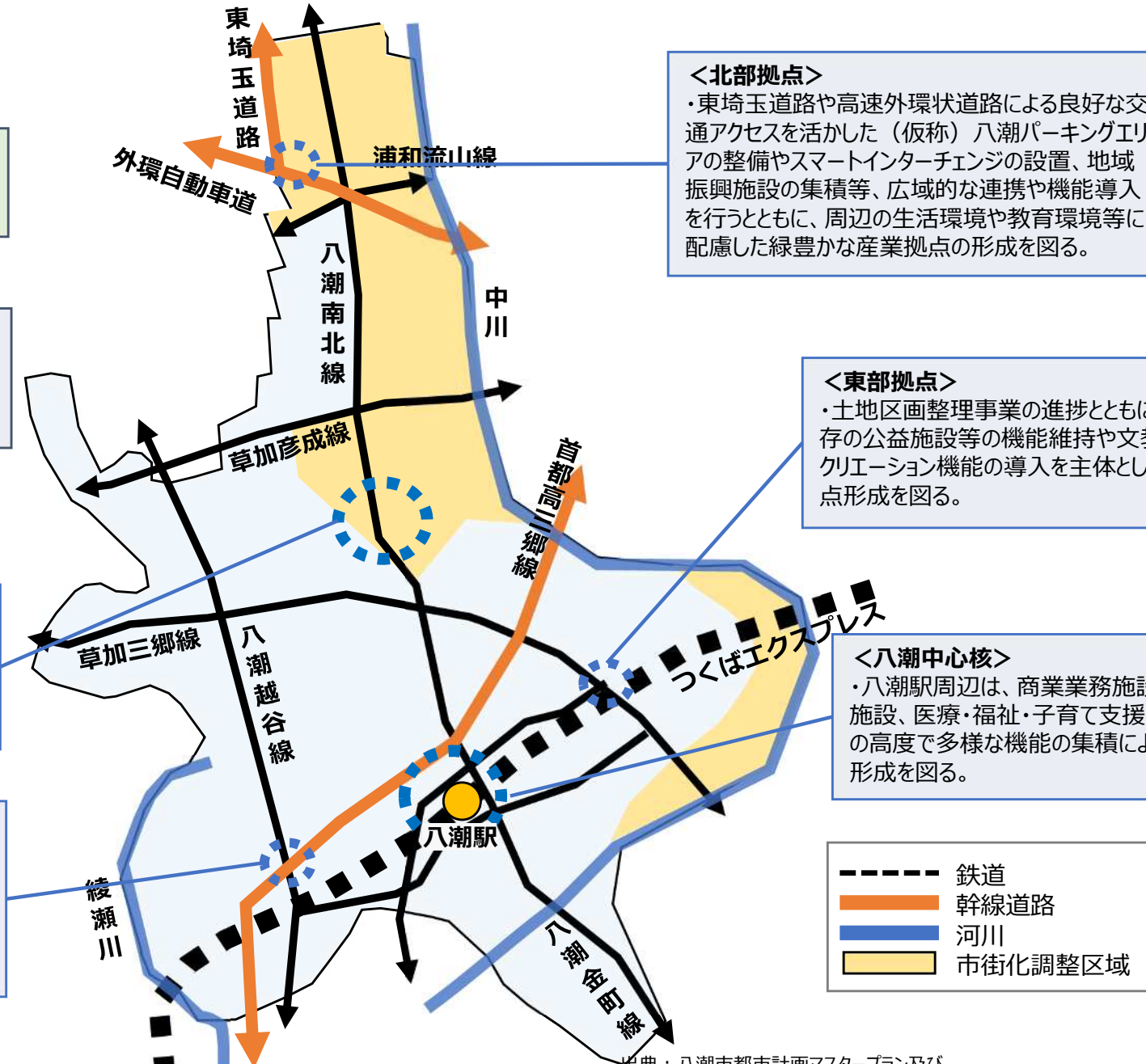
・東埼玉道路や高速外環状道路による良好な交通アクセスを活かした（仮称）八潮パーキングエリアの整備やスマートインターチェンジの設置、地域振興施設の集積等、広域的な連携や機能導入を行うとともに、周辺的生活環境や教育環境等に配慮した緑豊かな産業拠点の形成を図る。

<東部拠点>

・土地区画整理事業の進捗とともに、既存の公益施設等の機能維持や文教・レクリエーション機能の導入を主体とした拠点形成を図る。

<八潮中心核>

・八潮駅周辺は、商業業務施設、公益施設、医療・福祉・子育て支援施設等の高度で多様な機能の集積により拠点形成を図る。



出典：八潮市都市計画マスタープラン及び
第5次八潮市総合計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.5 越谷市

第5次越谷市総合振興計画 (2021~2030年度)

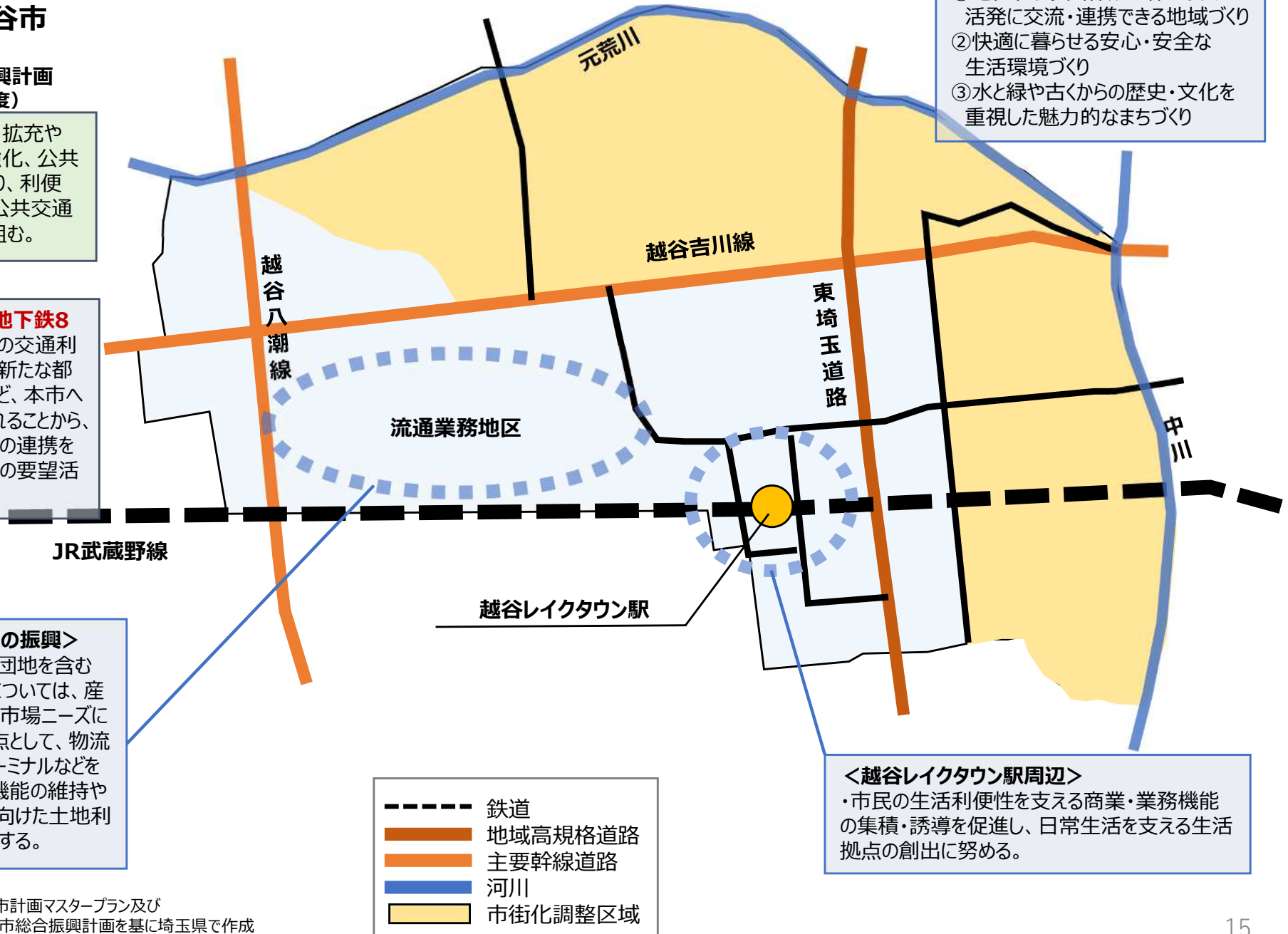
・公共交通網の維持・拡充や交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進により、利便性が高く持続可能な公共交通網の形成に向け取り組む。

・現在構想されている**地下鉄8号線**については、市民の交通利便性の高まりとともに、新たな都市機能の立地促進など、本市への波及効果も期待されることから、引き続き、関係市町との連携を図りながら関係機関への要望活動を行っていく。

<活力ある産業の振興>

・越谷流通業務団地を含む流通業務地区については、産業構造の変化や市場ニーズに応じて、産業拠点として、物流施設やトラックターミナルなどを中心とした流通機能の維持や更なる活性化に向けた土地利用の誘導を推進する。

越谷市都市計画マスタープラン (2021~2030年度)



<まちづくりの目標>

- ①地区住民・団体が一体となり、活発に交流・連携できる地域づくり
- ②快適に暮らせる安心・安全な生活環境づくり
- ③水と緑や古くからの歴史・文化を重視した魅力的なまちづくり

<越谷レイクタウン駅周辺>

・市民の生活利便性を支える商業・業務機能の集積・誘導を促進し、日常生活を支える生活拠点の創出に努める。

出典：越谷市都市計画マスタープラン及び
第5次越谷市総合振興計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.6 草加市

草加市都市計画マスタープラン（2017-2035年度）

第4次草加市総合振興計画 (2016~2035年度)

公共交通の利便性の確保のため、事業者や関係機関との協議・調整を行うとともに、利用者増加のための利用促進活動を推進する。また、関係者とともに、地域の実情に合った公共交通の方向性を検討する。

・**地下鉄8号線**については、交通政策審議会での答申を踏まえ、広域的な交通網整備の視点に立ち、国や県、周辺自治体と連携しながら、整備の方向性を検討する。

<都市核の形成>
・草加駅周辺を都市核と位置づけ、市外あるいは市内の人々を対象とした様々な機能を集約し、まちの顔となる都市空間の形成を図る。



<企業誘致推進エリアの形成>
・東埼玉道路周辺の一団を、企業誘致推進エリアと位置づけ、自然環境や周辺環境と調和した企業誘致による計画的な土地利用を図り、雇用の創出や地域経済の活性化などに取り組む。

<工業核の形成>
・草加工業団地及び周辺地区を工業核と位置づけ、周辺の環境に配慮した産業を集約し工業核の形成を図る。

出典：草加市都市計画マスタープラン2017-2035及び第4次草加市総合振興計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.7 吉川市

第6次吉川市総合振興計画 (2022~2031年度)

・**高速鉄道東京8号線の延伸**区間のうち、八潮-野田市間の整備の実現に向け、関係自治体と社会情勢を踏まえた調査を行いながら要望活動を行う。

・**高速鉄道東京8号線の延伸**については、関係自治体と連携・協力し、関係機関に要望活動を行う。

<工業振興拠点>

・東埼玉テクノポリスとその周辺エリアは、工業生産機能や流通業務機能などを集積する工業の振興を図る拠点とする。

<水辺交流拠点>

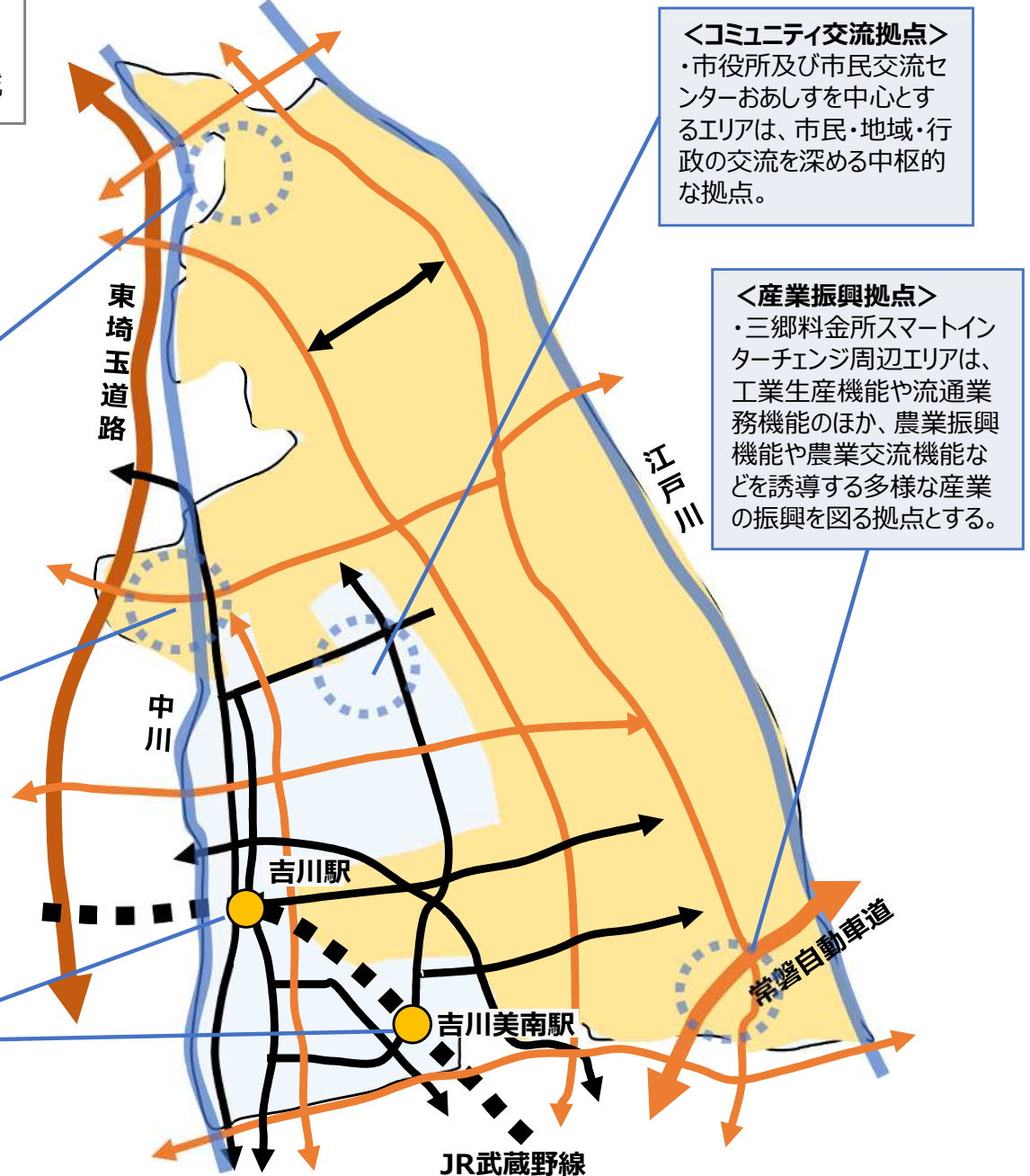
・江戸川や中川の河川敷などは、スポーツなどを通じた交流の場や水辺を生かした憩いの場を創出する拠点。

<にぎわい交流拠点>

・吉川駅及び吉川美南駅を中心とするエリアは、市の玄関口として多様な都市機能が十二つ下多くの人々が集う、にぎわいと交流の場を創出する拠点。



吉川市都市計画マスタープラン (2022~2042年度)



<コミュニティ交流拠点>
・市役所及び市民交流センターおあしすを中心とするエリアは、市民・地域・行政の交流を深める中核的な拠点。

<産業振興拠点>
・三郷料金所スマートインターチェンジ周辺エリアは、工業生産機能や流通業務機能のほか、農業振興機能や農業交流機能などを誘導する多様な産業の振興を図る拠点とする。

出典：吉川市都市計画マスタープラン及び第6次吉川市総合振興計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3.3 沿線市町のまちづくり

3.3.8 松伏町

松伏町都市計画マスタープラン（2019～2028年度）

**松伏町第6次総合振興計画
(2024～2033年度)**

・高速鉄道東京8号線の整備促進
関係団体と連携して、事業化に向けた課題などの整理を行うとともに、引き続き国や県へ要望する。

<軌道交通の導入促進>
・高速鉄道東京8号線の本町への誘致
について、引き続き関係機関へ要請していく。

<市街地住環境形成地区>
・土地区画整理事業の実施などにより都市基盤施設が比較的整っている地区は、適切な維持管理を進め、居住環境の水準の維持に努める。
既存の住宅地は、生活道路の改善や小公園の整備などを進め、地区の特色を活かした快適な居住環境の形成をめざす。

<商業集積地区>
・住宅地のなかに商業施設などがまとまって立地している地区については、周辺の住環境や道路網の整備などを進め、集客力の向上を側面から支援する。

<北部地区の拠点区域>
・北部サービスセンターとその周辺地域を北部地区の拠点として位置づけ、多くの町民が集える憩いの場としての機能を充実させ、地域の活性化を図る。

<職住近接と核づくりによる新市街地区域>
・職住近接をめざした新たな人口増加の受け皿とともに、新たな雇用の場を創出する産業集積を進める。
・高速鉄道東京8号線の松伏新駅を想定した、町のシンボルとなり、コミュニティの要となる交流の場づくりをめざした核づくりに努める。



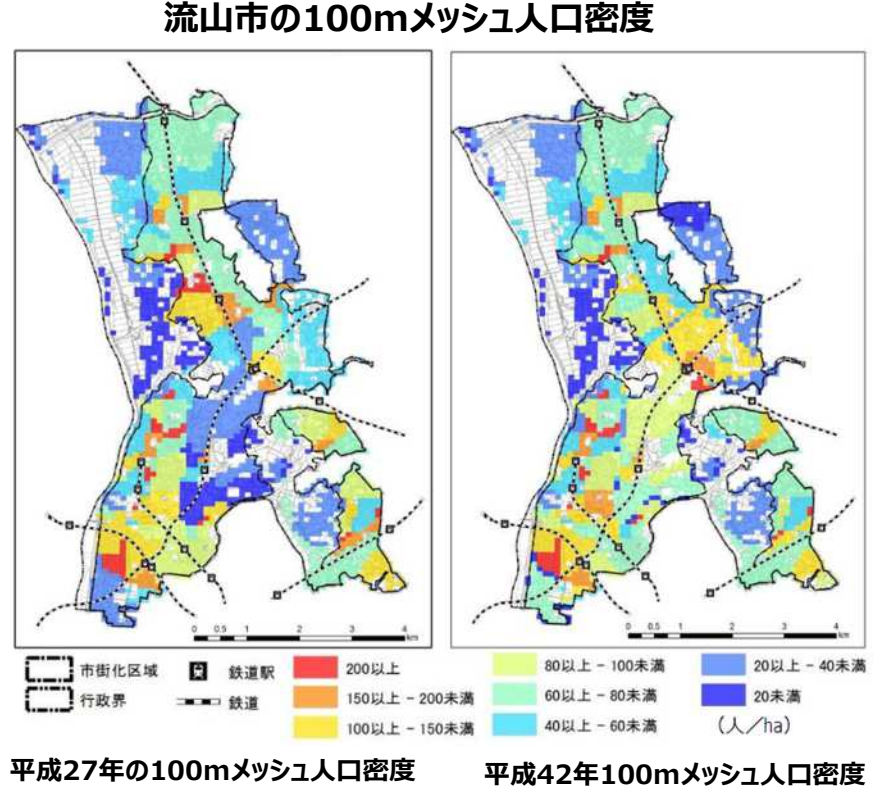
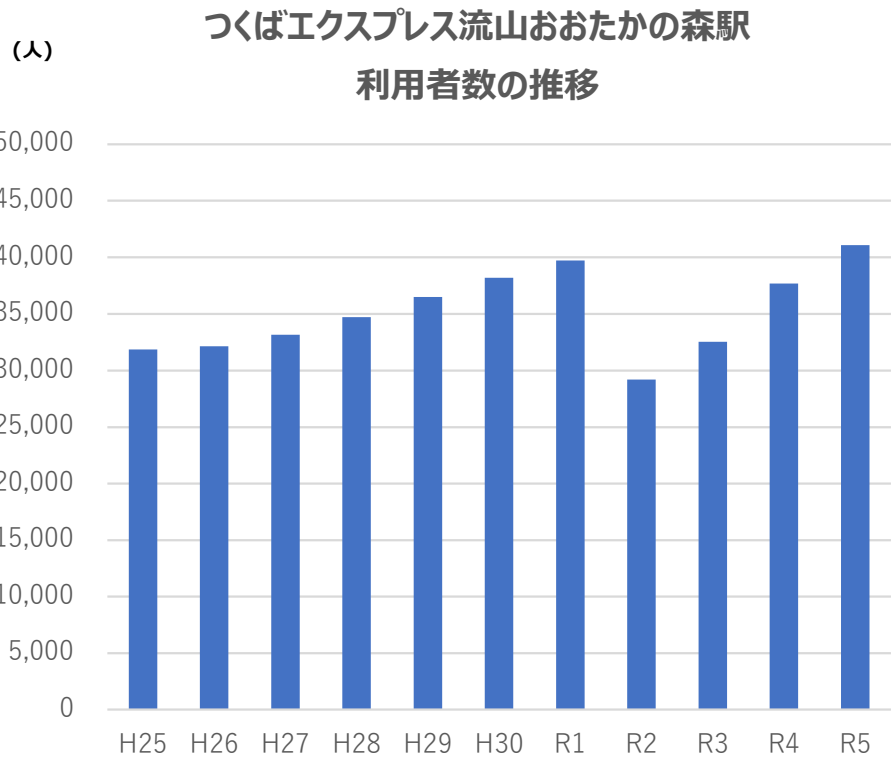
- 地域高規格道路
- 常磐自動車道
- 河川
- 市街化調整区域

出典：松伏町都市計画マスタープランおよび松伏町第6次総合振興計画を基に埼玉県で作成

3. 沿線自治体のまちづくり

3. 4 近年の新線整備における新駅周辺の状況（流山おおたかの森）

- ・ 流山おおたかの森駅は、つくばエクスプレス、東武野田線が乗り入れており、秋葉原まで、つくばエクスプレスの快速で約25分。
- ・ つくばエクスプレスの日中の上り方面の運行本数は、10本/時(うち快速2本、区間快速2本)
- ・ 令和5年版流山市統計書によると、令和4年の流山市への転入者は約13,000人で、約3,000人の転入超過となっており、転入者のうち40代以下が約9割を占めている。また、転入元の市区町村は、柏市、松戸市、足立区の順に多い。



出典：首都圏新都市鉄道（株）
流山市立地適正化計画

3. 沿線自治体のまちづくり

3. 4 近年の新線整備における新駅周辺の状況 (流山おおたかの森)

駅前送迎保育ステーション

流山おおたかの森駅、南流山駅から市内の指定保育園をバスで結び、登園・降園が可能。



ホールやホテル、飲食店、観光案内所、市民窓口センターなどが入る施設がオープン



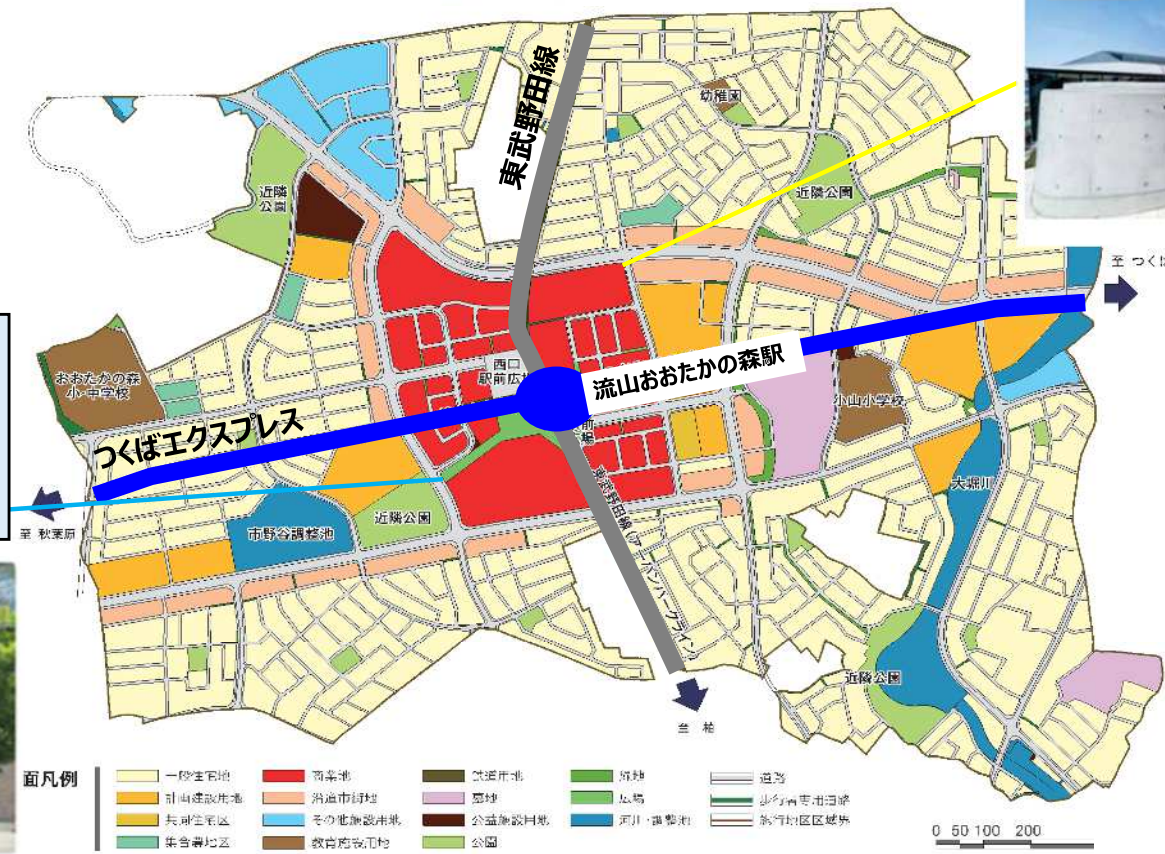
ブランディング

都市のブランディング・PRのために、地下鉄車内広告や子育てサイト内の記事広告など、多様なメディアを活用し、広域エリアで展開。
・キャッチコピー「母になるなら、流山市。」「父になるなら、流山市。」



流山おおたかの森駅周辺

駅前広場では定期的にマルシェなどのイベントを開催。また、駅と直結する大型商業施設には、ファッションストア、飲食店のほか、家電量販店、スポーツ用品店、シネコン、大型書店などが備えられている。



出典：平成25年度沿線地方公共団体と鉄道事業者による勉強会（沿線まちづくり勉強会）（国土交通省）
流山ウェルカムガイド（流山市）
流山都市計画事業新市街地地区一体型特定土地地区画整理事業（UR都市再生機構）
流山市公式携帯サイト（流山市）

4. 移動需要の創出

4. 1 沿線の施設分布

4. 1. 1 東京12号線沿線



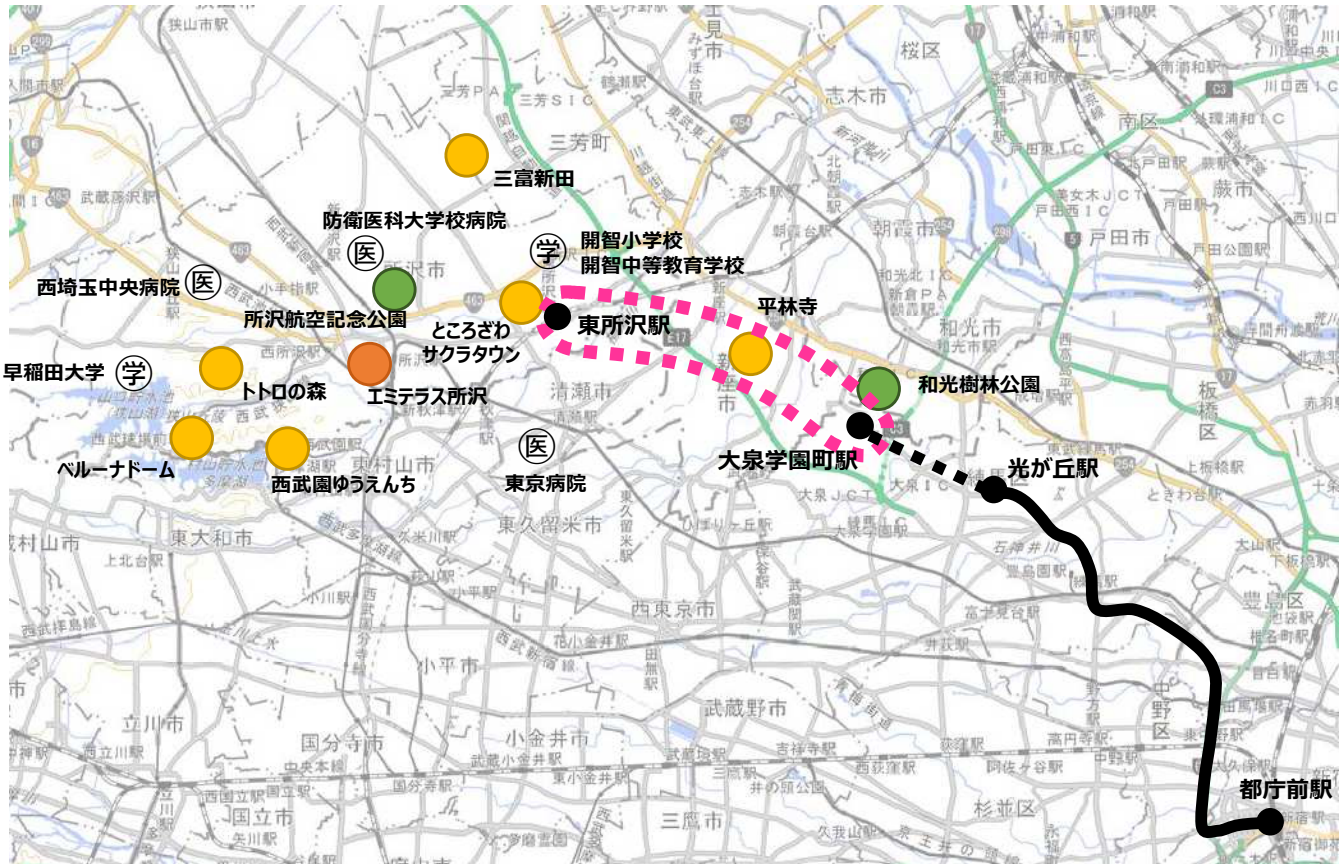
所沢航空記念公園



三富新田



ところざわサクラタウン



- 東京12号線既設区間
- 東京12号線整備区間 (東京都)
- 延伸想定範囲

● 観光施設	● 公園	学 学校
● 商業施設	医 病院	



平林寺

4. 移動需要の創出

4. 1 沿線の施設分布

4. 1. 2 東京8号線沿線



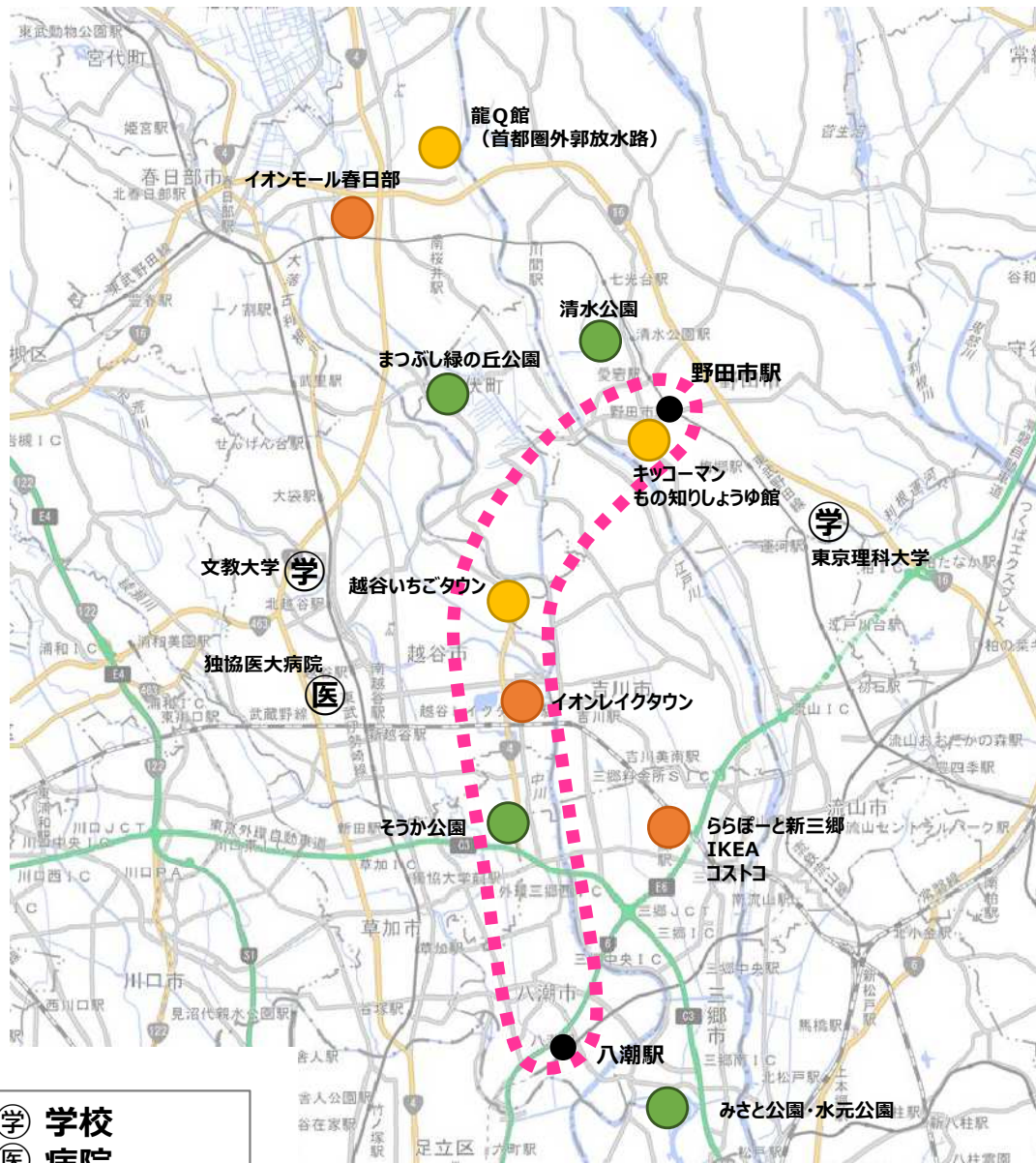
首都圏外郭放水路



まつぶし緑の丘公園



越谷いちごタウン



清水公園



キッコーマンもの知りよう館



水元公園

- 観光施設
- 商業施設
- 公園
- 学 学校
- 医 病院

 延伸想定範囲

4. 移動需要の創出

4. 1. 3 沿線の観光資源の概要

・東京12号線沿線

施設名	施設概要	交通アクセス
ところざわサクラタウン	「クールジャパンフォレスト構想」の拠点施設。国内最大級のポップカルチャー発信拠点。2020年開業。2024年度末での累計来場者数約400万人。	東所沢駅から徒歩10分
三富新田	江戸時代中頃に、短冊形の地割として開拓され、現在も開発当時の屋敷地、耕地、雑木林の地割が残された歴史的な景観となっている。	所沢駅からバス18分
トトロの森	映画「となりのトトロ」の舞台のモデルの一つになったといわれる狭山丘陵が東京と埼玉にまたがって広がり、トトロのふるさとの景色が残されている。「トトロのふるさと基金」が寄付金によって取得したトラスト地。	西武球場前駅から徒歩18分
ペルーナドーム	狭山丘陵の自然のなかにある、全周に壁のない明るく開放的なスタジアム。ライオンズの試合開催日には、イベントや球場グルメが楽しめる。	西武球場前駅から徒歩すぐ
西武園ゆうえんち	令和3年にリニューアルオープン。昭和の懐かしい町並みを再現。	西武園遊園地駅から徒歩すぐ
所沢航空記念公園	昭和46年に米軍から返還され、その跡地に造られた面積約50haの広域公園。所沢航空発祥記念館や、野球場などの運動施設のほか、野外ステージなどがあり、スポーツ・文化の交流拠点となっている。	航空公園駅から徒歩すぐ
平林寺	関東地方でも名高い古刹のひとつ。茅葺屋根の総門、山門、仏殿、中門は県指定有形文化財。	新座駅から徒歩30分
和光樹林公園	昭和20年に米軍に接収された「キャンプ朝霞基地」の跡地の一部で、多目的利用が可能な広場を整備し、スポーツ・レクリエーションの場として、また広域避難地として整備、開設されている。	和光市駅から徒歩20分

・東京8号線沿線

施設名	施設概要	交通アクセス
越谷いちごタウン	平成27年オープンした関東最大級のいちご狩り観光農園。約64,000株のさまざまな品種のイチゴを食べ比べができる。開園期間は1月初旬から5月下旬まで。来園者数約59万人/年	越谷駅からバス15分 増林センター下車徒歩5分
そうか公園	平成6年3月完成、総面積17.8ヘクタールの総合公園。桜並木、ジョギングコース、ドッグラン、キャンプ場等が整備されている。	新田駅からバス23分 総合グラウンド前下車徒歩1分
龍Q館（首都圏外郭放水路）	首都圏外郭放水路の役割を深く知るための見学会が開催されており、地下神殿「調圧水槽」等の見学では、壮大さを体感できる。	南桜井駅から徒歩33分
キッコーマンもの知りしょうゆ館	平成3年完成。野田の地場産業である醤油の歴史や、作り方などを、映像やパネルを使って解説。工場見学も可能。	野田市駅から徒歩3分
清水公園	フィールドアスレチック・キャンプ場・バーベキュー場などの施設があり、全国でも有数の桜の名所であるとともに、つつじも関東有数の名所として知られている。	清水公園駅から徒歩10分
まつぶし緑の丘公園	総面積26.5ヘクタール。地域のランドマークとなる緑豊かな丘を建設発生土を活用しながら築き、「人と環境にやさしい都市公園」として整備を進めている総合公園。	せんげん台駅からバス10分 まつぶし緑の丘公園下車
みさと公園（水元公園）	東京都の水元公園と向かい合い一体的な美しい水辺空間を形成した、昔ながらの田園風景をイメージした公園。園内には、芝生広場や大型木製遊具などがあり、家族連れでにぎわう。	三郷中央駅からバス20分 みさと公園前下車徒歩3分

5. 利便性の向上

5. 1 鉄道輸送量・混雑率の推移

・東京12号線は小断面ニア地下鉄のため車両が小さく、1編成当たりの定員は東京8号線や半蔵門線の定員の約半分であるため、輸送量に対して混雑率が高い。

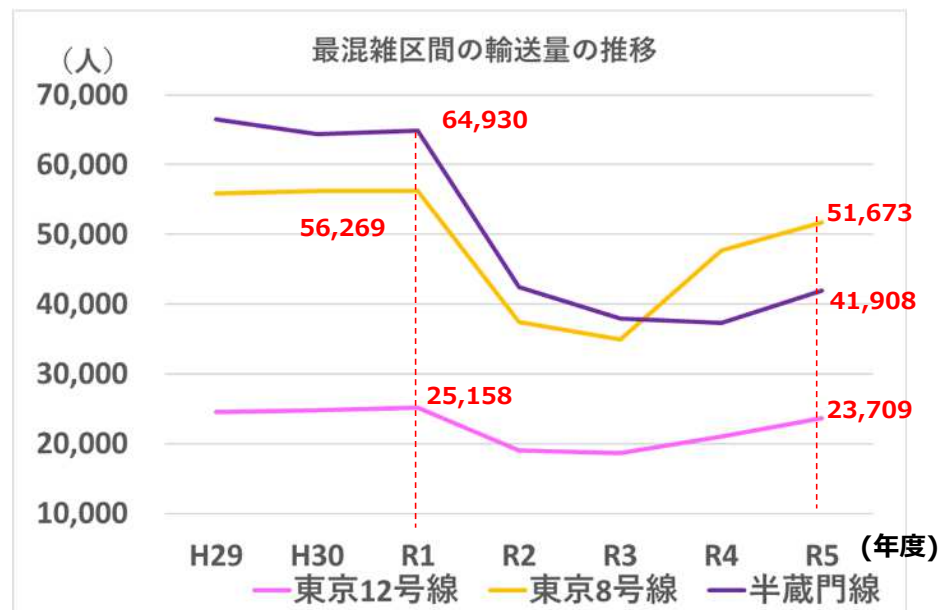
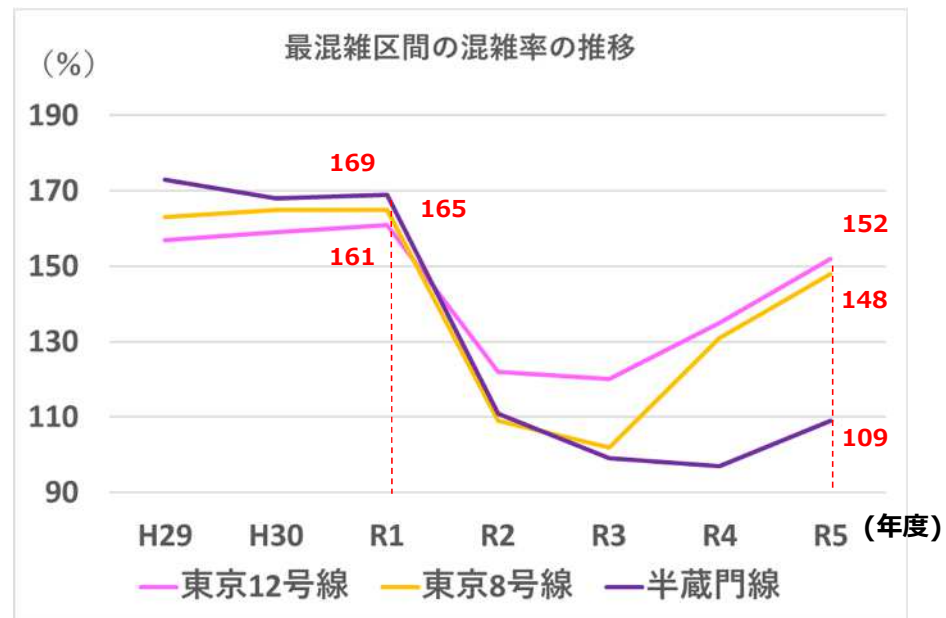
車両諸元

路線名	東京12号線	東京8号線	半蔵門線
編成両数	8両	10両	10両
編成定員	780人	1,518人	1,508人

延伸対象路線における最混雑時間 1 時間当たりの輸送量・混雑率の推移

		H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
東京12号線 (中井→東中野)	運行本数 (本)	20	20	20	20	20	20	20
	輸送力 (人)	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600
	輸送量 (人)	24,483	24,726	25,158	18,999	18,700	21,014	23,709
	混雑率 (%)	157	159	161	122	120	135	152
東京8号線 (東池袋→護国寺)	運行本数 (本)	24	24	24	24	24	24	23
	輸送力 (人)	34,176	34,176	34,176	34,176	34,176	36,432	34,914
	輸送量 (人)	55,847	56,254	56,269	37,419	34,959	47,726	51,673
	混雑率 (%)	163	165	165	109	102	131	148
半蔵門線 (渋谷→表参道)	運行本数 (本)	27	27	27	27	27	27	27
	輸送力 (人)	38,448	38,448	38,448	38,448	38,448	38,448	38,448
	輸送量 (人)	66,549	64,422	64,930	42,491	37,887	37,295	41,908
	混雑率 (%)	173	168	169	111	99	97	109

※混雑率は最混雑時間 1 時間の平均値



出典：最混雑区間における混雑率 (H29～R5) (国土交通省)

5. 利便性の向上

5. 2 沿線自治体との通勤・通学流動

出典：国勢調査 従業地・通学地による
人口・就業状態等集計（R2年国勢調査）

- 東京都内と延伸沿線自治体との通勤・通学者の流動の差は所沢市が44,347人と最も多い。
- 延伸沿線自治体間の通勤・通学者数は3,000人以下である。

都内・県内と沿線自治体との15歳以上就業者・通学者数（1,000人以上）



5. 利便性の向上

5.3 公共交通の利用実態と意識調査について

- ・ 県南地域※の住民の半数が鉄道を週に1回以上利用し、半数以上が鉄道の運行本数は15分間隔以上、自宅から駅までの距離は1km以内を求めている結果となった。
- ・ また、バスについては、県南地域※の8割以上の住民はバスをほとんど利用しないものの、半数以上は運行本数15分間に間隔以上、バス停までの距離は300m以内を求めている結果となった。
(※ 県南地域に東京12号線、東京8号線の埼玉県内の延伸対象自治体の多くが含まれる)



調査時期：令和2年10月15日（木）～10月21日（水）

調査方法：インターネットによる回答

対象者：県政サポーター（3,319人）

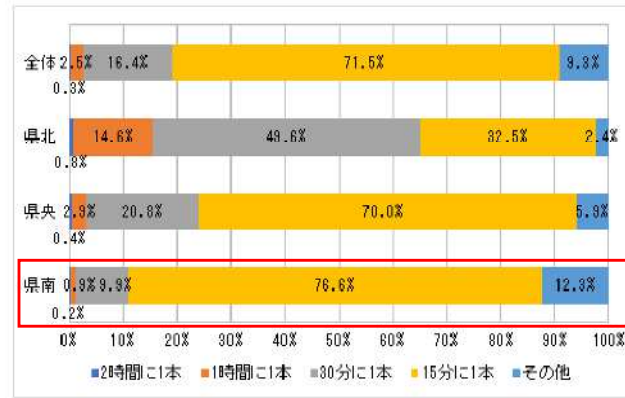
回収率：68.2%

鉄道の利用頻度について



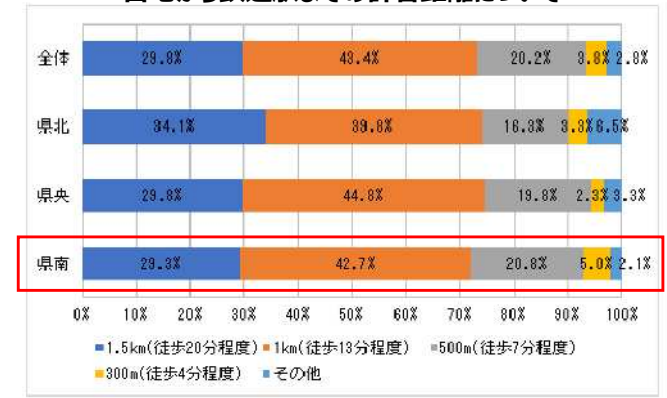
(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

鉄道の必要運行本数について



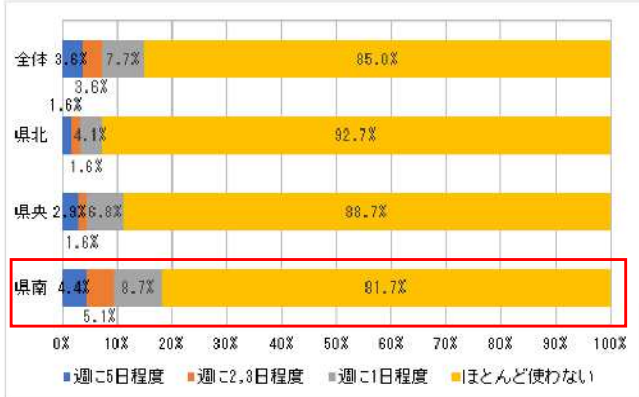
(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

自宅から鉄道駅までの許容距離について



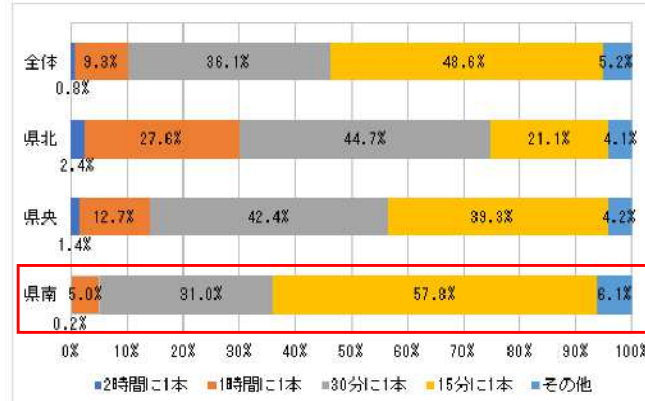
(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

バスの利用頻度について



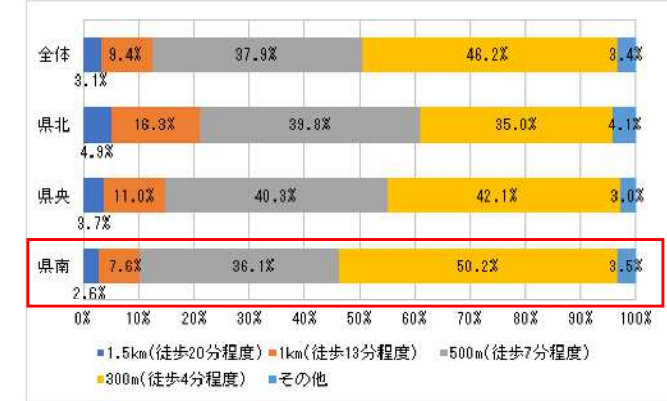
(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

バスの必要運行本数について



(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

自宅からバス停までの許容距離について



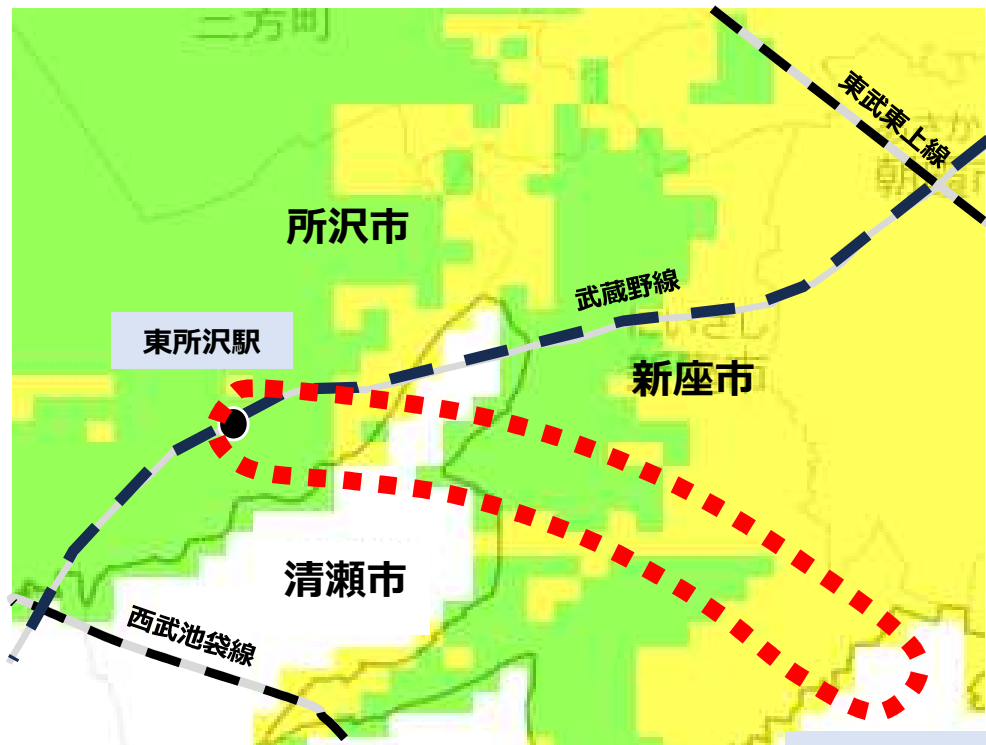
(n=2,083、県北123、県央794、県南1,166)

6. 災害時のリダンダンシー

6. 1 地震ハザードマップ

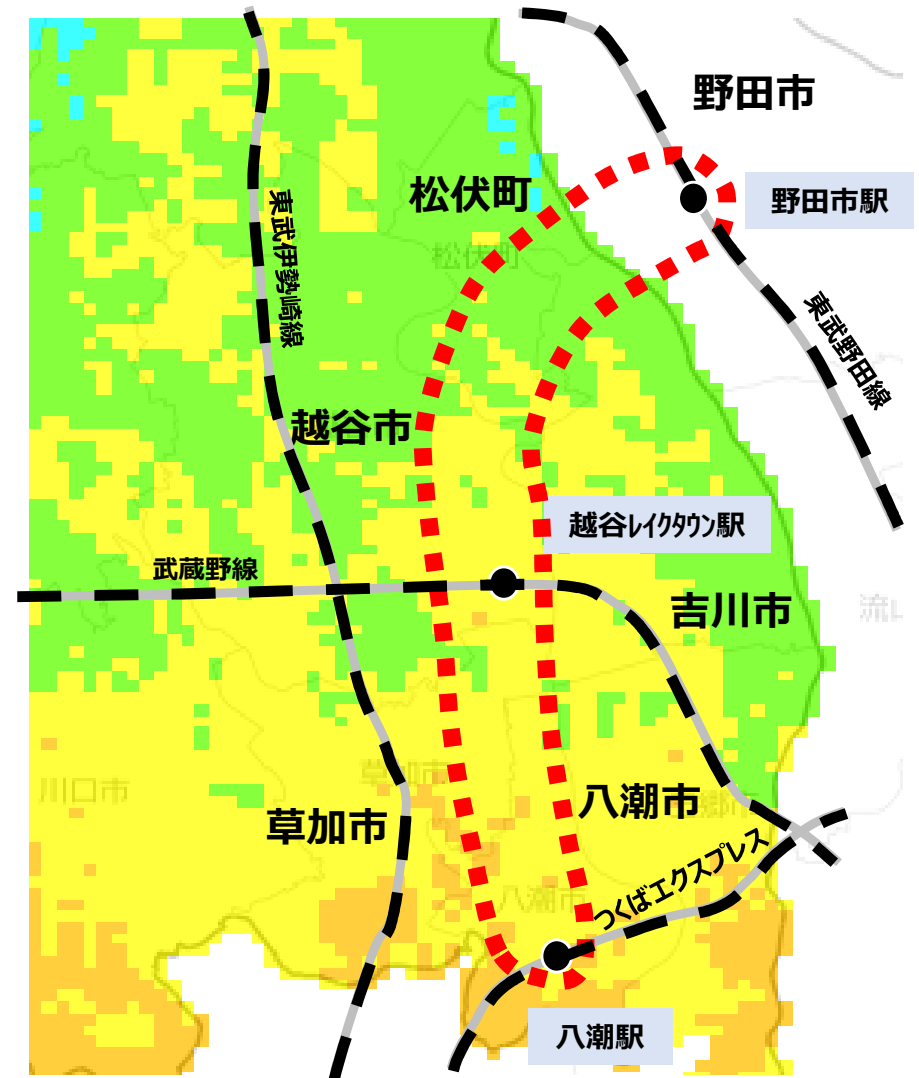
・東京湾北部地震を想定した場合、東京12号線沿線での震度は5強～6弱、東京8号線沿線での震度は5強～6強と想定されている。

東京12号線沿線での震度分布



延伸想定範囲

東京8号線沿線での震度分布



出典：埼玉県地震被害想定調査被害分布図（埼玉県）

6. 災害時のリダンダンシー

6. 2 洪水ハザードマップ

東京12号沿線の洪水浸水想定区域

- 東京12号線延伸想定地域のうち、清瀬市のみ延伸想定地域の一部の範囲において、**0.5m~1m**の浸水想定である。



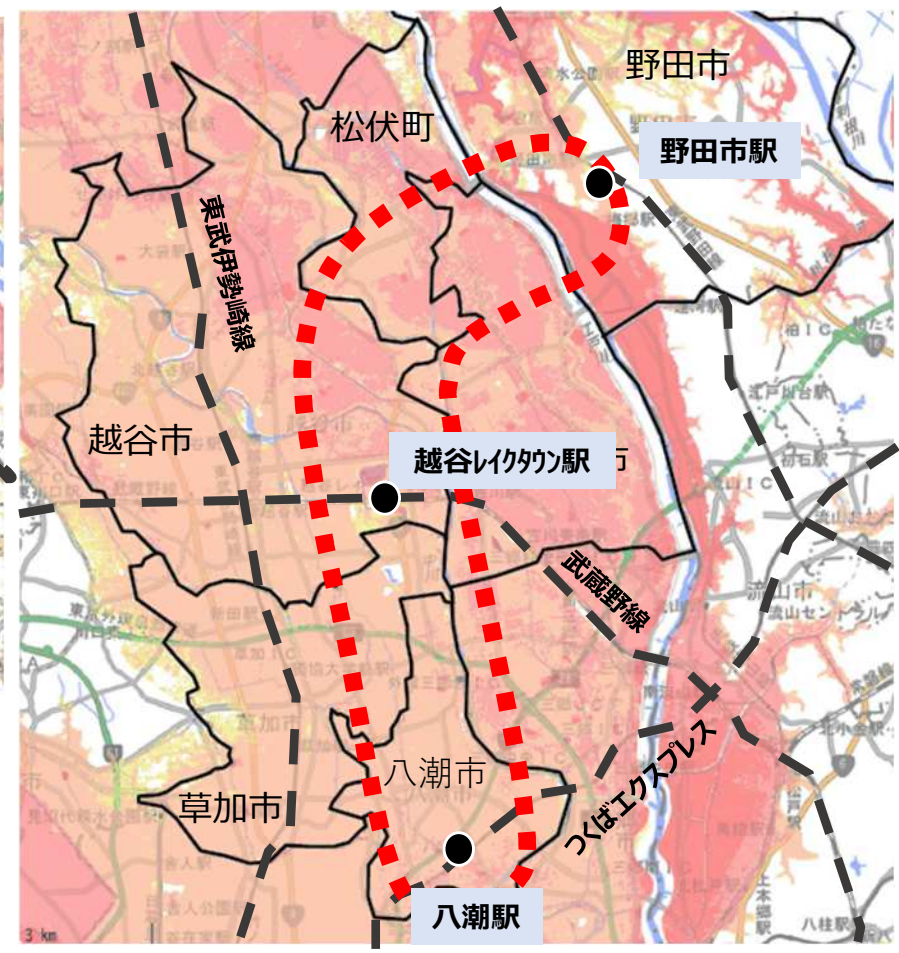
洪水浸水想定区域
(想定最大規模)

20m ~
10m ~ 20m
5m ~ 10m
3m ~ 5m
0.5m ~ 3m
0.5m ~ 1m
~ 0.5m
~ 0.3m

 延伸想定範囲

東京8号沿線の洪水浸水想定区域

- 東京8号線延伸想定地域のほぼ全域で浸水の被害を受け、江戸川付近の吉川市、松伏町は**3m~10m**の浸水想定である。



出典：ハザードマップポータルサイト（国土交通省）

6. 災害時のリダンダンシー

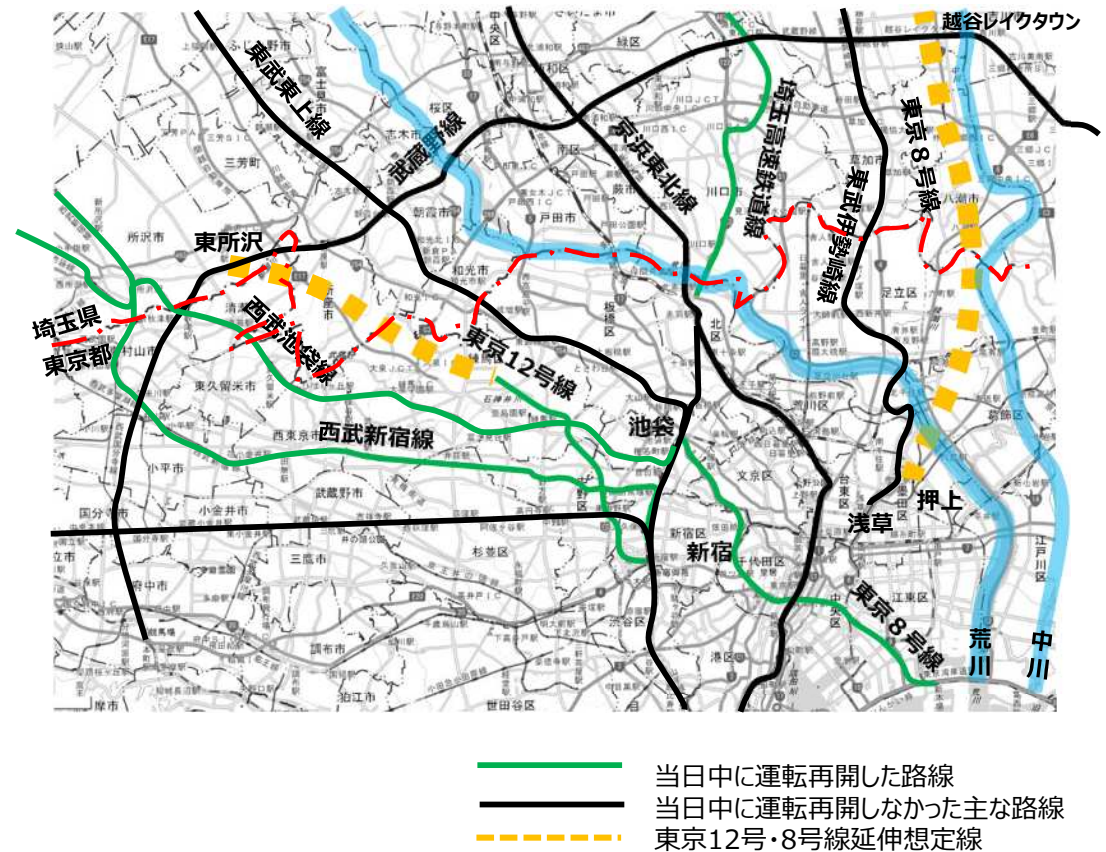
6. 3 東日本震災時の運転再開

- 東日本大震災において、東京12号線、東京8号線（池袋・新木場間）は、**地震発生当日（3月11日）に運転が再開**されている。他の主な鉄道路線においては地震発生翌日に運転を再開されている。

東日本大震災発生後の主な首都圏鉄道における運転再開日時

路線	区間	営業キロ	運転再開日時	
			日	時刻
東京12号線	都庁前～光が丘	40.7	3/11	20:40
東京8号線	池袋～新木場	16.8	3/11	22:15
	和光市～池袋	11.5	3/12	5:00
多摩都市モノレール	モノレール浜松町～羽田空港第2ビル	17.8	3/12	4:58
埼玉高速鉄道線	赤羽岩淵～浦和美園	14.6	3/11	21:20
つくばエクスプレス線	秋葉原～八潮	15.6	3/12	9:10
	八潮～流山おおかたの森	10.9	3/12	12:07
	流山おおかたの森～柏の葉キャンパス	3.5	3/12	6:51
	柏の葉キャンパス～つくば	28.3	3/12	9:07
東武野田線	柏～船橋	19.8	3/12	8:40
	春日部～柏	27.7	3/12	9:45
	大宮～春日部	15.2	3/12	9:45
西武池袋線	池袋～飯能	43.7	3/11	21:55
西武新宿線	西武新宿～本川越	47.5	3/11	21:55
東武東上線	池袋～高坂	46.2	3/12	5:54
JR京浜東北線	大宮～東京～横浜	59.1	3/12	8:50
JR埼京線	大崎～大宮	36.9	3/12	8:50
東武伊勢崎線	北千住～東武動物公園	33.9	3/12	8:57
	浅草～北千住	7.1	3/12	10:10
JR武蔵野線	府中本町～南船橋	77.2	3/12	10:40

地震発生日の路線状況



7. 事業の効果

7. 1 重視すべきと考えられる評価の視点

- ・ 鉄道延伸事業がもたらす効果や影響について、令和2年度の会議での検討結果を踏まえて、効果が高いと考えられる評価の視点について12号線、8号線それぞれについて整理した。



【東京12号線】

- ・ 都市機能の高度化
(拠点地区へのアクセス向上)
- ・ 鉄道空白地域の解消
(通勤通学圏の拡大)

【東京8号線】

- ・ 混雑緩和(運行本数増加)
- ・ 速達性の向上(所要時間短縮)
- ・ 空港、新幹線駅へのアクセス
(主要ターミナルへのアクセス向上)
- ・ シームレス化(乗換回数削減)
- ・ 災害時の輸送対策
(リダンダンシーの向上)
- ・ 鉄道空白地域の解消
(通勤通学圏の拡大)