

響け！輝け！

東急田園都市線

作：中学3年 小島

○ はじめに

はじめまして、停車場に初掲載となりました小島です。今回は、日本屈指の混雑路線であり、「たまプラーザ」や「二子玉川」などで有名な『東急田園都市線』について書きました。東急田園都市線、自分的には本当の東急電鉄があると思われる路線だと思います。よく、東急鉄に聞くと「本当の東急は池上線とか多摩川線だろ」「今なら東横線だよ」という返事が来ますが、そこには本当の東急の姿はないと思うのです。確かに、昔の東急を思うのであれば東急を支えてきた日本初のステンレスカーである7000系の改造車両である7700系や今や東急で唯一の東急式ATSを使用する池上線、多摩川線かもしれません。しかし、今の東急を見てください。そこに視点を置いて考えてください。時代は東横線？ 東横線の方がいい？ そんな必死になってわざわざ直通運転をして、注目を集めただけの東横線に本当の東急があるというのですか？ そんなはずあるわけありません。確かに、東横線を走る東急車両は全て新型車両ですが、今と昔の両方を突き進む路線。それが田園都市線なのです。僕は、それこそが今の真の東急の姿なのだと思うのです。

多々間違っている箇所があるかもしれませんが、そこは初掲載ということで暖かい目で見守っていただけると幸いです。

○ 路線の紹介

1, 路線データ

営業距離	31.5Km
軌間	1067mm
起点	渋谷駅(DT-1)
終点	中央林間駅(DT-27)
路線記号	DT
複線区間	渋谷駅～二子玉川駅間、溝の口駅～中央林間駅間
複々線区間	溝の口駅～二子玉川駅間 (大井町線との並走区間)
保安装置	ATC(東急新 CS-ATC)
電圧	直流 1500V
最高速度	急行・準急：110km/h 各停：100km/h

2, 歴史

1927年7月15日に玉川電気鉄道溝ノ口線として二子玉川-溝の口間が開業しました。

この区間が現在の田園都市線で最も早く開業した区間になります。この玉川電気鉄道は1943年に東京横浜鉄道(のちの東急電鉄)に買収・合併されました。この溝ノ口線は地方鉄道法に基づく軌道となっていたため、俗に言う路面電車でした。溝ノ口線は基本玉川線との直通運転としていましたが、戦時中の輸送力増強のために一般鉄道車両を通すことになりました。そのため1943年に軌間を1372mmから1067mmに改軌し、1945年に地方鉄道法に基づく鉄道となりました。

また、改軌と同時に大井町線に編入されたため溝の口-二子玉川-大井町という運行体系をとっていました。そして、1963年10月11日に溝の口-大井町間の全線が田園都市線に名称変更されました。

1966年4月1日には溝の口-長津田間が延長開業しました。これは、多摩田園都市への利便性向上を図るためでした。開業当初は4両編成で運行していましたが、日中は鷺沼で連結、切り離し作業を行い、鷺沼-長津田間は2両編成での運行となっていました。しかし、沿線開発の進展に伴い利用者が増えたことでこのような運行体系はすぐに廃止されました。

1984年には長津田-中央林間間が開業しました。この区間は、当初の計画から中央林間を終点とすることとなっていたましたが、小田急の申立てにより一時期は鶴間以南にすることや、建設中には小田急江ノ島線への直通運転も考えられていました。

渋谷-二子玉川間ですが、ここは1977年に玉川線として開業していた区間です。これは、

田園都市線のファンによる豆知識



2014年のダイヤ改正よりスタートした『ひる準』

このことにより二子玉川～渋谷間へのアクセスが非常に楽になりました。昼間に準急が走る、こんな逆転な発想をするのは多分東急ぐらいかなと思います。しかも急行と各停の本数はダイヤ改正前とは変わらないためひる準はいわば増発という形になっているのです。たしかに、日中でも座ることのできない田園都市線は辛いですからね…。



玉川線を行く路面電車『通称玉電』

これが当時の写真です。本当に路面電車だったのです。今では地下化され普通の鉄道となってしまった田園都市線ですが、実は溝ノ口線は支線で本線は現在の東急世田谷線となっていたのです。それが玉川線でのちの玉電と呼ばれる理由の路線です。画像は残念なことに無かったため Wiki より拝借させていただきました。

溝ノ口線とも直通運転を行っていて、当時は路面電車でした。『玉電』の愛称で親しまれてきましたが1969年5月11日に廃止されました。そして同日に新玉川線として継承されました。新玉川線は田園都市線と直通運転を行う地方鉄道法に基づく鉄道となりました。渋谷-駒澤大学間は玉川通り(国道246号線)と一体して建設されました。この路線は当初の計画では営団地下鉄銀座線(現:東京メトロ銀座線)を二子玉川園(現:二子玉川駅)駅にまで延長して田園都市線と直通運転を行う予定でしたが、一部計画を変更し、営団地下鉄半蔵門線に直通運転を行うことになりました。これは、軌間や集電方式の違いや、二子玉川園まで延伸しても大井町線のバイパス効果が薄れてしまうこと、さらには銀座線が元々混雑路線であったことなどが挙げられています。

その後、二子玉川で田園都市線と新玉川線は運用区分されていましたが、1977年11月から運行が開始された日中限定の田園都市線から半蔵門線までを走る快速列車を経て、1979年8月12日に田園都市線と新玉川線の全面直通運転を開始しました。この両線は『田玉線』と呼ばれ、親しまれていました。また、これにより、大井町方面への直通運転は一部列車に限られ、二子玉川-大井町間を大井町線と改称しました。

2000年には渋谷~中央林間の全線が田園都市線に改称されました。

3, 種別

- ・各停

名前通りの全駅に停車する種別です。駅放送等では各駅停車となっていますが、列車の表示器に表示されているものが各停なので、各停にしました。通常、東急線以外のほとんどの優等種別(急行や快速)がある路線では、各停や普通の表示を出すのですが、田園都市線は各停の列車は無表示で行き先のみ表示というような形態となっています。



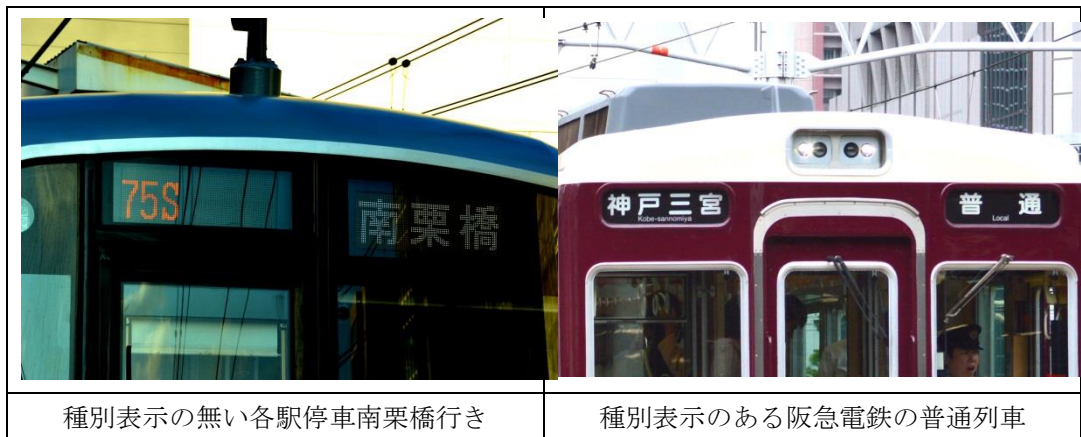
田園都市線を走る最高齢の8500系

下の8500系の欄でも軽く紹介させて頂くと思いますが、ここで少しばかりの鉄道ファンの知識を。上の写真の車両は東急8500系8606F(編成)です。他の8500系とは随分顔が違って見える人もいられるかもしれません。そう、この車両は現在東急を走る8500系の中でも最も古い車両で、今年で40年を迎えた車両なのです。そのため行き先表示器は幕でスカートも付いておらず、ほぼ8500系運転開始時の原型に似ております。



ありがとう8000系チョッパ車

東京メトロ8000系ではB修と呼ばれる更新工事を行っていました。その工事も終盤に入った今年、いよいよ最後の未更新車両が更新作業に入りました。その記念に、最後の未更新車の8110F(編成)にラッピングがされました。この更新に伴いチョッパ制御のあの音が聴けなくなったのは非常に残念でなりません。みなさんきっとピンとくる車両だと思えます。そうあの『かび臭かった』車両です。



・急行

田園都市線では 1983 年から運転を開始した種別です。運転開始当時は日中のみで朝夕は快速となっていて、毎時 3 本という今ではあり得ない本数の少なさでした。また、当時は全急行列車が長津田始発着となっており、中央林間までは運転されていませんでした。運転当初は、急行と快速の田園都市線内の停車駅には変わりがなかったものの、急行は新玉川線内が全駅停車する分、快速は通過運転を行っていました。

現在の運行体系になったのは 1996 年 4 月 26 日のダイヤ改正からです。このダイヤ改正で快速と急行が統一され、全優等列車を急行としました。また、この改正に伴い、中央林間まで運転区間が拡大されました。1996 年は日中のみ中央林間まで乗り入れということになっていましたが、1999 年のダイヤ改正でラッシュ時や夜間にも運転時間の拡大が行われ、今ではほとんどの急行列車が中央林間始発着となっています。

実は、運転開始当時より急行の停車駅が 1 駅増えているのです。現在では横浜市営地下鉄ブルーラインの終着駅でもあるあざみ野駅です。横浜市営地下鉄ブルーラインが 1993 年に開業しており、港北ニュータウンなどの人口増加に伴い横浜市から 2000 年にあざみ野駅急行列車停車の要望を受けました。この時、東急ではすでにあざみ野駅に急行を止めた場合の需要を鉄道建設・運輸施設整備支援機構の GRAPE と呼ばれるシステムを使用して予測を行いました。結果は、停車時間増加に伴う所要時間の増加により長津田以西の需要が減ることが判明しました。そして、あざみ野駅停車よりもまず所要時間短縮のために藤が丘駅改良工事を優先しました。



たまプラーザ駅に入線する急行列車

東急では基本的には急行は赤色をメインとしたデザインで表示します。これは運行開始時から変わらぬものです。また、8500 系と東京メトロ 8000 系を除く列車は赤色に白字のデザインで、8500 系と東京メトロ 8000 系は黒色に赤字です。

・準急

2007年より運転を開始した種別です。田園都市線沿線の方なら『ひる準』でよく覚えている方がいるのではないのでしょうか。もともと、この列車は田園都市線の朝ラッシュ帯の旧新玉川線区間での急行列車と各停の詰まりによる遅延を解消する目的で作られました。いわば、二子玉川～渋谷間を各駅停車の急行列車です。2014年のダイヤ改正までは二子玉川までは急行と停車駅が一緒で、平日の朝の上り限定での運転となっていました。2014年6月21日のダイヤ改正後からは、全ての準急列車が南町田に停車するようになり、下りや昼間にも運行するようになりました。



九段下駅に停車している準急列車(左)

準急列車は緑をメインとしたデザインです。もともとは上りのみしか表示できませんでしたが2014年のダイヤ改正の際に下りの準急も表示できるようになりました。以前の人身事故の際には初めて準急あざみ野行きが運転されました。

4,平日の運行体系

ここでは平日の田園都市線の1日の運行体系を載せさせていただきました。かなり自己的な部分もありますが、どうか温かい目でみていただけると幸いです。

○始発頃

平日の上り田園都市線の始発は鷺沼 05:00 発の各駅停車大井町行き(大井町線直通)となっています。渋谷方面の始発は二子玉川 05:02 発久喜行き、鷺沼 05:05 発久喜行き、長津田 05:05 発南栗橋行きのそれぞれ各駅停車での運転となっています。平日下りは長津田 05:05 発、鷺沼 05:00 発、渋谷 05:05 発が始発となっています。これが田園都市線の1日の始まりとなるのです。急行は中央林間 05:43 発の南栗橋行きが最初となります。田園都市線の朝ラッシュは厳しいのですが、5時台だと座れる程度空いていて、鷺沼を過ぎるともう座れなくなるぐらいです。

○ラッシュ前

上り列車は6時を過ぎると駅には人が並び、各駅停車でも座れなくなってきました。長津田駅 06:02 発には長津田始発の急行が設定されています。毎日6時台の田園都市線を通学通勤等で使われている方は、一度は不思議と思ったことがあるのではないのでしょうか。各駅停車の『半蔵門』行きです。以前は朝ラッシュ時に2-3本設定されていたのですが今では1本となってしまいました。この半蔵門行きはその名の通り、半蔵門線の半蔵門まで運転する列車です。半蔵門まで運転した列車は回送表示になって半蔵門駅～九段下駅間にある留置線に停車します。このことに関してはまた後でお話しすることとします。個人的にはこの半蔵門行

きからが田園都市線の朝ラッシュの始まりだと思うのです。

○朝ラッシュ

なぜ半蔵門行きが朝ラッシュを告げる列車であるか、という理由は次の通りとなっています。この半蔵門行きの各駅停車は長津田始発となっています。この電車は、藤が丘、江田、梶が谷で急行の通過待ちをするのです。朝ラッシュで田園都市線に乗車される方は、もうお分かりですよ。そう、この『3 駅での通過待ち』は朝ラッシュ(7 時～8 時台)の各駅停車の運行方法なのです。しかしながら 6 時台の各駅停車にはこの半蔵門行き以外にこの『3 駅での通過待ち』を行う列車がありません。その理由は、鷺沼始発の列車があるからです。そもそも東急田園都市線では、ラッシュ時などは日中にも行っている退避にプラスして藤が丘、江田、梶が谷の 3 駅で準急や急行列車の退避を行うことで通常より増して走らせることが可能なのです。この時間には長津田からの通常より増して走る列車はこの半蔵門行きの 1 本のいとなっています。先ほど、鷺沼始発があるからという理由を述べたのですがつまりは、鷺沼始発の場合はいくら増やして走らせたところで鷺沼より先渋谷方面で退避ができる駅は梶が谷と桜新町の 2 駅しか無く、『3 駅での通過待ち』は不可能なのです。

6 時 50 分頃を過ぎると準急列車が走り始めます。平日 1 本目の準急は中央林間始発です。この時間は、準急、各停、準急、各停と交互に走るため、1 時間に 14 本も優等列車が走ります。8 時 30 分頃を過ぎると急行の運転が再開し、準急の運転がここで一時的に終了します。

これで日本屈指の田園都市線の朝ラッシュが終了となるのです。

下の表は長津田 8 時台発の表です。

種別	準急	各停	準急	各停	準急	各停	準急	各停	準急
時刻	02	03	06	08	11	12	15	16	19
各停	準急	各停	準急	各停	準急	各停	準急	各停	準急
21	24	25	28	29	32	34	37	38	41
各停	準急	各停	準急	各停	準急	各停	準急		
42	45	47	50	51	54	55	58		



朝に 1 本ある各駅停車半蔵門行き

左の写真は溝の口で撮影したものです。この半蔵門行きは溝の口から先は終点半蔵門まで先着列車となるので溝の口より先は急行列車並みの混雑となります。それに半蔵門行きという珍しい行き先を覚えてその列車に間に合うように通学、通勤する人も多く、ある意味役立つ列車でもあります。

○日中

10時過ぎになると車内はガラガラになってきます。ダイヤ間隔も広がり、各駅停車毎時8本、急行毎時4本、準急毎時2本でのパターンダイヤとなります。

下の表は、長津田駅11時台発の上り列車を基準とした表です。

種別	各停	各停	急行	各停	準急	各停	急行
時刻(分)	00	07	13	14	20	22	29
行き先	押上	渋谷	久喜	南栗橋	久喜	押上	押上
各停	各停	急行	各停	準急	各停	急行	
30	37	43	44	50	52	59	
押上	渋谷	久喜	南栗橋	久喜	押上	押上	

表を見ていただくとわかる通り、このダイヤは、急行の間には必ず2本の各停が存在するのです。それぞれの各停には意味があります。長津田駅では急行・準急と各停は待ち合わせを行い、各停は急行に抜かされます。平日の日中の上り急行列車は長津田、鷺沼で各停との接続を行い、桜新町で各停を抜かします。つまり3本の各停を抜かすことになるのです。しかし、急行と急行の間には必ず2本の各停しかありません。つまり、長津田駅で急行列車と待ち合わせた各停は桜新町で急行に抜かされ、もう1本は鷺沼でのみ急行列車と待ち合わせを行うのです。これを行うことによって、どの区間においても必ず急行の間には2本の各停が存在することになるのです。

日中には急行以外にも準急という列車があります。上の内容では急行と各停との話であって準急では上と同じ理由は通じません。田園都市線の準急列車は途中までは急行の停車駅で、途中から各駅に止まるようになる列車です。今回のダイヤ改正で日中にも準急が走るようになりました。しかし、今回のダイヤ改正で誕生したのは日中の準急列車だけではないのです。先ほどの表を見ていただくとわかると思います。そう、今回から『渋谷』行きが誕生したのです。今まで半蔵門線が開業し、田園都市線が直通運転を開始してから定期便ではごく少ない本数だった渋谷行きが日中に誕生したのです。この渋谷行きが誕生した理由は準急の日中運行によるものなのです。そもそも準急は二子玉川～渋谷間を各駅に停車するため桜新町で前の各駅停車を追い越すことができません。これでは半蔵門線内も過密ダイヤになってしまいます。ここまでなら別に渋谷行きにしなくても押上行きにすればいいと思う人も多いでしょう。しかし、ダイヤ改正前も今も半蔵門線内は5分間隔で運転しており、増発の必要がなかったのです。そこで渋谷止まりとなってしまったのです。

現在のパターンダイヤでは、二子玉川で渋谷行きの各停に準急が追いついてしまいます。そのまま準急が追い越さずに渋谷まで詰まった状態で来るのです。渋谷は1面2線ですから列車が頻繁に折り返せるほど余裕はないのです。つまり、渋谷行きは渋谷に到着したらどこに行くか、そこが問題になってきます。ここでいよいよ先ほどお話しした『半蔵門行き』の列車と結びついてくるのです。

渋谷行きは渋谷に到着後、回送表示のまま半蔵門線内へ消えていきます。その列車は半蔵門まで向かいます。朝ラッシュ時に運転される半蔵門行きは半蔵門駅と九段下駅の間にある留置線に入り、そこで折り返します。その留置線を使用するのです。渋谷を発車した回送列車はそのまま半蔵門までいきます。半蔵門駅に一度停車してから、半蔵門駅と九段下駅の間にある留置線に入るのです。その後、留置線から今度は渋谷まで回送で行きます。渋谷に到着後、渋谷始発の列車として田園都市線へと消えてゆくのです。



渋谷から半蔵門へ向かう回送列車

渋谷止まりの列車は半蔵門線を回送で走り半蔵門-九段下間にある中線で折り返すようになっています。この渋谷止まりの列車は30分に1本設定されており、永田町では渋谷来る回送と渋谷へ向かう回送がすれ違います。地下鉄の中をゆっくり走り抜ける回送列車を見るのは少し不思議な気持ちになるものです。

○夕方

15時ごろから徐々にパターンダイヤが崩れていき、帰宅ラッシュのために車庫から車両が渋谷方面に送られます。そのため17時ごろは上り列車の本数が少し増えます。長津田始発の上り列車が増えます。16時から18時までは日中より3本多い毎時18本での運転となります。準急列車は上りは長津田15:49発が最終となり、結構早い段階で運転を終了します。下りの準急列車は、中央林間行きが渋谷16:04発、長津田行きが17:04発で最終となります。このことからわかるように、朝は各停と準急が主役になって活躍するものの夕方から夜にかけては各停と急行が主役になるのです。

下の表は渋谷駅16時台発の下り列車を基準とした表です。

種別	急行	準急	各停	各停	急行	各停	各停
時刻(分)	00	05	08	12	15	20	27
行き先	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間
急行	準急	各停	各停	急行	各停	各停	
30	35	38	42	45	50	57	
中央林間	長津田	中央林間	長津田	中央林間	中央林間	中央林間	

○夜

18時以降は帰宅ラッシュのダイヤとなってきます。といってもパターンダイヤであるのは変わらず、上りは日中に比べて3本程度増えます。下りも3-4本増えます。また、下り列車に関してはほとんどの確率で各停長津田行きが走るようになります。そのため、帰宅

ラッシュ時は朝ラッシュに比べては余裕があり、列車の本数もバランスが取られているので
す。

下の表は渋谷駅 19 時台発の下り列車を基準とした表です。

種別	急行	各停	各停	急行	各停	各停	急行	各停	各停
時刻	03	06	09	13	16	19	23	26	29
行き先	中央林間	長津田	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	長津田	中央林間
急行	各停	各停	急行	各停	各停	急行	各停	各停	
33	36	39	43	46	49	53	56	59	
中央林間	長津田	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	中央林間	長津田	中央林間	

○深夜

深夜時間帯はもう終電間際ということもあり、他社線とかであると急行や快速と言った
優等列車と呼ばれる列車の運行は終了し、ほぼ全ての列車が各停、普通といった全駅に停車
する列車となります。しかし、ここ東急田園都市線では上り列車では長津田 23:44 発が、下
りでは渋谷 24:20 発が最終の急行列車となっているのです。この時間まで運行するのはやは
り帰宅する人を運ぶためだと思われます。また、この時間は大井町線からの鷺沼行きなども
運転され、残業に追われる人々を乗せる他にも車庫に車両を戻すなどの目的もあります。

ここからは余談なのですが、東急田園都市線では田園都市線の終電後に渋谷発の溝の口、
宮前平、青葉台行きなどの夜行急行バスを走らせていきます。もし、終電の列車に乗り遅れ
てもこの夜行急行バスに乗車すれば帰ることが可能です。ぜひ一度使ってみてはいかがでし
ょうか？

5.現在田園都市線で活躍する車両

ここでは現在田園都市線で活躍している車両を紹介させていただきます。

① 自社の車両

◎ 8500 系



1975 年から活躍しており、現在でも初期型車両は走っています。この車両は新玉川線、半

蔵門線との直通運転開始に合わせて作られた車両です。1975年から1991年にかけて導入され、その数は全体で400両。現在では残念ながら初期の車両の一部が廃車や地方私鉄、海外へ行ってしまったためすこし数が減ってしまいましたが、今でも田園都市線で最も多くの編成数を誇っています。この400両は東急の系列でも最多の両数を誇っています。今現在では260両が田園都市線で活躍をしています。

またこの8500系の中でも東武鉄道には乗り入れられない車両があります。それは8606Fと8642Fです。この2編成には東武鉄道の保安装置が設置されていないので押上までしか行きません。このような東武鉄道の保安装置が設置されておらず、東武鉄道への直通ができない車両にはそのほかにも伊豆急カラーの8614Fや赤帯、青帯と呼ばれる8634F,8637Fなどもあります。



◎ 5000 系



2002年から8500系を置き換えるために導入された車両です。朝のラッシュ対策として6ドア車両が導入されました。この車両は本来8500系を置き換えるためのものだったのですが、置き換えを進めていた時にリーマンショックやJALの倒産があり、東急自身が財政難に陥ってしまったのです。しかも5000系を製造していた同時期に東横線向けの5050系も製造していたため財政が厳しくなるいっぽうでした。田園都市線の5000系は8500系を置き換え

るために製造されていたのですが、東横線の 5050 系は当時東横線で活躍していた 9000 系を置き換える目的で製造されていました。東横線ではこの頃副都心線との相互直通運転を目指しており、その際に 9000 系が直通運転できないため 5050 系に置き換えを進めていたのです。しかし、財政難に陥ってしまったため製造できる編成にも限りが出てきてしまいました。そこで、東急は田園都市線の 8500 系の置き換えを諦め、東横線の直通運転に向けた 5050 系の製造を最優先事項としたのです。それでも 5050 系の編成数が足りず、ついに一部の 5000 系の編成が東横線仕様に改造され運用されることとなりました。

5000 系の迷なところはこれだけではないのです。実は田園都市線では 2020 年までにホームドアを設置することが決定しています。ホームドアを設置する際、4 ドア車両にしか対応ができないため 6 ドア車両を今後も運用させるということが難しくなってきたのです。そこでせつかく混雑緩和のために導入した 6 ドア車両を安全のためということでやむなく 6 ドア車のみ 4 ドア車に置き換えることになっているのです。

ただし、5101F-5103F までは 6 ドア車が入っていません。そのため前ページの写真のように 6 ドアステッカーが貼ってありません。そして 5102F,5103F の全面はゴールド塗装という正直どうしてそんなものを作ったのかよくわからない仕様になっています。前ページの写真を見ていただくとわかるようにすこし汚れているんです全面が。しかしこれは汚れではなくてゴールド塗装なのです。つまり、本当に汚れているだけに見える塗装になっているのです。その他の編成は全てシルバーになっているため銀色に輝いています。このように 5000 系にも色々謎な分野が多く存在するので次回乗ってみるときにすこし見てから乗ってみてはいかがでしょうか？



シルバー塗装の 5000 系



3 色 LED を使用している 5000 系

◎ 8590 系



この 8590 系という形式は少し特殊です。というのも中間車両が全て 8090 系なのです。8090 系と言われてピンとくる方は少ないと思いますので簡単に説明します。8090 系は全面に貫通扉が設置されていない、つまり直通運転が不可能な列車なのです。もともと 8090 系と 8590 系は全編成が東横線の所属となっていました。その頃に横浜～桜木町間の廃止と新たに新設する横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転がありました。みなとみらい線は地下鉄という分類になりますので貫通扉が必要になったのです。そこでもともとあった 8090 系に新たに貫通扉のある先頭車のみを新造しそれを 8590 系としたのです。その後東横線の運用に余剰が出たため 8694F,8695F の 2 編成が田園都市線に転属してきました。このころはまだ一時的なものでその後 8693F も田園都市線に転属してきましたが 2002 年に田園都市線に 5000 系が導入されたことにより、8590 系は全編成が東横線に戻されています。そして 2006 年に東横線に 5050 系が導入されたことにより 8694,95F は改めて田園都市線に転属となり、8691F・93F は 5 両編成になり大井町線へと転属したのです。その後大井町線へ転属した 8590 系は 2013 年に引退し、富山地方鉄道で現在は活躍をしています。(8691F のみ昨年恩田工場公開の際に展示され、その後解体されました)

この車両は側面形状が丸を帯びていてステンレスの東急車としては結構珍しい車両となっています。行き先表示器は幕のままですが、車内に自動放送が設置されています。またこの車両はサークル K グループの車両ですので、東武鉄道に直通する際に必要となる設備を保持していないため中央林間～押上間のみを走っています。

2014 年の 6 月頃にはスカートが装着され、東武鉄道への直通運転をするのかどうかと盛り上がりましたがその後特に変化はなく現在に至ります。



あざみ野駅に接近する 8590 系(右)

ダイヤ改正で準急運用に付くスカートの無い 8590 系。実はこれはかなりレアなものになるのです。というのもダイヤ改正が 6 月に行われてスカートが 6 月から 7 月にかけて付けられたため相当限られた期間でのみのもとなっています。

◎ 2000 系



東急 2000 系。多分自分が知る限りではたしか現在の東急でもっとも少ない編成数を誇っていると思います。この 2000 系は古い形式を置き換える目的で作られたわけではありません。この車両は 1992 年から 1993 年にかけて製造された車両です。この頃東横線では 9000 系の導入が本格化していました。その 9000 系を改良し、田園都市線仕様にしたものがこの 2000 系となるのです。車体自体は 9000 系と全くの瓜二つですが、冷房、モーターなどは全然異なるものです。導入当時は行き先表示機は幕式となっていました、今ではフルカラー LED となっています。

また、この 2000 系は 8590 系と同じサークル K グループに属しているため東武鉄道への直通運転はしておりません。

実はこの 2000 系、一時期東横線でも活躍していたことがあります。現在は 2001F、2002F、2003F の 3 編成が活躍しています。そのうち 2 編成は落成時から田園都市線で活躍していますが、2003F のみ最初は 8 両のみ製造されました。そして東横線を走り、東横線の車両数が足りてきた際に 10 両化をしてから田園都市線にやってきたのです。

車内は落成時から自動放送が付いていて、半蔵門線内も流れます。また車外スピーカーが設置されていて、駅の発車ベルが鳴り終わった後に「扉が閉まります、ご注意ください」という乗降促進放送を流すことが可能です。主に渋谷、二子玉川、溝の口、たまプラーザ、あざみ、青葉台などの主要駅でラッシュ時などに使用されます。



青葉台駅へ入線する 2000 系

実はこの 2000 系は田園都市線では少々厄介な車両なのです。というのも田園都市線の中で一番加減速の性能が悪いほか全面が真四角なため地下区間での空気抵抗が他形式より多いのです。その他にも、落成時から他形式と車番が逆になっていて 5000 系では渋谷方面に 5101 が車番としてくるのですが、2000 系は 2001 ときます。ある意味東急の迷車なのが 2000 系です。

サークル K グループとは？

サークル K グループ、この単語は上記の 8500 系、8590 系、2000 系の説明していた時に出てきました。多分疑問に思っている方も多いと思うのでここで説明させていただきます。

このサークル K グループとは東武鉄道の保安装置を装着していない編成、つまり東武鉄道に乗り入れできない車両を表しています。このサークル K というように呼ばれている理由は、そのサークル K グループの車両の貫通扉の窓の右上に丸い K と書かれたシールが貼ってあるからです。簡単に言うとあのコンビニである『サークル K サンクス』のマークと似ているから『サークル K』というように呼ばれ、東武に直通できない車両を『サークル K グループ』というように呼ばれるようになったのです。

ファンの間では希少価値があると認識されているのか、結構サークル K を撮影する人は多いです。

②他社線の乗り入れの際に来る車両

◎ 東京メトロ 8000 系



1981 年より田園都市線、東京メトロ半蔵門線で活躍している東京メトロの車両です。東京メトロの有楽町・副都心線の 7000 系や千代田線の 6000 系と似たデザインの車両です。実はこの車両は半蔵門線向けに作られた車両なのですが、一部編成は半蔵門線に来る前に東西線で活躍した経歴があります。しかも、東西線はブルーの帯が象徴的なのですがこの 8000 系は半蔵門線の紫の帯で東西線の運用についたのです。また、その他にも 8000 系を製造中に

東西線の新型の 05 系を製造してしまい、一部編成の中間車両は東西線の 05 系と同じ内装と なっています。そのほかにも、通常では存在しなかった『快速 三越前』などの行き先を表示 できたりなど色々不思議な迷要素を含んだ車両となっています。

実はこの車両、ボルスタレス台車という台車を日本で初めて採用した車両として、業界で はまあまあな知名度を誇っています。

この 8000 系は 2004 年より新木場にて B 修と呼ばれる更新工事を始めました。これによ り内装が大きくかわったほか、LED 式車内案内表示器をドアの上に設置するなど現代の車両 に近い仕様になりました。床下の機器類などにも変更があり、チョップ制御から IGBT 素子 を使用した 2 レベル VVVF インバータ制御へとなっています。これは上記でもお伝えしたと おり、更新前最後の編成でラッピングをし、チョップ制御がなくなるということを宣伝とい う形で行っていました。



◎ 東京メトロ 08 系



2003 年に東武鉄道との相互直通運転に伴う編成不足を補うために製造された車両です。営 団地下鉄時代に製造された最後の系列となっています。帯は半蔵門線を象徴する紫色を使い、

アルミ車体を採用しています。全体的には東西線の N05 系をベースとしていますが、細かいところにかかなりの違いがみられます。この形式の最大の特徴は、もし万が一の事故に最も安全性があるというところです。この列車が製造される 3 年前の 2000 年に発生した日比谷線内での脱線衝突事故を教訓に側面をダブルスキン構造として車体強度を図りました。そのため事故の際に車体が分離を防ぐことや他の車両の本車両への介入を阻止するなどのことができるようになっています。

この 08 系は全 6 編成しかいないため、東急 2000 系とは似たような存在になっていますが東急のサークル K グループとは違い、東武鉄道に直通するためのものですので東武鉄道への直通はもちろん可能です。

また、2014 年より行き先表示器の 3 色 LED からフルカラー LED (Lc-LED) への交換も 2015 年 3 月をもって終了しました。



撮り鉄には嬉しい 08 系の Fc-LED

Fc-LED に変更となった 08 系。そんな 08 系がなぜ撮り鉄に喜ばれたのか。それは前の LED がものすごく切れやすかったのです。やはり写真としては行き先表示は切りたくないというファンが多かったのですが、08 系の場合シャッター速度をいくら遅くしても切れてしまっていたのです。しかし、今回変わったことによりほぼ切れなくなったのです。そのためファンの間では好評なのです。

◎ 東武鉄道 30000 系



1997 年から運転を開始した車両です。半蔵門線との直通運転のために製造しました。6 両編成と 4 両編成をそれぞれ製造し、それぞれを 1 セット 10 両として運用に入りました。しかし、6+4 ということもあり、中間に運転席(乗務員室)ができてしまったのです。そのため、朝の田園都市線の混雑に耐え切れず、乗客からそのスペースが邪魔だというクレームが多々寄せられたのです。そのため東武鉄道は 2006 年より 10 両固定型の 50050 系を出して 30000 系は徐々に半蔵門線・田園都市線から姿を消してゆきました。

しかし、大型連休時に運行されていた臨時列車の「フラワーエクスプレス」などは館林-

太田間を 6 両で運行していたので、2 編成のみ現在も田園都市線で活躍を続けています。そのほかの編成は現在東上線で活躍をしています。

しかし、田園都市線のホームドア化などで中間運転台の部分が邪魔になってしまうのではないかと噂もあり、今後の動向に注目の編成です。

◎ 東武 50050 系



2006 年より運行を開始した車両です。これは上記の 30000 系を置き換える目的で導入されました。10 両固定編成となっていて東武線内では半蔵門線への直通運転の他には使用されていません。また 10 両固定なので浅草駅に入線できず、人身事故などで直通運転を取りやめた際は北千住駅で折り返しを行うようになっています。

もともとは東武鉄道の 50000 系列なのですが、田園都市線・半蔵門線直通仕様となっているため車体幅が 50000 系とは少々異なります。

この 50050 系の側面行き先表示器は行き先、半蔵門線直通の他に号車番号まで表示されています。田園都市線・半蔵門線に合わせた設定となっていて、中央林間方面を 10 号車としています。



カボチャの愛称で親しまれている(?)

この 50050 系は全面のオレンジ色が特徴であるので、ファンの間では『カボチャ』と呼ばれています。しかしこの車両、不思議なことに日中はなぜか東武には行かず田園都市線と半蔵門線を折り返していることが多いのです。そのため、日中走るほとんどがこの車両なので、ファンの間では『カボチャ』で嫌う人も結構いるのです。自分的にはちょっとはかっこいいほうだと思うのですけどね……。

今まで説明した車両以外にも、田園都市線を走る列車はたくさんいます。実は東急では世田谷線以外のすべての路線の車両はこどもの国線の恩田というところにある長津田工場にて検査を行っています。そのため世田谷線の車両以外の東急線を走るすべての車両はなんらかのもので田園都市線を走るのです。それ以外にも検測などを行う事業用列車もありますが、また次の機会にでも説明させていただこうと思います。

○ 最後に

今回は、旅行鉄道研究部のブースに来ていただきありがとうございました。また、本文章を最後まで読んでいただいたことも共に感謝申し上げます。今回は、停車場に初掲載となりましたが無事最後まで終わってなんとかほっとしています。できるだけ東急田園都市線に乗ったことのない人でもわかるように書いたつもりではあるのですが、どうしても分かりにくくなってしまった点ができてしまったことは誠に申し訳なく思っています。僕からは、この文章を読んで、少しでも乗ってみたいと思って頂いたりしていただければそれだけで嬉しい限りです。

最後の最後にグダグダになってしまいましたがあらためて。今回はこの東急田園都市線に関わる文章を読んでいただきありがとうございました。今の田園都市線は東急の表舞台にはないかもしれませんが、影で沿線の人を思い、また東急自身が観光地、人が集まる場所を作っています。今後も、東急田園都市線の発展を楽しみに待っています。

