

東急田園都市線

中学二年 米持 穂澄

東急大井町線が溝の口まで延伸したのを受け、二子玉川～溝の口間で並行する東急田園都市線について今回は調査してみた。

路線データ	営業キロ	31.5km
	閉塞方式	ATC (CS-ATC)
	電流	直流 1500V
	路線	全線電化複線
	最高速度	110km

1・・・路線案内

東急田園都市線は、森や林などの荒地だった多摩田園都市構想の発展を目標に、1927年7月15日に二子玉川～溝の口間を最初に玉川電気鉄道として建設された。延伸をくりかえし、現在は若者の街渋谷と、小田急江ノ島線に接続する中央林間の間を結んでいる。多数の通勤路線に接続し、今では混雑率が東京地下鉄東西線に次いで私鉄第2位となっている。

2・・・年表

年	月日	出来事
1927	7/15	玉川電気鉄道溝の口線として二子玉川～溝の口間開業
1929	12/25	二子玉川～大井町間（目黒蒲田電鉄）が全線開業
1963	10/11	溝の口～長津田間着工、大井町線を田園都市線に名称変更
1966	4/1	溝の口～長津田間が開業
1968	4/1	長津田～つくし野間が開業
1972	4/1	つくし野～すずかけ台間が開業
1976	10/15	すずかけ台～つきみ野間が開業、全線複線化完成
1977	4/7	渋谷～二子玉川間が新玉川線として開業、同区間の玉川線は廃止
1977	5/25	田園都市線と新玉川線を直通する快速電車が運転開始
1977	11/16	あざみ野駅が開業
1978	8/1	新玉川線が営団地下鉄（今の東京地下鉄）半蔵門線と相互直通運転を開始
1979	8/12	新玉川線と田園都市線を田園都市線に統一、全列車が半蔵門線に直通
1983	1/22	渋谷～長津田間で急行電車運転開始

所要時間は、最遅が45分（平日朝上り）、最速が33分（平日日中上り）となる。

日中の乗車率は平日・土休日ともに全席埋まる程度だが、平日のラッシュ時の乗車率は高く、渋谷～池尻大橋間

での混雑率は198%を記録しており、前述のとおり私鉄第2位となっている。急行には専用車両はない。

他に、大井町線に直通する急行列車も存在する。大井町線直通急行は、大井町線急行用の6000系が使用され、鷺沼まで（土休日は長津田まで）運転される。

イベント等で運転される臨時列車は、ほとんど場合が急行で運転される。

準急・・・

田園都市線の平日朝上りの二子玉川～渋谷間の混雑を緩和するために、2007年4月5日に設定された。

桜新町での急行の通過待ちを嫌う客が急行になだれ込むのを緩和するため、7時12分発から8時17分発までの急行を、二子玉川～渋谷間を各駅に停車させ、桜新町での通過待ちをなくすことで、混雑を緩和させたものを準急(Semi Express)とした。所要時間は、長津田～渋谷間が39分～41分、中央林間～渋谷間が48分となる。急行と同様に、専用車両はない。

各駅停車・・・

急行・準急を待避するために、多数の駅で通過待ち・待ち合わせを行う。通過待ちは、桜新町・梶が谷・江田・藤が丘(上りのみ)、待ち合わせは、鷺沼・長津田で行う。日中は桜新町・鷺沼・長津田で行い、ラッシュ時は他の駅で待避を行う。

所要時間は、49分～60分、日中は5～10分間隔で、ラッシュ時は3分間隔で運行する。

4・・・車両

8500系（主力車両）

8000系（廃車）のマイナーチェンジ車として、1975年に登場し、1991年までに400両が製造された。

一部は、大井町線や海外、最近では秩父鉄道に転用されている。1976年にローレル賞を受賞。

製造は東急車輛で、設計最高速度は120kmとなっている。現在は長津田検車区にて10両編成29本と、大井町線用の5両編成4本が在籍している。





(東武直通非対応車)

2000系

1992年3月31日に登場、東横線の9000系をベースに10両編成3本が製造された。
東武線乗り入れ非対応車のため、半蔵門線で折り返す運用にのみ使用されている。



5000系(新)

2002年5月2日に登場、JRのE231系をベースに現在も製造されている。

「人と環境にやさしい車両」をコンセプトに製造され、順次8500系を置き換えしている。

2005年より6ドア車(5・8号車)が導入され、2009年7月より4号車も6ドア車に変更されている。



8590系(東武線乗り入れ非対応車)

1980年から1985年に製造された8090系のうち、前面が貫通型のものを8590系と呼ばれる。
田園都市線では10両編成2本が在籍しており、朝などの半蔵門線折り返し運用に入っている。



8000系（東京地下鉄）

1981年4月1日に登場、94年までに190両が製造された。現在も10両編成19本が鷺沼検車区に在籍。



08系（東京地下鉄）

2003年1月7日に登場、10両編成6本が製造された。営団地下鉄最後の新型車両となる。

東西線の05N系がベースとなっている。



30000系（東武鉄道）

2003年の東武線乗り入れ開始より、直通を開始。現在は日中2時間に1本しか田園都市線には乗り入れてこない。



50050系（東武鉄道）

2006年に登場した東武東上線の50000系の伊勢崎線および半蔵門線・田園都市線乗り入れ対応をした車両。東武車による田園都市線への直通列車は、ほとんど50050系により運行されている。



その他（東急6000系・8090系・9000系・東京地下鉄03系）

東急6000系・8090系・9000系は、大井町線用の車両で、鷺沼始発の大井町線直通列車と、鷺沼からの出庫と、長津田検車区への回送時に、田園都市線内を走行する。6000系は、大井町線に直通する急行に使用される。





左上から、6000系、8090系、9000系

東京地下鉄03系は、鷺沼検車区にて検査を受ける際と、検査後の試運転時に、田園都市線内を走行する。



5・・・ダイヤ・線路関係+溝の口問題

平日の朝の上りのダイヤは、列車が詰まるほどの過密ダイヤだが、その他の時間帯は比較的高速運転が可能な

単純なダイヤである。下りの急行は全部で94本(平日)、69本(土休日)運転され、上りは全部で74本(平日)、65本(土休日)運転される。日中は15毎に、朝(平日上り)は6分毎に運転される。

準急は16本で、5分毎に運転される。各駅停車は、朝(平日上り)は3分~4分毎、日中は7分~8分毎に運転される。



朝の渋谷駅の混雑



朝の溝の口の混雑

大井町線の二子玉川～溝の口間が今年の7月11日に開業した。開業目的は、二子玉川での大井町線を待つ客と

田園都市線を待つ客との混雑を解消するためとなっている。

しかし、開業と同時に、溝の口問題とでもいべき事態が起こってしまう。

二子玉川で待つ客にとっては、田園都市線→大井町線に乗り換える客が半数以上減ったため、楽になるだろう。

田園都市線→大井町線に乗り換える客も、渋谷方面に向かう乗客でごった返す田園都市線から少しでも離れられるために、同じく楽になるだろう。

しかし、開業前から溝の口を利用している客（特にJR南武線→田園都市線の客）にとっては迷惑な話である。

確かに、二子玉川での混雑は大きく解消されたが、あくまで乗り換え場所が溝の口に変っただけであり、乗り換えの際の混雑が完全に解消されたわけではない。というよりも、混雑はましている。

開業前と、開業後では、大井町線と溝の口駅の混雑が上がっている。これはやはり、乗り換え客が溝の口で乗り換えようとするためである。

他にも問題がある。田園都市線についてである。

開業前、溝の口の上りホームは2つあり、朝のラッシュ時は両方を使い、列車が進入する際の詰まりを多少緩和していた。しかし、2番線が大井町線に使用するようになったため、1番線しか使用できなくなり、開業前と比べて溝の口周辺で詰まりが多く発生してしまう。

また、開業前の二子玉川と同様に、溝の口の梶が谷寄りの100m先に折り返し線を2線設けたために、田園都市線の線路を寄せなければならず、速度の低下にもつながっている。これは梶が谷付近でも同様だ。混雑を緩和するためならば、大井町線を二子玉川で折り返し、今ある複々線のうち中線を通過線とし、二子玉川～溝の口間で追い越しを行うなどの対策を、今後期待したい。

朝の溝の口の混雑

6・・・利用者として一言

前述のとおり、溝の口問題もそうだが、東急は抜本的な田園都市線の混雑を解消できていない。

それは多摩田園都市の発展を物語っているが、あくまでもベッドタウンとして発展であり、周辺はそこまで活気にあふれているわけではない。混雑しないダイヤ作りや、新型車両の投入などに踏み切ってほしい。

7・・・あとがき

全線開業して25年がたち、どんどん発展していく東急田園都市線をこれからも見守っていきたい。溝の口問題などについては、東急様に対する批評などではなく、あくまで私個人からの視点で書いたものです。田園都市線が良い通勤路線に発展することを祈ります。

最後まで読んでいただき、ありがとうございます。

参考文献

東急電車時刻表 2009年6月6日・7月11日 改正号

Wikipedia フリー百科事典