

東急田園都市線の混雑

1年 SO8500

(1) 東急田園都市線とは？

東急田園都市線（以下：田園都市線）は、東京都渋谷区の渋谷駅から神奈川県大和市の中央林間駅を結ぶ総延長 31.5km の路線である。

東京メトロ半蔵門線（押上～渋谷）、東武伊勢崎線・日光線（押上～久喜・南栗橋）に乗り入れを行っている。そのため沿線からは、東急電鉄の車両は当たり前のこと、東京メトロの車両や東武鉄道の車両などバリエーションに富んだ車両を見ることが可能である。



東武伊勢崎線久喜駅に見られる「中央林間」方面の表示。果たしてどれ程の利用者が知っているかは疑問である。

(2) 田園都市線が抱える諸問題

そのような田園都市線であるが、朝ラッシュ時における混雑が大変激しくなっている。その混み様は首都圏のなかでも屈指のもので平均混雑率（電車の混み具合を具体的に数値化したもの）は約 200% に達するともいわれている。とくに朝ラッシュ時の優等列車「準急」は「各駅停車」に比べさらに混雑が激しいといわれている。また電車混雑を主な要因とした電車遅延も毎日のように発生しており、このことは早急に解決しなければならない課題である。

(3) 混雑の要因

(ア) 車両編成数に関する問題

田園都市線の編成数は設備の都合上、全て 10 両である。この編成数は首都圏の私鉄の中では標準的であるものの JR 東日本（東日本旅客鉄道株式会社）と比べると若干短いのである。

事実、山手線は 11 両、宇都宮線・高崎線・常磐線・東海道線・横須賀線はそのほとんどが 15 両の編成である。（一部異なるものも存在する）

(イ) 渋谷駅に関する問題

田園都市線の一番のターミナル駅である渋谷駅は島式ホーム 1 面 2 線である上に階段、ホームなどがとても狭いために全ての乗客を収容することができない。そのため、乗降にとっても時間を要し後続の電車がホームに進入することができない...ということが日常茶飯事発生しているのである。

(ウ) 沿線住民の爆発的な増加に関する問題

田園都市線沿線は「多摩田園都市計画」によって多数の住宅地が開発されている。しかし東急が当初見込んでいた沿線人口より現在ははるかに上昇してしまったのである。さらに田園都市線沿線では今後も人口増加が続くとみられていて、一刻も早い田園都市線の混雑緩和が必要不可欠である。

(エ) 他路線に関する問題

1993 年、横浜市営地下鉄ブルーラインがあざみ野まで延長した。一見、田園都市線混雑とは無縁と思われるがこのことが田園都市線の混雑にとどめを刺したのである。横浜市営地下鉄ブルーライン沿線に住む人達があざみ野を経由し、渋谷に通勤・通学する人が急増したのである。

(オ) 都心側ターミナルに関する問題

(イ)でも取り上げたが、田園都市線の都心側ターミナル駅は極めて貧弱なのである。それは、渋谷駅の構造に限ったことではない。

田園都市線は途中駅における他線への乗り換え可能な駅が極めて少ないのである。溝の口、二子玉川にて大井町線への乗り換えは可能だが、都心に行くためには大岡山や自由が丘、大井町での乗り換えが必要で、都心(渋谷・大手町...)に乗り換えなしで行くことのできる田園都市線の方が便利と考える乗客は少なくないだろう。

事実、田園都市線と同じく東京 - 神奈川を結ぶ小田急線は途中駅 代々木上原にて東京メトロ千代田線への乗り換えが可能である。

以上のような要因により田園都市線の混雑、それに伴う遅延が発生しているのである。そのため東急電鉄としても様々な方法で混雑を緩和しようと模索を続けている。

(4) 混雑緩和策

東急電鉄では(3)のような現状を踏まえた上で、朝ラッシュ時の田園都市線の混雑緩和

和に向け様々な解決策を打ち出してきた。

(ア) 6ドア車・座席格納車の連結



(東急電鉄ホームページより引用)

http://www.tokyu.co.jp/contents_index/guide/2009_2010/tkk_tetsu01.html



(新たに導入された六ドア車。右の従来車と比べるとその輸送力の差は歴然。)
田園都市線では 2005 年 2 月 14 日に実施されたダイヤ改正より朝ラッシュ時に座席格納が可能な 6 ドア車を導入している。6 ドア車は渋谷駅で特に混雑の激し 5・6・4 号車に連結されている。これにより座席数は大幅に減少したものの、若干の混雑緩和は見られたようである。

(イ)「準急」の運転開始

東急電鉄では 2007 年 4 月 5 日のダイヤ改正より朝ラッシュ時間帯のみの種別「準急」(停車駅: 急行の停車駅に加え二子玉川～渋谷間各駅停車)の運行を開始している。これは、それまでの「急行」をシフトしたものである。

東急電鉄が「準急」の運行を開始した経緯としては、二子玉川～渋谷間における「各駅停車」と「急行」の混雑均等化が挙げられる。本来の「各駅停車」は桜新町で後続の「急行」の通過待ちを行うため、それを嫌う乗客が「急行」に殺到していた。そのため新たな種別「準急」の運行を開始することで、特に混雑が激しい二子玉川～渋谷間の混雑を均等化することが東急電鉄の狙いであったようである。

ダイヤ改正の内容
平日の朝8時台に渋谷駅へ到着する上り急行13本が「準急」に変わります。
準急は、二子玉川～渋谷駅間は各駅に停車します。
渋谷駅着8時03分～9時01分の上り各駅停車は、桜新町での通過待ちがなくなります。溝の口駅より先では列車の追い抜きがなくなり、渋谷駅までの到着順序は変わりません。
二子玉川～渋谷駅間の所要時間は準急・各駅停車ともに約15分です。
土曜日・休日ダイヤは変更ありません。

(東急電鉄ホームページより引用)

http://www.tokyu.co.jp/railway/railway/mid/oshirase/070405_timetable.html)

(ウ) キャンペーンの実施

田園都市線では2009年12月1日～12月18日まで混雑緩和を目的とした「早起き応援キャンペーン」が実施された。これは、ある一定の時刻までに改札を通過した乗客に協賛企業の特典を贈呈するといったキャンペーンである。その他にも各駅に時差通勤を呼び掛けるポスターを展示したりしている。

(エ) 大井町線の溝の口延伸

2009年7月11日より大井町線が溝の口まで延伸された。これは東急が行ってきた混雑緩和策の一環として田園都市線の二子玉川～溝の口間 複々線化に伴うものである。また大井町線では2008年3月28日より急行の運転を開始しており、主に田園都市線を通勤・通学で使用している乗客の、大井町線経由での利用を促進させることが狙いのようである。

(5) 混雑緩和策の問題点

東急電鉄では様々な混雑緩和策を打ち出し実行に移してきた結果、若干ではあるが混雑緩和の効果がみられた。しかし私は(4)で取り上げた混雑緩和策は、朝ラッシュ時にはその効果を発揮すると思うが、それ以外の時間帯には...お世辞にもプラスに働くとは思わない。そこで、混雑緩和策の問題点を取り上げて見ることにした。

(ア) 6 ドア車 (座席格納車) 導入の問題点

(4)でも取り上げたように6ドア車は朝ラッシュ時には大きな威力を発揮し、遅延の解消(減少)にもつながっている。しかし朝ラッシュ以外の時間帯、つまりは休日、平日のデertimeなどにおいて6ドア車は単に座席の少ない不便な車両に過ぎないのである。東急電鉄ではその点を考慮し、休日のK運用(東急の車両による運用)にはなるべく6ドア車を連結する5000系を運用に入らせないようにしている。

(イ) 「準急」運転開始による問題点

(4)でも取り上げたように「準急」は、当時の「急行」と「各駅停車」の混雑の均等化に大きく貢献した。しかしその反面いくつかの問題点もあるように思う。「準急」が導入されるまでの「急行」の二子玉川～渋谷間の平均所要時間は13分。同一区間の「各駅停車」の所要時間は17分であった。しかし「準急」の導入により同一区間の所要時間は「準急」「各駅停車」共に15分となった。いわば路線内での華である速達列車「急行」の所要時間が増大してしまったことは、残念でならない。また大井町線の新たな始発駅である溝の口駅の混雑も問題視されている。

(6) これからの田園都市線

今まで取り上げてきたように東急では様々な混雑緩和策を打ち出し実行に移してきた。それにより若干の混雑緩和は見られるものの、未だ問題の本質は解決されていないのが現状である。では問題を本質から解決するためには、何が必要なのだろうか。これはあくまで私自身の意見だが、解決はほぼ不可能だと思う。もちろん渋谷駅の改良工事、増結などなど...非現実的に考えればたくさんの解決策が出てくるが...現実問題、この問題を本質から解決することなどほぼ不可能だと思う。しかし地道な努力を続けることは必要だと思う。

これからも数年間、もしくは数十年間にわたって人口が増え続けるといわれている、田園都市線沿線。しばらくはその状況を見守りたい。

...最後に...

本日はお忙しい中、当校の学院祭にお越しいただき有難うございました。
さて、今回の部誌では「東急田園都市線の混雑」について調査しました。皆様の中にも、田園都市線を利用したことがある方は少なくないと思います。通勤・通学・ショッピングなどなど...いかなる場面においても鉄道は必要不可欠な存在だと思います。常日頃から利用する鉄道だからこそ、単にひとつの交通手段と捉えるのではなく、新たな視点で接すると新たな発見や楽しみがあるのかもしれない。

参考文献

http://www.tokyu.co.jp/contents_index/guide/2009_2010/tkk_tetsu01.html

http://www.tokyu.co.jp/railway/railway/mid/oshirase/070405_timetable.html

(東急電鉄ホームページ)

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A5%E7%94%B0%E5%9C%92%E9%83%BD%E5%B8%82%E7%B7%9A>