

地下鉄8号線の 整備実現に向けて

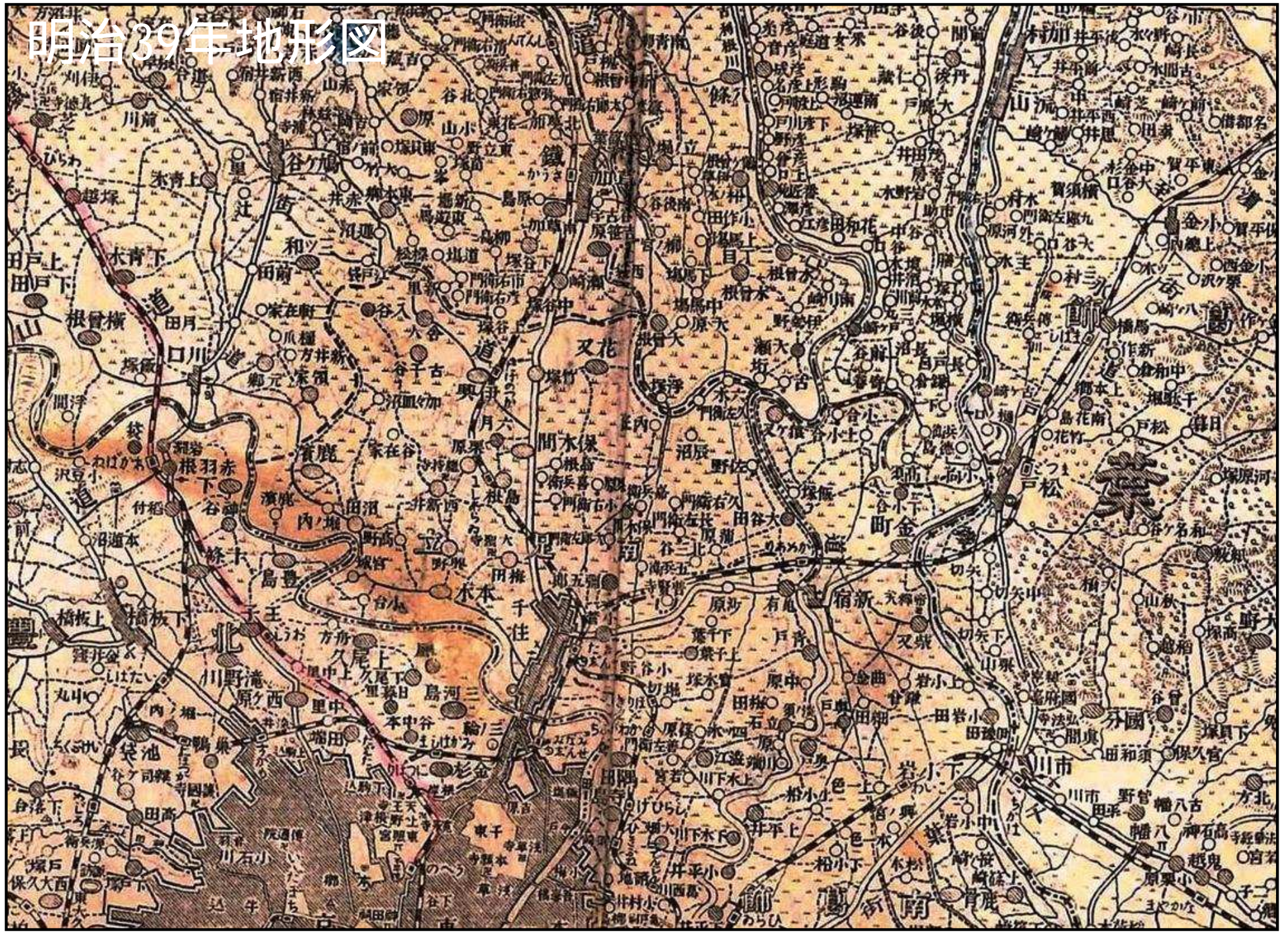


東京理科大学
内山久雄

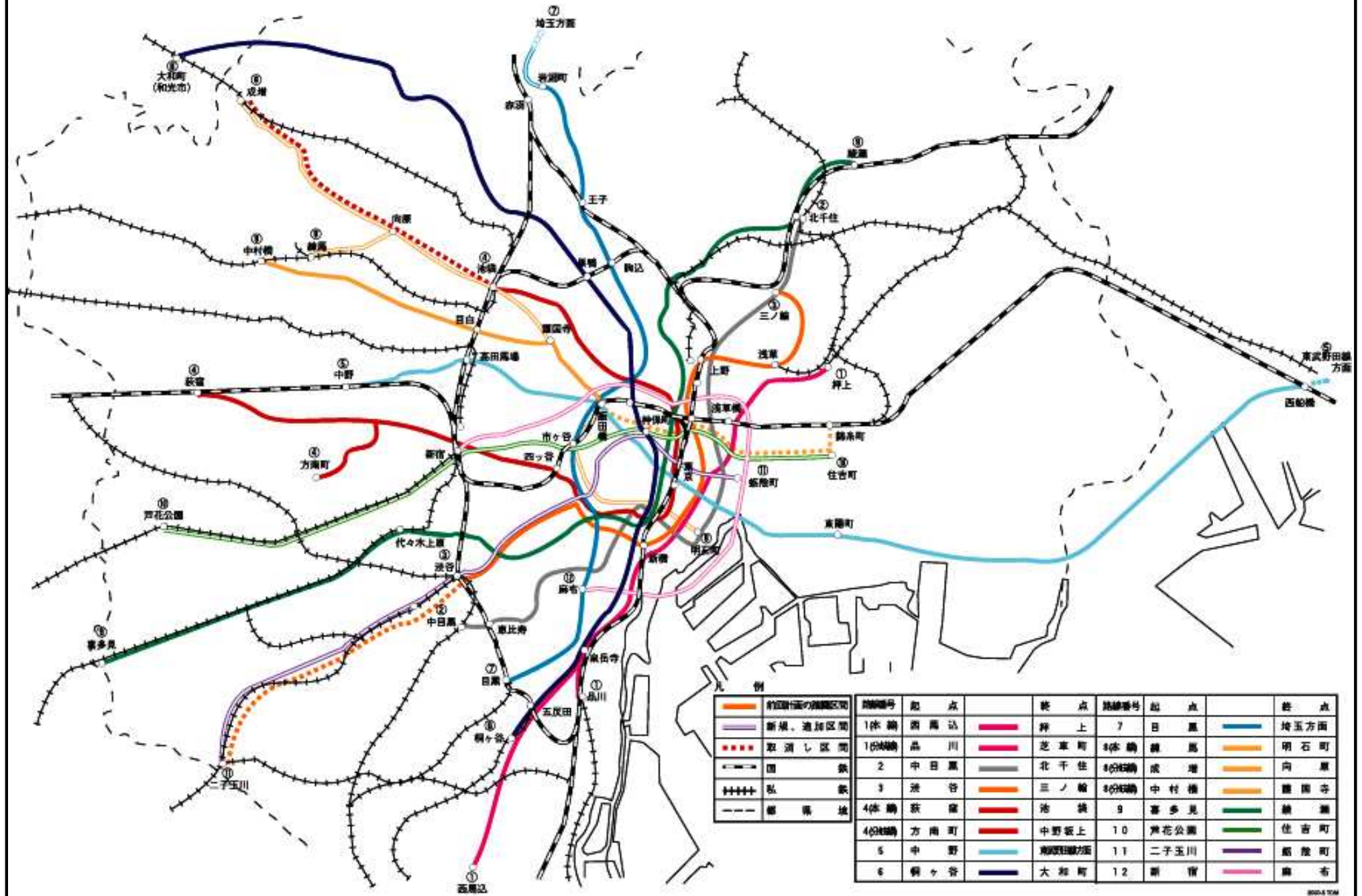
- ・2014年2月26日
- ・足立区役所庁舎ホール

本日の講演内容

1. 8号線整備計画の歴史
2. 2000年以降の経緯
3. 科学的な分析の必要性
4. 今後に向けて

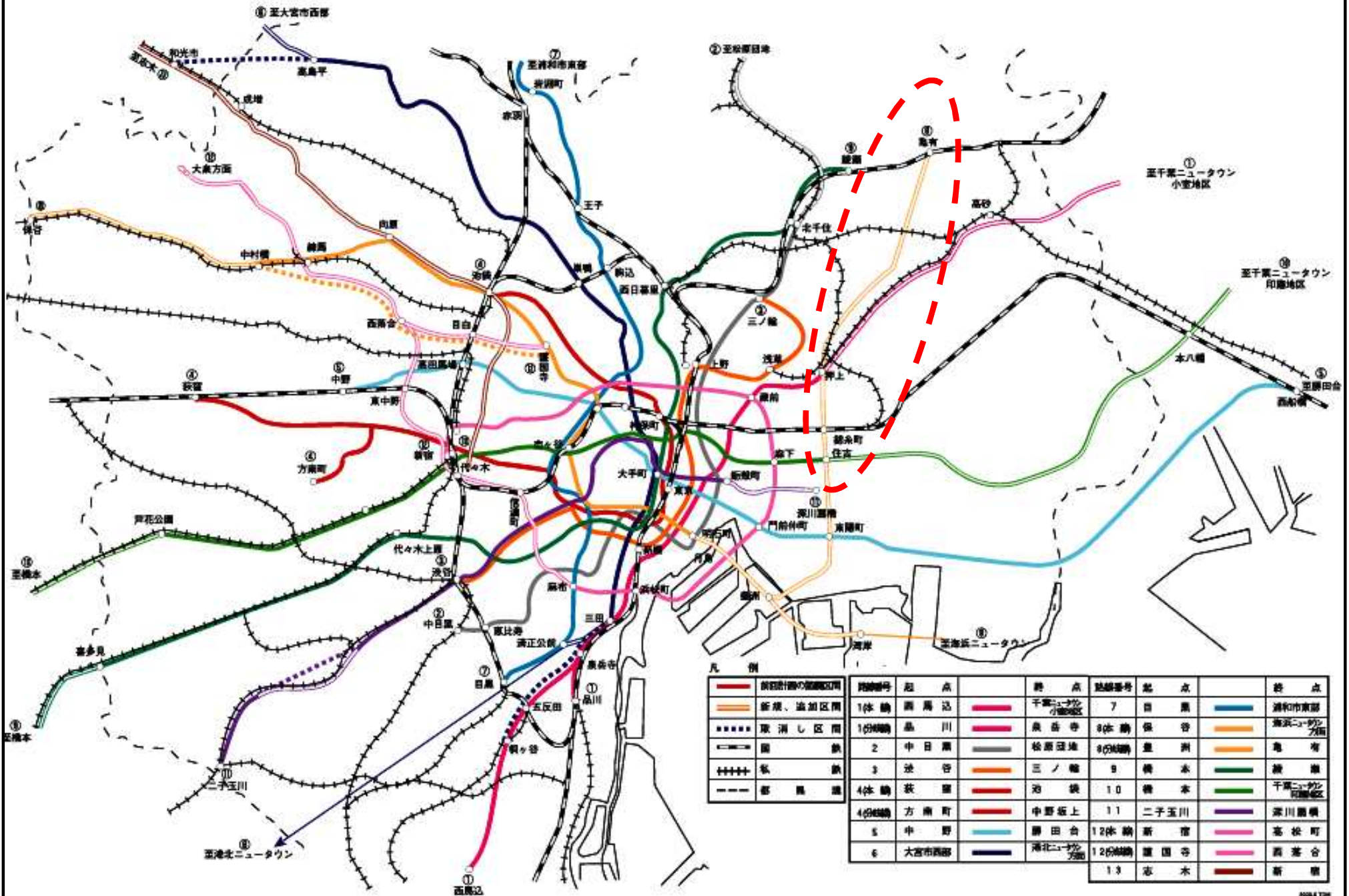


都市交通審議会答申第10号



1. 8号線整備計画の歴史(1972年)

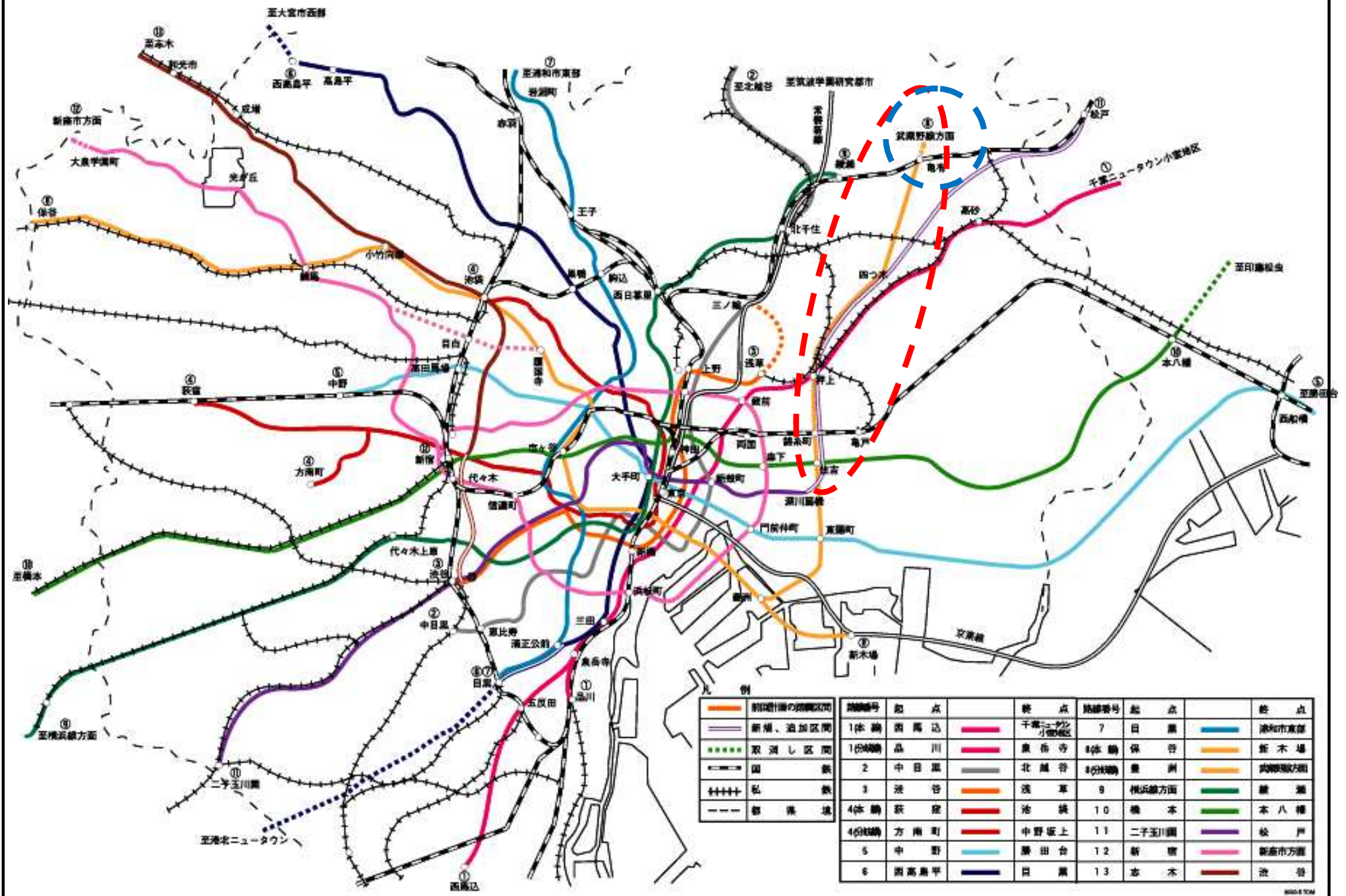
都市交通審議会答申第15号



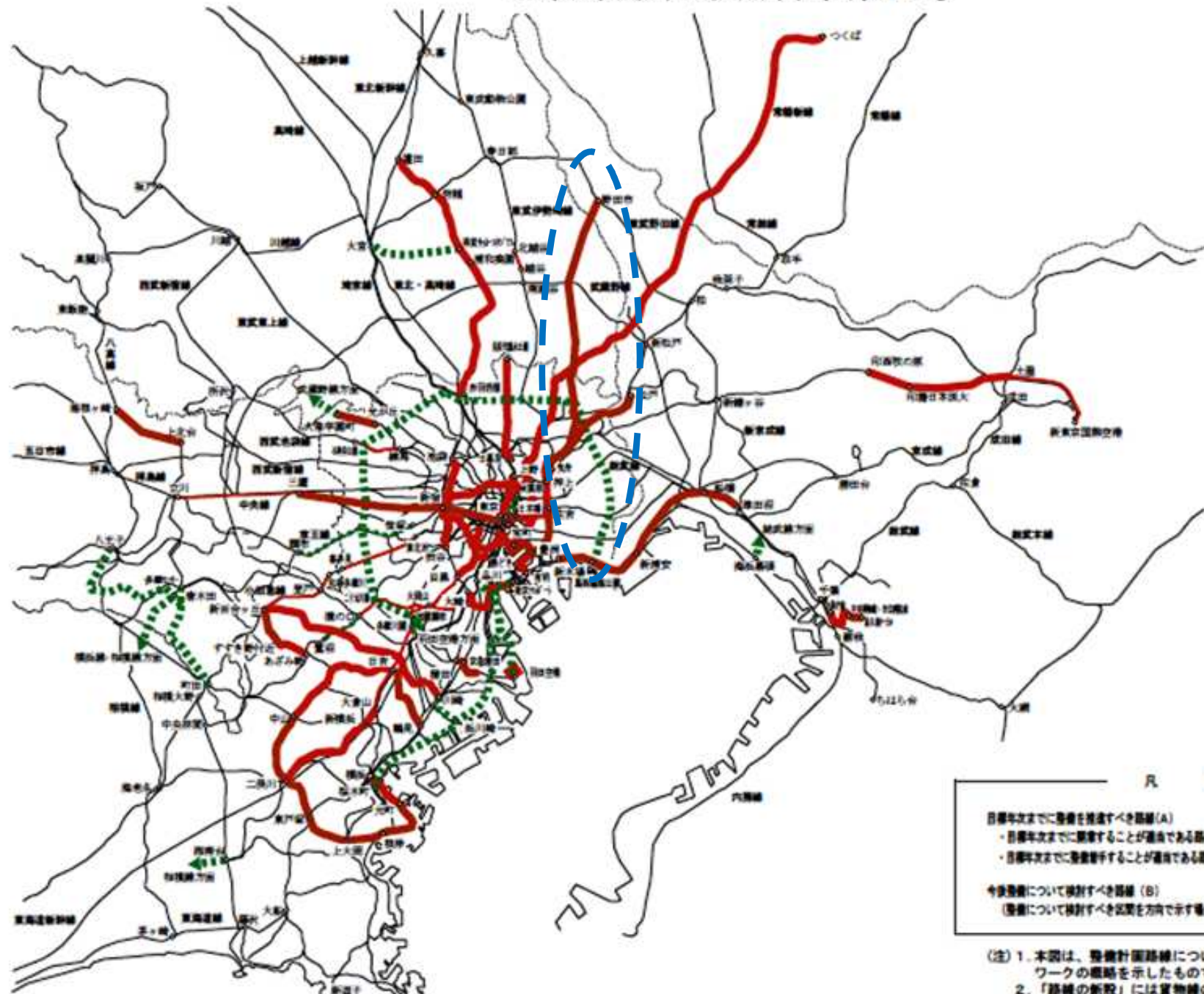
凡例

路線番号	起 点	終 点	路線番号	起 点	終 点
1体線	西馬込	千歳ニュータウン 小笠原地区	7	目黒	調和市東部
1(分)線	品川	奥谷寺	8体線	保谷	海浜ニュータウン 大塚地区
2	中日園	松原団地	9(分)線	豊洲	亀 有
3	渋谷	三ノ輪	9	橋本	澁 谷
4体線	荻 窪	池 袋	10	橋本	千歳ニュータウン 小笠原地区
4(分)線	方南町	中野坂上	11	二子玉川	深川團橋
5	中 野	勝田台	12体線	新 宿	高 松 町
6	大宮市西部	浦北ニュータウン 方面	12(分)線	蓮 国 寺	西 荻 合
			13	志 木	新 宿

運輸政策審議会答申第7号



運輸政策審議会答申第18号



凡 例		
	路線の敷設	複々線化等
目標年次までに整備を推進すべき路線(A)	——	——
・目標年次までに開業することが確実である路線 (A1)	——	——
・目標年次までに整備着手することが確実である路線 (A2)	——	——
今後整備について検討すべき路線 (B)		
(路線について検討すべき区間を方向で示す場合)		

(注) 1. 本図は、整備計画路線について、概ねのルートによりネットワークの概略を示したものである。
 2. 「路線の新設」には貨物線の旅客線化、「複々線化等」には改良を含む。

1970年代まで(高度経済成長期)
需要追従型整備計画

1980年から1990年代
混雑緩和型整備計画

2000年代(失われた20年)
経営安定型整備計画

2015年以降(ポスト18号答申)
レジリエント指向型整備計画?

需要追従型整備計画

国鉄5方面作戦, 多くの新線建設

混雑緩和型整備計画

100%	150% (東京圏の目標)	180%	200%	250%
				
定員乗車(座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができず)。	広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当な圧迫感があるが、過剰な圧迫感なら何とも読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きできず、手も動かせない。

車内空調など 利用者目線

経営安定型整備計画

費用対効果の足かせ

レジリエント指向型とは?

運政審18号(2000年)答申により、**A2路線**として位置付けられる。A2路線とは2015年までに着工する路線を意味している。

千葉県野田市、埼玉県各市、茨城県岩井市が**8号線期成同盟会**を結成し、**基金**を設け、八潮から野田への早期着工の運動を展開している。

東京都江東区、墨田区、葛飾区、千葉県松戸市が**促進連絡協議会**を結成し、8号線亀有、11号線松戸までの延伸を訴えている。

東京都足立区は、**鉄道立体推進室**を設け、8号線の早期着工に向けて運動している。

2005年のTXの開業とその後の順調以上の輸送量の増加は、**高速移動の重要性**を再認識させている。

2004年に行政改革の一環として、交通営団が廃止され**東京メトロ**に民営化される。

2000年施行の**交通バリアフリー法**は、鉄道駅での移動抵抗を大幅に軽減させた。

2006年には、**都市鉄道利便増進法**が施行され、鉄道路線のネットワーク化に焦点が当てられる。

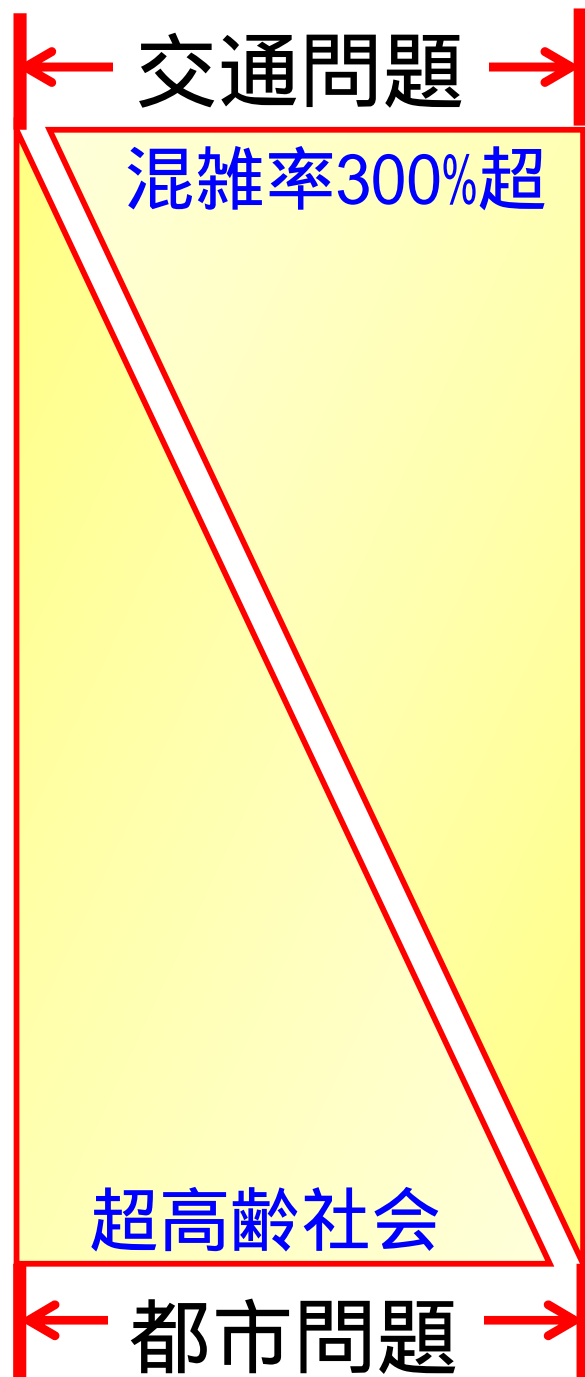
2015年の諮問、答申に向けて、国土交通省は、2013年に関係都県に具体的な調査検討を依頼した。

地下鉄8・11号線促進連絡協議会の動向

- ・促進連絡協議会では2002年，及び2007年に「地下鉄8・11号線の建設に向けた調査研究」を実施
- ・「豊洲～住吉間」を第1段階の整備，「住吉～亀有間」を第2段階の整備と位置づけ
- ・2012年江東区調査によれば，「豊洲～住吉間」の整備は有望．**反射損**を考慮しなければB/Cは4以上．

地下鉄8号線期成同盟会の動向

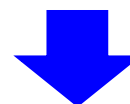
- ・期成同盟会では2002年，及び2013年(現在進行中)に「東京8号線の建設に向けた調査」を実施
- ・「八潮～野田市間」の先行整備をめざし，TXとの相直も視野に入れている．
- ・有望なケース(東埼玉自動車道の利用，TXとの相直)でも，B/Cの1以上の確保がぎりぎり．



インフラ不足 充足

混雑緩和 利用者重視

空調設備 快適性重視



サービス向上 事業収支



鉄道駅選択 多様化

さらに バリアーフリー



利用者便益の向上の評価

利用者便益の向上の評価

- ・これまで持続可能な(sustainable)社会
- ・今後は強靱な(resilient: しなやかな)国土
- ・利用者便益評価の新たな側面

公共交通としての利便性

ネットワークとしての冗長性

構造物としての耐震性, 頑強性

避難路, 避難場所としての代替性

科学的な需要分析の必要性

十分なAccountabilityが求められている

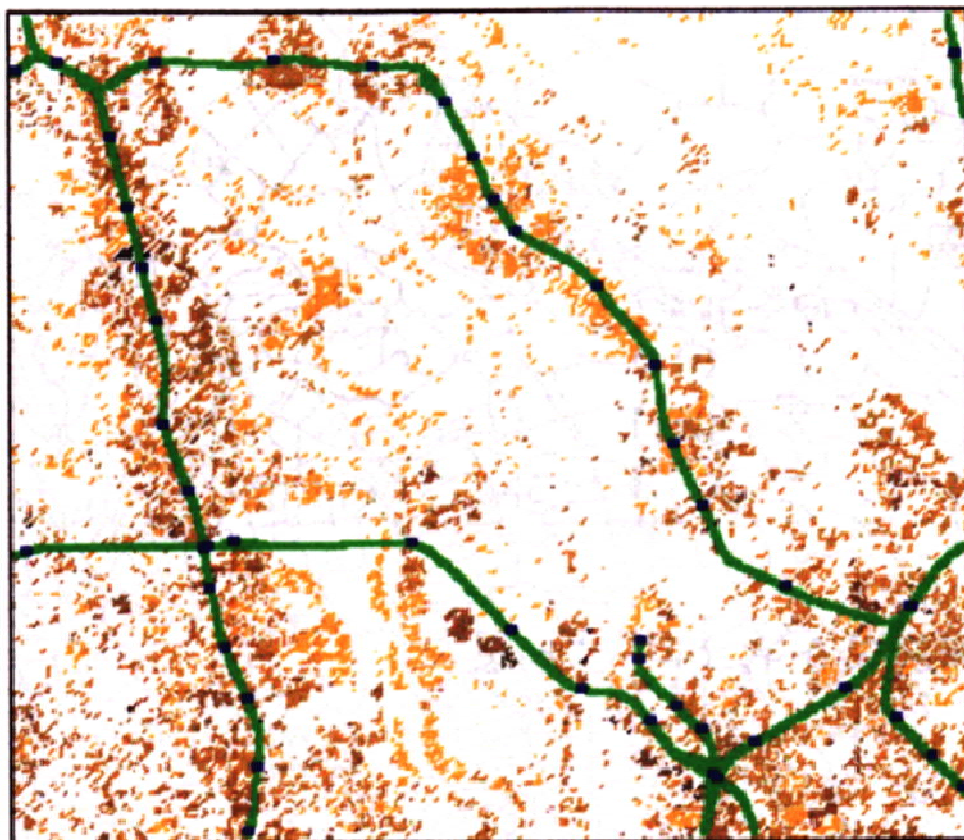
対住民, 対事業者, 対国や都

- ・ **ロジック**のしっかりした分析手法
- ・ **画像**をふんだんに用いた説明手法
- ・ **個人個人の交通行動**が追跡可能
- ・ 様々な**交通関連データ**が利用可能

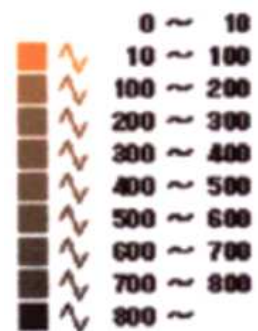


代替案の影響を知ることができる

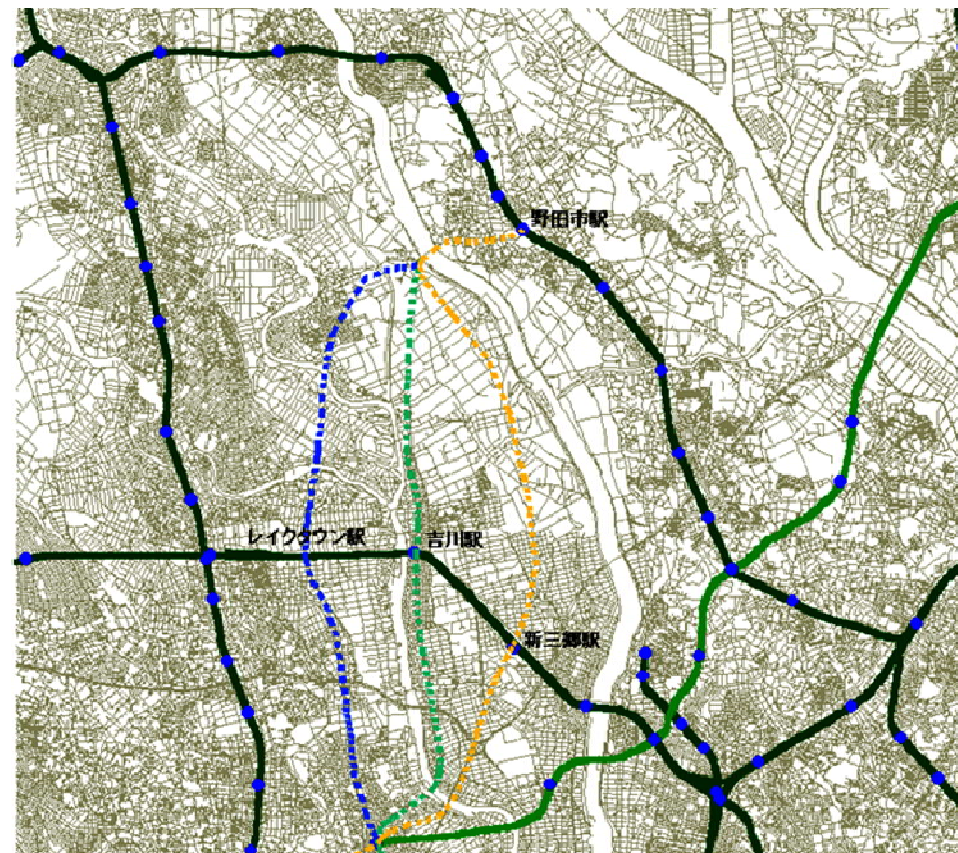
100mグリッド人口



100mグリッド人口



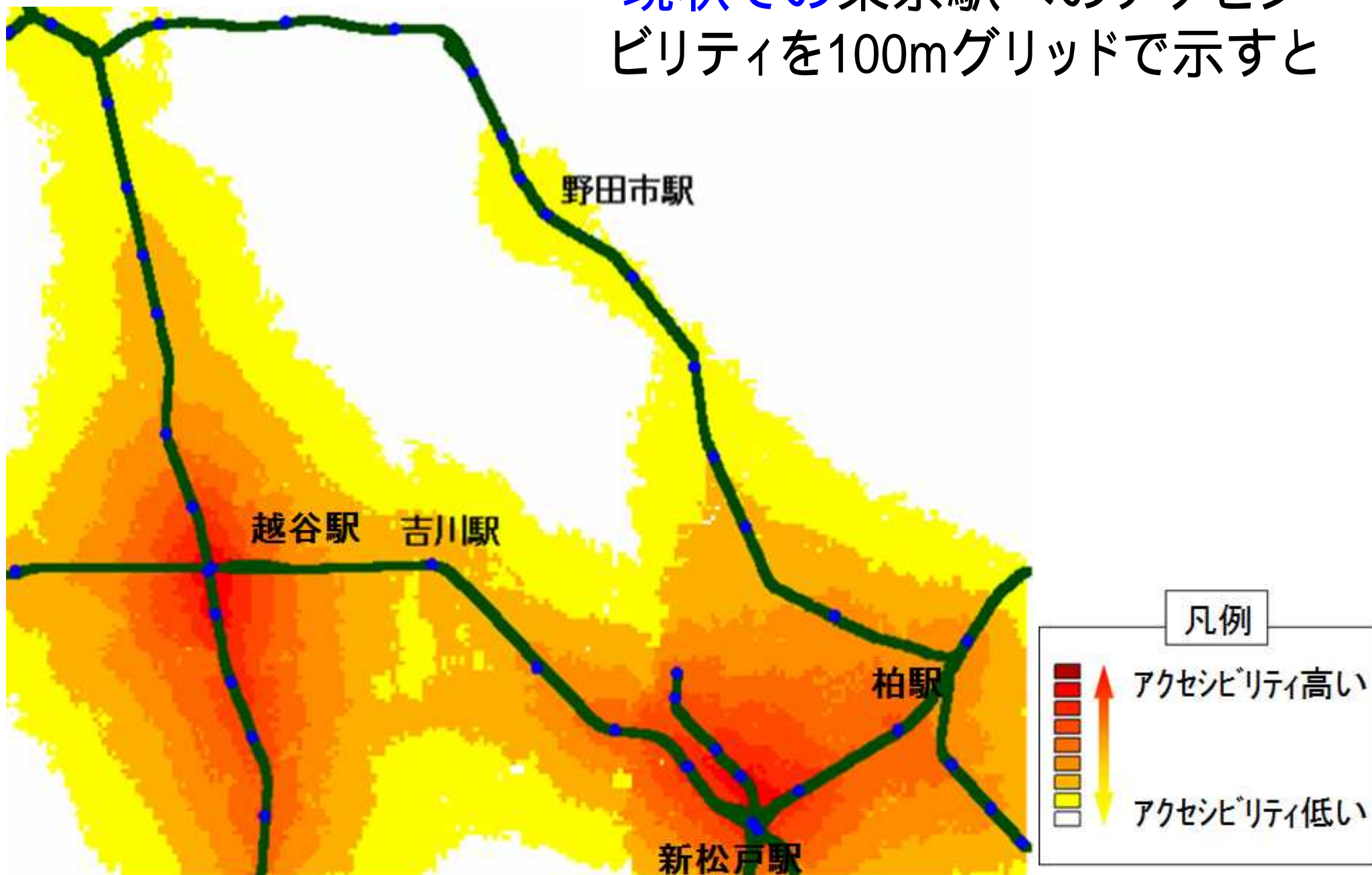
ルート案



道路ネットワーク
鉄道ネットワーク



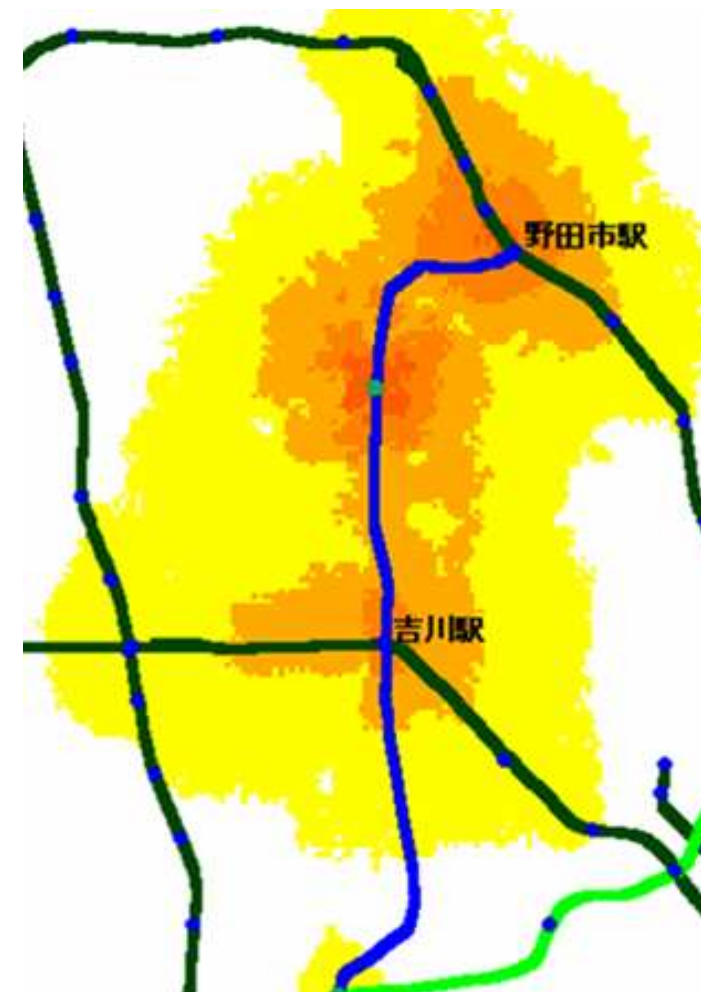
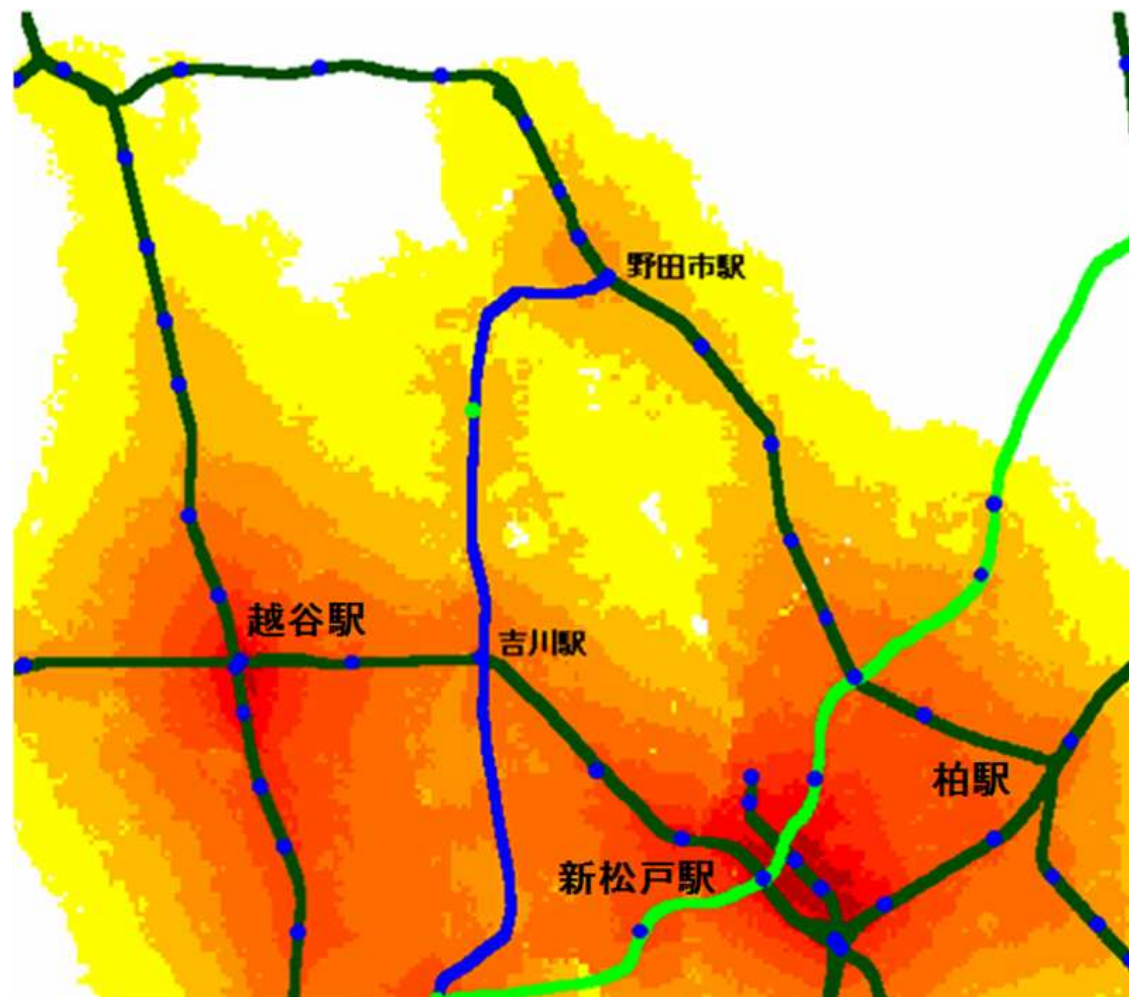
現状での東京駅へのアクセシビリティを100mグリッドで示すと



高速運転時における東京駅へのアクセシビリティ

標定速度80Km/時

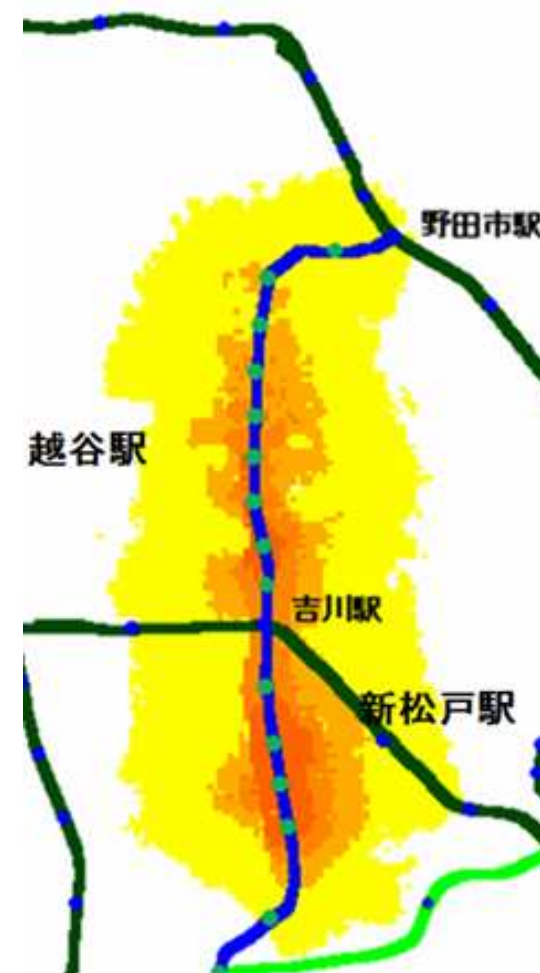
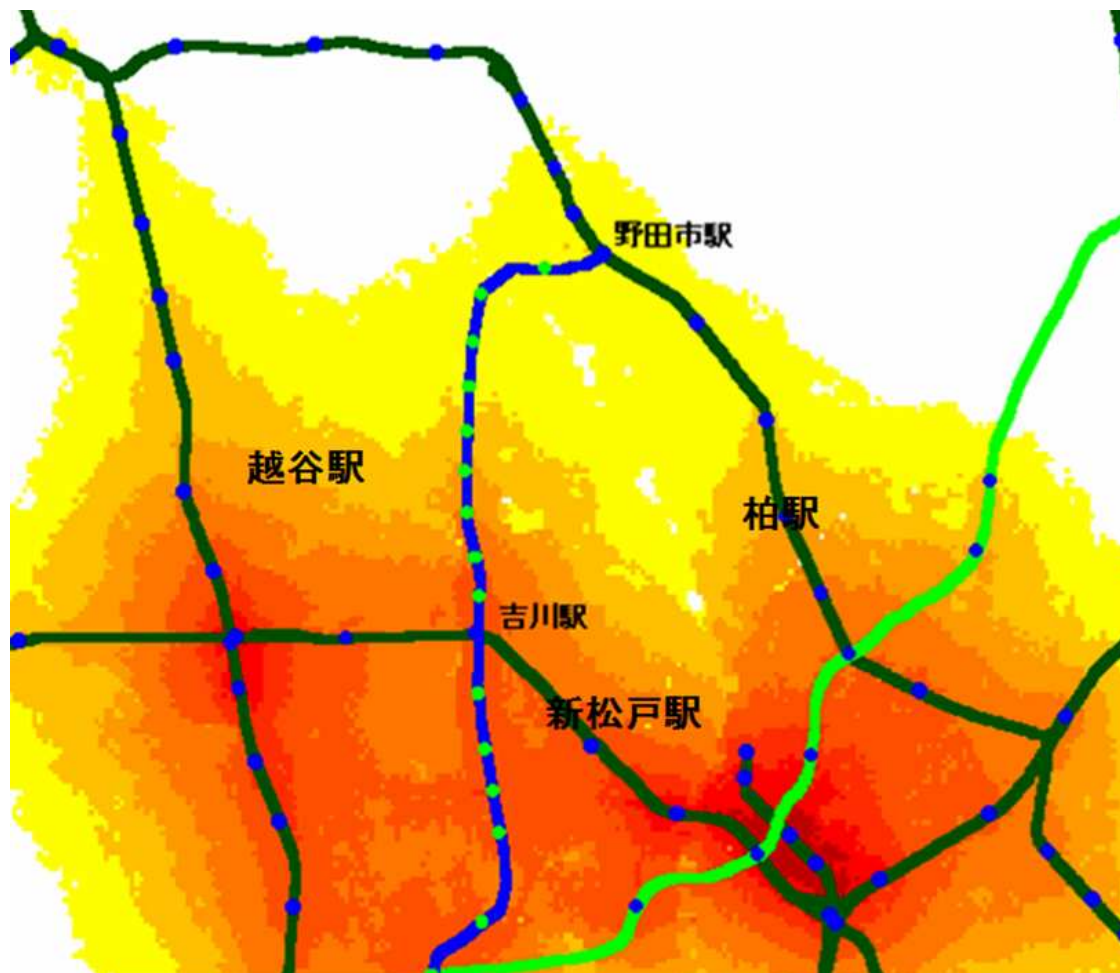
アクセシビリティの増分



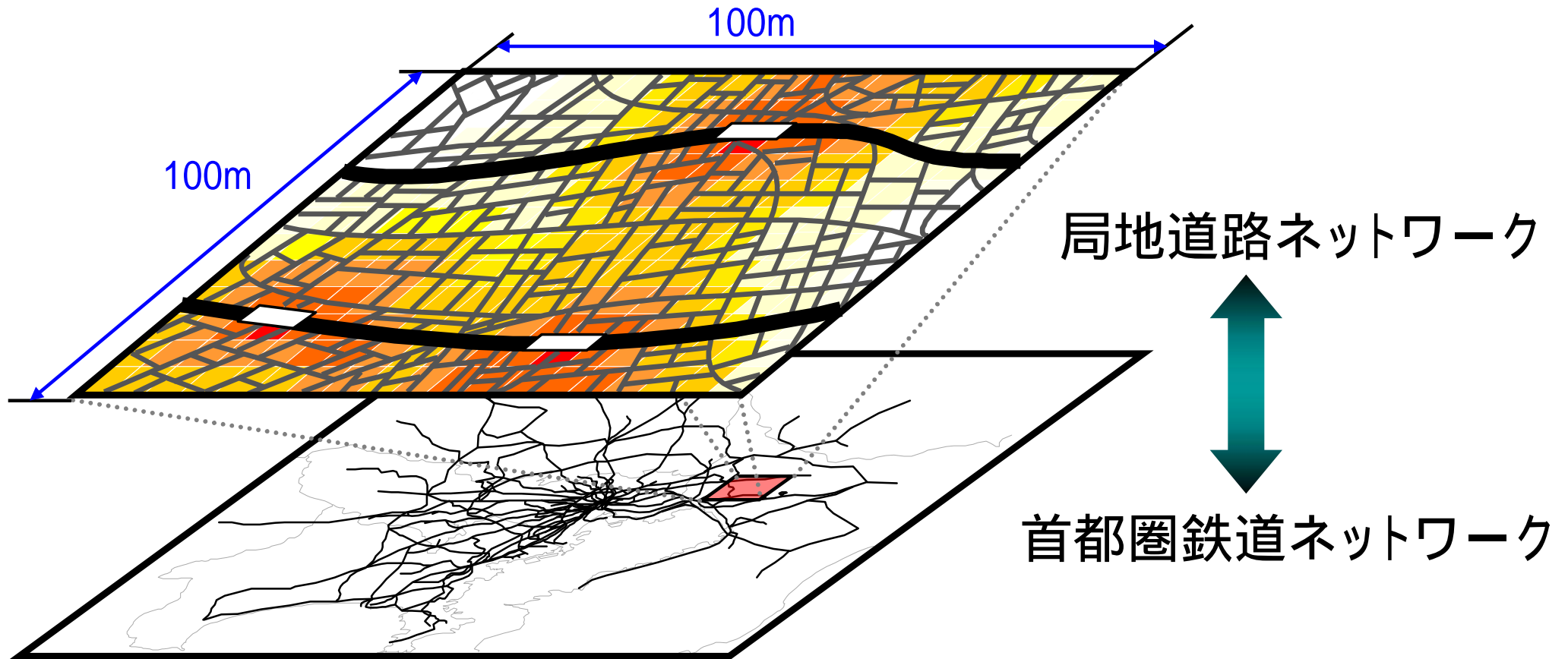
低速運転時における東京駅へのアクセシビリティ

標定速度20Km/時

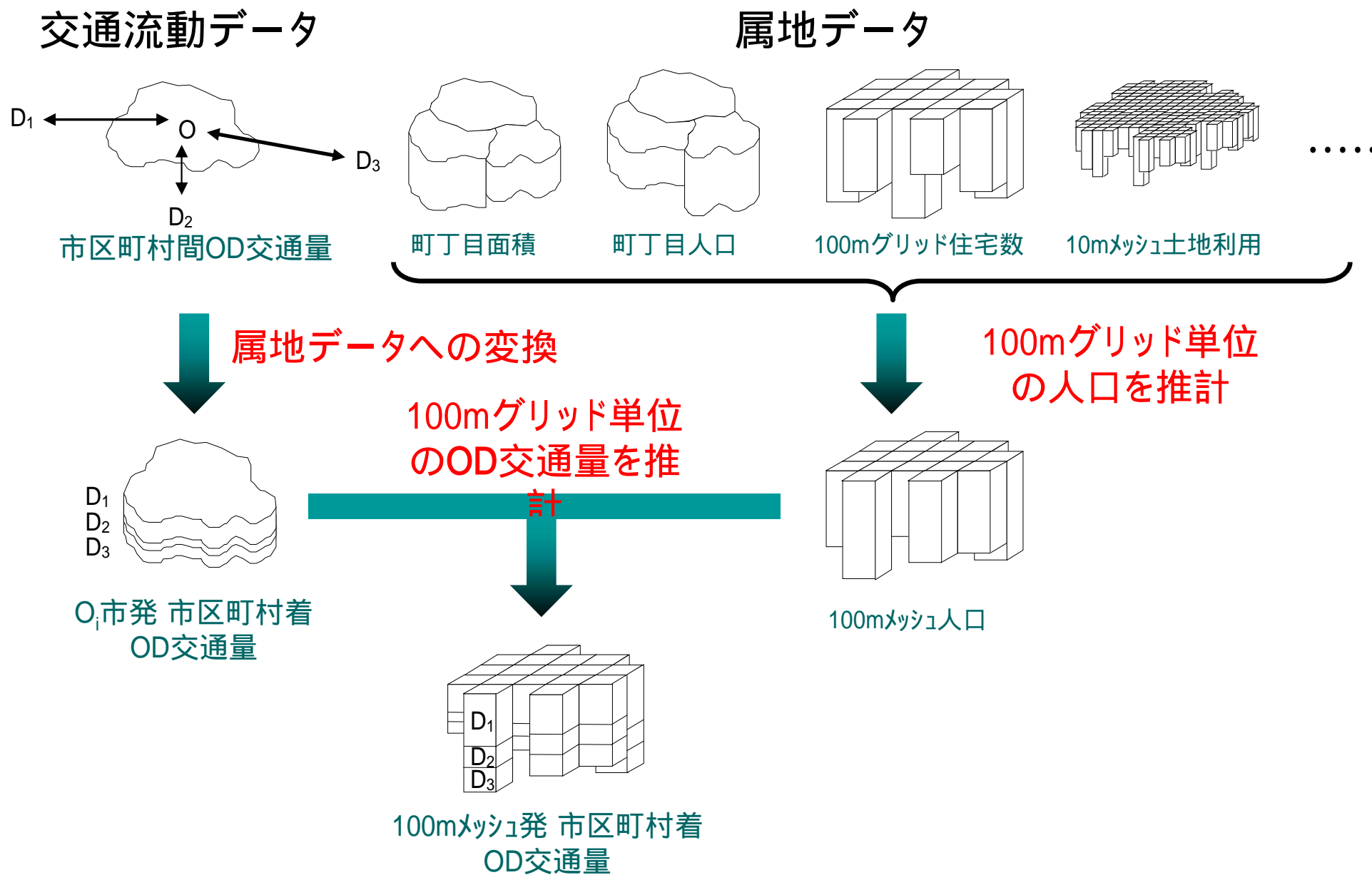
アクセシビリティの増分



交通ネットワークデータの記述

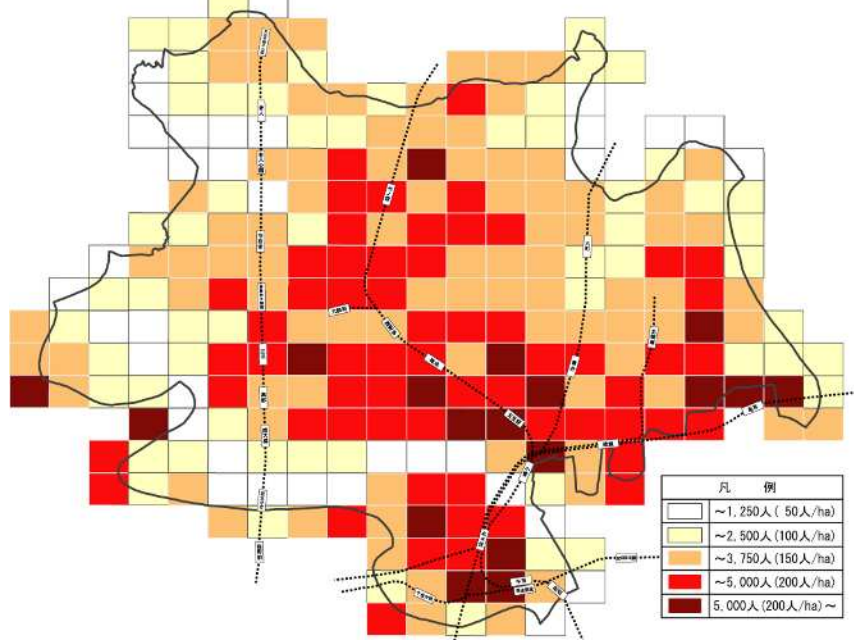


交通流動データの記述

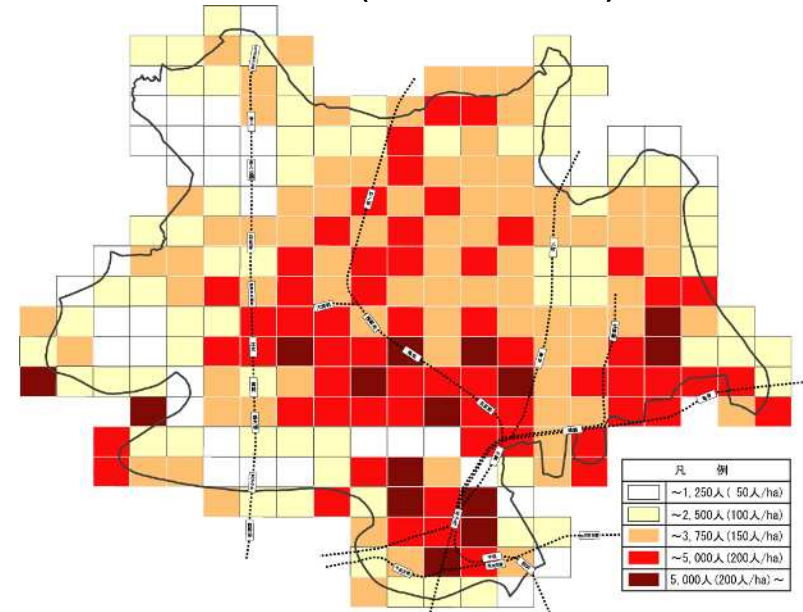


3. 科学的な分析の必要性(足立区でも)

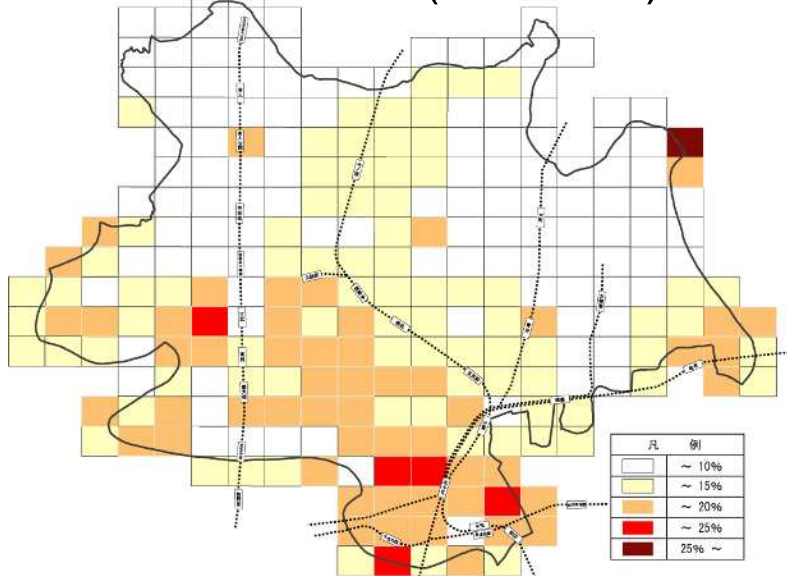
人口(平成7年)



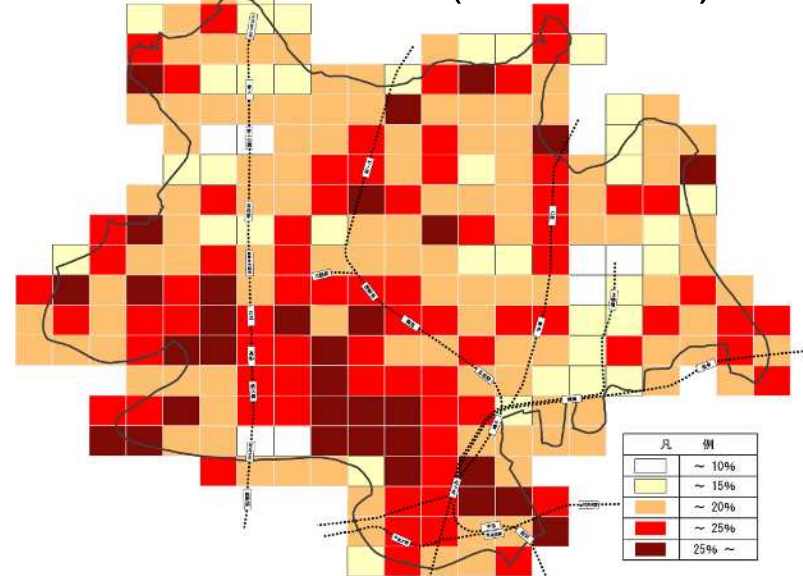
人口(平成17年)



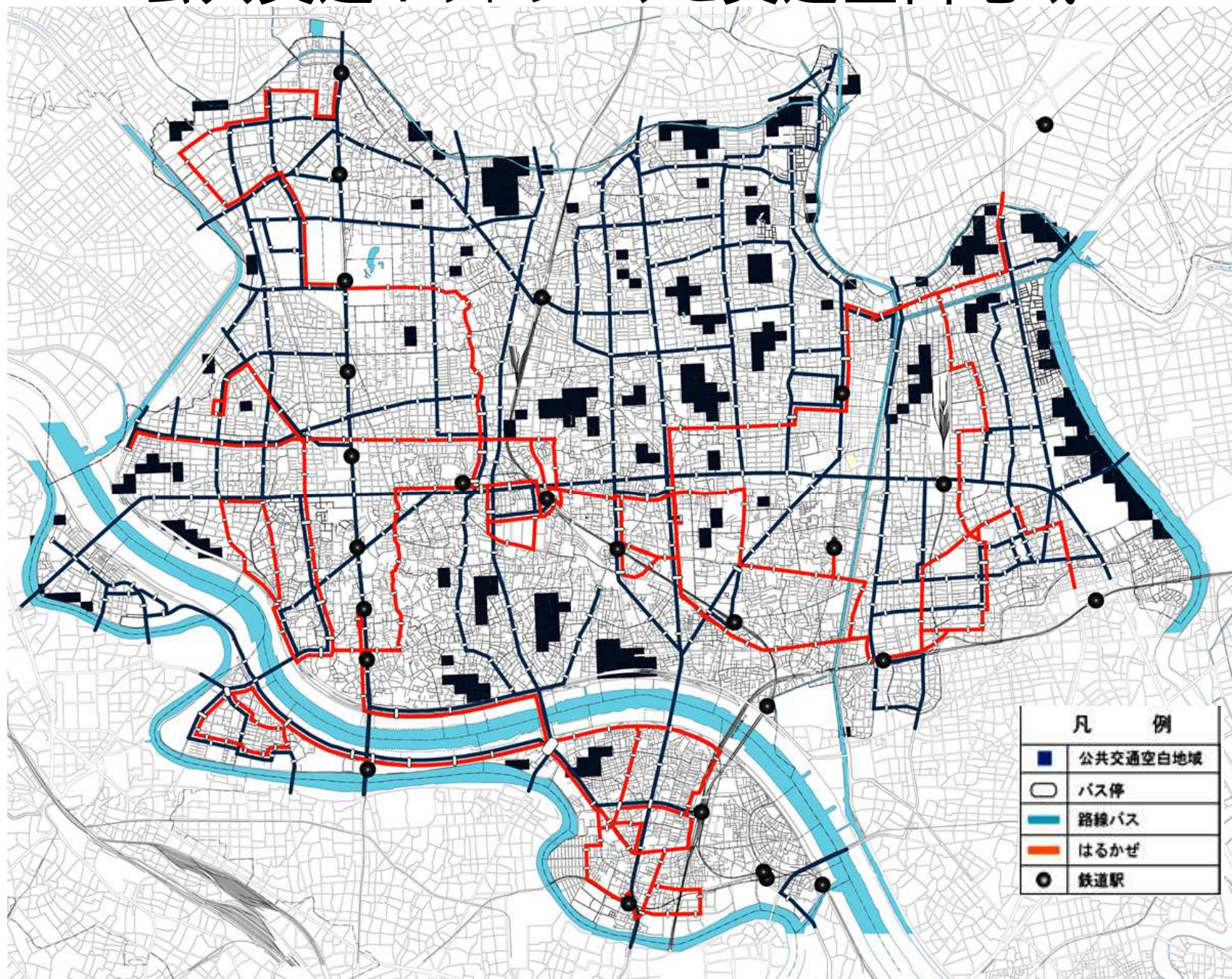
高齢者率(平成7年)



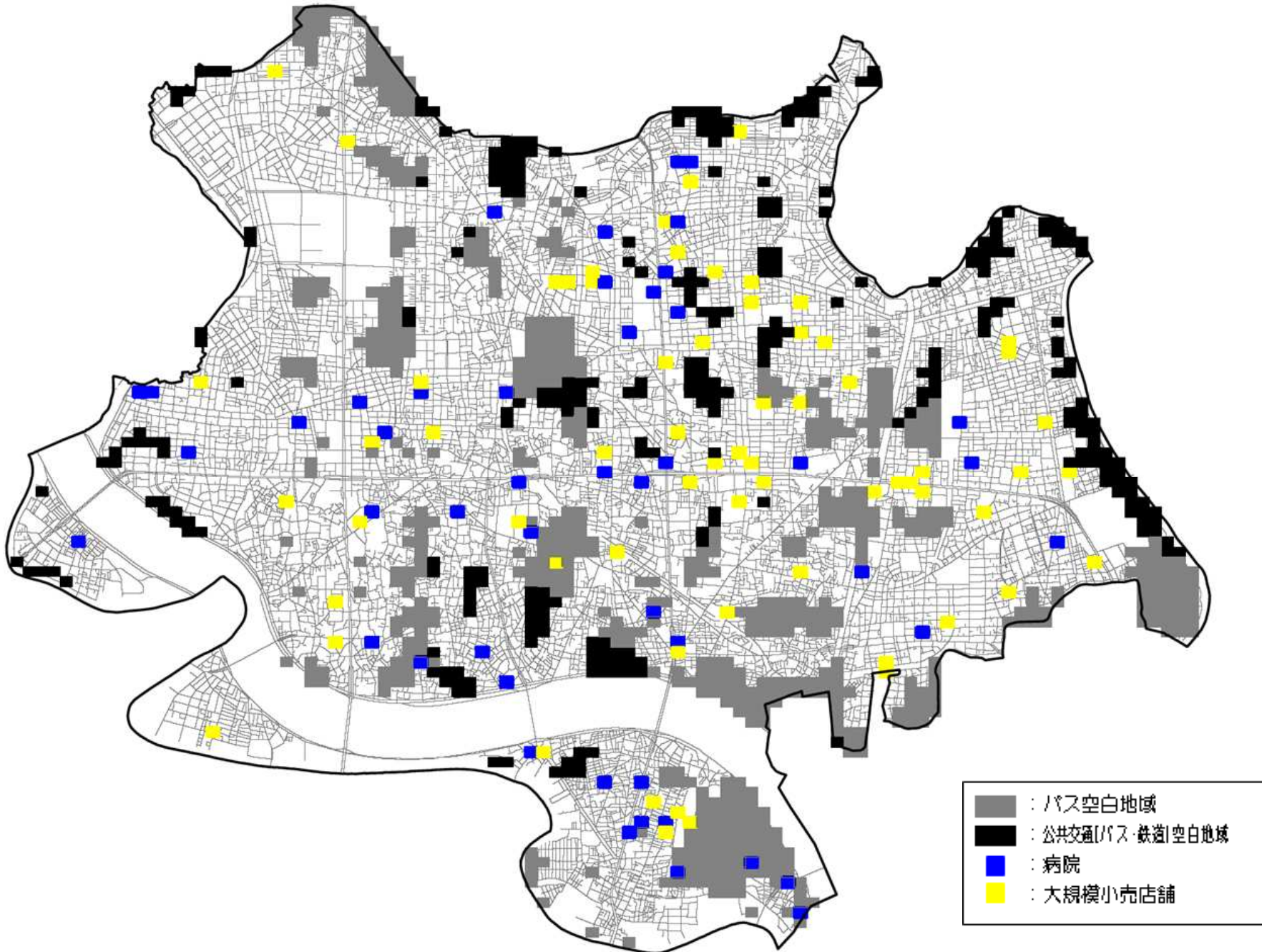
高齢者率(平成17年)



公共交通ネットワークと交通空白地域

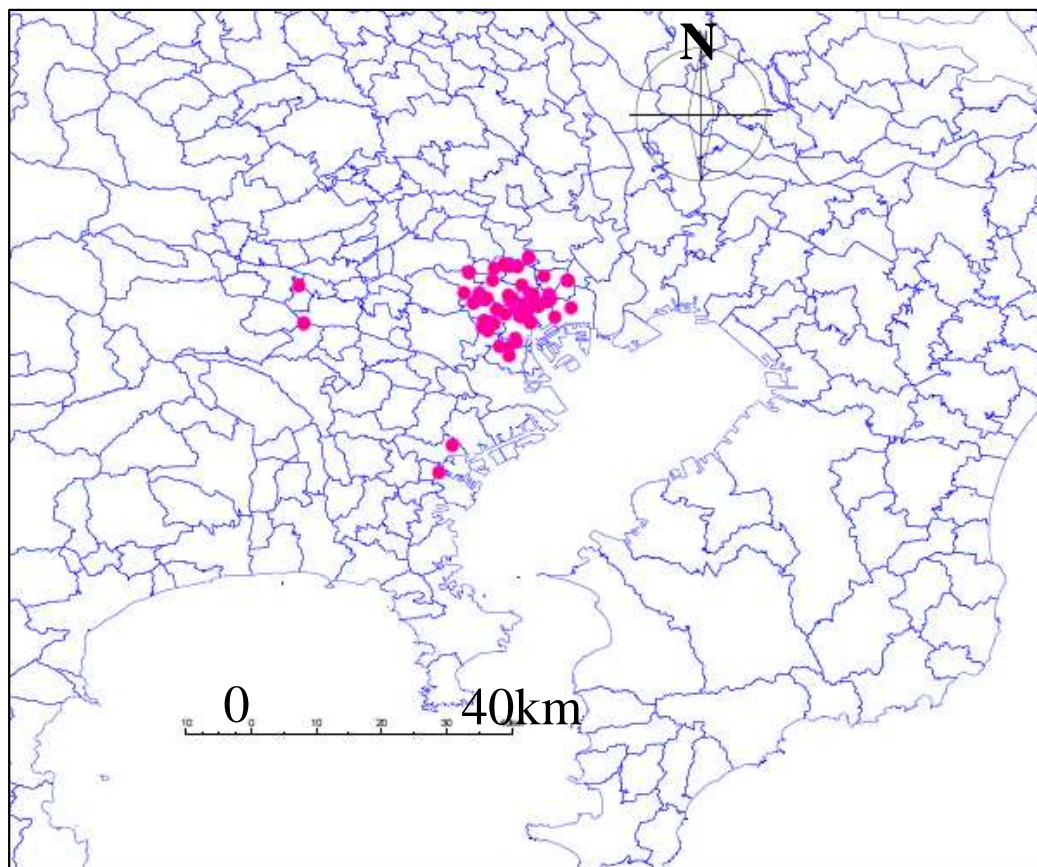


公共交通空白地域と主要施設

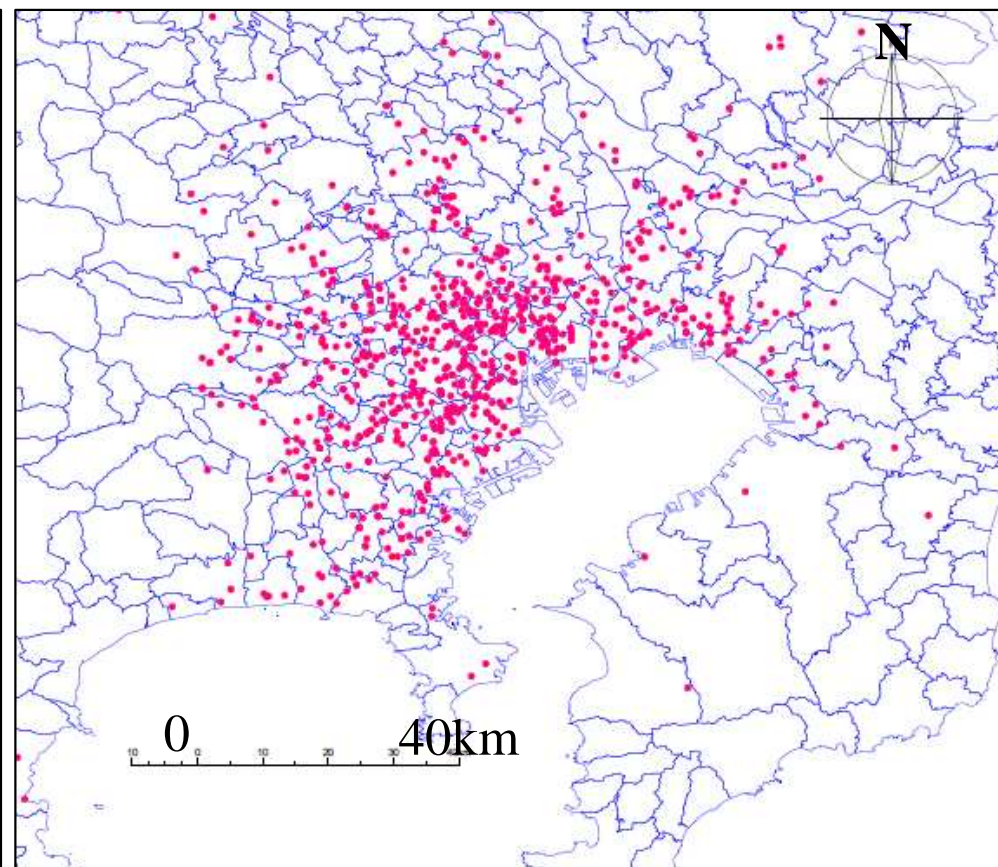


交通流動調査(PT調査に加えて)

勤務地の分布



自宅の分布



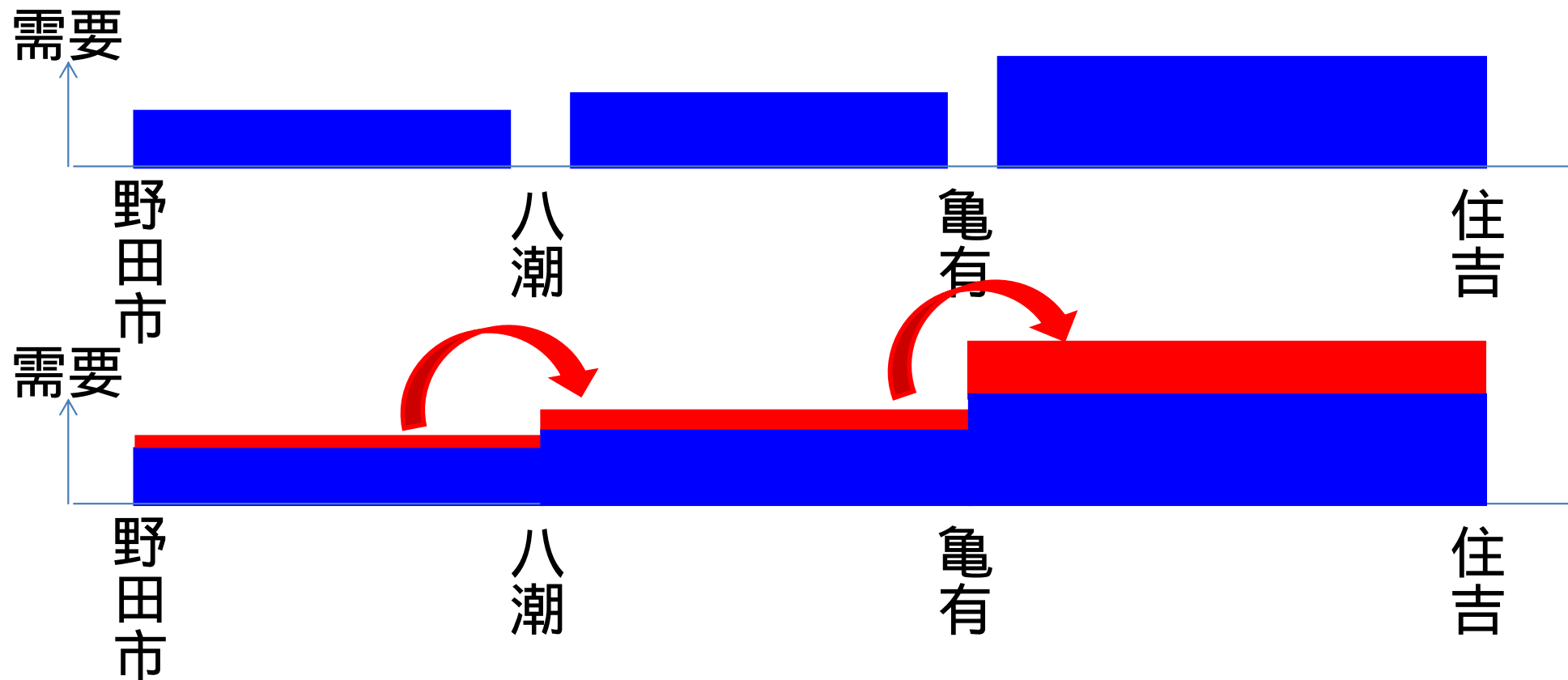
着地調査のメリット

- ・着地点は都心に密集
- ・発地点は首都圏広域に分散



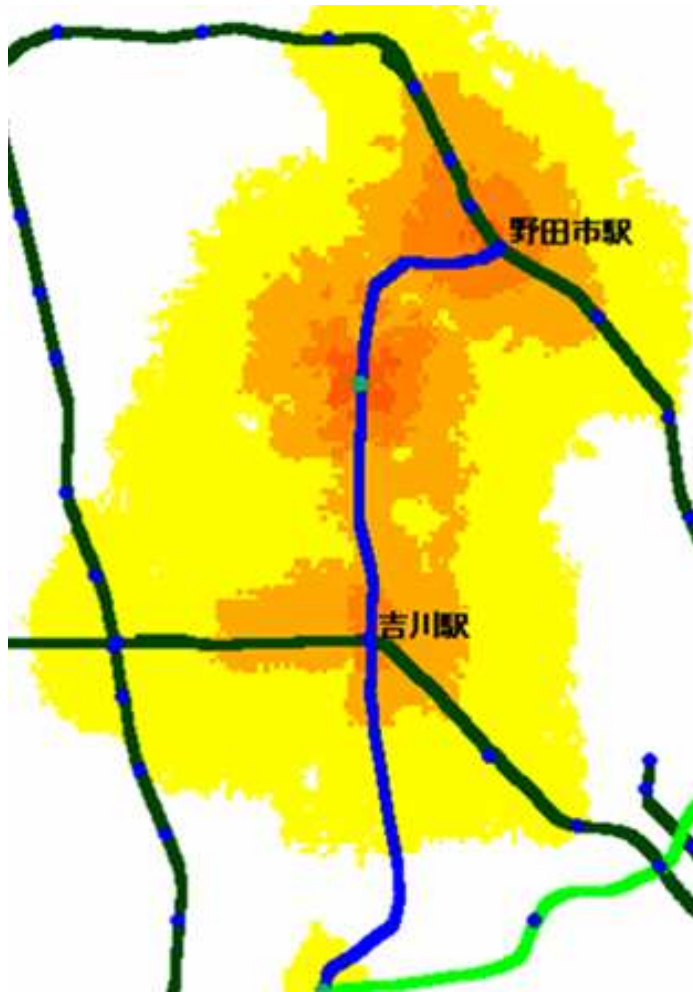
都心に向かうサンプルを効率よく取得できる

需要分析から



足立区：北部8号線と南部8号線のキー

アクセシビリティの増加(まちづくりのヒント)



再掲

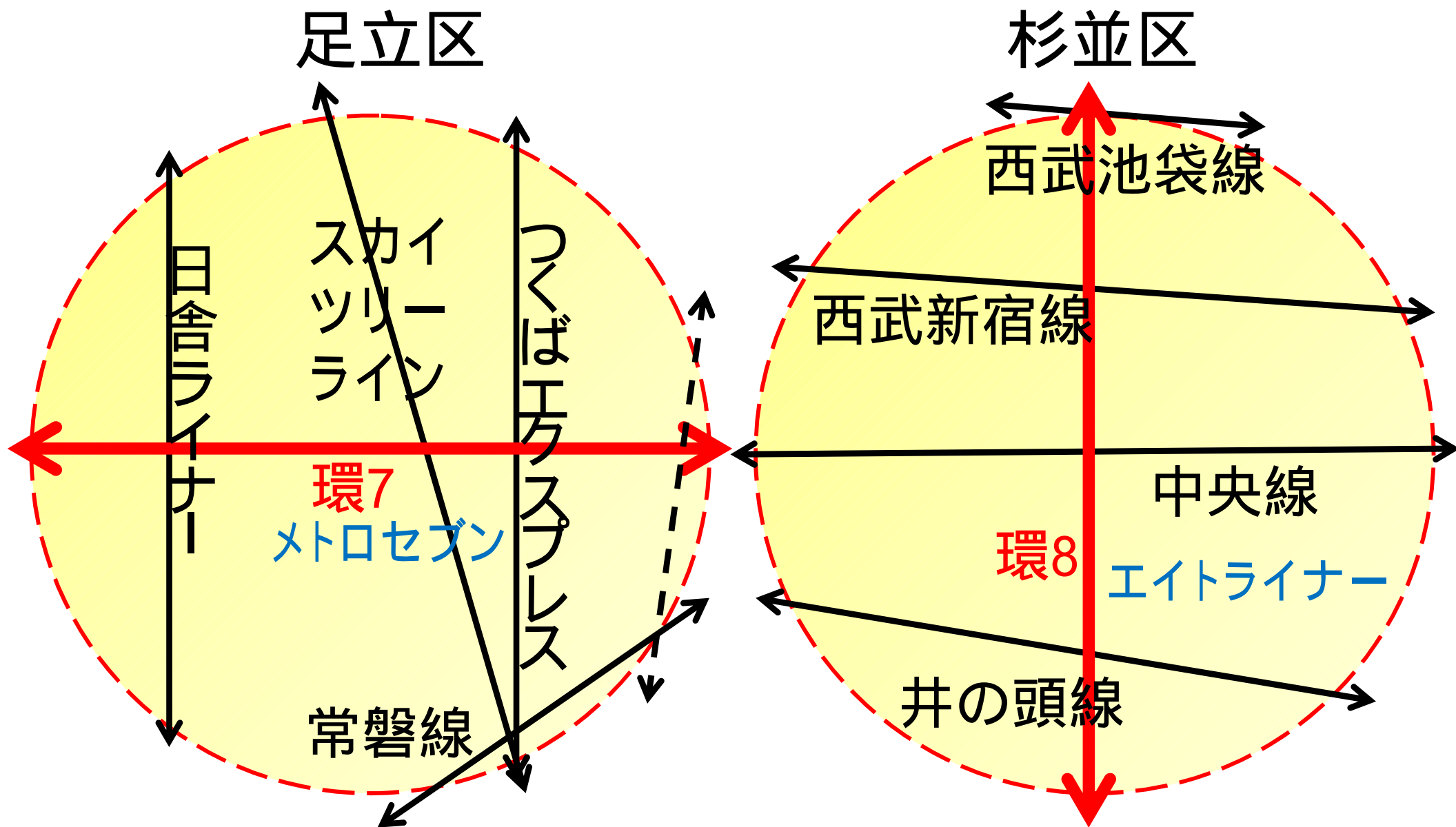
この増加分をまちづくりに反映
自治体の汗が必要

現状は慎重型需要分析
つまり悲観的需要分析

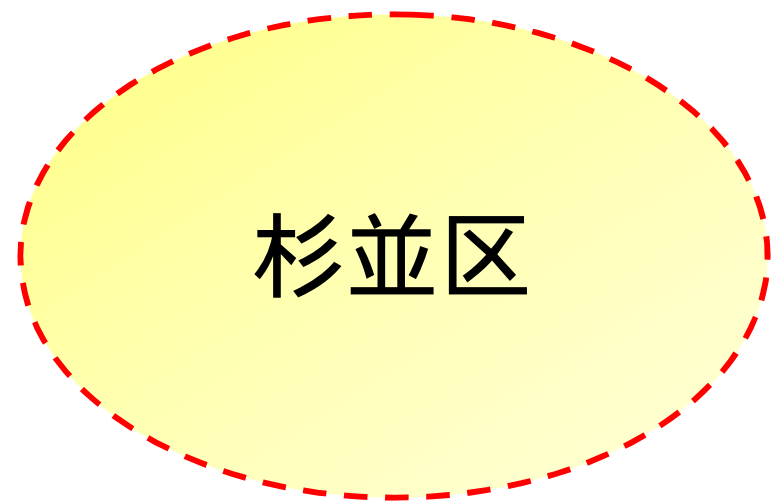
今までにないコンセプト
つまり国土強靱化

例えばネットワークの冗長性
帰宅困難者の救済等

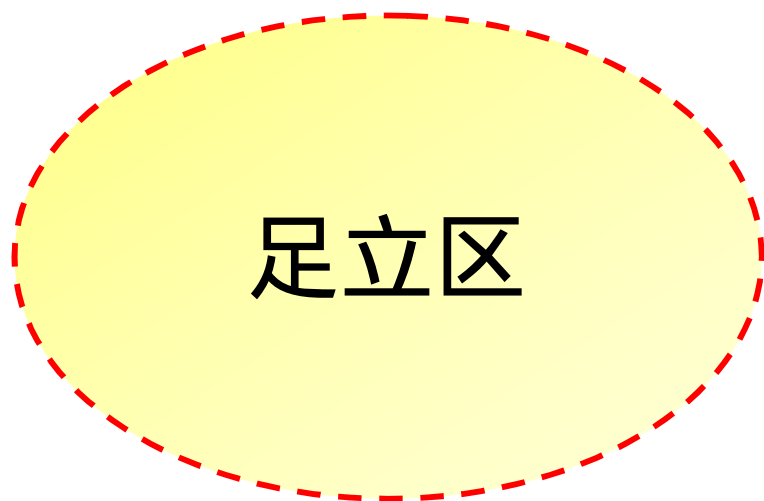
閑話休題：足立区と杉並区-1



閑話休題：足立区と杉並区-2



池袋副都心
新宿副都心
渋谷副都心



都心
池袋副都心
臨海副都心