

地下鉄道と交通計画



東京工業大学鉄道研究部

緒言

現在、東京の地下には東京地下鉄 9、都営交通 4、合計 13 の地下鉄路線が走っている。地下鉄の開通といえば今年 6 月の副都心線が記憶に新しいだろう。さて、地下鉄の建設は莫大な建設費を要求されるものであり、地下鉄の収益見通しには細心の注意を必要とする。その収益見通しに影響を与えるのは即ち、都市計画である。また、現在も尚、都市計画に随行して新地下鉄路線の計画が行なわれている。

この企画では、現在ある東京の地下鉄 13 路線と都市計画の関係やその変遷を探求し、また、現在ある地下鉄建設計画のうち有楽町線延伸とエイトライナーについて実現可能性の検証の 2 テーマについて行った。

目 次

緒言	P.1
目次	P.2
1.地下鉄の歴史	P.3
2.地下鉄史解析	P.10
3.有楽町線の延伸	P.29
4.エイトライナー	P.40
あとがき	P.52

1. 地下鉄の歴史

現在、我々が日常使用している地下鉄は、いったいどのような経緯で建設されていったのであろうか。この章では、東京の地下鉄の歴史を年表形式でまとめた。

年号	対象	事項	備考
1919	東京軽便 地下鉄道	地方鉄道法により免許取得	*3
1920	内務省	高速鉄道7路線の告示	*1
	鉄道院	武蔵電気鉄道・東京鉄道・ 東京高速鉄道の 出願路線の一部に免許交付	後に失効
1924	東京市	市営地下鉄計画の策定・ 市会での可決	*2
1925	内務省	東京特別都市計画の告示により 高速鉄道5路線が示される	*4
1926	東京市	渋谷～巣鴨・池袋～洲崎の 建設のための起債申請	昭和4年に却下
1927	東京地下鉄道	浅草～上野開業	東洋初の地下鉄
1930	東京地下鉄道	上野～万世橋開業	
1931	東京地下鉄道	万世橋～神田開業	
1932	東京地下鉄道	神田～三越前開業	
	東京地下鉄道	三越前～京橋開業	
1934	東京地下鉄道	京橋～銀座開業	
	東京地下鉄道	銀座～新橋開業(全通)	
1938	東京高速鉄道	虎ノ門～青山6丁目 (現表参道)開業	
	東京高速鉄道	青山6丁目～渋谷開業	
1939	東京高速鉄道	虎ノ門～新橋開業(全通)	現・銀座線全通
	地下&高速	相互直通開始	
1941	政府	帝都高速度交通営団法公布	
	営団	帝都高速度交通営団設立	
1942	営団	丸ノ内線着工 (後に戦局のため中断)	
1948	小田急(東急)	南新宿～東京駅間の免許出願	実現せず
	東急	中目黒～東京駅・ 目黒～広尾間の免許出願	実現せず
1949	東急	渋谷～新宿・五反田～品川間 の免許出願	実現せず
1950	京急	品川～東京駅間の免許出願	実現せず
	京成	押上～有楽町間の免許出願	実現せず
1951	営団	丸ノ内線再着工	
1954	営団	丸ノ内線:池袋～御茶ノ水開業	
	京王	富士見丘～新宿間の免許出願	実現せず

1955	運輸省	都市交通審議会を設置	
	京王	角筈2～両国間の免許出願	実現せず
	東武	北千住～新橋間の免許出願	実現せず
	京王	神楽坂～上野の免許出願	実現せず
1956	営団	丸ノ内線:御茶の水～淡路町開業	
	営団	丸ノ内線:淡路町～東京開業	
	東京都	五反田～北千住・高田馬場～押上・中目黒～大山間の免許出願	実現せず
	京急	品川～八重洲通に出願区間変更	実現せず
	小田急	参宮橋～八重洲口に 出願区間変更	実現せず
	都市交通審議会	第1号答申を提出	*5
1957	営団	丸ノ内線:東京～銀座開業	
1958	営団	丸ノ内線:銀座～霞ヶ関開業	
1959	営団	丸ノ内線:霞ヶ関～新宿開業	
1960	都営	浅草線:押上～浅草橋開業	
1961	営団	丸ノ内線:新宿～新中野、 中野坂上～中野富士見町開業	
	営団	日比谷線:南千住～仲御徒町 開業	
1962	営団	丸ノ内線:南阿佐ヶ谷～荻窪、 中野富士見町～方南町開業	丸の内線全通
	営団	日比谷線:北千住～南千住、 仲御徒町～人形町開業	
	都営	浅草線:浅草橋～東日本橋開業	
	都営	浅草線:東日本橋～人形町開業	
	都市交通審議会	第6号答申を提出	*6
1963	営団	日比谷線:人形町～東銀座開業	
	都営	浅草線:人形町～東銀座開業	
	都営	浅草線:東銀座～新橋開業	
1964	営団	日比谷線:霞ヶ関～恵比寿開業	
	営団	日比谷線:恵比寿～中目黒開業	
	営団	日比谷線:東銀座～霞ヶ関開業	日比谷線全通
	営団	東西線:高田馬場～九段下開業	
	都営	浅草線:新橋～大門開業	
	都市交通審議会	答申の一部改訂と追加を実施	*7
1966	営団	東西線:中野～高田馬場、 九段下～竹橋開業	
	営団	東西線:竹橋～大手町開業	

1967	営団	東西線: 大手町～東陽町開業	
1968	都営	浅草線: 大門～泉岳寺開業	
	都営	浅草線: 泉岳寺～西馬込開業	浅草線全通
	都営	三田線: 高島平～巣鴨開業	
	都市交通審議会	第10号答申を提出	*8
1969	営団	東西線: 東陽町～西船橋開業	東西線全通
	営団	千代田線: 北千住～大手町開業	
1970	運輸省	運輸政策審議会の設立	
1971	営団	千代田線: 大手町～霞ヶ関開業	
	営団	千代田線: 綾瀬～北千住開業	
1972	営団	千代田線: 霞ヶ関～代々木公園 開業	
	都営	三田線: 巣鴨～日比谷開業	
	都市交通審議会	第15号答申を提出	*9
1973	都営	三田線: 西高島平～高島平開業	
1974	営団	有楽町線: 池袋～銀座一丁目 開業	
1976	都営	三田線: 日比谷～三田開業	
1978	営団	千代田線: 代々木公園～ 代々木上原開業	千代田線全通 (北綾瀬駅を除く)
	営団	半蔵門線: 渋谷～青山一丁目 開業	
	都営	新宿線: 岩本町～東大島開業	
1979	営団	千代田線: 北綾瀬～綾瀬開業	
	営団	半蔵門線: 青山一丁目～永田町 開業	
1980	営団	有楽町線: 銀座一丁目～新富町 開業	
	都営	新宿線: 新宿～岩本町開業	
1982	営団	半蔵門線: 永田町～半蔵門開業	
1983	営団	有楽町線: 営団成増 (現: 地下鉄成増)～池袋開業	
	都営	新宿線: 東大島～船堀開業	
1985	運輸政策審議会	第7号答申を提出	*10
1986	都営	新宿線: 船堀～篠崎開業	
1987	営団	有楽町線: 和光市～営団成増開業	
1988	営団	有楽町線: 新富町～新木場開業	有楽町線全通
1989	営団	半蔵門線: 半蔵門～三越前開業	
	都営	新宿線: 篠崎～本八幡開業	新宿線全通

1990	営団	半蔵門線:三越前～水天宮前開業	
1991	営団	南北線:駒込～赤羽岩淵開業	
	都営	大江戸線:光が丘～練馬開業	
1994	営団	副都心線:小竹向原～池袋開業 (開業時:有楽町線新線)	
1996	営団	南北線:四ツ谷～駒込開業	
1997	営団	南北線:溜池山王～四ツ谷開業	
	都営	大江戸線:新宿～練馬開業	
2000	営団	南北線:目黒～溜池山王開業	南北線全通
	都営	三田線:三田～目黒開業	三田線全通
	都営	大江戸線:国立競技場～新宿開業	
	都営	大江戸線:国立競技場～都庁前開業	大江戸線全通 6の字運転開始
2002	政府	東京地下鉄株式会社法公布	
2003	営団	半蔵門線:水天宮前～押上開業	半蔵門線全通
2004	東京メトロ	東京地下鉄株式会社設立、東京メトロ発足	
2008	東京メトロ	副都心線:池袋～渋谷開業	副都心線全通

＊１

第1:品川ハツ山から新橋・築地・両国橋西側・雷門を経て押上に至る線路

第2:渋谷から霞町・新橋・万世橋・上野・雷門を経て南千住に至る線路

第3:内藤新宿から四谷見附・桜田門・万世橋を経て巣鴨に至る線路

第4:池袋から山手線鉄道線路に沿い高田馬場に出て

飯田橋・大手町を経て越中島に至る線路

第5:目黒から新橋に至る線路

第6:原宿から青山1丁目赤坂見附を経て桜田門に至る線路

第7:大塚から伝通院前を経て万世橋に至る線路

＊２

(1)築地～小村井間

(2)平塚～北千住間

(3)恵比寿～板橋間

(4)渋谷～月島間

(5)角筈～砂町間

(6)池袋～大島町間

＊ 3

早川徳次設立・品川～新橋～上野～浅草および上野～南千住を出願・市電の混雑緩和を理由に、東京市が条件付きで認めた

＊ 4

- (1)五反田～新橋～日本橋～万世橋～上野～浅草～押上
- (2)目黒～西久保～本石町～浅草橋～田原町～南千住
- (3)渋谷～東京駅～万世橋～本郷3丁目～巣鴨
- (4)新宿～四谷見附～日比谷～築地～本郷3丁目～大塚
- (5)池袋～早稲田～飯田橋～一ツ橋～東京駅～洲崎

＊ 5

目標年次：昭和 50 年

- (1)馬込・武蔵小山・五反田・品川
- (2)祐天寺・恵比寿方面より都心に至るもの
- (3)三軒茶屋・渋谷方面より都心に至るもの
- (4)荻窪・方南町・新宿方面より都心に至るもの
- (5)中野・高田馬場方面より都心に至るもの
- (6)向原・池袋方面より都心に至るもの
- (7)下板橋・巣鴨方面より都心に至るもの
- (8)北千住方面より都心に至るもの
- (9)浅草方面より都心に至るもの
- (10)押上・錦糸町方面より都心に至るもの
- (11)江東・東陽町方面より都心に至るもの

特に緊急を要する区間として、三軒茶屋～都心(銀座線渋谷以遠の延長)・荻窪～都心(丸ノ内線の延長)・馬込～都心～押上(浅草線)・錦糸町方面・祐天寺～都心～北千住(日比谷線)方面が挙げられている。

＊ 6

この答申において、都心部の機能の拡散を図るべく、都心を迂回する路線を設定したこと、既存ターミナルをさけて地下鉄新線を既存路線に接続させていることが目新しい。また、路面交通機関の高速鉄道への置き換えが適当であることも答申されている。

＊ 7

6号線の上板橋分岐線の廃止、5号線を西船橋で総武線に接続させることの明記が、主な変更点である。

また、8号線喜多見～代々木八幡間を小田急線に、9号線芦花公園～初台間を京王線に腹付け線増すること、常磐線を複々線化し、8号線を北千住～松戸間に直通させることが示された。

＊ 8

池袋・新宿・渋谷から都心へ向かう地下鉄が、緊急に整備すべき路線として設定された。

また、銀座線の二子玉川延伸の代わりの半蔵門線(11 号線)の設定、丸ノ内線向原延伸の代わりの有楽町線(8 号線)の設定が目立った変更点として挙げられる。

＊ 9

昭和60年を目処とする整備計画である。

各計画線の郊外(多摩・千葉・海浜ニュータウンなど)延伸の決定、13 号線(和光市～新宿)の設定などが挙げられる。

＊ 10

都心から 50km 圏内で、国鉄・民鉄・地下鉄など 29 路線をリストに挙げている。地下鉄関係で特筆すべきものに、常磐線の混雑緩和対策の半蔵門線松戸延長がある。

2.地下鉄史解析

第一章では地下鉄の歴史を答申等に沿って順に追ってきた。そのことから分かるとおり、地下鉄の建設は都市計画に沿って造られてきた。この章ではその都市計画の背景を3つの点から解析していく。

2.1.都電などの並行する交通

との兼ね合い

2008年6月14日に副都心線が開業した。この路線は山手線の池袋～渋谷と並行する形となっている。

現在では地下鉄は13路線走っており、通勤輸送に不可欠となっている。これらの路線の大半は以前都電という形で地上を走っていた区間を走っている。また、昔、都電が走っていた地区から外れているところも通る。当時、並行する国鉄は郊外の発展で増える乗客の輸送に追いつけなかった。そのとき地下鉄が開業し、それがバイパスとなり、混雑緩和に貢献した。このように、並行する交通の混雑緩和のための地下鉄の役目は非常に大きかった。

そこで、地下鉄を路線ごとに都電等の既存交通の点で分析してみた。



写真 2.1 一昔前の都民の足、東京都電

2.1.1 銀座線

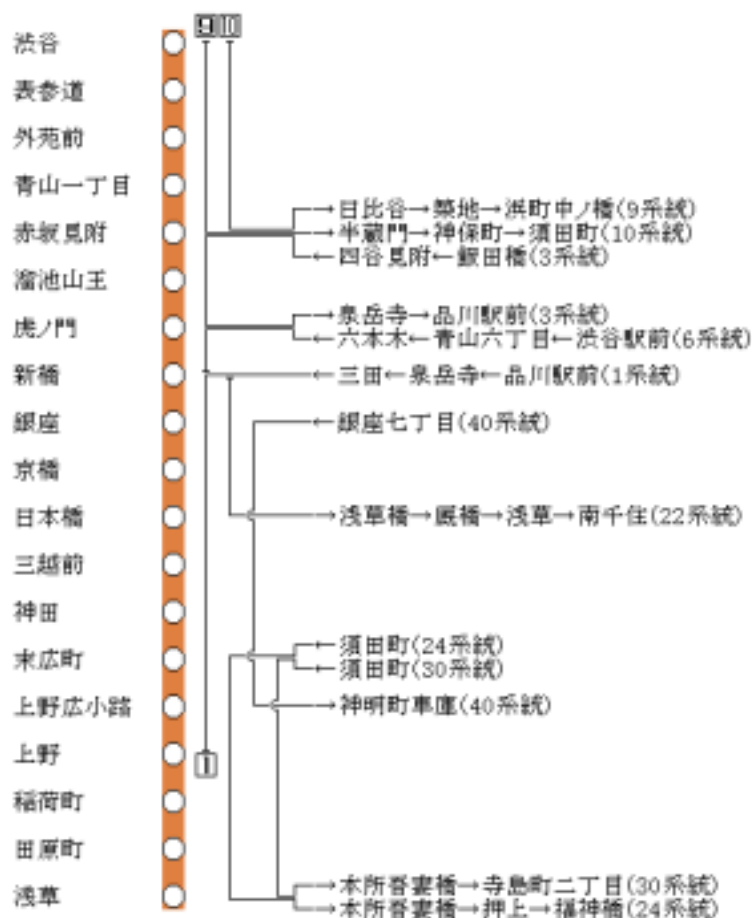


図 2.1 銀座線と都電との関係

図 2.12.1 のように、並行する系統は多々あるが、廃止の要因となったり、廃止後の代替輸送となったりした系統はなく、都電を緩行線として利用したのではないと思われる。これは、銀座線の開業が第二次世界大戦前で、都電の全盛期に当たっていたためだ。開業時、24・30 系統は、4 駅以外に、清島町停留所、菊屋橋停留所、雷門停留所があった。その後、地下鉄は都電とともに都内の足として利用された。

2.1.2.丸ノ内線

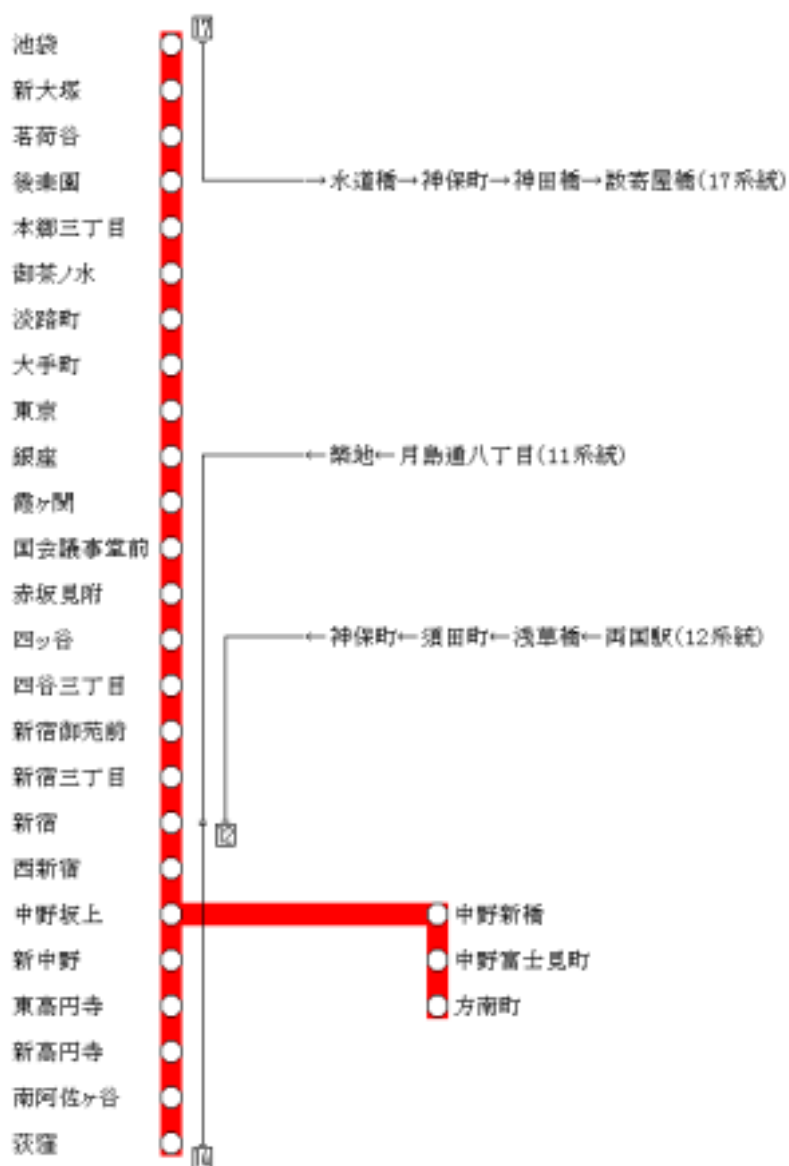


図 2.2 丸の内線と都電との関係

1961 年～1962 年にかけて、丸ノ内線の新宿～荻窪が開業したことにより、14 系統が 1963 年に廃止になった。地下鉄開業による収益減で廃止になった系統は 14 系統のみである。しかし、このころから都心部におけるモータリゼーション

が拡大し、それに対応するため都電は 1954 年から自動車の軌道内進入が可能になった。このことが原因で都電は邪魔者扱いされ、それ以降に開業した地下鉄は、都電の代替輸送としての役割を担うようになる。

2.1.3. 浅草線

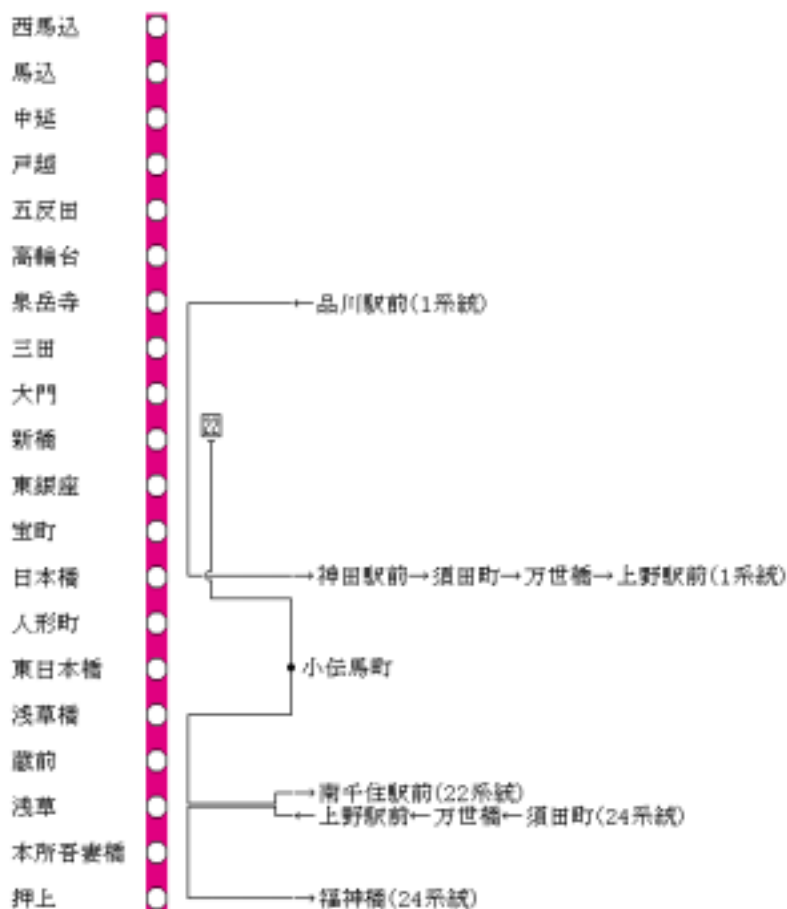


図 2.3 浅草線と都電との関係

浅草線は、総武線の混雑緩和を図って建設された路線である。1960 年の開業当時、総武線は、乗車率 300%を超える殺人的ラッシュの状態だった。また、1962 年 10 月現在、並行する 1 系統は銀座や日本橋等の大型商業地域を走っていたが、都電は自動車による遅れが激しかったため 1967 年 12 月に銀座から都電が消え、バスや地下鉄にバトンを渡した。

2.1.4.日比谷線

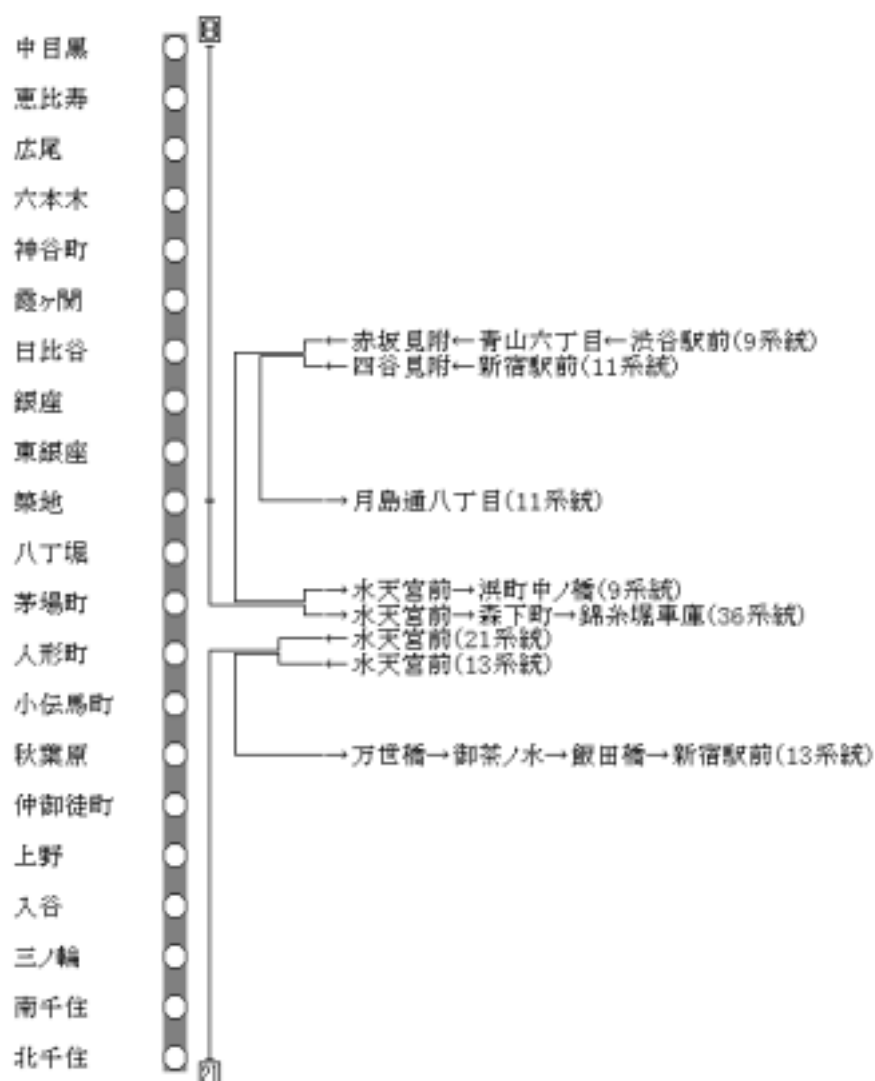


図 2.4 日比谷線と都電との関係

日比谷線は、図 2.4 のように都電と並行する区間が長い。整備時期も都電の定時運行が難しくなった時期と重複するため、都電の代替をも目論んでいるように見られる。当時の人々は、都電を時代遅れだと思っていたため、江東地区への輸送は、都電から地下鉄に移っていった。

2.1.5.東西線

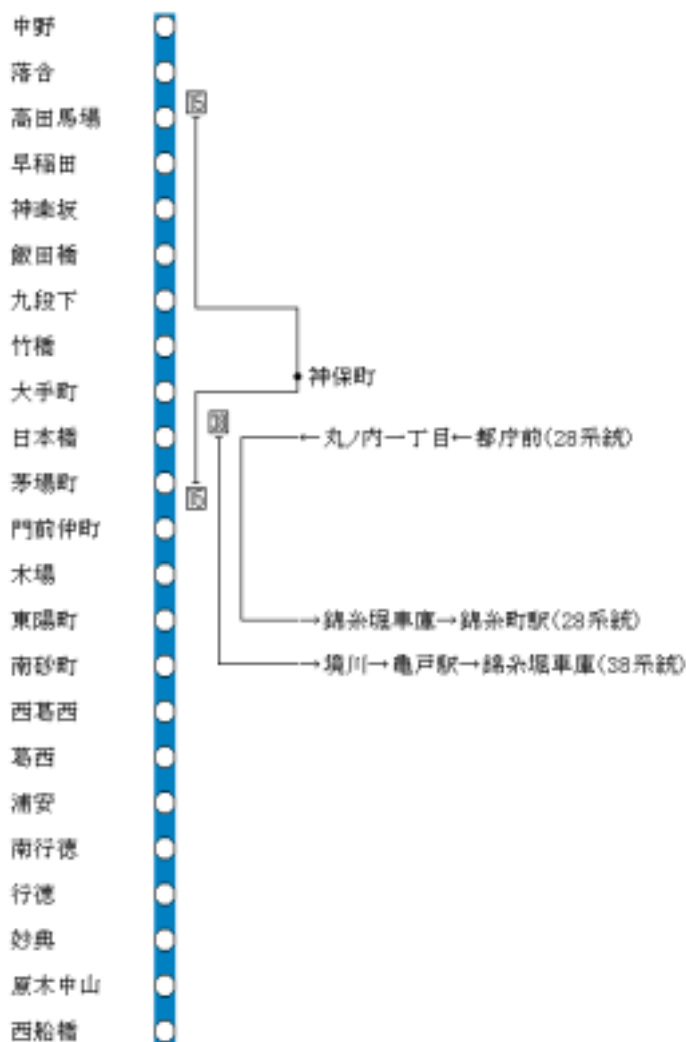


図 2.5 東西線と都電との関係

図 2.5 を見ると、南砂町～西船橋には併走する都電の系統が存在しない。なぜなら、この区間は当時、田園地帯で、このエリアに都電を走らせても収益は得られないと見られていたうえに、都電では遠距離速達輸送には不向きであったためだ。また、浦安以东は千葉県であり、漁師町の風情が残る浦安では、まだ市政が施行されていない状況だった。一方、並行する総武線、中央線は殺人的ラッシュとなっていた。このため、東西線はこれらのバイパスとして建設され、

1969 年に全線が開通したことで、総武線は本数を削減しても殺人的ラッシュを緩和することが可能となった。

2.1.6. 三田線



図 2.6 三田線と都電との関係

図 2.6 をみると、18、41 系統(志村線 巣鴨駅前～志村橋)が並行していたことがわかる。当時並行していた 41 系統 1955 年に設定されたばかりの系統で、国道 17 号(中山道)を走っていた。しかし、三田線の建設工事をする際、都電を

走らせたままにすると、大渋滞を招いてしまうことは自明であった。そこで、41 系統を廃止し、18 系統を神田橋～巣鴨車庫に短縮する、すなわち志村線を廃止することでその問題を解決することとなった。しかし、当時志村線の利用者は比較的多く、地下鉄開業まで走ってほしかったという声もあったことは特記すべきことであろう。なお、工事開始を理由に路面電車が廃止になったのは、大阪ではかなりの区間があったが、都電ではこの系統のみだった。

2000 年、目黒～三田が開業した際、東急電鉄は目蒲線の運行形態を変更、目黒線と東急多摩川線に生まれ変わり、三田線は目黒線との直通運転を開始した。この結果、比較的並行して走る日比谷線の混雑を緩和することができた。開業前は、武蔵小杉から日比谷や大手町へ向かうのに、中目黒で乗り換えが必要であったり、日比谷線は大手町を通らないから、地下鉄線内でも乗り換えが必要であったりしたためである。

2.1.7. 千代田線

急速な宅地化で急増した常磐線沿線住民を都心部へ運ぶための受け皿となった。この路線は、都電が走っていた区間もあるが(20・40 系統:千駄木～根津など)、ごく短かった。このころから建設される地下鉄のほとんどは、都電の代替輸送ではなく、都区内と都外とを結ぶ長距離輸送に主眼がおかれていく。千代田線は、北側では日比谷線、南側では銀座線のバイパスともなっている。

2.1.8. 有楽町線

有楽町線は、混雑の激しい丸ノ内線のバイパスとして建設された。その後、1987 年、東武東上線との相互直通運転を開始したと同時に、東上線は和光市～志木の複々線化も行い、ベッドタウン化が進んでいる東上線沿線から都心への輸送力を増強した。その後、1998 年に西武池袋線練馬駅改良工事が完成し、西武池袋線との相互直通運転を開始したことで、練馬～池袋に別系統ができ、西武側の混雑緩和を図ることができた。有楽町～市ヶ谷は都電の軌道が敷かれていたが、同区間に直通する系統はなかった。また、豊洲～新木場はまだ埋め立て前であった為、当時は海であった。

2.1.9. 半蔵門線

東急田園都市線の開発により、東急新玉川線と銀座線を直通させることが検討されたが、銀座線の輸送力は限界に達しており、新たなバイパスを建設することになった。こうして建設された路線が半蔵門線である。その後、運輸政策審議会(前:都市交通審議会)は押上から、東武伊勢崎線との相互直通をする計画を出した。これは当時、乗り入れ予定先の東武伊勢崎線北千住駅は、日比谷線、千代田線による混雑が激しかったためだ。そこで半蔵門線の延伸区間を東武伊勢崎線のバイパスとして混雑緩和を図った。2003 年、水天宮前～押上開業により、東武伊勢崎線との相互直通運転を開始し、半蔵門線は日比谷線、千代田線

のバイパスとしての役割も担うようになる。半蔵門線は銀座線との事実上の複々線区間である渋谷～永田町で都電の9・10系統と重複するが、地下鉄建設が始まったときには、既に都電が廃止されていた。従って、半蔵門線を都電の代替交通機関と見なすのには無理がある。

2.1.10. 新宿線

この路線は当初、千葉ニュータウンからの輸送も考えられたが、実際は都区内の輸送に特化し、バイパス路線としての役割はあまり想定されなかった。平成元年の本八幡開業時に総武線と接続、副次的に総武線のバイパスを担うようになった。なお、この新宿線開業まで江戸川区中部地域は軌道交通の空白地域だったが、ここには、1968年までトロリーバス101系統(今井～亀戸駅前～上野公園)が運行されていた。この沿線住民にとって新宿線は待望していた地域輸送鉄道でもあった。

2.1.11. 南北線



図 2.7 南北線と都電との関係

南北線は都市交通審議会第6号答申に基づいて路線が決定されていたため、都電との並行区間が比較的多い。しかし、そのほかの路線の建設が優先されたため、並行する27系統の一部廃止(1972年)から19年経ってからようやく開業という形となった。この間の都電並行区間はバス代替ということになっていた。

その後、2000年に全線が開業し、東急目黒線との相互直通運転を開始したため、三田線と同様、日比谷線の混雑緩和に貢献した。

2.1.12. 大江戸線

大江戸線(特に放射部である都庁前～光が丘)はほとんどバイパスの能力を持ち合わせていない。また、環状部は山手線のバイパスとしての役割も想定されていたが、完全な環状運転とならなかったことでその役割はあまり果たしていない。一方、環状部においては、新宿西口(新宿駅前)～飯田橋の13系統、春日(春日町)～蔵前(厩橋)の16系統など、都電のルートをそのままなぞる部分もある。新宿区北部などの地域では、地域内交通をかつての都電やその後バスに変わって大江戸線が担っている。

2.1.13. 副都心線

山手線と埼京線のバイパスとしても存在しているうえ、明治通りにも並行している。このため各線の混雑緩和を図ることができると予想される。副都心線のうち、池袋～渋谷は明治通りの地下を通る。かつて、明治通りにはトロリーバス102系統(池袋駅前～渋谷駅東口～品川駅前)が運行されていた。同系統は、1968年に全面廃止され、バス転換された。副都心線の駅の所在地は、いずれも、かつてトロリーバスの停留所があった場所だ。

2.1.14. 考察

今年で荒川線を残して都電が廃止になってから36年になる。都電は、以前は山手線の内側と墨東地区を中心に様々な系統を乗り継ぐことができ、その上すぐに乗れるというメリットがあったため、非常に便利であった。しかし、他県からの膨大な輸送には不向きであった。他路線の乗り入れ、混雑の緩和をたった1両の小型な電車ができるわけがなかった。その上急激なモータリゼーションの結果、都電は、専用軌道内への自動車の進入を認めさせられたため、渋滞に巻き込まれながら、細々と走っていくしかなかった。一方、地下鉄は地下まで降りなければいけないが、渋滞に巻き込まれることがなく、規格が合えば他県からの輸送にも力を発揮するというメリットを持っている。高度経済成長に開業した地下鉄路線の多くは、都電と並行しているのは、交通量が多い東京では路面電車よりも、地下鉄の方が向いていた結果ともいえる。

しかし、都電を置き換えるだけでは東京の膨大な交通量をさばく事が出来なかった。その結果、都電の代替であった地下鉄にさらにバイパスを必要とした。

この結果、以前の都電を彷彿させるような、複雑な地下鉄網が出来上がっていったと言える。

近年では、このような地下鉄網が出来上がったことによって、並行する鉄道の混雑率はかなり緩和することができた。この結果、近年の地下鉄では並行する鉄道網の混雑緩和の役割は徐々に薄れつつあるということは、近年の地下鉄開業区間を見ると明らかなことである。

2.2.国鉄などの郊外鉄道との兼ね合い

副都心線は開業当初から様々な路線と直通運転を行っている。2008年現在東京にある地下鉄13路線中10路線が他社線に直通しているうえ、昔、都電などの並行する交通が走っていた地区から外れているところも通る。これらは、郊外からの輸送が目的と見られる。

そこで、地下鉄を路線ごとに郊外鉄道との直通運転の点で注目してみた。ただし、詳細な直通運転の歴史はもう一つの研究テーマ『相互直通』に譲ることとし、ここでは大まかな流れのみを追うことにする。



写真 2.2 東急東横線に直通を行う日比谷線

2.2.1.銀座線、丸ノ内線

銀座線、丸ノ内線は、都内の輸送を目的としており、郊外路線との関係はあまり考えられていなかったと考えられる。ただし、銀座線に関しては、一時的に京王井の頭線との直通運転計画が存在していたが、銀座線の規格が特殊であり、また銀座線側が輸送力に問題を抱えていたために、計画自体が消滅した。渋谷駅の構造はその計画の名残である。

2.2.2.浅草線

1960年12月、東京で、さらに言えば日本で最初に地下鉄と郊外鉄道で相互直通運転を行ったのは浅草線である。当初は、当時の起点であった浅草橋と京成線の東中山の間で直通が行なわれ、その後浅草線の延伸とともに直通区間も都営・京成共にのび、1968年6月には京浜急行との3社直通運転を開始。京急側は久里浜、京成側は成田まで直通運転が行われた（ただし、久里浜～成田を直通運転する列車は当時存在しなかった）。また、直通列車が私鉄線内で急行・特急運転を行っていたことも注目される。

2.2.3.日比谷線

次に直通運転を開始したのは日比谷線である。1962年5月に当時の終点の人形町と東武伊勢崎線北越谷の間で行なわれた。1964年には東急東横線にも直通した。開業当初から当時の東横線に直通する予定だったため、車両も東横線にあわせ18m級の車両が用意され、20m車が基準の東武側も日比谷線直通専用の車両を用意することになった。

2.2.4.東西線

東西線は、中央線・総武線のバイパス路線として計画された。西側では1966年4月に国鉄（現JR）中央線荻窪まで直通を開始している。しかし、東側では1969年3月に自社で東陽町～西船橋の路線を開通させた。同年4月からは総武線の津田沼まで直通した。1972年、勝田台方面への延長計画が持ち上がったが、資金の問題や沿線の反対運動などがあり、建設は遅れた。1996年に第三セクターの東葉高速鉄道として開業し、東西線と直通運転が行われた。特徴として、地下鉄線内で快速運転を行っていることがあげられる。ただしその区間は郊外区間となる東陽町～西船橋間、及び、直通する東葉高速鉄道線内のみであり、都心やJR線内では各停運転を行っている。

2.2.5.三田線

三田線もまた、郊外に長距離の路線を持つ地下鉄である。最初が開業したのは、1968年12月の志村（現在の高島平）～巣鴨間である。当初は和光市まで延ばして東武東上線と、また三田から戸越銀座を通して東急池上線と直通する予定であった。しかし直通計画は中止になってしまい、現在のようなルートに変更された。2000年には東急目黒線と直通運転を開始したが、これについては南北線の項で記述する。

2.2.6.千代田線

千代田線と常磐線各駅停車との直通運転は 1971 年 4 月に開始された。この直通運転最大の特徴は、常磐線と一体化した運行が行なわれたことである。それまで常磐線では、上野～松戸・取手間の各駅停車と、取手以遠まで行く中・長距離列車が同じ路線を走行していたが、このとき行われた複数線化によってそれが分離され、各駅停車は全て千代田線直通となり、上野に行かなくなった。いざ開業してみると、地下鉄に直通する人が予想以上に少なく、快速停車駅が乗り換えで混雑する結果となり、当時は「迷惑乗り入れ」とも言われた。

また小田急小田原線とも 1978 年 3 月から直通を開始している。こちらの直通列車は当初準急として、後に多摩急行として唐木田まで運行され、いずれも比較的遠距離からの輸送に焦点を当てた優等列車となっている。また、2008 年からは特急ロマンスカー MSE も直通運転を開始し、地下鉄沿線と町田・本厚木・唐木田などを結んでいる。

2.2.7.有楽町線

1972 年の計画時点では 8 号線（現在の有楽町線）として練馬を通過して西武池袋線の保谷まで、また 13 号線（現在の副都心線）として和光市を通過して東武東上線の志木まで直通する計画となっていた。1987 年 8 月に和光市まで開業した際に東武東上線川越市まで直通運転を開始し、また 1994 年からは西武池袋線飯能まで直通を開始した。2008 年からは副都心線も直通運転を行っている。

2.2.8.半蔵門線

1978 年 8 月に開業した半蔵門線は、開業当初から東急新玉川線（現在の田園都市線 渋谷～二子玉川間）と直通運転をしている。新玉川線は、もともと玉川線という路面電車のような路線だったが、地下化によって輸送力は格段に増し、それまで溝の口方面から大井町線を利用していた乗客が新玉川線に流れた。また、田園都市線沿線でも宅地造成が盛大に行なわれたため、乗客数は飛躍的に増え、現在では東京西部の重要な路線となっている。同線建設の際、表参道駅を改良し、銀座線と対面乗り換えできるようにしたため、銀座線各駅からの接続も良くなった。また 2003 年に東武伊勢崎線と直通運転を開始して、南栗橋～中央林間、98.6km の長距離の直通運転となった。

2.2.9.新宿線

1980 年、新宿線が京王線橋本まで直通運転を開始した。1983 年には船堀まで延伸し、東西線に続き荒川を越える 2 本目の地下鉄路線となった。

1989年には県境を越え、本八幡まで開業した。千葉県境を越えてまで延伸を行った理由として、本八幡～印旛松虫（現在の印旛日本医大）間で開業する予定だった千葉県営鉄道との直通運転を予定していたということがあげられる（その後この計画は中止されている）。また、東西線と同様に、急行運転を実施しているが、新宿線の全線で実施していること、乗り入れ先でも急行運転を実施していること（2003年以降）が大きな違いである。

2.2.10 南北線

南北線も新宿線同様、第3セクター鉄道と直通運転をして郊外との輸送を実現させようとした地下鉄路線である。1991年に赤羽岩淵～駒込間が開業、2001年3月に赤羽岩淵とさいたま市の浦和美園の間を結ぶ埼玉高速鉄道線が開業している。その前の2000年9月には目黒まで開業し、東急目黒線と直通運転した。この際、東急側でも大規模な改良工事が行なわれ、それまで目黒～田園調布～蒲田という運転系統であった東急目蒲線が、目黒～田園調布～武蔵小杉（のちに日吉）の目黒線と、多摩川～蒲田の東急多摩川線に分離された。これによってそれまで東横線を利用していた乗客の一部が目黒線に流れ、混雑緩和につながった。

2.2.11. 大江戸線

この路線はリニア地下鉄であり、他線の直通運転を行うことは全くと言っていいほど想定されていない。ただし、今後の大江戸線延伸の際に、延伸部が第三セクターとして分離された場合、その鉄道との相互直通運転がおこなわれると思われる。

2.2.12. 副都心線

副都心線の計画が最初に出たのは1972年のこと。当時、埼京線は存在せず、山手線西部の混雑が問題視されていた。東武東上線・西武池袋線と相互直通運転を実施しているが、これについては有楽町線を参照していただきたい。また、2012年には東急東横線・みなとみらい線との直通運転を実施する予定である。

2.2.13. 考察

以上のように、多くの地下鉄は近郊鉄道との直通運転を行っているが、積極的な直通運転を行う地下鉄のほとんどは高度経済成長期に計画されたものが多いこともわかる。

高度経済成長期に近郊鉄道の沿線人口が爆発的に増加し、従来の線路では到底さばく事が出来なくなるほどの利用客が発生した。このため、大幅な増発が必要となったが、従来の終端駅では増発分の電車を折り返

すだけの能力を持ち合わせていなかったため、増発分を別の路線に流す必要が発生した。すなわち、増発分の列車の逃げ場所として地下鉄が整備されていったという側面がある（この部分は、JRの湘南新宿ライン等と共通する）。このことは、直通先の鉄道路線は複々線化を同時に行っていることが多いことからわかる。しかし、地下鉄とは違い、地上の土地の買収が必要であったため複々線化が遅れることが多かったことで、地下鉄直通を本格的に開始することが困難な路線があることは特記すべき点である。

近年では、地下鉄がほかの鉄道と直通することが標準となっている。しかし、高度経済成長期の目的とは異なり、利便性の向上という色合いが強まっている。また、必ずしも直通運転が必須条件ではなくなっているということは大江戸線の間を見ても明らかである。

2.3.鉄道空白地域などとの兼ね合い

ここまででは、既に交通機関が整備された地区と地下鉄との関係について述べてきた。しかし、現在の地下鉄の路線図を眺めると一部の地下鉄は完全に他の鉄道から離れた地域を走っていることがわかる。これは、地下鉄は鉄道空白地域などの交通の不便な地域の解消のために作られた側面も持ち合わせているからである。

そこで、地下鉄を路線ごとに交通困難地域との点で注目してみた。



写真 2.3 鉄道空白地域も走る新宿線

2.3.1.銀座線・丸ノ内線・浅草線・日比谷線

このころの地下鉄は都市内交通の拡充が地下鉄の役割であったため、鉄道空白地域の解消は行われていない。

2.3.2.東西線

高度経済成長期、東京都市圏は急激に拡大していくが、同時に鉄道空白地域となる地域が急増した。その典型例は江戸川区、葛飾区をはじめとする城東地区である。この地域は当時田畑が広がる未開発地域で、東京湾での漁業や江戸川などの内陸河川での漁を生業とする地域であった。しかし、それゆえに高架にすると建設費が少なく済み、また都心から至近距離にあったため沿線の開発余地が高く、十分に採算がとれるとして建設に踏み切った。ただし東西線の場合、並行する国鉄総武線や中央線の混雑緩和が主な建設目的であったため、鉄道空白地帯の解消は副次的な効果であったと考えられる。

2.3.3.三田線・千代田線・有楽町線・半蔵門線

このころの地下鉄は都電の代替、郊外鉄道の直通運転が主眼であったため、鉄道空白地帯の解消は、この4線の中では、三田線の高島平地区以外は行われていない。

2.3.4.新宿線

新宿線は鉄道空白地域への鉄道建設を主たる目的として建設を行ったと言える。新宿線の東大島～本八幡は国鉄総武線と東西線どちらからも離れている地域であったため、新宿線ができることによってこの地域の鉄道空白地帯は解消された。しかし、いまだにこの地域を南北方向に通る鉄道が存在しないため、鉄道網が不足している地域であることに変化はない。なお余談ではあるが、新宿線と相互直通を行っている京王線の相模原線もまた鉄道空白地帯の解消を目的として新宿線と同時に建設が決定している。

2.3.5.南北線

南北線は、間接的に埼玉県東部の鉄道空白地域の解消を行った。これは南北線が埼玉高速鉄道線と相互直通を行うことで行われている。しかし、南北線自体は鉄道空白地帯の解消を行っていないので、詳しいことは割愛したい。

2.3.6. 大江戸線

城西地区は以前より鉄道路線が多く、鉄道空白地帯はほとんど存在していないが、大江戸線は例外として鉄道空白地帯の解消を行っている。都営大江戸線の放射部にある高松町にはグランドハイツ跡地があり、再開発の対象になっていた。このため、この地区のアクセス手段として、都営大江戸線の光が丘～練馬間が整備の対象となった。また、練馬から先は、既存の鉄道の隙間を埋めるような形で都庁前・新宿方面を結んでいる。このような背景があるため、大江戸線は都内を環状運転する路線というイメージが強いにもかかわらず、最も通過人員が多いのは中井と東中野の間であり、「放射部」と呼ばれる都庁前～光が丘間の乗客も多くなっている。

また、環状区間に関しては、放射状に広がった鉄道網の横のつながりを確保する目的もあった。環状区間では、路線は存在するが使いづらいような地域、例えば六本木や月島、両国などを結ぶ路線となっており、鉄道空白地帯の解消という目的が強い。

2.3.7. 副都心線

この路線は、鉄道空白地帯の解消からは縁が遠いことは、副都心線が通る地域を見れば自明である。しかし、2012年に東急東横線との直通運転が開始されると、これまで困難であった埼玉県南西部と横浜とが乗り換えなしで行くことができるようになる。すなわち放射状に広がった鉄道網同士の連絡を間接的に確保することができるようになる。

2.3.8. 考察

以上のように、高度経済成長期までの東京の地下鉄は既存交通の混雑緩和が主たる建設理由であり、この時期に鉄道空白地帯の解消という目的で建設された地下鉄は、東京都市圏には新宿線以外存在していないことがわかる。しかし、それ以降に建設計画が持ち上がった地下鉄の多くは鉄道空白地帯の解消が目的にあった。大江戸線はその典型である。

また、近年では放射状に広がった放射型鉄道網の相互連絡を確保するための路線計画が多く存在する。これは以前まで東京の中心部に向かう路線だけが整備され、縦につなぐ路線が不足しているからである。このことは今後の地下鉄整備の計画にきわめて大きな影響を残している。

2.4.全体的な考察、まとめ

以上のように、地下鉄の建設には3つの目的がある。はじめは都市内の既存鉄道の置き換え、混雑緩和。次に郊外における鉄道の、都心直通路線の確保。最後に鉄道空白地帯の解消があげられる。東京の13路線は、少なくとも1つ以上はこれらの理由に当てはまる。しかし、この3つの目的ごとに各地下鉄路線を分けて考えると、時代によってどの目的が主であったかが異なっていることがわかる。まず、初期の地下鉄は都市内の交通整備。高度経済成長期の地下鉄は増大する利用客の処理。そして近年の地下鉄は利便性の向上である。この流れから推測すると今後の地下鉄は利便性の向上が主たる建設理由となるのは自明であり、このことは、今後の地下鉄開業計画が示している。次の章ではそのうちの2路線を挙げることとする。

2.5.参考文献

- 鉄道ファン, No.198, 1977年10月号
- 鉄道ピクトリアル, No.590, 1994年5月号
- 鉄道ピクトリアル, No.704, 2001年7月臨時増刊号
- 鉄道ピクトリアル, No.716, 2002年4月臨時増刊号
- 鉄道ピクトリアル, No.749, 2004年7月臨時増刊号
- 鉄道ピクトリアル, No.759, 2005年3月臨時増刊号
- 鉄道ピクトリアル, No.787, 2007年3月臨時増刊号
- 鉄道ピクトリアル, No.799, 2008年1月臨時増刊号
- 懐かしい風景で振り返る東京都電, 塩屋茂代, イカロス出版, 2005年
- 日本鉄道旅行地図帳5号, 今尾恵介, 新潮社, 2008年
- 地下鉄の歴史(首都圏・中部・近畿圏), 佐藤信之, グランプリ社, 2004年
- 東京メトロ ホームページ, <http://www.tokyometro.jp/>

3.有楽町線の延伸

現在、東京には5路線、地下鉄の建設計画が存在している。
この章では、鉄道空白地域の解消と関係のある有楽町線の延伸計画に着目してみた。

3.1.概要

東京地下鉄(以下では東京メトロ)有楽町線は現在、和光市から、池袋・有楽町を経て新木場までを結ぶ全長 28.3km の路線である。運転面では、東武東上本線及び西武池袋線・有楽町線からの直通運転が行われている。答申発表日や開業年次等は別項で年表を作成しているので、そちらを参考にして頂きたい。

さて、東京メトロ有楽町線には、1985 年の運輸政策審議会答申第 7 号にて豊洲から東陽町・錦糸町・四ツ木・亀有を経て野田市までの建設が「2015 年までに開業することが適当である路線」として位置付けられている延伸計画がある。ここでは、豊洲から亀有までの延伸について考えたい。

今回我々は、

地図により、延伸区間が通る経路、設置される駅、キロ程、運賃、所要時間を想定する。

当該区間の实地調査を行うことにより、地上インフラ(道路及び延伸区間に平行するバス路線)の現状を把握する。

有楽町線の建設及び近年の地下鉄道建設事例から想定される建設費を予想する。

建設により、旅客流動にどのような変化が生ずるか考える。即ち、延伸線の需要を予測する。

の 4 点を行うことにより、有楽町線の建設可能性を判断した。

尚、答申には挙げられていないが、亀有から八潮・越谷レイクタウンの各駅を経て、千葉県野田市駅まで延伸する構想も存在する。しかしながら、こちらはまだ構想に流動性があるため、今回は扱わないものとする。

最後に、現行路線の状況を除いては、全て我々の独自研究の結果であり、公的機関の出したものではありませんことをご承知置き頂きたい。また、以下で示される「」内の駅名も全て想定のものである。

3.2.現行路線の状況

上述の通り、現行は和光市～新木場間で営業が行なわれている。営業区間のうち、和光市～小竹向原間では副都心線と路線を共用、小竹向原～池袋間では副都心線と並走し、事実上の複々線区間となっている。和光市から東武東上本線森林公園まで、小竹向原から西武有楽町線を経て西武池袋線飯能まで相互乗り入れが行なわれている。ラインカラーはゴールド、駅ナンバリングの英字は「Y」が割り当てられている。

列車種別としては、副都心線との並走区間の和光市・小竹向原・池袋以外の駅を通過する準急が存在するが、池袋から新木場までは全列車各駅に停車する。

運転面では、日中は概ね 6 分周期の毎時 10 本が設定されている。うち新木場方面行きでは 3 本、和光市方面行きでは 4 本が準急列車である。車両は、副都心線乗り入れ車を除き、東京メトロ、東武、西武の各社とも全て 10 両編成となっている。

施設面では、副都心線への対応の関係で小竹向原のみホーム可動柵が設置されている。車両基地は和光市に和光検車区が、新木場に新木場車両基地があるほか、飯田橋付近に元は飯田橋検車区であった留置線がある。この留置線には南北線との連絡線があり、また桜田門付近にも千代田線霞ヶ関とを結ぶ連絡線がある。これらの連絡線は南北線や有楽町線の車両に対し大規模な検査を行う際に千代田線綾瀬へ回送するために用いられるほか、月に 2 回程度運転されている小田急線直通特急「ベイリゾート」号等の旅客列車が走ることもある。

3.3.路線延伸経路・設置駅・及び所要時間

3.3.1 延伸経路と設置駅

「豊洲」を出ると、まず運河を何度か渡り JR 京葉線と接続する「潮見」へと至る。「潮見」を出て運河を渡ると、「押上」までは四ツ目通りを北上する。JR の越中島貨物線と東京メトロ東西線の深川車庫をくぐり、「東陽町」にて東京メトロ東西線と接続する。「千田」を通り、扇橋 2 丁目交差点付近にて東京メトロ半蔵門線と合流し「住吉」に至る。「住吉」から JR 総武線と交差する「錦糸町」を通り「押上」(将来的には「地下鉄四ツ木」)までは半蔵門線と線路を共用する。ダイヤ設定時には、この共用区間をどうするかがポイントとなるだろう。「押上」からは曳舟へ向かう東武伊勢崎線と分かれ、東向島と八広の 2 駅の間辺りに「地下鉄八広」を設置、荒川を新四ツ木橋の下でくぐり、「地下鉄四ツ木」へと至る。「地下鉄四ツ木」では東京メトロ半蔵門線松戸方面延伸の際の分岐駅とされており(運輸政策審議会答申第 7 号)、荒川を渡ってから亀有・松戸の分岐にあまり長さがいないことから、「地下鉄四ツ木」は上下 2 層構造となることも考えられる。東京メトロ半蔵門線松戸方面と分かれ、京成本線との交差部分が「お花茶屋」となる。「お花茶屋」を出ると、JR 常磐線との交差部分が終点の「亀有」となる。しかし、JR 亀有駅とは 150 メートル程度あるため、進路を少々曲げて JR 亀有駅及びロータリーの地下に「亀有」を設置する可能性もある。

地図を次に示す。地図の繋ぎ目部分に少々のはずれがあることはご容赦されたい。

以下の案では運河を渡る豊洲～潮見間、押上～地下鉄八広間を除いてはほぼ道路下を通行できる。



3.3.2 キロ程と所要時間

キロ程は、前項の地図より、所要時間については既存各路線の距離と線形を参考に算出した。

キロ程、所要時間について、以下の表にまとめた。駅名の書かれた対角線の右上側がキロ程(km)、左下側が所要時間(分)である。スペースの都合上、駅名は2文字に省略している。

豊洲	2.4	3.7	4.5	5.7	6.7	8.1	10.0	11.6	13.0	15.1
4 潮見	1.3	2.1	3.3	4.3	5.7	7.6	9.2	10.6	12.7	
6 2 東陽	0.8	2.0	3.0	4.4	6.3	7.9	9.3	11.4		
7 3 1 千田	1.2	2.2	3.6	5.5	7.1	8.5	10.6			
9 5 3 2 住吉	1.0	2.4	4.3	5.9	7.3	9.4				
11 7 5 4 2 錦糸	1.4	3.3	4.9	6.3	8.4					
13 9 7 6 4 2 押上	1.9	3.5	4.9	7.0						
16 12 10 9 7 5 3 八広	1.6	3.0	5.1							
18 14 12 11 9 7 5 2 四木	1.4	3.5								
20 16 14 13 11 9 7 4 2 お花	2.1									
23 19 17 16 14 12 10 7 5 3 亀有										

表 3.1 有楽町線延伸区間のキロ程及び所要時間

3.3.3 運賃

この計画は、有楽町線延伸となっている以上、東京メトロが建設する可能性が高い。従って、今回は東京メトロの運賃レートをそのまま導入した。下表にまとめた。

豊洲										
160 潮見										
160 160 東陽										
160 160 160 千田										
160 160 160 160 住吉										
190 160 160 160 160 錦糸										
190 160 160 160 160 160 押上										
190 190 190 160 160 160 160 八広										
230 190 190 190 160 160 160 160 四木										
230 190 190 190 190 190 160 160 160 お花										
230 230 230 190 190 190 190 160 160 160 亀有										

表 3.2 有楽町線延伸区間の運賃

3.4.インフラの現状

3.4.1 豊洲駅

豊洲駅の構内は 2 面 2 線となっており、内側に 2 線分の空間があり、これが、亀有方面への分岐線に用いられるものと考えられる。また、有楽町寄りには折返し用の Y 字型の留置線があり、有楽町線の異常時の対応や保守作業に用いられているのか、既に設置されている。



図 3.1 豊洲駅の新木場寄り
この先に延伸されるのだろうか？

駅を出て地上に出ると、ゆりかもめの豊洲駅と立派なバスターミナルが隣接している。豊洲から錦糸町へ向かう都営バスに錦 13 甲系統があり、運転本数は日中で毎時 2～3 本である。尚、錦糸町から豊洲へ向かう便は上述のターミナルを発着するが、錦糸町へ向かう便についてはそれとは離れたバス停となる。

バスの通る道路は片側 2～3 車線とかなり広く、地下鉄は通せそうである。

3.4.2 潮見駅

潮見駅の都営バス路線は、前述の錦 13 甲系統は通っておらず、別の木 11 乙系統が東陽町駅に向けて運行されているが、運転本数は非常に少なく、日中は 10:45 のあと 15:31 まで運転されない。

3.4.3 東陽町駅

東京メトロ東西線と交差する東陽町の駅前からは、錦糸町へ東 22 系統が発着している。本数は日中でも毎時 10 本程度とかなり多く、取材時は休日であったが利用率は高く見えた。道路幅は広く、地下鉄建設に容易に耐えられるだろう。

尚、豊洲からの錦 13 甲系統は別方面からの乙系統と合流し毎時 6 本程度に本数を増やした上で、東陽三丁目という別のバス停を経由していく。東陽三丁目の最寄り駅は東陽町ではなく東西線で 1 駅隣の木場駅である。

3.4.4 住吉駅

計画では住吉駅からは既設の半蔵門線と線路を共用する。住吉駅の構内は現在、上下2層構造となっていて、それぞれ片面ホームとなっている。半蔵門線の通っている線路の向かいにも既に線路が敷設され、半蔵門線車両の留置にも用いられているため、信号が機能している。

地上には、東陽町を走っていた東22系統のほか他方面から錦糸町に向かう系統が合流し毎時15本程度の運転本数となっている。道幅はやはり広い。

3.4.5 錦糸町駅

JR総武線と接続する錦糸町の駅は半蔵門線として既に営業済みなので、有楽町線延伸による変化は少ないと思われる。

地上に出ると、南口には大きなバスターミナルが、北口にも小さいものがあり、各系統の始発となっているため、バスの姿が見えないときはない。先述の錦13系統や東22系統は南口に発着する。また、押上・四ツ木を経て青戸車庫へ向かう錦37系統が北口から日中毎時4本ほど運行されている。

3.4.6 押上駅



押上駅は現在2面4線となっており、外側2線を東武伊勢崎線直通列車が、内側2線を半蔵門線渋谷方面への折返し列車が使用している。有楽町線延伸時には内側の線が使われると思われる。押上から北方向へは線路がカーブして延ばされている。(右図3.2)

駅前からは錦37系統のバスが出ているが、乗り場は非常に分かりづらい。道も片側1車線である。

3.4.7 八広付近

八広の近辺では錦37系統は有楽町線延伸想定ルートを外れ、草39系統(金町駅前～上野松坂屋前)が併走する。草39系統の日中運転本数は3本程度である。「地下鉄八広」は現在の向島五丁目バス停付近を想定した。ここは、東武伊勢崎線東向島や京成押上線八広とも少々離れている。

3.4.8 四ツ木付近



図 3.3 亀有方面と柏・青戸(松戸)方面の分岐部の案内標識

「地下鉄四ツ木」は新四ツ木橋の下で荒川を越えてすぐの場所に来れると思われる。道路幅は非常に広いが、先述の通り荒川と半蔵門線分岐点との長さによりあまり余裕がない。

尚、京成押上線の四ツ木駅からは徒歩 5 分ほど離れている。

3.4.9 お花茶屋駅

京成本線お花茶屋駅のすぐ近くを通っている道路の下を、有楽町延伸線は通ると考えられる。道路は片側 1 車線であるが、歩道が広く、片側 2 車線の道路に匹敵する幅がある。尚、四ツ木からお花茶屋を通り亀有に向かうバス路線は存在していない。

3.4.10 亀有駅

お花茶屋駅から道なりに進めば、亀有駅から西に 150 メートルほど離れたところに行き着く。ここは片側 1 車線のごく平凡な道路であり、地下鉄建設の際には地上も整備が必要だろう。少々カーブさせるなど無理をすれば、亀有駅の真下に引き入れることも不可能ではないと思われるが、こちらも道幅が狭く、やや難がある。

3.5.想定される建設費

建設費についてだが、有楽町線と光市～新木場との比較により算出したい。

当該線建設の際の費用は路線長 29.4 キロメートルに 5000 億円であった。

今回の延伸線は 15.1 キロメートルであり、車両基地を作らないと考えられるので、その分の建設費が安くなる。物価の変動や技術革新を考慮して、約 2000 億円程度と考えられる。

3.6 需要予測

3.6.0 急行運転の可能性

需要の議論に先立って急行運転の可能性について考えたい。急行の通過駅を「潮見」、「千田」、「住吉」、「地下鉄八広」、「お花茶屋」の5駅とすると、全区間の所要時間は18分程度に出来ると考えられる。また、半蔵門線との併走区間である住吉では、退避可能な配線とすることも可能と考えられる。

3.6.1 定期利用

3.6.1.1 常磐線からの定期利用(「亀有」接続)

亀有は常磐線各駅停車のみの停車である。各駅停車は綾瀬から東京メトロ千代田線に直通するため、北千住で快速線に乗り換ええない限りは、亀有の乗降客はJRと東京メトロの両方の定期を買うこととなる。例として、亀有～日比谷の定期代は1ヶ月12530円、所要時間はラッシュ時間帯で29分である。それに対し、「亀有」～豊洲～有楽町(日比谷と同一駅扱い)は東京メトロのみで済み、定期代は1ヶ月8500円となる。所要時間は35分程度と見積もられ、若干長くなるが、亀有始発という利と、有楽町方面まで1本で行けるのならば、十分に利用されるだろう。大手町へも押上などで乗り換えることができ、やはり所要時間はかかるが利用が見込める。

千代田線の混雑はかなりのもので再混雑区間は186%とされている。そうなれば、金町以遠からの乗客にも利用の可能性がある。

以上は、急行運転が行なわれ所要時間の短縮が図られるならば、より促進されると思われる。

3.6.1.2 京成線からの定期利用(「お花茶屋」接続)

京成本線は青砥で押上線を分岐した後の乗換駅としては、町屋、日暮里、京成上野があるが、上野以南へに行くには、いずれかの駅にて乗り換えねばならない。しかし、町屋で乗り換えられる千代田線は前述の通り、日暮里・上野の山手・京浜東北線はそれ以上のラッシュ混雑として有名である。京成電鉄の定期代は高い方ではないのでJR常磐線ほどは見込めないが、多少の利用は考えられる。

3.6.1.3 東武線からの定期利用(「押上」接続)

現在の東武線の通勤ルートは主に北千住から日比谷線、北千住から千代田線、押上から半蔵門線、の3つがあると思われ、いずれも地下鉄に依存している。ターミナルが山手線から離れている

東武線ならではの事象である。その点で有楽町延伸線が建設されれば、日比谷線・千代田線の混雑の緩和が期待できる。また、従来は北千住で乗り換えていた定期客を押上まで誘導することにより、増収にもつなげる事ができ、半蔵門線直通とあいまって、東武鉄道として推進することも考えられる。

3.6.1.4「錦糸町」～「東陽町」間

前章でも述べた通り、同区間には多くのバスが走っており、地下鉄建設の際は非定期利用も含め相当数の利用が見込まれる。

3.6.1.5 東西線からの定期利用(「東陽町」接続)

東西線の混雑率は東京メトロ中で最も大きく、西船橋方からならば、木場 門前仲町の 198% である。東陽町は木場の一駅手前に当たり、東京南部への利用を中心に有楽町延伸線に利用が移ることが予想される。

3.6.2 非定期利用

非定期利用の大きなところはやはり、お台場を中心としたりんかい地区へのアクセスだろう。従来は亀有や錦糸町近辺からの南下は非常に難しかったが、有楽町延伸線ならば早く安く移動ができる。また、豊洲はゆりかもめの始発駅であり、お台場を巡るならば好条件である。

また、潮見経由で葛西臨海公園や舞浜への需要も受けられるだろう。流動性がある非定期利用の中で、東京ディズニーリゾート関連の施設がある舞浜は観光地として、もはや不動の地位を占めていると言っても過言ではない。現在、亀有から舞浜方面へ向かおうとすると、新松戸から武蔵野線というのが主たる経路と考えられるが、武蔵野線の東京行が日中は 30 分に 1 本と悲惨な状況である。これが潮見経由ならば改善されよう。同様に都営新宿線や東西線からの利用も考えられる。

3.6.3 その他

東京都は 2016 年にオリンピックを誘致している。オリンピックのメインスタジアムが晴海地区に計画されており、実現した場合、豊洲はメインスタジアムの最寄り駅の一つとなる。2016 年までに建設ができた場合、短期的であるが、オリンピックの会場への足としても需要が期待できる。また、オリンピック開催後もメインスタジアムを利用したイベント、大会などの開催も予測されるため、こちらへの交通としても継続的な需要が期待できるだろう。

3.7.建設可能性

以上を考えると、亀有からの長距離需要を中心に利用が見込まれ、建設は可能ではないかと考えられる。副次的には、建設により千代田線・東西線の混雑緩和も期待できる。

しかしながら、現在の地下鉄の特性上、8両程度の編成を毎時10本程度走らせねばならず、採算が取れるかは分からない。また、半蔵門線松戸延伸がなされたとしたら、亀有からの乗換え需要は減少すると考えられ、その際は、越谷レイクタウンや野田市への延伸に期待することになるだろう。

3.8.参考文献

鉄道ピクトリアル, No. 759, 2005年3月臨時増刊号

JR時刻表 2008年7月号 交通新聞社

東京時刻表 2008年7月号 交通新聞社

国土地理院 HP <http://www.gsi.go.jp/>

運輸政策審議会答申第18号

http://www.ktt.mlit.go.jp/kikaku_sinkou/1.3_18toushin.htm

東京都交通局 HP 内都営バス HP

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/index.html>

マピオン HP <http://www.mapion.co.jp/>

鉄道運営各社配布広告

4. エイトライナー

前章では、鉄道空白地域の解消を目的とした地下鉄建設計画を取り上げたが、この章では既存鉄道との兼ね合いとの観点から、エイトライナーに着目してみた。

4.1.計画の概要

4.1.1.エイトライナーとは

エイトライナーは、環八通りに沿って計画されている環状地下鉄道であり、区間は赤羽～羽田空港間を想定している。

エイトライナー促進協議会ホームページでは、「東京近郊の環状鉄道は、山手線の外側は武蔵野線・南武線しかなく、23区南部・西部及び北部地域では環状方向の移動にとっても時間がかかっています。このため北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区は、この地域を結ぶ環状鉄道（エイトライナー）の実現をめざしています。」と記載されており、環状方向の利便性向上の他に、羽田空港と環八沿線地域が直結されることによる利便性向上、赤羽・上板橋・光が丘・荻窪・二子玉川・蒲田など環八沿線に点在している各地域拠点の連携の強化によるまちづくりへの寄与、環八通りの渋滞緩和などによる環境改善効果などが建設の理由に挙げられている。

4.1.2.運輸政策審議会答申第18号(2008年1月27日)

2000年、運輸大臣（現・国土交通大臣）の諮問機関である運輸政策審議会の第18号答申において、エイトライナーは、葛西臨海公園～赤羽間で構想されているメトロセブン（環七高速鉄道）とともに、「区部周辺部環状公共交通（仮称）」として「今後整備について検討すべき路線」とされている。以下、関係部分を抜粋する。

【区部周辺部環状公共交通（仮称）の新設】

・葛西臨海公園・・・赤羽・・・田園調布 羽田空港方面

羽田空港方面の扱いについては京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄目蒲線（現：東急多摩川線）を短絡する路線の整備状況等を踏まえて検討する。

・長大路線であり、今後の輸送需要等を踏まえて、早期に優先着工区間を決定する。

4.1.3.促進委員会の主な活動経過

このようにエイトライナーが整備路線として答申されるのには、沿線各区が結成した「エイトライナー促進協議会」の活動があったからである。以下、同協議会のHPから、その主な活動経過を年表で示した。

1986.5 大田区・世田谷区・杉並区により「新交通システム等研究会」を設立
1988.4 練馬区「新交通システム等研究会」に参画
1990.4 板橋区「新交通システム等研究会」に参画
1991.3 北区「新交通システム等研究会」に参画
1993.10 これまでの成果を取りまとめ、「エイトライナー構想」を発表
1994.5 「エイトライナー促進協議会」を関係6区で設立
1997.4 メトロセブン促進協議会と「連携」を宣言
2000.1 運輸政策審議会答申第18号において「今後整備について検討すべき路線」として位置付けられる
2000.8 「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を、東京都及びエイトライナー・メトロセブン関係9区で設立
2001～都区連絡会において「区部周辺部環状公共交通」についての調査を実施

4.1.4. 中規模鉄道としての想定

上記年表から見て取れるとおり、促進協議会ではエイトライナーを新交通システムなどの中規模鉄道として想定しているようである。促進協議会のHPに掲載されたイメージ車両も、都営大江戸線と似た車両になっている。したがって、輸送規模に関しては、現在も中規模の想定のままと考えられる。

運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道に関する基本計画について」にエイトライナーが挙げられていることは、前述の通りであるが、答申の基本的考え方のうち、「都市機能の向上」(今後の東京圏における分散型ネットワーク構造の形成等に対応し、各拠点間の連携・交流を支える鉄道の整備)および「空港、新幹線等へのアクセス機能の強化」がエイトライナーに当てはまる。このことから、エイトライナーが中規模鉄道として想定されていることが読みとれる。

4.2. 想定経路

以上のような経過や想定を踏まえた上で、我々は以下のような経路、及び設置駅になると予想した。なお、駅間距離に関しては、大江戸線を参考にした。

4.2.1. 北部(赤羽岩淵～高井戸間)

この区間には駅が12駅設置され、そのうち乗り換え可能駅が9駅となると予想した。始発駅が赤羽ではなく赤羽岩淵であるのは、赤羽に接続

するためには急曲線が必要となる上に、メトロセブンとの兼ね合いを考慮すると赤羽岩淵のほうが都合がよいからである。また、西武池袋線との乗換駅が設定されていないが、これは環八通りが最寄りの駅から離れすぎているため、乗換駅としての役割を果たさないと考えられるからである。



図 4.1：想定経路(北部)

4.2.2.南部(高井戸～田園調布間)

この区間には、駅が7駅設置され、そのうち乗り換え可能駅が4駅となると予想した。田園調布から先は東急多摩川線に乗り入れられる構造とする。



図 4.2：想定経路(南部)

4.3.需要予測

4.3.0.エイトライナーを利用する可能性のある人

エイトライナーは、前述の通り環八通り直下を通り赤羽岩淵と田園調布を結ぶ。また、今回は田園調布～(東急)蒲田間で東急多摩川線に、(東急)蒲田～羽田空港間で「蒲蒲線」(東急蒲田～京急蒲田間で計画されている新線)および京急線に直通すると想定する。この条件下で、エイトライナーを利用する移動パターンは、次のような場合が想定される。

- A. 相模・多摩・所沢・さいたま方面から
羽田空港へ向かう移動(逆も含む)
- B. 沿線近郊相互および現在駅のない地域から
既存放射路線の駅への移動
- C. 異なる放射路線の沿線間の移動

今回は、この3パターンからエイトライナーの需要がどの程度あるかを検討してみる。

4.3.1.空港アクセス

表1・2は、現在神奈川県相模エリア、東京西部、および埼玉県と羽田空港を結びリムジンバスの本数を各路線ごとにまとめた表である。

出発地/ 時間帯	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
小田急	2	6	6	2	2	4	3	3	3	3	3	3	4	5	3	1	1	2	1	
京王	1	5	4	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1				
西武	2	3	2	1	1		1	1	1	1	1	1	1							
中央	2	4	4	2	2	3	1		2	1	1	1	2		1	1		1		
東武	2	5	4	3	1	1	2		3	1	2	1	1	1	1	1				
(参考) 渋谷			2	1	1	1	1	1	1	1		1	2	1		1	1	1		
(参考) 新宿駅		3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	2	4	3	1					
(参考) YCAT	5:15～22:24の間最低10分に1本																			

表 4.1：各地のリムジンバスの本数(空港行)

目的地/ 時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
小田急	2	3	3	1	4	4	3	3	2	3	2	3	5	4	5	4	4	3	1
京王		1	1		2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	3	
西武					1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	2	
中央				1		2	1	2	1	1	2	1	3	2	2	2	3	2	1
東武			1		1	2	1	1	2	1	3	4	3	3	4	4	4	3	
(参考) 渋谷			1	1	1		2	1	1	1	1	1	1		2	1	2	2	
(参考) 新宿駅				2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	4	2
(参考) YCAT	5:21～23:40 まで最低 10 分に 1 本																		

表 4.2：各地のリムジンバスの本数(空港発)

表からわかるように各地点と羽田空港を結ぶリムジンバスは、比較的多い小田急線沿線でも毎時 1～2 本、それ以外も毎時 1 本あるかないかである。バスの本数が相当数あるのは、対都心・横浜であり、鉄道利用であっても、既存のアクセス鉄道の範囲内である。したがって、エイトライナーによる空港アクセスの市場はかなり限られると予想される。もっとも、現在の当該地域と羽田空港を結ぶ流動の大半が、浜松町・品川経由の鉄道利用である可能性もあるため、鉄道直結による輸送需要の増加も見込む必要がある。

4.3.2 現行バス利用者の転移について

現在、放射路線を結ぶ形で環八通り上にバスが運行されている。実際に平日に乗車した時の様子を、以下に記しておく。

a. 国際興業バス赤 01 系統（光が丘 7 丁目～赤羽駅）乗車区間：平和台駅 赤羽駅

この系統は、7 時台から 20 時台まで、毎時 2 本のみの運行であり、この区間の流動はそれほど活発でないことが読みとれる。乗車したバスは、平和台 7:18 発赤羽駅行である。平和台駅時点での 50 人くらいの乗客が既に乗車しており、平和台駅での乗車・降車とも 10 人に満たなかった。したがって、光が丘方面からの利用がメインであると考えられる。また乗車したバスでは都営三田線志村三丁目駅で乗客の半数が下車した。そのほか、途中の各バス停での乗降もある程度見られた。

b. 関東バス荻 54 系統(芦花公園? ~ 荻窪)乗車区間:高井戸駅 荻窪駅

この系統は、日中も毎時 8 本程度運転されており、比較的良好に利用されている系統と言える。乗車したバスは高井戸駅を 10 時台に発車するバスである。高井戸駅発車時点で 17 人が乗車しており、半数強が高井戸駅以遠からの利用であった。途中、柳窪・荻窪 1 丁目からの乗車が多数見られた。ちなみに、この系統は一部区間で環八通りから 1 本東側に入った通りを走っている。

c. 西武バス荻 17 系統(荻窪 ~ 練馬高野台)全区間乗車

この系統は、最近新設された系統であり、環八通りおよび分岐する笹目通り上を走る。毎時 1 ~ 2 本の運転で、まだ利用が定着していない状態といえるかもしれない。乗車したのは、荻窪駅 10:30 発の便であり、終始乗客が 10 人を越えることはなかった。また、通し利用客は半分程度であった。ちなみに途中ですれ違った同系統のバスも、乗客は 15 人程度であった。荻窪から西武線沿線への流動は、バスの本数(毎時 8 本程度)を見る限り対石神井公園がメインであるようである。

d. 東急バス園 01 系統(田園調布 ~ 千歳船橋)全区間往復乗車

この系統は、比較的良好距離にわたって環八通りを走り、また、東急大井町線とも上野毛で接続している。毎時 3 本程度の運行であり、田園調布から出ている渋谷行きバスと比較すると、それほど流動が大きいことが伺える。乗車したのは 17 時 ~ 18 時台であり、帰宅時間帯と重なった。15 ~ 25 人程度の乗り具合であり、途中での乗客の入れ替わりがそれなりにあった。また、上野毛駅での乗降も目立った。反面、鉄道駅間の利用客は 5 人程度であった。

これらのバスは、あくまで鉄道駅から離れたところのフィーダー輸送を担っているものであり、放射路線のバイパスとはなっていない。この要因は、各結節点が小規模であるといったこともあろうが、それ以上に、バスによるバイパスルートが認識されにくいことも挙げられるであろう。また、環八通りに近い駅が必ずしもそのエリアの中心駅ではなく、域内の人の流動に合致しないという問題も見えてくる。

なお、祝日の 16 時頃にも東武練馬・上板橋両駅で流動観察を実施したが、15 ~ 20 分おきにバスを走らせれば間に合うほどの乗客数であり、鉄道を建設するほどの需要は見いだせなかった。

4.3.3. 従来の環状路線からの移行について

エイトライナーは、山手線と南武・武蔵野線の間に整備される。この 2 路線の間には、荻窪・吉祥寺および成城学園前などがあるが、荻窪を除

き、既存路線でバイパスができるか終日の流動が期待できないという状況である。したがって、環状路線の輸送力が飽和状態となっていない以上、環状バイパス路線としてわざわざ建設する必要性は薄い。

4.4.エイトライナーの建設費の考察

ここでは、既存の地下鉄の建築費用を基にして、2つのケースに分けて実際にエイトライナーを地下鉄として建設する場合の費用を考えてみることにする。なお、詳しい資料の不足により、正確な予算の算出が困難であり、また、文中にあるエイトライナーの総延長については地図上における長さを換算している関係で、金額に大きな誤差が発生している可能性があるが、その点をご容赦願いたい。

4.4.1. リニアモーター方式による

独立した路線とする場合

まず、促進協議会が想定しているように、リニアモーター方式を採用し、他の路線と接続し、沿線住民の足とすることに重点を置く場合について考える。この場合は、赤羽岩淵から環八通り沿いに東急田園都市線用賀駅付近まで建設することを想定する。これは、二子玉川駅に接続した場合、距離が伸びるので建設費がより嵩むことが予想できるためである。その場合、総延長は約25kmとなる。総工費を概算するに当たり、以下にあげたリニアモーター方式を採用している関東圏の地下鉄二路線について参考とすることにした。

路線名	区間・開通年月	総延長 (km)	総工費 (億円)	1キロ当たり (億円)
横浜市営地下鉄 グリーンライン	日吉—中山 2008.3	13	約2450	188.5
都営地下鉄 大江戸線	新宿—光が丘 1997.12	13.9	3989	287

表 4.3：リニアモーター方式を採る既存の地下鉄の工費

リニアモーター方式では、車両を小型化することにより、トンネルの断面積を小さくすることが可能になり、総工費を削減できるということが挙げられる。このため、開業後の乗客の運賃負担も減ることになる。し

かし、リニアモーター方式を採用していない他の鉄道とは直通運転が不可能になり、羽田空港へのアクセスはほとんど期待できない。

現行の需要を考えると、エイトライナーはグリーンラインと同規模の4両編成で対応できると考えられる。しかし、グリーンラインは一部区間が高架化されていることや、地価を考慮すると、1キロあたりの総工費はグリーンラインより高く、大江戸線より安くなると考えられる。仮に1キロあたりの総工費を220億円とすると、総工費は約5500億円となる。

4.4.2. 東急多摩川線との直通を想定する場合

今度はももとの構想通り、東急多摩川線・京急空港線に乗り入れ、羽田空港へアクセスする場合について考える。今回は、田園調布駅までを建設し、東急多摩川線を多摩川駅から同駅までの一駅分延伸してもらい、乗り入れを行うことを想定する。また、多摩川線蒲田駅から羽田空港は、蒲蒲線という計画線があるが、ここでは触れないこととする。さて、赤羽―田園調布間の総延長は約30kmである。建設費を考えるにあたり、以下に挙げる二つの地下鉄路線について参考とすることにした。

路線名	区間・開通年月	総延長 (km)	総工費 (億円)	1キロ当たり (億円)
京都市営地下鉄 東西線	二条―太秦天神川 2008.1	2.4	525	218.8
東京メトロ 副都心線	渋谷―池袋 2008.6	8.9	約2500	約280

表 4.4：他社との直通運転を行う既存の地下鉄の工費

京都市営東西線は16.5m級車両4両または6両編成で運転しており、京阪京津線と直通している。一方、副都心線は20m級車両8両または10両編成で運転しており、西武有楽町線・東武東上線と直通している。

現在の東急多摩川線は、18m級の車両による3両編成で運転している。エイトライナーの乗り入れ時には、羽田空港へのアクセスに対応するために、4両編成での運行を始めることを想定し、エイトライナー側もそれに合わせ18m級4両編成によって運行すると仮定する。以上のことを踏まえて想像すると、安めに見積もって1キロ当たり240億円であろう。そうすると、総工費は約7200億円となる。ただし、これは田園調布までの話であって、羽田空港まで乗り入れるにはさらに多額の工費がかかる。

4.5.都市計画上の必要性

4.5.1.都市計画上の美しさ

現在、首都圏には環状(になっている)鉄道が3路線しか存在しておらず、道路に関しても似たような状態である。このことは世界中の大都市から見て極めて特異な状態である。以下の図は現在計画中の鉄道路線、高速道路がすべて開業した時点での、首都圏の交通網をおおまかな形で表したものである。(一部実際の計画と異なるが、その点はご容赦願いたい)

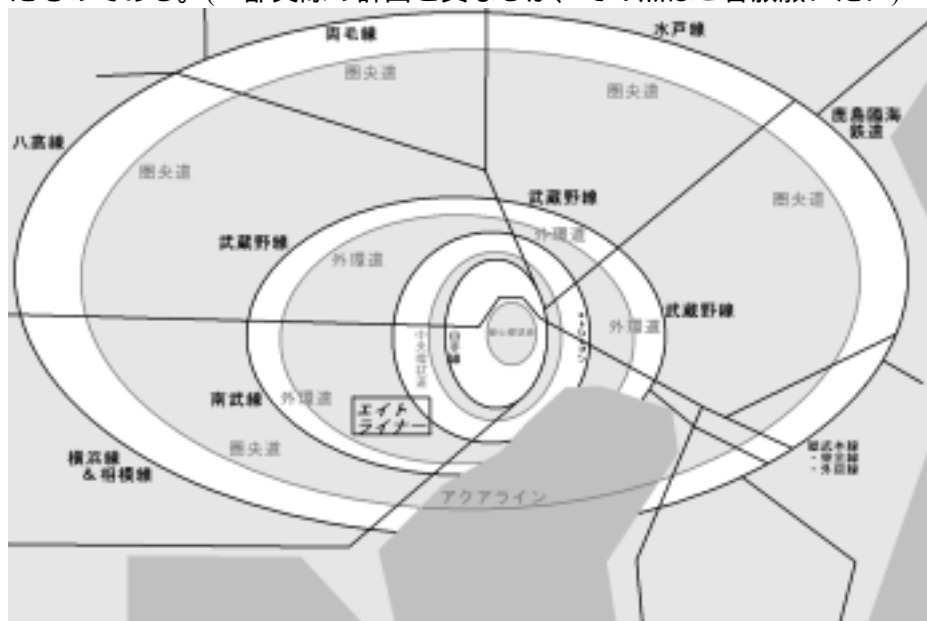


図 4.3：首都圏の交通網(未来)

この図を見てわかるように、首都圏の環状網が完成すれば鉄道と高速道路が交互に存在する、玉葱状の美しい交通網が出来上がる。また、エイトライナーが山手線と武蔵野・南武線との隙間を見事に埋めていることもわかる。

4.5.2.隠れた需要

エイトライナーが上図のような性格を持つ環状鉄道であることで、これまで行ってきたような需要予測では予想できない流動が発生する可能性が十分に高い。特にエイトライナーが実質的に空港アクセス鉄道となった場合、これまで西武鉄道などの放射路線から山手線、京急線乗り

継いで羽田空港に行っていた、統計では表れにくい旅行客が大量にエイトライナーに乗り換える可能性を秘めている。

しかし、以上のような隠れた流動が存在していても、乗り換えが不便ではそのような流動が発生するとは到底考えられない。このことは、実質的に環状線でありながら、乗り換えの不便さから環状鉄道の役割をあまり果たしていない都営大江戸線の例を見れば明らかである。実際、現在の計画では乗り換えが面倒となることが予想できる接続駅が多く存在していることは、設置駅予測の図を見れば明らかである。

さらに分が悪いことに、接続する路線の大半が地下鉄に直通することで、エイトライナーが開業する前の段階で、既に環状線と同等の役割を果たしてしまっている。たとえば、横浜方面からさいたま、練馬方面に向かう場合、副都心線や南北線を利用することで面倒な乗り換えをほとんどすることなく向かうことができる。すなわち東急東横線からエイトライナーを介して西武池袋線、東武東上線へと向かう流動はほとんど期待できないということである。

4.6.考察・まとめ

以上のように見積もりを行った結果、二つのことが分かった。まずは、地下鉄であるゆえに工事費が高いことである。安価なりニアモーター方式でも、5000億円以上の工費がかかるようである。この額が「山手線と武蔵野線の間の空白地帯を埋める」ために必要な額として妥当なものであるかに疑問が生じる。次に、環八通りという、自動車交通量の多い道路の直下であるにもかかわらず予想される乗客数が少ないことである。このことは採算をとることが困難であることを示している。

このように採算面においては、エイトライナーは不要であるということになる。では、なぜエイトライナーを作る計画が持ち上がったのであろうか。それは、都市計画の見た目上、環状の路線が必要であるからである。このことは“都市計画上の美しさ”のみでエイトライナーを建設するといって過言ではない。しかし、ただ“都市計画的に美しい”だけでは、利用客は集まらないのは明らかである。

以上のように、エイトライナー単独で採算をとることは極めて難しいと考えられる。自治体の財政に余裕がないのであれば、地下鉄建設という“公共事業”による雇用確保を目的としない限り、慎重に建設するかどうかを検討すべきである。しかし、エイトライナーは都市政策上の意義は間違いなく持っている。採算面の問題はあっても、建設する価値はあると考えられる。

4.7.参考文献

- 鉄道ピクトリアル, No. 704, 2001 年 7 月臨時増刊号
- グリーンライン 3 月 30 日、発車 - タウンニュース,
http://www.townnews.co.jp/020area_page/01_thu/01_mido/2008_1/03_27/mido_top1.html
- 都営地下鉄の概要 | 東京都交通局,
<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/information/service/subway.html>
- 地下鉄東西線二条～太秦天神川間が 1 月 16 日に延伸開業 / 京都市
交通局 営業課 <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000024682.html>
- asahi.com: (1) 素通りさせぬ街模索-マイタウン東京
http://mytown.asahi.com/tokyo/news.php?k_id=13000360804280001
- エイトライナー促進委員会: <http://www.8liner-kyogikai.jp/index.html>
- 運輸政策審議会答申第 18 号:
http://www.ktt.mlit.go.jp/kikaku_sinkou/1.3_18toushin.htm

あとがき

ここまでで、地下鉄道の過去、現在、そして未来に我々なりに切り込んでいけました。さて、東京の地下鉄計画の中で、本紙でお伝えできなかったものの概要を挙げ、あとがきに変えさせて頂きたいと思います。出典は運輸政策審議会答申第 18 号を用いています。

浅草線の東京駅接着

現在は日本橋付近を通っている浅草線について、東京駅に接着させることにより、他鉄道線との乗換えの利便を高めようとするものであります。

半蔵門線の押上～松戸延伸

有楽町線延伸の項でも触れられているが、押上から四ツ木を経て松戸まで延伸する計画があります。

このほかにも、「2015 年までに整備着手することが適当である路線」も多くあります。この中で興味を引くものがあれば、また、他にどのようなものがあるか、調べてみるのも良いかもしれません。

最後までお読み頂いた方で、本紙の内容に興味を持たれた方がいらっしゃればとても嬉しく思います。

東京工業大学鉄道研究部
「地下鉄道と交通計画」製作委員会
企画長 井上 大史

「地下鉄道と交通計画」製作委員会 メンバー一覧

企画長 07 代 井上 大史

06 代 今井 裕也
高橋 暁

07 代 加藤 大智
清田 恭平

08 代 高本 秀太
佐田 雄太郎
八重樫 侑介

