

運行計画の検討

～需要予測検討の前提として～

代表例：岩槻から都内への所要時間、運賃、乗換回数（詳しくは資料3を参照）

Q: 快速運転を導入するメリット&デメリットは？

- **メリット：**
 速達性向上による競争力強化、
 停車駅の利用者増加 など
- **デメリット：**
 通過駅の利用者の利便性低下、
 通過駅周辺開発への影響
 追越施設整備費用(約150億円) など

Q: 延伸線を含む地下鉄7号線の競争力は？
 利用者は確保できるか？(意義や需要予測とも関係)

- 西のJR, 東の東武伊勢崎線に挟まれた路線
- 主要各駅への所要時間、運賃、乗換回数
 ～利用者目線から
 (右表は一部。詳しくは資料3を参照)

エリア	着地	路線	所要時間		運賃	乗換	備考
			各駅	(快速)			
都内主要ターミナル	新宿	延伸線	61分	(56分)	970円	1回	
			67分	(62分)	850円	1回	
		他路線	49分		640円	1回	
	池袋	延伸線	52分	(47分)	960円	1回	
			53分	(52分)	760円	2回	
		他路線	43分		570円	1回	
	渋谷	延伸線	76分	(71分)	850円	2回	
			65分	(64分)	920円	2回	
		他路線	50分		730円	1回	
	東京	延伸線	63分	(58分)	850円	1回	
			62分	(53分)	730円	2回	○
		他路線	81分	(77分)	660円	3回	◎○
東京外口 乗降人員上位駅 (政府官公庁所在地含む)	大手町(3位)	延伸線	61分	(56分)	850円	1回	
			66分		730円	3回	
		他路線	64分		760円	2回	
	銀座(4位)	延伸線	66分	(61分)	850円	1回	
			65分		800円	2回	
		他路線	80分		640円	2回	◎
	新橋(6位)	延伸線	68分	(63分)	850円	1回	
			66分	(62分)	730円	2回	○
		他路線	82分		680円	3回	◎
	霞ヶ関(19位)	延伸線	67分	(62分)	850円	1回	
			72分		710円	3回	
		他路線	71分		760円	2回	
南北線主要駅	飯田橋(11位)	延伸線	50分	(45分)	850円	無し	
		他路線	59分		730円	2回	
	市ヶ谷(21位)	延伸線	52分	(47分)	850円	無し	
		他路線	61分		730円	2回	
	永田町(58位)	延伸線	57分	(52分)	850円	無し	
		他路線	65分		760円	2回	
			86分		680円	3回	◎

※順位は「東京外口 各駅の乗降人員ランキング(平成22年度1日平均)」より (1位は池袋、2位は北千住)
 ※東武伊勢崎線経由:◎で表示
 ※東北縦貫線(上野-東京)開通を考慮した経路:○で表示、快速の所要時分に反映

運行計画の検討

～需要予測検討の前提として～

討議用資料3 続き

Q: 運行パターンとして妥当なものは？【各停／快速(追越なし)／快速(追越あり)】

- 各駅停車 : 現在の地下鉄7号線の運行形態と同様 ～自然な運行形態
- 快速(追越なし): 追越施設を整備せず、各駅停車を追越さない快速運転 ～需要増加する？
- 快速(追越あり): 追越施設を整備し、各駅停車を追越す快速運転 ～需要とコストのバランス

※快速停車駅: 赤羽岩淵、鳩ヶ谷、東川口、浦和美園、岩槻

※快速運転による時間短縮効果: 5分30秒(岩槻～赤羽岩淵間)

Q: 今後需要予測を行うにあたって留意する点は？

- プロジェクト検討段階では、快速運転は需要予測における上ブレ要素として位置づけるべきか？
(H17検討委員会では、感度分析結果として千鳥運転+2000人、追越快速+3000人と整理)