

TJライナーと五社相互直通

1年 山岳列車

～ごあいさつ～

みなさまはじめまして。今年度高等学院に入学にし、鉄研とワングルに入部したものです。ハンドルネーム(山岳列車)はそこから来ています。拙い文章ですが最後までお付き合い願います。

～はじめに～

TJライナーとは東武東上線でタラッシュ時に運行されている座席定員制列車のことである。この列車は座席を特急のように進行方向に向いているのでゆったりと座れる。また、途中のふじみ野駅までは着席整理券を持った人しか乗れないので、確実に座ることができ快適に帰宅できるのである。もうひとつの五社相互直通とはチームフラインと呼ばれる東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋・有楽町線、東急東横線、横浜高速鉄道みなとみらい線(以下、各線の事を東上線、西武線、副都心線、東急線、みなとみらい線と呼ぶ)によって行われている相互直通運転である。埼玉県西部一帯から神奈川県横浜市を運用の範囲としている。ここでは、主に東武線～副都心線～東急線直通について扱う。

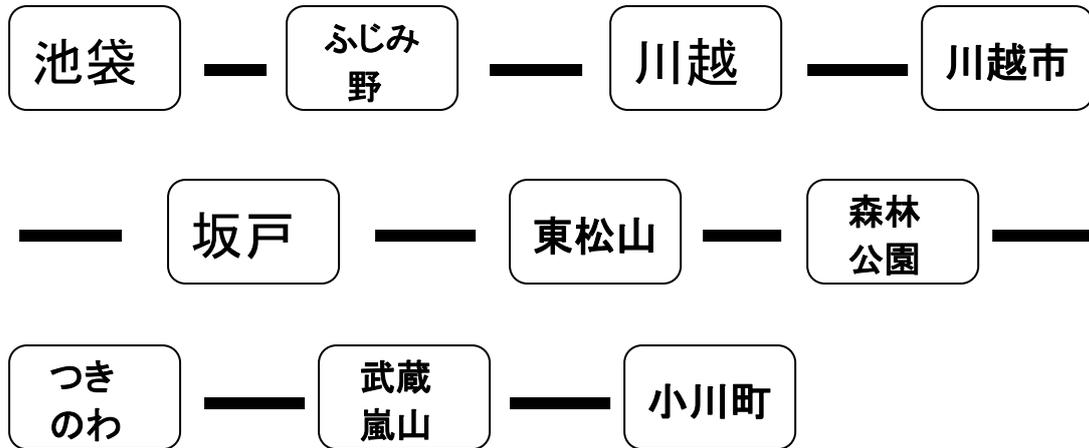
～現状～

TJライナーは平日10本、休日8本が運行されている。運行は運行開始に合わせて製造された50090系が担当している。全列車、ふじみ野・川越市にて先行する列車と接続し、ほとんどの列車は坂戸で東武越生線と終点小川町で寄居行きと接続する。途中のふじみ野までは着席整理券300円が必要である。このようなホームライナーのような列車を他社では京急がやはりクロスシート車で運行している。



←TJライナー運用に就く東武50090系

停車駅



川越市始発の副都心線直通列車は毎時2本あり、すべて東上線内普通、副都心線内急行、東横線・みなとみらい線内特急で運行されている。元町・中華街～川越市間を最速87分で結んでいる。和光市始発は副都心線始発駅のため6本存在する。

タラッシュ時の渋谷駅6時台には、東上線方面には志木・和光市行きの間隔列車を含め9本運行されている。運行されている列車はすべて扉間が7人がけのロングシート車である。主に川越～新宿間を JR 埼京線、西武新宿線と、また池袋～横浜間を JR 湘南新宿ラインと競合している。そのために速達列車として副都心線内急行(ラッシュ時急行)、東急・みなとみらい線内急行および特急(同通勤特急および急行)が運行されている。なお、西武線方面には西武線内快速急行が2本、区間運用の各駅停車が2本ある。



←有楽町線及び副都心線直通運用につく東武50070系(奥)と東武9000系更新車(手前)

～問題点～

筆者が考えた TJ ライナー & 副都心線直通の問題点

- TJ ライナー用50090系は朝ラッシュと日中はロングシート形態で運行されているが、扉間の座席が一般の7人分に対して6人と少ないことや、シートピッチ、回転装置の影響で吊革の数が少ないために、クロスシート時には同じ50000系列の車両に対し、中間車では24人少ない(すなわち朝ラッシュ時には他の車両と比較すると**輸送力が低い**)ので混雑率が若干上がってしまう。
- 日中の運用でもクロスシートを使用した優等列車がないため、せっかくの能力が発揮できない。宝の持ち腐れにもなってしまう。
- 副都心線直通列車は東上線内が普通のため川越・元町中華街間が**最速87分**に対して西武線直通は小手指・元町中華街間が**最速81分**になっている。小手指の方がより遠いはずだが西武鉄道は一般車両で運行できる最上位種別である快速急行を投入しているので逆転現象が起こっている。
- 競合路線である JR 湘南新宿ラインでは追加料金が必要だが、2階建、クロスシート車であるグリーン車に乗ることが可能であり快適に移動できる。

～改善案～

上記した問題点に対して筆者が考えた改善案を述べていきたい。

- TJ ライナー用50090系は平日朝8時半過ぎから座席定員列車として副都心線渋谷まで運行。東上線内は小川町または森林公園発ふじみ野までの TJ ライナーの停車駅+東武と東京メトロとの乗務員交代駅である和光市、副都心線内は急行と同じ停車駅である小竹向原、池袋、新宿三丁目、終点渋谷に停車。和光市より先では着席整理券を持たない人も乗車可能とする。渋谷にて始発の東急線と接続。
- 日中は自由が丘や横浜方面の買い物客や観光客を輸送するための列車として毎時1本が小川町発東上線内は同線の快速急行と同じ停車駅である小川町～東松山までの各駅、坂戸、川越市、川越、志木、和光市に停車、副都心線内は急行として、東急線内は特急停車駅に停車。使用車両は50090系クロスシート形態。もう1本は東上線内を森林公園発の急行に変更、それ以外は上と同じ。元町中華街発の列車も同様の運行形態にする。それによるスピードアップ効果で川越市～元町中華街間を60分台前半で結ぶことができ、JRのみで行った場合より時間で最大30分前後、運賃で450円安いので、埼玉県西部域～横浜・みなとみらい地区への途中駅での接続列車は従来通りとし、東上線内はふじみ野で川越市駅始発の準急池袋行と接続。
- タラッシュ時には渋谷発小川町行座席定員制列車メトロライナー(仮称)を運行。停車駅は副都心線内を急行、東上線内は和光市駅では乗務員交代のみとしそ

れ以降は現状のTJライナーと同様とする。新宿三丁目各停和光市行と小竹向原で西武線方面と東京メトロ有楽町線新木場方面からきた各停川越市行、ふじみ野で準急(実質的に各停)川越市行、川越市で急行(川越市～森林公園間各停)森林公園行に接続。また着席整理券は渋谷から小竹向原までの副都心線内の停車駅で販売。

～改善案の課題点～

- 直通先(副都心線&東急線)の保安機器をどの会社が費用を負担し、機器の所有権を持つかという点。現在の運用ではこれらの機器は、まったくもって不要だからである。また上記のような運行が始まった場合には現在10両編成×6本が配置されているが、圧倒的に車両が不足すると予想される。その不足分をどの会社が製造し、そして運用するのか疑問である。
- ダイヤの面でも厳しい調整が必要であろう。上に示した案はただ単純に各社のダイヤが現行という前提の上で組み替えてみた物であり、実際にダイヤを組んでみると時間調整や先行列車との追い抜きや接続で支障が発生する可能性が高い。

～まとめ～

この文章を通して言いたいのは、現状の運用ではTJライナー用に生産され昼間の運用ではその真価を発揮できていない50090系を、何かいまひとつな運用で横浜までの相互直通運転のメリットを生かし切れていない東上線の副都心線直通列車とうまく活用できないだろうかということである。

本文中の内容の矛盾や間違いなどは軽く流していただけると幸いです。

部誌のカラー版につきましては近日中に学院鉄研 HP にアップロードされる予定ですのでそちらをご覧ください。

改善案と改善案の課題点は筆者の独自の考察から考え出されたものなので、このレポートの記載内容について各鉄道会社へのお問い合わせはお止めください。

最後までお付き合いありがとうございました。

本日は学院祭にお越しいただきましてありがとうございます。

～参考文献～

交友社 鉄道ファン 2012年8月号付録 大手私鉄ファイル車両配置表

鉄道図書刊行会 鉄道ピクトリアル2007年10月号増刊

鉄道車両年鑑2007年度版

2008年10月号増刊

鉄道車両年鑑2008年度版

東武鉄道 web サイト www.tobu.co.jp/

～おまけ～

西武線からの直通運用車の西武6000系更新車



副都心線直通対応工事を受けられなかったの
で西武新宿線に残った6000系原型車



東急電鉄からの直通運用車である5050系及び同4000番台の写真は筆者の手持ちに無かったために割愛させていただきます。