



下町を走る

東武スカイツリーライン

中二 中田好星



○はじめに・・・

高輪学園 130 周年おめでとうございます！はじめまして、初めて停車場を書かせていただきます、中田です。

さて、今回は私が好きな鉄道会社の一つ、東武鉄道について書くことにしました。東武鉄道といえば、スカイツリーや日光などが思い浮かぶでしょう。そして、新型車両の導入など、これから変化していく東武スカイツリーラインについて書いていきます。



第一話 東武スカイツリーライン とは

なんといっても、東武といえばスカイツリー。では、その近くを通る東武スカイツリーラインの路線についてみて行きましょう。

まず、東武鉄道とは総延長 463.3km の鉄道会社で、日本で 2 番目に総延長距離が長い鉄道となっています。ちなみに、1 番目は近鉄、3 番目は名鉄です。主に、関東北部を中心とする路線を持っています。

東武スカイツリーラインは、浅草～東武動物公園・押上～曳舟間を指し、東急田園都市線・半蔵門線・日比谷線からの直通運転もある路線です。

また、東武スカイツリーラインでは、北千住～北越谷間の 18.9km 間で、4 本の線路がずらりと並ぶ、複々線区間になっています。これは私鉄の中で最長の長さで、鉄道風景として圧巻です。



第二話 東武スカイツリーラインを 駆け抜ける車両たち

わからない人はいない、東武のロイヤルマリーン車をはじめ、直通する日比谷線・半蔵門線・東急田園都市線の車両も紹介します。※東武 300 系は紹介していません。

1. 100系

運用：特急「スペーシア」（きぬ・けごん）・特急「スペーシアきぬがわ・日光」

100系は1990年から運用された特急用車両です。一般公募により、「SPACIA」の愛称がつけられ、6両編成で特急きぬ・けごんとして活躍しています。JR線にも乗り入れています。グッドデザイン賞・ブルーリボン賞をそれぞれ受賞し、デザイン性にも優れている車両です。

また、2011年12月にリニューアルを開始し、車体色を江戸紫をイメージした「雅」編成、隅田川の川の水をイメージした「粋」編成、従来の色に青帯をプラスした「サニーコーラルオレンジ」編成の三つに塗り分けました。また、2015年の日光東照宮四百年式年大祭を記念して、2編成を金色基調の特別塗装車「日光詣スペーシア」として、2015年4月から運転を始めています。また、2016年までに新型特急車両が登場する予定です。

▼左スペーシア「雅」 ▼中スペーシア「粋」 ▼右スペーシア「日光詣スペーシア」



2. 200系・250系

運用：特急「りょうもう」



200系は1991年2月から運用を開始した車両です。急行「りょうもう」として旧車両の置き換えとして登場しました。その後、「りょうもう」は特急へ格上げとなり、特急「りょうもう」の車両になりました。また、200系は1. の章の100系「スペーシア」の増備によって、運用がなくなった、旧車両の1700系・1720系という車両の台車部分を使

っている車両です。

200系に改造した、1700系・1720系のような旧車両がなかったため、250系は1両編成のみ完全新製されたものなので呼び名が違います。また30000系電車と同じ、VVVFインバーター制御を使用していて、当時の最新技術が導入されています。200系・250系は外観上違いはなく、共通運用されています。東武伊勢崎線の特急「りょうもう」のみに6両編成で運転されています。

3. 6050系・634型「スカイツリートレイン」

運用：快速・区間快速、一部の区間急行、普通



6050系は1985年に登場した、2ドアセミクロスシートの車両です。主に快速・区間快速に使用されています。また、6050系は6000系の台車などを使用している編成と、完全新製された車両があります。そして、野岩鉄道と会津鉄道に譲渡された車両もあり、共通運用を組んでいます。

快速・区間快速を中心に使用されており、途中で分割併合を行うことから、編成は2両編成です。

634型「スカイツリートレイン」は東京スカイツリーへのアクセスを目的として2012年に6050系をリニューアルし、展望列車「スカイツリートレイン」としてデビューした車両です。座席部分に天窓や、前面展望スペースがあります。定期運用はありませんが、土休日を中心に臨時特急列車として運転されています。

4. 10000系

運用：区間急行、区間準急、普通（他社への乗り入れはしない）



区間急行や区間準急など東武線内で運転されています。車体はコルゲート車体で、10030系（後述）とは構造が違います。経年にともない、2008年からリニューアルを実施し、現在は6両編成の全車両のリニューアルが完了しました。

5. 10030系・10080系

運用：区間急行、区間準急、普通（他社への乗り入れはしない）



10000系の改良タイプとして登場した車両です。形式は分けられましたが、性能は10000系と同じで併結運転もできます。車体は、ビートプレス車体に変更されました。10030系も東武線内で運転されています。また、経年にともない、10000系と同じく、リニューアルされている車両もありますが、数は少ないです。なお、10080系はVVVFインバーター制御の試作車として登場し、4両編成の1本のみです。

6. 20000系・20050系・20070系・03系

運用：日比谷線直通の各駅停車



東武線と東京メトロ日比谷線との直通運転用として登場した車両です。日比谷線の規格に合わせたため全長は18mで3ドアとなっており、20m・4ドアの東武の車両とは異なります。初めに登場したのが、20000系です。その次に登場したのが20050系で、5ドア車を連結しています。しかし、この5ドア車ではサービス面で課題が残り、全車3ドア車の20070系が登場しました。外観にあまり違いはなく、見分けにくいです。

置き換え

東武鉄道と東京メトロはそれぞれ、新型車両を導入し、現行の20000系と03系を置き換えることを発表しました。2016年から2019年にかけてすべて、置き換える予定です。

7. 30000系

運用：急行、準急、区間急行、区間準急、普通



東京メトロ半蔵門線の乗り入れと東武線内の運用も想定してつくられた車両です。しかし、50050系が増備されたため、半蔵門線直通の運用からはずれていき、今は10両編成の2本だけとなりました。その2本以外は東上線へ転属しています。また、東武線内の運用にも、使用されています。

8. 50000系

運用：急行、準急(半蔵門線・東急田園都市線直通)



東京メトロ半蔵門線・東急田園都市線への直通列車用として登場した車両です。また、直通用の機器は30000系からもらったものであり、同時に30000系を置き換えています。北は南栗橋・久喜から、南は中央林間まで98.5kmを走行しています。

9. 8000系 08系 (半蔵門線の直通列車用の車両)

運用：急行、準急(東武線・東急田園都市線直通)

東京メトロ半蔵門線の車両で、東武線・東急田園都市線に久喜・南栗橋～中央林間まで直通します。半蔵門線内は各駅に停車します。

▼8000系 急行南栗橋行き

▼08系 急行南栗橋行き



10. 8500系 5000系 東急田園都市線の直通用の車両

運用：急行、準急(半蔵門線・東武線直通)

▼8500系 標準色



▼8500系 青帯色 見分けにくいですが・・・



▲8500系 伊豆急色

▲5000系 急行久喜行き

8500系は東京メトロ半蔵門線・東武線に直通する車両です。車体の色に様々な種類があり、上の写真のほかに、車体の横に赤帯をまいた、赤帯色もあります。

5000系は8500系の置き換え用として、登場した最新型車両です。6ドア車を組み込んでいる車両もあります。

第四章

東武スカイツリーラインの種別

鉄道会社として大事なのは、特急や急行などのニーズに合わせた種別です。東武スカイツリーラインにもたくさん種別があり、区間〇〇というような種別が多いです。それをこれから紹介していきます。

1. 特急

例：「スペーシアきぬ・けごん」、「りょうもう」、「きりふり」、「しもつけ」など



東武スカイツリーラインの最速の種別です。特急に乗るときは特急料金が別に必要です。

「スペーシア」は、浅草から主要駅に停車していき、新藤原駅(鬼怒川温泉)・東武日光駅へ向かいます。

「りょうもう」は、浅草から主要駅に停車していき、佐野駅・太田駅・赤城駅・伊勢崎駅へ向かいます。

「しもつけ」は、浅草から主要駅に停車していき、東武宇都宮駅へ向かいます。

「きりふり」は、定期運用は「きりふり 285 号」だけとなっており、浅草から南栗橋駅へ向かいます。ホームライナー的存在です。

そのほかにも、臨時運用で「スカイツリートレイン」や「ゆのさと」、「スノーパル・尾瀬夜行」などがあります。

2. 快速・区間快速



浅草から東武日光・会津鉄道会津田島駅まで運転される長距離列車です。運賃以外は不要です。無料列車としては最速達で、停車駅は少なめです。

快速は午前帯に運転され、区間快速は午後帯に運転されます。区間快速は、各駅に停車する区間があります。2ドア・セミクロスシートの6050系で運転され、途中駅で分割併合が行われます。全車6両編成で運転されます。

3. 急行



急行は、久喜・南栗橋から半蔵門線、そして東急田園都市線の中央林間へ直通する列車です。東武線内は急行運転、半蔵門線内は各駅に停車します。全列車が10両編成で運転されます。また、草加駅・せんげん台駅で緩急接続をします。

4. 区間急行

区間急行は東武線内だけで運転される列車です。浅草から北千住まで各駅に停車し、東武動物公園まで急行運転をします。そして、太田・新栃木などへ向かいます。全列車が6両編成で運転されます。

5. 準急

準急は急行と同じく、直通運転する列車です。越谷以北は各駅に止まります。また、半蔵門線内で急行として運行されている列車が、急行停車駅ではないのに「急行北越谷行き」という列車があります。その理由は、東武線内に入ると準急に変わり、準急は越谷以北は各駅停車で北越谷駅に停車するからです。

6. 区間準急



区間準急は区間急行と同じく東武線内だけで運転される列車です。浅草から北千住まで各駅に停車して、越谷まで主要駅に停車、越谷以北からはまた各駅に停車し、東武動物公園・久喜などへ向かいます。主に6両編成で運転されます。

7. 普通

▼ 1. の普通 浅草行き



▼ 2. の日比谷線直通 中目黒行き



普通は主に2種類あります。

1. 浅草から北千住・竹ノ塚で運行される普通列車で、他社には直通しません。ラッシュ時にはあまり運転されず、日中によく運転されます。全列車6両編成で運転されます。
2. 東武線から日比谷線に直通する各駅停車です。2013年までは東急東横線とも直通運転をしていました。全列車が8両編成で運転されます。



研究(東武の)をしていく中で、東武の未来・今後の東武スカイツリーラインについて、考えてみることにしました。

1. 500系の導入

500系は東武線を走る特急に新しく導入される車両です。2017年春に3両編成が8本製造される予定です。そして、この500系は3両編成で併結して運転します。

2. 70000系の導入

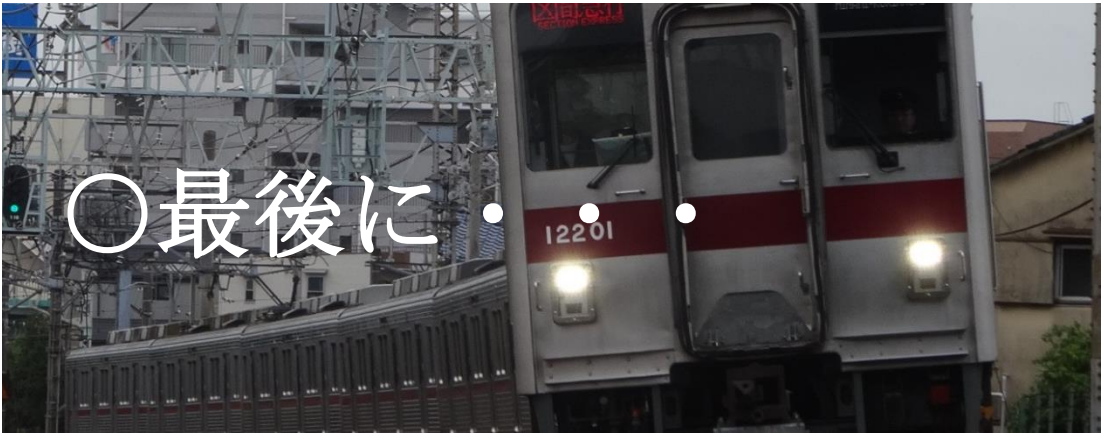
70000系は日比谷線直通用に使用されている20000系を置き換える目的で導入される車両です。2016年から置き換えていく予定です。また、現在車体長18m・3ドアを20m・4ドアにし、ほかの東武車と共通化します。車内には17インチの液晶の車内表示器をドア付近に3つ搭載されます。東京メトロも13000系を導入する予定です。



▲置き換えになる東武20000系と東京メトロ03系



▲置き換えになる東武20000系



来年導入される 70000 系や 500 系など、これからビッグイベントが続く東武について今回書きました。今回初めて執筆させていただきましたが、身近な東武スカイツリーラインについて、改めて知ることができました。最後まで読んでくださったみなさん、ありがとうございました。最後に、章の最初の文字を順に並べると・・・



参考文献

- ・ Wikipedia
- ・ 鉄道ジャーナル別冊 東京の電車
- ・ 東武時刻表
- ・ 洋泉社 東武鉄道各駅停車

Thanks for reading to the end!