



中三 D 越川 翔太

0、ご挨拶

今年も高校祭及び旅行・鉄道研究部(以下鉄研)の出展にご来場いただき有難うございます。(もう帰っているよ！という方も多いと思いますが・・・笑)はじめましての方、はじめまして。越川というものです。暇さえあれば夜が明けるまでパソコンばかりに触れている末期系小学九年生です。鉄研ブースでおなじみの鉄道運転シュミレーター『BVE 京葉線』の制作担当者でもあります。『BVE 京葉線』はここ鉄研でおおむね三年ほどかけて熟成してきた作品の集大成となります。是非お楽しみください。なお、10/5からは鉄研のHPにもBVE 京葉線のデータを配布予定ですので、宜しく願い致します。そして次年度は『BVE 南武線』を公開予定です。ご期待して下さい。さて、書かない旨を班長の米持氏に言っておきながらも結局書かせてもらいました。優柔不断な自分に喝。今回は、今話しておきたい東急線の動きを中心に何編かに分けてお送りいたします。このページに辿りついて詠んでもらえるだけでも感謝です。

1、駅ナンバリング

東横線と副都心線との相互直通運転などの鉄道ネットワークが広がることによる遠い地方から東急線沿線へ入る旅客の増加に基づき、駅案内などをより分かりやすくすることを目的として、こどもの国線を含む東急線全線において2月の月上旬から7月上旬までにかけて、各駅に駅ナンバリングを導入しました。

表示方法形は丸みを帯びた正方形で、路線図で使用されている『路線カラー』で色分けを行っています。ナンバリングのアルファベット・数字に関しては、上の部分に路線の略式^{*01}、下の部分にそれぞれ路線毎の起点からの駅番号^{*02}を白色で記します。ちなみに、自由ヶ丘(東横線)の場合は「『東横線』の『渋谷から数えて5駅目』の駅」であるので、**TY07**と表示されます。

*01：路線の略式…アルファベット2文字で表記。OM(大井町線)、DT(田園都市線)、TM(多摩川線)、IK(池上線)、KD(こどもの国線)、MG(目黒線)、TY(東横線)、SG(世田谷線)の8種類があります。

駅名表示東急大井町線・田園都市線、多摩川線・池上線、こどもの国線、目黒線、東横線、世田谷線の順番で導入し、ほぼ全てナンバリング対応のものへと改修されております。なお、この駅名表示が改修されてない駅もあり、ナンバリング表示のシールだけが貼られた駅(例：等々力、恩田など多数)、シールも貼られておらず特に変わった点が見られない駅(中目黒、横浜、田園都市線渋谷、目黒)の二種類があります。

路線図大井町線の一部車両の『大井町線路線図』にのみナンバリング化がなされています。他の全体路線図などは、未だに東急電鉄配布のうちわ等に限られています。こちらに関しては、丸みを帯びた正方形ではなく、むしろ長方形になっています。

乗換案内(駅改札外)乗換口などにおいて、← **大井町線** などと表示されているものをちらちら

見ることが出来ると思いますが、こちらには『路線の略式』だけが記されたナンバリング表示が導入されています。

路線・方面案内(駅舎など)大井町線尾山台駅(OM12)をはじめとする行先や方面によって改札が変わる駅においては、その駅のナンバリングを示したものの他に、路線・方面案内として『どの駅へ向かうか』がすぐにわかるように、例えば尾山台(OM12)なら二子玉川方面は **OM12~15** 大井町方面なら **OM01~11** などと表示されます。

乗車目標(大井町線を除く)足元もナンバリングです。ホームには『乗車位置目標』なるものが設置されております。従来はホームの向かい側に置かれている(写真 1)か、ホーム上に丸印と号車番号のシールが貼ってあるか(写真 2)のいずれかでしたが、これらを一新したものは路線の略称や路線名、列車の両数などが追加されたシール(写真 3)となっています。尚、大井町線には路線特有の乗車目標が置かれている為対象外となると考えられます。

		
<p>写真 1. 少しずつ写真 3 の方へと置き換えが進んでいる。</p>	<p>写真 2. 丸印と号車番号、ないしは「弱冷房車」の旨を示すシールとなっている。</p>	<p>写真 3. 両端に 1,2 対の丸印がある場合も。今後はこちらで統一される見通し。</p>

2、大井町線緑が丘(OM09)駅のホーム改修工事

地元民や利用客の方にしか分からないようなお話になりそうですがご勘弁ください。東急大井町線の緑が丘駅は数年前より仮設ホームに移転の上ホームと駅舎の改修工事を行っておりましたが、2012年9月2日よりホームを移転し工事は最終段階へと突入しております。この緑が丘駅改修工事は2008年より2013年3月までにかけて、いままで階段だけであったものだったのをエスカレーター・エレベータなどのバリアフリー施設の導入及び高架下に駐輪場などの施設を導入するというものです。木製の駅舎であったものも、改まった駅舎になっております。また、大岡山方面、特に大井町駅の出口付近の1号車寄りはかなり狭かったというのがネックでした。そこで、仮設ホームから1~2両分ずれていたものを自由が丘方面に戻すのと同時に、とても幅の狭い部分を若干広くしているなどの手法もとられています。こちらの項目では、私の撮影・記録した緑が丘駅改修工事の様子について写真とともに書くことと致します。

	<p>仮設ホーム撤去前の緑が丘駅。新設ホームは骨格が少しずつ建設されており、新しい白色の屋根が組み立てられていました。尚、駅のバリアフリー化はこの時点で既に完了しています。写真奥にはまだ鉄骨だけでブルーの網のかかった新設ホームが。なお、現在は写真手前の部分は撤去され、旅客の立ち入りはできません。(2012年6月23日)</p>
---	--



図 a。仮設ホームを撤去し、停止位置を自由が丘寄りへずらした後の緑が丘駅。写真奥に真新しいホームがあり、停止位置も今までの『5』から『◆』へと簡易的なものを使っております。また仮設屋根を置き換える新設の屋根も拡張されています。(2012年9月8日)



上の写真と同日・同位置にて撮影。従来のホームの壁は両方面ともに取り外されており、ホームの床と壁の基礎のみとなっています。また、大井町方面のホームも少しずつ撤去されていますが、対する溝の口方面は『乗車位置目標』も外されていないままとっています。なお、現存するホームの部分については、乗車位置変更に伴い『乗車位置目標』の一部は完全にはがされています。

また上の写真の撮影日の一週間後の15日には、従来のホームの壁ははずされ床も基礎部分だけが残りパイプなどがあらわになっていました。なお、この駅の床全面は尚仮設ホームとなっており、新設ホームの設置は中央部に設置される屋根の完成が終わってからのこととなると考えられます。ちなみに、ホーム中央部に設置される屋根(上の図 a 参照)は旗の台や自由が丘に設置されている類の屋根の構造の部分をカバーで覆うような形となっています。尚、この屋根の頂点(最も高いところ)が自由が丘や旗の台のように端から端まで上り線・下り線の中心に位置しておらず、大岡山方面から自由が丘方面にかけて中心から南寄りへとずれていくような形になります。このホーム改修工事は冒頭にも記したとおり来年3月頃まで行われる予定で、工事後はホームでの電車待ちの際に線路下に転落するなどの危険は減ること、及び快適さが期待できます。



はじめに - Prologue

2013年3月16日より東急東横線は東京メトロ副都心線などと相互直通運転を開始します。30～40年以上の念願であった川越・飯能方面からの横浜方面の直通が始まることにより、新たな利便性にも期待することができます。また、この相互直通運転は横浜高速鉄道(以下横高)みなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線、西武池袋線、東武東上線の五社線が直通することから『五直』とも呼ばれます。その影響により、東横線の各駅においてホーム改良工事を始め、相互直通先の車両の試運転および営業運転など、相互直通運転への準備は着々とおこなわれております。こちらでは、この直通運転への準備の記録をいくつかの写真と共に書くことといたします。急ぎ足で書いたので駄文が目立ちますがご勘弁ください。それでは、東横線⇔副都心線相互直通オペレーション、スタート。

※なお、副都心線開業までの道程については飯島理裕氏著『副都心線ができるまで(停車場第十二号収録)』を参照ください(鉄研HPでご覧いただけます)。

相互直通先での試運転

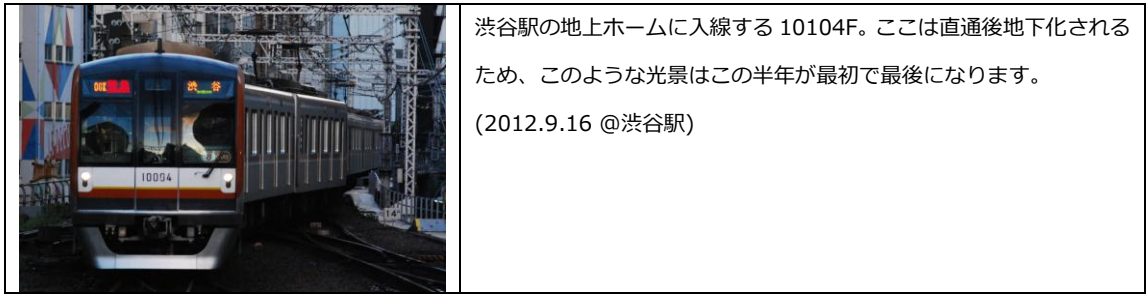
去年7月より、東横線ではそれぞれ五直にて入ってくる予定である西武・東武・メトロ車両の試運転を行っています。対して東武東上線・副都心線・西武池袋線でもそれぞれ5050系ないしは5050系4000番台(以下4000系)の試運転が行われています。東横線では91K・95K・99K、副都心線では99S・00Lに入ることが多かったようです。

相互直通先同士での営業運転

今年9月ごろより、東横線で10000系、西武線・東武線・副都心線で4000系・5050系が各線に一編成ずつ営業運転に入っております。なお『東横線に営業運転に就いている10000系』(以下10104F)は、自動放送の導入はされておらず、車掌による放送で代用しています。また、10404号車と10504号車を取り外された8両編成での営業運転となります。車内の広告・案内は全て東急仕様となっており、東急線の路線図、東京メトロの車両ではまず貼り付けられないであろう雑誌『Salus』の広告も貼られています。なお、次駅案内・コマーシャルなどを表示するLCDは現在点いていません。ちなみに10104Fはほぼ固定運用^{*03}となっており、平日は08K、土曜休祝日は06Kに入ることが多くなっています。尚、低頻度で朝増発ダイヤ(27K～35K)に入る可能性もあるのでご注意ください。どの運用に入っているかは予め運用スレなどで情報を得るのがベターです。






*03：運用…鉄道にはどの路線でも『どの車両をどの列車に入れるか』というのが日単位で決まっており、それが運用というものになります。例えば、東横線ではそれが平日では日中26本(01ウ～26ウ)朝10本(A27ウ～A36ウ)夕方2本(P27ウ・P28ウ)となっています。なお、今乗車している列車などの運用番号を割り出すには運転台の表示や車両の全面を確認すればokです。そちらには、例えば「19」ないしは「19K」などと表示されており、この数字が運用番号ということになります。ちなみに、固定運用とは毎日毎日どの運用番号に就いているかが前々から分か

っているものを指します。



車両の改修(対象：5050系,5000系,4000系,Y500系)

直通予定先である副都心線は全線においてワンマン運転となっており、直通運転を開始するにあたって東急車両製造(現：総合車両製作所)に於いて副都心線対応工事が行われています。改修した点としては主に『保安装置にATO^{*02}導入』『運転台改修(ワンマン運転対応化、西武線・東武線の保安装置導入 etc…)』『運用番号表示改修(図4)』『ホームモニター設置』『黒色のフィルム貼り付け(図5)』などが挙げられます。また、この他にも停止位置確認用に乗務員室扉の下に赤色のテープが張られています(図6)。

		
<p>運転台に搭載されているモニタ。この他に保安装置の情報が記載されたモニタがある。右上には共に会社名を表示(例：東急・横高など)。</p>	<p>図4。今まで[26]だったものが[26K]となっている。代走が発生した際、試運転の際には[99S]などと表示することが可能。</p>	<p>図5。緑色の枠で囲まれた部分がはりつけられた黒いフィルムである。このフィルムがはられている部分の裏にはホームモニターが取り付けられている。</p>
	<p>図6。乗務員扉右側に貼り付け照らされているテープが該当のものである。副都心線内の停止位置許容範囲は±35cm以下とかなりシビアになるため、駅ホームドア設置の停止位置を示す色のテープ(図7参照)と図のテープの位置を合わせることで停止位置を確認することとなる。ちなみに、地下鉄10000系はこの色が『青』になっている。</p>	
	<p>図7。右側の赤・青・緑のテープと(図6)を参照に、運転士は停止位置の微調整をする。</p>	

*02:ATO…列車が駅に走行する際に自動的に加速・ブレーキをかけてホームの定位置に停止させるための運転支援装置。ホームドア及びワンマン運転導入路線の多くに導入されています。

各 駅 の 状 況

五直が開通しますと、特急・通勤特急・急行など優等列車は基本 10 両編成の車両が来ることとなります。その対策で、現在渋谷を除く急行停車駅において駅ホームの拡張とそれに伴う線形の変更が行われております。また、渋谷駅地下ホーム移転の影響による渋谷～代官山地下化の工事も着々と行われています。移転先の渋谷駅地下ホーム側ではホーム追加工事・トンネル拡張工事がなされており、その完成は近づいています。



※こちらでは移転先である『副都心線渋谷駅ホーム』の解説が中心となります。

現渋谷駅ホームは 4 面 4 線のホームで、東急百貨店地上 2 階に位置しています。五直が開通いたしますと副都心線側詰まる所【新地下ホーム】に移転する関係により、現在東横線ホームとしている地上ホームを含む東急百貨店の建物は全て取り壊される予定です。ちなみにその跡地に何が出来るかといいますと、南側にあります JR の埼京線・湘南新宿ラインホームです。現在、埼京線・湘南新宿ラインのホームつまり 3・4 番線ホームは山手線や他の私鉄各線の乗換口から非常に遠いところにあり、乗り継ぎ接続においてかなり不便なものがありました。それが現東横線ホームの付近に移転することで乗換の不便さが改称されることとなります。対する新渋谷駅ホームは前述の通り、現在は副都心線の渋谷駅ホームとして用いられている場所になります。なお、こちらの新渋谷駅ホームも東急グループ(例：東急電鉄、東急セキュリティ etc…)が管理しており、それぞれのホームドアや駅案内なども他東急線の各駅と同仕様です。また、このホームは計画上 2 面 4 線を予定されており 6 月末までは中線が通路板で塞がれて 1 面 2 線の状態になっていました。7 月初めより、中線のホームドア設置などが始まり、代官山方面に伸びていたトンネルも開通されました。その影響で中線を塞いでいた通路板が撤去され 2 面 2 線扱いとなり、今までのようにホーム階での移動が不可能となりました。乗車に支障を与えないよう、日中時間帯は 4 番線からは急行、3 番線からは各駅停車が発車するようダイヤが改正され、コンコースにおいても列車及び発車する番線の案内を導入しました。ちなみに、こちらの音声は東急の駅放送(女声)と同じ人が担当しています。



駅名票。東急仕様のものを用いています。東急各駅では赤帯である部分も、副都心線ラインカラーの茶色になっています。



列車案内。LCD を採用しており、直通運転開始後には 1・2 番線の案内も表示されるようになります。



渋谷から発車して最初の急行停車駅、中目黒駅。ここからは日比谷線方面からの直通列車が東横線へと入ってくる駅でもあります。前述の通り急行停車駅である中目黒駅は10両化工事も勿論着工しており、前後ともに1両ずつ加える形をとっています。その際に、特に3・4番線ホームは従来とてもホームの幅が狭くなっており、通勤ラッシュの際にはかなり混雑し危険です。その為そのままホーム継ぎ足しを行うには難があるので、4番線のホーム・線路の移転及び幅の拡張がされました(今年6~7月)。それに平行して、屋根の延長・高架橋の延長+補強も行われています。また、駅構内にはエスカレーター(下りホーム9月12日完成。上りホーム2013年完成予定)、駅構外にはモーターカーの車庫の設置工事がされております。後者はメトロ日比谷線等の関係のものとなると考えられます。加えて、1番線ホームにおいてはホームドアを導入予定(2014年予定)につきその工事の着工準備が行われております。



中目黒から二駅先にあります、急行停車駅です。こちらも10両編成かは例外ではなく、ホーム拡張および屋根の拡張が行われております。屋根は従来設置されていたものとは仕様が異なり、部分部分に半透明があったところがちらちらとみられます。また、前うしろにそれぞれ1両のホーム拡張となりますが、横浜方面・渋谷方面共に停止位置が数mそれぞれ横浜・渋谷寄りへとずれるとのこと。しかし、ここ学芸大学は比較的乗降も多く、拡張されるホームの部分は特に狭くなっておりますので、再びホーム先端の狭さなどにおけるホームの改修が行われるべきになることも推定されます。

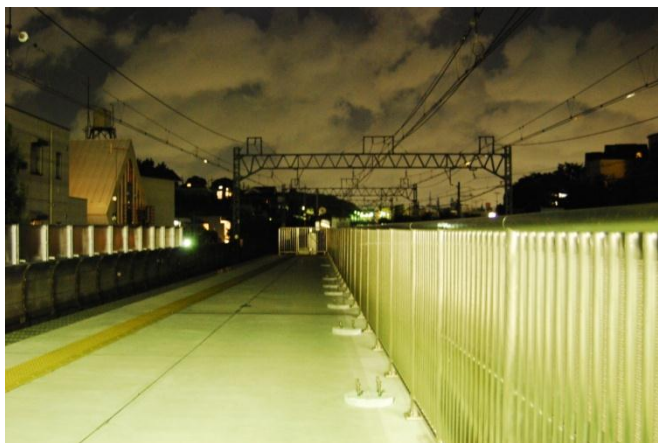


学芸大学から二駅先にあります、特急停車駅です。こちらでは、横浜方面・渋谷方面共に渋谷寄りにそれぞれ2・1両分拡張し、加えて屋根の拡張が行われております。なお、横浜方面ホームについては従来渋谷寄りが大変狭くなっていたので、中目黒と同じように3番線の線路移転・ホーム拡張がなされました(今年6月頃)。また、3番線には渋谷寄りにかけて盛り土・高架橋の新設も行われております。



便宜上4駅まとめて。田園調布~日吉間は目黒線との並走部分となっております。そのためホームを拡張する部分は、東横線側のみにホームをおき、目黒線側には転落防止の柵だけ設置する形になります。田園調布・多摩川・武蔵小杉

では渋谷寄りに2両分、日吉では横浜寄りに2両分ホームを拡張します。ちなみに、武蔵小杉においてはJR南武線との連絡通路に下りエスカレータが追加で新設されています(今年8月31日)。



多摩川駅渋谷寄り。東横線側にのみホームが面している。なお、目黒線には柵を設置。

綱島、菊名

項目がテキストですがご了承ください。綱島駅、菊名駅では渋谷寄りに2両分拡張されています。また、横浜方面ホームの渋谷寄りには乗降状況を確認するモニターも設置済みです。

横浜、みなとみらい、馬車道、日本大通り、元町・中華街

横浜駅・元町中華街駅では渋谷・元町中華街よりにそれぞれ1両、みなとみらい駅・日本大通り駅では元町中華街よりに2両、馬車道駅では渋谷駅に2両拡張されています。車掌の位置が変わるホームについては、移転先の乗降状況を確認するモニターが設置済みです。なお、元町中華街駅を除くすべての駅が立ち入り禁止になっています。



みなとみらい駅にて。

8両6号車

と表記されている隣には、赤の地色の「10両〇号車」の表記が貼り付けられます。

列車案内

これは五直とは直接は関係ありませんが、列車案内の書体が「明朝→ゴシック」と変わっております。案内の見易さの向上に期待ができそうです。



案内の書体に変更された一例(@田園調布駅)。こちらでは各停と色が反転している。



2013年3月16日より、東横線⇄副都心線の相互直通運転が開始いたしますが、そこでいくつか問題点も発生いたします。一つは副都心線開通の際に発生した際にも問題点として挙げた『遅延の蔓延』。というのも、副都心線開業日の朝に小竹向原駅で事故が発生しダイヤ乱れが生じた際に、直通先である東武東上線・西武有楽町線をはじめ、小竹向原から新木場方面へ向かう有楽町線へもダイヤ乱れが蔓延し、深夜までそれが続いたことがありました。さらに東横線との相互直通運転が開始すると、副都心線内で事故があった際に、加えて東横線へもその影響が及ぼす危険性があります。ほかにも、副都心線内では『慢性的な遅延』というものが発生しております。遅延の際にどのような対策をとるか、これが何よりも気になるところです。

また、この直通運転の開始がされたからと言ってすべてが終わったわけではありません。2019年4月の開業を予定に、鉄道・運輸機構を主体に相鉄線から東横線・目黒線の直通運転が予定されており、2006年末から事業が開始しています。これが開始されると、本来かなり過密なダイヤであるとされる東横線・副都心線系統に相鉄の列車が入ることになるため、更に混沌としたダイヤになると考えられます。また、西武鉄道は相鉄との直通は予定していないとも言っており、今後どうなるかはまた関心があります。

まずは、次年から始まる直通運転に期待したいものです。

最後まで読んでいただきありがとうございます。それでは、来年の停車場でお会いしましょう、



あとがき

カク… (小声)。最後まで長ったらしく 9 ページも書かせていただきました。このページにたどり着いた方に感謝。
今回は『T 列車で行こう 114514 号』へのご来場していただき誠にありがとうございます。この冊子『停車場』を手
に取った方、鉄研の出展、また高学祭にご来場していただいた方に平等に感謝いたします。また、停車場の編集を担
当し、印刷した人にも感謝と提出日ぎりぎりになってしまったお詫びをこちらでは。
それではまた高学祭に来場していただくと嬉しいです。
ではでは、この辺で失礼します。