

## チーム F、5 社直通の善悪

1 年 4102F

### 0. はじめに

優秀な作品がほかに多くある中、この駄作を読もうとこのページを開いていただいたことに、まず感謝したい。

さて、話は変わり、時は今年の 3 月 16 日までさかのぼる。この日、多くの鉄道会社でダイヤ改正が行われた。

東日本旅客鉄道(JR)ではいろいろな車両が登場、引退し、小田急電鉄では下北沢駅の地下化が行われるなど多くのスキャンダルがあった中、今回焦点を当てたいのが、東急電鉄の東横線と、東京地下鉄(東京メトロ)の副都心線の相互直通運転開始についてだ。

### 1. 東急東横線

東京急行電鉄が運行する、総延長約 24 km、21 駅からなる、渋谷 - 横浜間の路線である。路線記号は TY でラインカラーは赤。種別は 4 つあり、停車駅の少ない順に特急、通勤特急、急行、各駅停車、となる。

特急停車駅は、渋谷、中目黒、自由が丘、武蔵小杉、菊名、横浜となり、通勤特急にはこれに日吉が、急行にはさらに、学芸大学、田園調布、多摩川、綱島がくわわり東横線の優等列車となっている。

直通運転開始に伴い、上記の優等列車停車駅が 10 両対応化工事をうけたり、地上 2 階の渋谷駅での営業を終



↑ 東急東横線 5050 系(5156F) 旧渋谷駅 3 番線にて。

了、東京メトロ副都心線の待つ、

地下 5 階のホームへともぐることになるなど、今回の騒動で一番変化の大きかった路線である。またかつて主力だった 9000 系電車も副都心線の地下勾配に対応できない等の理由から直通運転開始に伴い引退しており、現在は 5050 系のみが在籍している。(5050 系には 4000 番台というものがあり、これは 5050 系の 10 両対応の車両である、略して 4000 系といわれることもあるが、これは正式な呼び方ではない。)

## 2. 東京地下鉄副都心線

東京メトロが運行する、総延長が約 20 km、16 駅からなる渋谷 - 和光市間の路線である。ラインカラーは茶色、路線記号は F となっている。(ただし、小竹向原から先、和光市までは有楽町線とする場合があるため数値はこの限りではない。)

2008 年に開業した、東京の地下鉄の中で一番新しい路線で、東京地下鉄 13 号線とも呼ばれる。種別は急行と通勤急行、

各駅停車の 3 つで、急行は和光市、小竹向原、池袋、新宿三丁目、休日は明治神宮前にも停まり、終点の渋谷に到達する。現在は 10000 系と 7000 系が混在しており、10000 系は主に 10 両で、又、7000 系は主に 8 両で活躍している(ただし、7000 系のうち 1 編成は 10 両編成として活躍している。)

小竹向原では西武有楽町線と接続しており、同路線を經由し、西武池袋線に直通運転する列車も少なくはない。



↑ 地下鉄副都心線 7000 系(7020F)渋谷駅 5 番線

また、和光市では東武東上線とホーム

を共有しており、東上線とも直通運転する場合がある。埼玉県東部と横浜市方面結ぶ長距離鉄道網の肝の役割を果たしているがこの路線であり、注目度も高い。

## 3. 西武池袋線、西武有楽町線、東武東上線

東京メトロ副都心線が小竹向原から先西武有楽町線経由で西武池袋線飯能まで、和光市から先東上線森林公園まで相互直通運転を行っている。この関係で、結果的に東横線もこれらの路線に直通することになった。

池袋線は種別に、各駅停車、準急、快速、急行、快速急行など 8 種ある。(東上線も種別はあるが直通電車は必ず普通扱いとなるのでここでは特に触れない)

## 4. 横浜高速鉄道みなとみらい線

2004 年に開通した第三セクターの鉄道路線。元町中華街駅を起点に、東横線横浜駅に乗り入れ、東横線と相互直通運転を行ってきた関係で、今回の長距離路線網の一端を担うことになった。種別は東横線と同じ 4 種。

## 5. 運転形態

運輸番号が 00A のように二ケタの数字にアルファベットが付く形になっている。

ここのアルファベットが K の場合は東急、横浜高速鉄道の車両、S が付く場合は東京メトロの車両、T が付く場合は東武鉄道の車両、M が付く場合は西武鉄道の車両がそれぞれ運用にあたりとされているが、代走などもあり、必ずしもこの限りではない。

元町中華街駅を出発した列車は横浜で東横線に入り、日吉―田園調布を目黒線と並走した後、渋谷で副都心線に、乗り入れ、小竹向原で分岐、西武線へ直通し、最長飯能まで走行するものと和光市方面へ行くものに分かれる。和光市へ着いたものは東上線へ直通するか、そのまま折り返すかにわかれ、東上線に直通したものは最長で森林公園まで直通する。

種別は

東横線：特急→副都心線：急行→西武線快急(東上線は普通)となるものや

東横線：急行→副都心線各停となるもの、東横線：各停→副都心線：各停となるものが多いが、朝の時間帯一部列車は東横線：急行→副都心線：通勤急行、急行となるものもたまにある。など、種別変更がとて多く複雑である。また、もともと東横線は渋谷―元町中華街を単純往復する列車が多く、行き先の種類が少なかった。今回直通したことにより行き先の種類が 10 以上になり、初めて乗る客は戸惑ってしまうだろう。

## 6. 渋谷駅

東横線がかつて使用していた地上渋谷駅は 3 月 15 日をもって営業を終了しており、地下 5 階のホームに移動するなど大きな騒動となった。

ここで一つ、問題が生じてくる。かつてこの地上駅では東横線の乗客を 4 線 4 面で処理していた。それでもなお込み合う

東横線の乗客たちが、地下の、2 面 4 線、下り電車を除けば 1 面 2 線で処理するというは無謀な話だとは思わないだろうか？

ただでさえ混雑している副都心線のホームに、8 両ですら大混雑の、東横線を 10 両でぶち込むのだ。駅がパンクしてしまうのではないだろうか  
実際、直通運転 3 日目の、開始後初の



↑ 東横線地上駅(現在は営業終了)

平日は、新渋谷駅は大パニックだったと聞く。

出口も狭く少ない。とても利用者をさばけるような駅ではないのだ。

これは改善が求められるのではないだろうか？

## 7. 行き先種別パニック

前述のとおり、今回の件で、単純往復路線であった東横線が複雑化する。初見の客はわからないだろうし、東上線で各駅停車に乗っていたのに気づいたら特急!? 目的の駅で降りれなかった!! という話も結構耳にする。種別というのは便利ではあるが、乗り間違えると大変な時間ロスを生み出す。東横線は特急(通特)が急行列車を抜かないので、この特急は客を惑わすだけの代物であるため、廃止すべきだと考えられないだろうか?

## 8. 10両化女性専用車問題

今回のダイヤ改正で、優等列車は10両編成となり、混雑緩和になると東急は言っている。しかしちょっと考えてみてほしい。女性専用車というものの存在についてだ。

かつては8両のうち5号車が女性専用車、平日朝ののぼり、下りの急行、通勤特急、特急と、同じく平日夕方下りの急行、通勤特急、特急のみで実施されていた。

しかし、現行のシステムは違う。

平日朝の1号車すべての列車で実施している。

どこが問題なのか、少し考えればお分かりいただけるだろう。そう、10両化されていない各駅停車に関しては利用できる車両が8両から7両に減り、混雑を緩和どころか助長しているのだ。

東横線は自由が丘を過ぎると、先発の列車が渋谷駅先着となる。この区間の優等列車通過駅である、都立大学、祐天寺、代官山駅の利用者は混んでいる列車にしぶしぶ乗ることになってしまうのだ。これは改善というよりむしろ改悪である。

急行が止まったとしても、急行は8両のままのものが多く、事実上今までと変わらない。上に各駅停車の混雑が加わり、マイナスの方向に傾いているように思う。

## 9. 東横特急

さて、今までつらつらと書きつづってきたことを解決するにはどうすればいいのだろうか? 結論は簡単だ。特急を廃止すればいい。

特急による便利さの恩恵を受けられるのは特定の駅の利用者のみ。ほかの駅の利用者は埋め合わせに不便をこうむるのだ。これは鉄道サービスとしてどうなのだろうか? 一部の利用者を切りすてるのはライフラインとして間違っていると思う。

## 10. 結論

長ったらしい文章をつらつらとならべてきたが、今回の直通運転についてはまだ開始されて一年もたっていない。短期間で意見をまとめるのは難しいだろうし、長期的に見ればいいこともあるかもしれないし会社側が改善するかもしれない。

今回の直通運転プロジェクトのこの後の改善と改悪に期待しよう。

最後に、こんな読みにくいくだらない稚拙な文章に、最後までお付き合いいただいたことに感謝しつつ、この文章を締めくくらせていただこうと思う。