

副都心線の2012年問題

1年 teamkeroro



@和光市駅 メトロ7000系と西武6000系（2010年9/29撮影）

§1.はじめに

2012年と言えば、マヤ文明が予言した、地球が滅亡する年と言われています。しかし、この首都圏の鉄道にとってもこの2012という年は大変重要な年だと思います。なぜなら、2012年は東急東横線（以下東横線と表記）が東京メトロ副都心線（以下副都心線と表記）に相互乗り入れを開始する予定の年でもあるからです。2008年6月14日に副都心線が開業してから4年目となる2012年に、副都心線は新たな一歩を踏み出すわけです。この、東横線の副都心線乗り入れについて関連することをこれから「2012年問題」ということにし、それについて、私の論を展開させていただきたいと思います。

それでは、しばらくお付き合いください。

§2. 基礎データ

(1) 東京メトロ副都心線

- ・ 開業日等 2008年6月14日、東京都内の13番目の地下鉄として開業。
- ・ 駅
和光市・地下鉄成増・地下鉄赤塚・平和台・氷川台・小竹向原・千川・要町・池袋・雑司が谷・西早稲田・東新宿・新宿三丁目・北参道・明治神宮前<原宿>・渋谷
(太線・太字は急行・通勤急行停車駅、下線・斜体は通勤急行停車駅)
ただし、明治神宮前<原宿>は土日のみ急行停車。
- ・ 全長 20.2km
- ・ 所要時間 和光市～渋谷、35分(各停) 30分(通勤急行) 25分(急行)
- ・ 運転方式 全線でATO(自動列車運転装置)使用。
和光市～小竹向原：ツーマン運転 小竹向原～渋谷：ワンマン運転
- ・ 走行車両
 1. 東京メトロ 10000系(現在は10両編成のみ)
7000系(改造済車のみ・10両と8両編成混在)
 2. 西武鉄道 6000系(改造済車のみ・10両編成のみ)
 3. 東武鉄道 9000系・9050系(改造済車のみ・10両編成のみ)
50070系(10両編成のみ)



@和光市駅 東武50000系(乗り入れ車とは違います)・9050系(2010年9/29撮影)

§3. 2012年に何が起こるのか

ここでは、副都心線、西武池袋線・西武有楽町線(両方共以下西武線と表記)、東武東上線(以下東上線と表記)、東横線について、乗り入れに関連する範囲で示します。

(1) 予定されている事項

- ・ 副都心線が東横線と相互乗り入れを開始。

- ・ 乗り入れ開始と同時に、東横線代官山 渋谷間が地下化、渋谷駅が地下に移転。
- ・ 西武線、所沢駅の駅舎工事・石神井公園駅周辺の高架化工事完成。
- ・ 東上線池袋 小川町間、A T C 導入。
- ・ 東横線、直通車両の 10 両化・ホームの 10 両対応化。
- ・ 渋谷駅を 2 面 4 線化し、新宿三丁目駅の東新宿寄りに Y 字型引き上げ線使用開始。

(2) 予測される事項（あくまでも予測です）

- ・ 東横線、日比谷線との相互乗り入れを終了。
- ・ 西武線・東上線・東横線・副都心線で種別や停車駅の見直しを実施。
- ・ 西武線・東武線・東横線・副都心線それぞれで大幅なダイヤ改正。
- ・ 副都心線からの直通列車の保谷止まり列車が設定される。その他普通運用が短縮される。

@和光市駅 メトロ 7000 系・10000 系 西武 6000 系（2010 年 9/29 撮影）



§ 3.2012 年問題を詳しく！

東横線の日比谷線との相互乗り入れについて

現在、東横線は日比谷線と相互乗り入れをしているが、副都心線の乗り入れが開始されると、以下のよう
な問題が起きる可能性があります。

- ・ 運用が複雑になり、乗り入れる車両が増加する。
- ・ 日比谷線用車両が 18メートル車・3or5 ドアなのに対し、副都心線等その他で使用されている車
両が 20メートル・4 ドアであり、複数の長さ・ドア数の車両が今までより混在する。
- ・ 渋谷駅には、ホームドアが設置されているため、18メートル車に対応していない。

1・2 番目はほとんど当たり前のことですので、3 番目がもっとも重要です。渋谷駅に 18メートル車が
乗り入れできないと、日比谷線・東横線で運行障害が起き、直通運転中止した時に 18メートル車のやり
場がなくなってしまいます。留置線もそこまで多くはないので、運用に入れざるを得ません。そうなる
と、復旧に時間がかかってしまいます。このようにネックになってしまうものは除去されると考えたた
め、このように予測しました。

種別・停車駅大幅見直しについて

現在、副都心線とそれに乗り入れている西武線・東上線の種別（乗り入れしている種別のみ）は副都心線：急行・通勤急行・普通、西武線：快速・普通、東武線：普通の計6つであるが、それぞれの組み合わせを考えると（乗り入れ・副都心線内完結合わせ）なんと10種類にもなります。それに東横線の種別：特急・通勤特急・急行・各駅停車をかけ合わせると、40種にもなってしまいます。

さらに、現在の様に、西武線内最速でも快速、東上線内は普通と、そこまで優等列車ではありません。現在、渋谷から西武線飯能・東上線森林公園までの所要時間は、飯能までが86分・森林公園までが89分になっています。12年に東急線乗り入れが開始されるとどうなるのでしょうか。東横線は最速約35分です。つまり、それぞれ全線2時間以上かかるわけです。さすがにそうなると良くない、またせっかく乗り入れをする意味がなくなってしまいます。前述の通り、乗り入れ種別が増えるとなると、パターンがさらに複雑になるだけなので、調整が必要です。ということで下の表になるだろうと考えてみました。

西武線						東武線					
快速急行						快速急行					
急行	各駅停車					急行	各駅停車				
種別	飯能	入間市	小手指	所沢	ひばりヶ丘	種別	森林公園	東松山	坂戸	川越市	川越
主な駅					石神井公園	主な駅				ふじみ野	志木
					練馬					朝霞台	和光市
					新桜台						
					小竹向原						
副都心線											
快速急行						副都心線直通のみ停車					
通勤急行	各停					土日・祝日のみ停車					
急行						西武線からの快速急行のみ停車					
種別	和光市	小竹向原	池袋	新宿三丁目	明治神宮前						
主な駅					渋谷						

西武線の乗り入れ種別を快速から急行に変更するだけで、パターンは限られますが、渋谷まで1つの種別で運行できます。

また、速達種別として、快速急行も導入できたらと思いましたが、副都心線内

での快速急行運転は待避の関係上ほぼ不可能です。また、池袋、新宿をすべてスキップするため、地元からの反対が多く、実施しようにもし難いと思われます。

このように、西武線・東上線の優等乗り入れ種別を工夫すると、東横線乗り入れが開始されても客離れはそう起きないと思いますし、種別のパターンも減少させることが出来ます。

さらに、千代田線の様に、特急の導入も効果的かと思われます。（これも待避の関係上ほぼ不可能。）しかし、もし待避関係を何とかできたとしても、東上線・西武線では有料特急なのに対し、東横線では無料の種別で走っているため、ここの調整がつかなければ完全に不可能です。

保谷止まり列車設定、その他普通列車の短縮について

これは、東横線に直通することによる運転区間の延長により発生すると予測しましたが、東横線では起きえません。なぜなら、東横線はすべて元町・中華街駅までの運転であるためです。つまり、反対側の西武線・東武線が短縮されると思われます。そのため、現在、西武線乗り入れは最短でも清瀬（ラッシュ時除く）ですが、保谷止まり運用ができると予測できます。また、東上線では、志木止まりが増加するとも思われます。他に、予定にもありましたが、新宿三丁目の引き上げ線が使用開始するようなので、新宿三丁目止まりもできる可能性が高いです。

§ 4. まとめ

ということで今まで論を展開してまいりましたが、そろそろまとめます。

副都心線は「JRのバイパスとして3つの副都心をつなぐ」という目的で開業したのですから、「バイパス」の役割を果たせなければ全くの無意味です。そのためにも直通種別を変更したり、停車駅を変更したりが必要に思います。東横線の乗り入れによって埼玉エリアから乗り換えなしで横浜エリアに行けるのも、実際便利ですが、運賃が高かったり、時間がかかったりしてしまえば、やはり副都心線の需要は減少してしまうに違いないと思います。

まとめとしては、東横線の乗り入れが失敗に終わらないように様々な面をよく考えるべきであると思います。

以上で終わります。長々とありがとうございました。

§ 5. 参考文献

東京メトロ HP

<http://www.tokyometro.jp/>

Wikipedia-東武東上本線

<http://ja.wikipedia.org/wiki/東武東上本線>

Wikipedia-石神井公園駅

<http://ja.wikipedia.org/wiki/石神井公園駅>

Wikipedia-東京地下鉄副都心線

<http://ja.wikipedia.org/wiki/東京地下鉄副都心線>

Wikipedia-東急東横線

<http://ja.wikipedia.org/wiki/東急東横線>

Wikipedia-保谷駅

<http://ja.wikipedia.org/wiki/保谷駅>

写真はすべて私が用意しました。また、内容に誤りがあるかも知れませんが、それは私の知識不足です。ご了承ください。



@中目黒駅 東急 5050 系 横浜高速鉄道 Y500 系
(2010年9/29撮影)