

都営浅草線

中二A 浅沼 亮

中三F 角田 昂一郎

1. はじめに

都営浅草線は、押上～西馬込を結ぶ全長 18.3km の地下鉄。途中の泉岳寺から京浜急行線に直通し、押上から京成線にも直通しており、押上から先の京成高砂(以後は高砂とする)から北総線に、印旛日本医大から成田スカイアクセス線に直通している(高砂から一部の電車が京成線の東成田駅から芝山鉄道線に直通)。全ての電車が 8 両編成での運転となっており、2014 年のダイヤ改正を以て 6 両編成での運転を終了した。

2. 歴史

ここでは、路線の開業日と車両の営業開始日・引退日などについて紹介する。(画像…東京都交通局 HP より引用)

1960 年 10 月 12 日：都営 5000 形が完成。

12 月 4 日：押上～浅草橋間(3.2km)が開業。

この際に京成線との相互直通運転を開始。

(日本初の地下鉄と郊外私鉄の直通運転)



5000 形(旧塗装)

1962 年 5 月 31 日：浅草橋～東日本橋間(0.6km)が開業。

9 月 30 日：東日本橋～人形町間(0.7km)が開業。

1963 年 2 月 28 日：人形町～東銀座間(2.4km)が開業。

12 月 12 日：東銀座～新橋間(0.9km)が開業。

1964 年 10 月 1 日：新橋～大門間(1.1km)が開業。

1968 年 6 月 21 日：大門～泉岳寺間(2.6km)が開業。

この際に京急線との相互直通運転を開始。



5000 形(新塗装)

11 月 15 日：泉岳寺～西馬込間(6.9km)が開業し、都営浅草線が全線開通。

1976 年 2 月 28 日：都営 5200 形を導入。

1991 年 3 月 31 日：都営 5300 形が営業運転開始。

1995 年 7 月 2 日：都営 5000 形が営業運転終了。

2004 年 6 月：馬込車両検修場完成。馬込工場廃止。

2006 年 11 月 3 日：都営 5200 形が営業運転終了。

2011 年 2 月 26 日：都営浅草線全線において C-ATS の使用を開始。

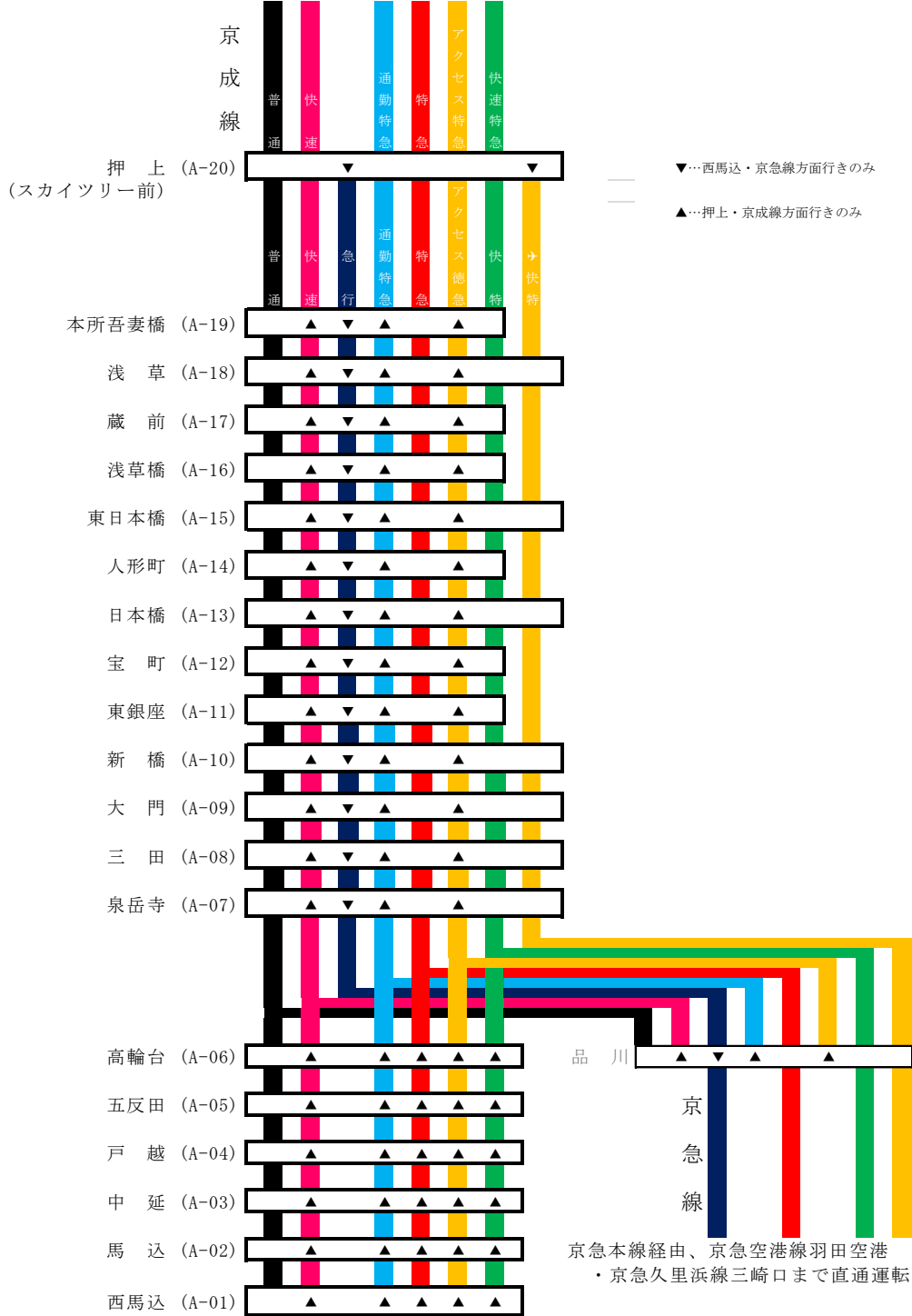


5200 形

都営浅草線停車駅案内

京成押上線經由、京成本線成田空港・芝山鉄道線芝山千代田・

北総線印旛日本医大・成田スカイアクセス線成田空港まで直通運転



3,都営浅草線の車両

5300 形



5310 編成 快速 西馬込行き
17.7.23@八広



5319 編成 快特 羽田空港行き
17.7.15@四ツ木

1991年3月31日より営業運転を開始。現在は8両編成27本の216両が在籍している。このうち最終編成の第27編成のみ120km/h対応となっている。第1編成～第14編成はスカートが短く(左の写真)、第15編成～第27編成はスカートが長いものになっている(右の写真)。内装は、浅草をイメージにしており、桜を表現している。化粧版も桜をイメージした配色となっている。自動放送装置が搭載されているが、使用は都営浅草線内のみの使用となっている。車内ドア上にLEDスクロール式の車内案内表示機がある。インバータ音がうるさいことから、ファンの中で、「白い悪魔」と呼ばれている。

4,乗り入れ車両

京成 3000 形



3027 編成 快速 西馬込行き
17.7.15@四ツ木

京成 3050 形



3056 編成 アクセス特急 高砂行き※
17.7.31@京成高砂

京成 3400 形



3448 編成 快速 佐倉行き
17.7.23@京成小岩

京成 3600 形



3638 編成 快速 西馬込行き
17.7.24@船橋競馬場

京成 3700 形(前期型)



3721 編成 特急 成田空港行き
17.7.23@京成高砂

京成 3700 形(後期型)



3858 編成 特急 成田空港行き
17.8.9@京成高砂

北総 7300 形



7808 編成 →急行 羽田空港行き
17.7.18@品川～北品川

北総 7500 形



北総 7500 形 普通 印旛日本医大行き
17.7.23@京成高砂

北総 9100 形



9128 編成 普通 羽田空港行き
17.7.15@四ツ木

北総 9200 形



9201 編成 快特 羽田空港行き
17.6.18@品川

北総 9800 形



9808 編成 普通 羽田空港行き
17.7.15@四ツ木

京急 600 形



607 編成 アクセス特急 成田空港行き
17.3.20@京成高砂

京急 600 形(BLUE SKY TRAIN)



普通 印旛日本医大行き
17.7.23@京成高砂

京急 1500 形



1725 編成 普通 三崎口行き
17.8.4@八広

京急新 1000 形(アルミ車)



1041 編成 普通 高砂行き
17.7.23@京成高砂

京急新 1000 形(ステンレス車)

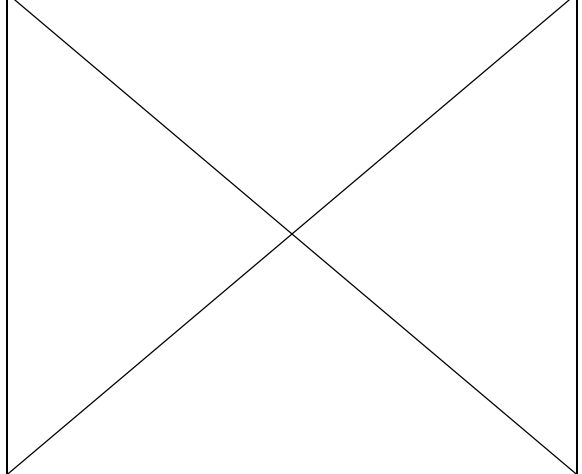


1169 編成 アクセス特急 羽田空港行き
17.7.15@四ツ木

京急新 1000 形(YELLOW HAPPY TRAIN)



快特 三崎口行き
17.8.6@新馬場



※アクセス特急 高砂行きとなっているが、この写真を撮影した時に北総線の秋山駅にて人身事故が発生した影響で運転見合わせとなっていたため、この行き先となっている。アクセス特急 高砂行きは定期列車では存在しない。

5.駅

駅名	駅番号	キロ程	開業	構造	利用客	所在地
西馬込	A-01	0.0km	1968.11.15	2面2線	43,086人(13位)	大田区
馬込	A-02	1.2km	1968.11.15	1面2線	25,630人(17位)	大田区
中延	A-03	2.1km	1968.11.15	1面2線	29,979人(15位)	品川区
戸越	A-04	3.2km	1968.11.15	1面2線	20,799人(18位)	品川区
五反田	A-05	4.8km	1968.11.15	1面2線	66,689人(9位)	品川区
高輪台	A-06	5.5km	1968.11.15	1面2線	14,814人(20位)	港区
泉岳寺	A-07	6.9km	1968.6.21	2面4線	200,276人(2位)	港区

三 田	A-08	8.0km	1968.6.21	1面2線	91,208人(6位)	港区
大 門	A-09	9.5km	1964.10.1	2面2線	101,789人(3位)	港区
新 橋	A-10	10.5km	1963.12.12	2面2線	92,232人(4位)	港区
東銀座	A-11	11.4km	1963.2.28	2面2線	76,505人(8位)	中央区
宝 町	A-12	12.2km	1963.2.28	2面2線	26,141人(16位)	中央区
日本橋	A-13	13.0km	1963.2.28	2面2線	91,997人(5位)	中央区
人形町	A-14	13.8km	1962.9.30	1面2線	49,799人(12位)	中央区
東日本橋	A-15	14.5km	1962.5.31	2面2線	78,785人(7位)	中央区
浅草橋	A-16	15.2km	1960.12.4	1面2線	58,593人(10位)	台東区
蔵 前	A-17	15.9km	1960.12.4	2面2線	34,891人(14位)	台東区
浅 草	A-18	15.2km	1960.12.4	2面2線	52,280人(11位)	台東区
本所吾妻橋	A-19	17.5km	1960.12.4	2面2線	18,431人(19位)	墨田区
押 上	A-20	18.3km	1960.12.4	2面4線	200,913人(1位)	墨田区

西馬込

都営浅草線の起点駅だが、路線は押上から開通した。終着駅だが、乗り換え路線が存在しないため、ここに用事がある人・住んでいる人以外利用しない駅だ。このことから、利用客は比較的少ないが、すべての列車がこの駅を始発とするため、ラッシュ時でも早く並べば確実に座れる。駅の南側に馬込車両検修場があるが、2004年までは駅の北側に馬込車両工場があった。工場への連絡線は一部分が当駅のエスカレーター・エレベーターとなったほかは解体されている。地上の出口はほぼすべて埋没している。工場の跡地には立正大学付属立正中学校・高等学校馬込キャンパスが2013年4月に開校した。路線が西馬込まで延伸するまでは、京成線の向島駅(廃駅、現在の京成曳舟～八広間)付近に車庫があった。どうでもいいが、車庫の末端のすぐ先はマクドナルドとなっている。大門駅務管区が管轄している。

馬 込

2010年に駅のリニューアルが実施され、エレベーターが新設された。また、リニューアル前は、中延寄りの改札前の空間に「パノラマオアシス」という名称が付けられ、5300形をあしらった本棚である「浅草線馬込文庫」が設置されていたが、リニューアル工事で2009年に撤去された。駅の周辺には住宅地が広がる。ちなみに昨年まで鉄研の顧問であったN先生はここから通っていた。大門駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。

中 延

乗り換え… 東急大井町線

東急大井町線との乗換駅。なお、東急大井町線の急行は停車しない。また、徒歩約 20 分で JR 横須賀線・湘南新宿ラインの西大井駅に着く。大門駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。

戸 越

戸越銀座商店街の最寄り駅の一つ。かつては中延側に渡り線が設置されていた。今年 4 月に、東急池上線戸越銀座駅との連絡運輸が定期券に限り開始された。大門駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。

五反田 (立正大学前)

乗り換え… JR 山手線


 東急池上線

泉岳寺～西馬込間で乗降客数最多の駅(泉岳寺駅を除く)。泉岳寺方面行きの電車はこの駅で相当客が降りる。東急池上線の起点駅。定期券発売所が設置されている。大門駅務管区が管轄している。

高輪台

都営浅草線で一番乗降客数が少ない。乗り換え路線がないだけでなく、約 700m 南には JR 各線・東海道新幹線・京急線の品川駅、約 1km 北には地下鉄南北線・三田線の白金台駅がある。オフィス街が広がっているわけでもない。(まあ少ないのも納得できる。)この駅はシールド工法で建設されたため、ホームの前後に数本の通路がある。似た構造の駅は、千代田線の国会議事堂前駅などが該当する。都営浅草線で唯一、改札が 1 か所しかない駅。近くには、グランドプリンスホテル新高輪がある。大門駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。


泉岳寺

乗り換え… 京急本線(直通運転)

高輪学園の最寄り駅の一つ。近くに赤穂浪士で有名な泉岳寺がある。2面4線を持つ都営地下鉄の駅はここ以外に、三田線の高島平駅、大江戸線の都庁前駅のみである(浅草線の押上駅は京成管轄、三田線の白金高輪駅は東京メトロ管轄)。ホームがとても狭いため、2020年までの完成予定でホームの拡張工事が予定されている。また、ホームドア設置も予定されている。この駅は乗降客数が多いにも関わらず、ホーム階と改札階を結ぶエレベーターが設置されていない。都営地下鉄でホームから駅の外までエレベーター又はスロー

プのみで行けない駅は都営地下鉄でここと高輪台駅のみだ。設置をお願いしたい。分岐駅のため、西馬込・京急線方面の泉岳寺始発の電車、泉岳寺止まりの列車が多い。2020年、近くに山手線・京浜東北線の新駅が開業する予定。京急線の駅の中では乗降客数が横浜駅・品川駅に次いで3位だが、都営浅草線との直通旅客も含まれているため、順位には入っていない(3位は上大岡駅)。駅名の由来は近くにある泉岳寺だが、駅名に寺の名前をそのまま使用したため、間違い電話がかかってきて、不正競争防止法を根拠に使用差し止めを求めて東京地裁に控訴したが、「駅名に使われたからといってただちに信仰との結び付きを損なうものではない」として訴えを退け、東京高裁、最高裁と争ったが、結局原告(泉岳寺)側の敗訴で確定した。京急電鉄本社最寄り駅。大門駅務管区が管轄している。→快特停車駅。

三 田


乗り換え… 都営三田線


過去には都営三田線の終着駅であった。JR山手線・JR京浜東北線の田町駅が隣接しているが、通常は乗換案内されない。駅付近には大企業の本社や、大使館が多い。定期券発売所が設けられている。日比谷駅務管区が管轄し、浅草線と定期券発売所のみ東京都営交通協力会に業務を委託している(三田線は直営)。→快特停車駅。

大 門

乗り換え… 都営大江戸線

 JR山手線(浜松町駅)

 JR京浜東北線(浜松町駅)


 東京モノレール(モノレール浜松町駅)


日本の超有名観光地、東京タワーの最寄り駅。東海道新幹線と同じ日に開業した駅。駅名の由来は増上寺の総門を指す「大門」だが、浜松町駅に隣接しているにも関わらず大門駅を名乗っているのは、羽田空港へ行く客が京急線から東京モノレールに客が逃げるのを防ぐため(らしい)。ちなみに、大江戸線の駅は副駅名として浜松町がつけられている。大門駅務管区が管轄し、浅草線のみ東京都営交通協力会に業務を委託している(大江戸線は直営)。→快特停車駅。


新 橋

乗り換え… 銀座線

 JR山手線

 JR京浜東北線(朝夕のみ)

 JR東海道線

 JR横須賀線

U ゆりかもめ

JR の駅前の SL 広場や、わずか 1 年足らずから使用されなかった東京高速鉄道(現在は東京メトロ銀座線の新橋～渋谷間)の「幻の駅」で鉄道ファンの間で有名な駅。この駅の近くから大江戸線汐留駅にむかって大江戸線の車両を馬込車両検修場へ回送するための連絡線がのびている。銀座線への乗り換えは 400m 以上離れていてとても遠い。大江戸線汐留駅に地下道がつながっている。馬喰駅務管区が管轄している。→快特停車駅。

東銀座

乗り換え…**H** 日比谷線

日本の超有名観光地、歌舞伎座の最寄り駅。対向式 2 面 2 線だが、上下線の上に昭和通りの交差点アンダーパスや駐車場があるため、上下線が分かれている。押上方面行きホームの改札にある券売機は都営地下鉄、西馬込方面行きホームの改札にある券売機は東京メトロが管理している。地下道で銀座駅・日比谷駅と連絡しており、これらの駅から有楽町駅・二重橋前駅・大手町駅・東京駅に地下道がつながっている。馬喰駅務管区が管轄している。→快特は通過。

宝 町

この駅を利用する人の大半は通勤客。東京駅までは 700m ほどで到達する。馬喰駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特は通過。

日本橋

乗り換え…**T** 東西線

G 銀座線

東京メトロ東西線と接続するため、乗り換え客がとても多い。この駅で乗り換える高輪生は相当多い(高輪に限らず高輪に近い学校でも同じ)。大阪府の近鉄難波線などにも同じ漢字の駅があり、読み方は、「にっぽんばし」だが、こちらは「にほんばし」と読む。馬喰駅務管区が管轄している。→快特停車駅。

人形町

乗り換え…**H** 日比谷線


半蔵門線水天宮前駅まで徒歩数分で、今年中に乗継割引が使える乗換駅となる予定。都営地下鉄と東京メトロの間で実施されている改札通過サービスが今年 4 月 1 日(関係ありませんが、この日は鉄研旅行の期間中でした)から開始され、浅草線→




↑改札通過サービスの宣伝広告

日比谷線との連絡改札→日比谷線の改札、またはその逆の経路で駅を出ることができて、利用者は目的地により近い改札を利用できるようになる。このサービスは、当駅のほか、市ヶ谷駅(新宿線⇄有楽町線・南北線)・春日駅(三田線・大江戸線)⇄後樂園駅(南北線)・門前仲町駅(大江戸線⇄東西線)・青山一丁目駅(大江戸線⇄銀座線・半蔵門線)でも実施されている。馬喰駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特は通過。

東日本橋 (問屋街)

乗り換え… 都営新宿線(馬喰横山駅)

 JR 総武快速線(馬喰町駅)

そこそこ乗降客数が多く、→快特も停車する。乗り換え駅の馬喰横山駅も、急行停車駅となっている。JR 総武快速線の乗り換えは、東日本橋駅→馬喰横山駅(改札外)→馬喰町駅の経路となるため、とても遠いのでおすすめしない。馬喰駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特停車駅。

浅草橋 (人形の九月 総本店前)

乗り換え… JR 総武線

この駅の蔵前寄りには留置線が1本あり、毎晩都営車1編成が停泊する。また、ダイヤ乱れ時に時々押上方面行きからの列車が当駅で折り返す。門前仲町駅務管区が管轄し、定期券発売業務のみ東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特は通過。


蔵 前

乗り換え… 都営大江戸線

大江戸線までは押上方面行きからが約200m、西馬込方面行きからが約270m離れている(出口から入口まで)。門前仲町駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特は通過。

浅 草

乗り換え… 銀座線

 東武スカイツリーライン

日本の超有名観光地、雷門・浅草寺の最寄り駅。銀座線・東武スカイツリーラインの起点駅。日光・鬼怒川・太田方面の東武特急「スペーシア」「リバティ」「りょうもう」などもこの駅を始発とする。つくばエクスプレスにも浅草駅はあるが、距離が離れている。ホーム全体がカーブしている。門前仲町駅務管区が管轄している。→快特停車駅。





東武特急「リバティ」


本所吾妻橋

(これといって書くことがない駅。)門前仲町駅務管区が管轄し、東京都営交通協力会に業務を委託している。→快特は通過。

押上(スカイツリー前)

乗り換え…京成押上線(直通)

半蔵門線

東武スカイツリーライン

日本の超有名観光地、とうきょうスカイツリーの最寄り駅。都営浅草線・京成押上線と、半蔵門線・東武スカイツリーラインで改札が分かれている。前者は京成電鉄が、後者は東京メトロが駅務を担当している。改札外の通路は東京メトロが管理している。東京ソラマチに直結している。この駅で緩急接続が行われることが多い。なお、臨時で発売される東京都交通局の1日乗車券などのお得な切符はこの駅では購入できないことが多いので注意(京成電鉄の管轄のため)。門前仲町駅務管区が管轄している。→快特停車駅。

6.種別

都営浅草線の種別は、普通・快速・急行・通勤特急・アクセス特急・特急・快特・→(エアポート)快特の8種別があり、エアポート快特以外の全列車が都営浅草線内の各駅に停車する。

①普通

都営浅草線の大半を占める種別。

下りは浅草橋・西馬込・品川行きのみだが、上りは泉岳寺・押上・青砥・京成高砂・印西牧の原・印旛日本医大行きがあり、バラエティーに富んでいる。車両は都営・京成・京急・北総の車両が就く。

【北行ダイヤ】

日中は西馬込からの泉岳寺行きが1時間に6本、三崎口・京急久里浜からの青砥 or 京成高砂行きが1時間に3本、羽田空港からの印西牧の原 or 印旛日本医大行きが1時間に3本運転している。押上行きは平日朝ラッシュ時に6本運転している。

【南行ダイヤ】



日中は京成佐倉からの西馬込行きのみが1時間に3本運転している。浅草橋行きは深夜帯に1本、品川行きは平日の午前中に2本運転している。

コラム

[1]高砂行き・・・ではない？

平日・土休日の朝に運転される高砂行きの普通の一部に、本当は高砂行きではないが高砂行きとして運転する電車がある。これは、高砂まで普通として運転し、高砂から先は船橋・津田沼方面の快速として運転されるものである。鉄道ファンから「化け快速」と呼ばれている。

[2]レアな普通

普通電車の中でも、京急の車両で運転されるものの多くは京急線方面から来る北行電車が多いが、一日に数本西馬込方面から来るものもある。平日は3本、土休日は2本運転されている。

②快速

主に日中の北行電車で走る種別。主に西馬込からの電車が多いが、羽田空港からの電車もある。主に佐倉行きが走っているが、その他にも成田行き・芝山千代田行き・成田空港(京成本線)行きが運転されている。基本的に20分に1本運転されており、大半が泉岳寺で泉岳寺止まりの京急線からの快特と接続する。2015年のダイヤ改正まで、



印旛日本医大行きの快速が運転されていたが、改正より高砂まで普通、高砂より急行として運転されている。車両は都営・京成・京急の車両が就く。

コラム

[3]復活。京急車の快速

2015年のダイヤ改正より、平日のみ佐倉～西馬込間の快速が1往復設定された。ちなみに、この前運用の三崎口 07:41 発の電車※と後運用の佐倉 16:14 発の電車も京成線内快速となっている。都営線内・京成線内を快速で走る京急車両の運用と、京成本線高砂以東における京急車の営業運転は、2010年7月のダイヤ改正以来5年ぶりの復活となった。

※この電車は、高砂までは高砂行きで、先述の「化け快速」となっている。

③急行

平日・土休日の南行電車のみで運転される種別。北行電車の設定は2010年7月のダイヤ改正で消滅した。羽田空港行きのみを設定となっており、西馬込、川崎・横浜方面行きの設定はない。基本的に朝夕のみ10～15分に1本運転されており、全て泉岳寺からエアポート急行に種別変更する。車両は都営・京成・京急・北総の車両が就く。



④通勤特急

平日夜間の北行電車で走る種別。一日7本運転され、西馬込方面から4本、羽田空港から3本という運用の構成になっている。行先は、佐倉行き・成田行き・成田空港行き・芝山千代田行きの4種類で運転されている。車両は京成の車両が就く。2014年のダイヤ改正で都営の車両が充当する通勤特急が消滅した。



コラム

[4]京成3600形が充当できない通勤特急

京成3600形は、現在車両の都合上泉岳寺より先の京急線方面に入ることができない。そのため、羽田空港からの通勤特急には充当することがない。だが、西馬込方面からの通勤特急の運用すべてに充当することはできない。西馬込20:42発の通勤特急成田行きの過去の充当車両を見てみると、3600形の充当がない。これの前運用を見てみると、日中に羽田空港に入線している。このため、羽田空港に入線することができない3600形はこの通勤特急の運用に入ることができない（ダイヤ乱れ時の車両交換を除く）。

⑤アクセス特急

平日・土休日の朝、平日の夕方に北行電車で走る種別。平日の朝の3本・土休日の朝の1本以外、すべて京急線方面から運転される。空港アクセス用の種別なので、成田空港行きのための運転となっている。車両は京成・京急の車両が就く。



コラム

[5]アクセス特急で使用される京成の車両

アクセス特急で使用される京成の車両は、基本的に3050形が充当する。3050形は、2010年の成田スカイアクセス線開業に伴い製造された車両であり、普段の運用は基本的に成田スカイアクセス線に直通する運用にのみ充当する。アクセス特急は全て成田スカイアクセス線経由で成田空港に向かうので、使用される京成の車両は基本的に3050形で固定となっている。しかし、ダイヤ乱れ等が発生した場合や、検査等で入場している場合は、3000形や3700形が充当することがある。



⑥特急

特急には京急線直通の電車(羽田空港行きは存在しない)と、京成線・北総線直通の電車がある。京急線直通の特急は、平日朝に10本程、土休日朝に3本、平日夕ラッシュ時・深夜帯に20本程、土休日夜間に5本、京成線・北総線に直通する特急は、夜間に6本運転される。車両は都営



・京成・北総・京急の車両が就く
(南行の都営車両の特急、北行の都
営車両・京急車両の特急は一日一本
のみ)。

⑦快特

快特には京急線直通の電車と、京成
線・芝山鉄道線直通の電車がある。
京急線に直通する快特は、日中に1
時間に6本(三崎口・京急久里浜行き
が3本、羽田空港行きが3本)、夜間
に6~10本、土休日朝に3本、京成
線・芝山鉄道線に直通する快特は
平日夕方~夜間に1時間に4~6本
、平日午前中に1本運転されている。
車両は都営・京成・北総・京急の車
両が就く(北総・京急の車両は南行の
み)。



⑧エアポート快特

都営浅草線の種別で唯一都営浅草線
内で通過駅が設定されている種別。
浅草線内は、泉岳寺・三田・大門・
新橋・日本橋・東日本橋・浅草・押
上に停車する。日中は京急線に直通
する電車と京成線・北総線・成田ス
カイアクセス線に直通する電車が運
転されており、どちらも日中20分
に1本運転されている。平日夜間にも
6本運転されているが、こちらは
京成線・芝山鉄道線 直通の電車のみ
の設定となっている。



7.都営浅草線の将来

①新型車両 5500 形



外観イメージ



車内イメージ

(画像…東京都交通局 HP より引用)

2016年の暮れの迫る頃、衝撃的なニュースが舞い込んだ。都営浅草線の新型車両、5500形だ。平成30年春にデビューし、最終的には現存の5300形を全て置き換える予定だ。日本らしさとスピード感が伝わる車両というコンセプトでデザインされている。総合車両製作所で既に製造が始まっている。最高時速が120kmとなることから、成田スカイアクセス線や京急本線横浜方面の快特でも運用されるものと思われる。制御装置には京急新1000形1177・1185編成で使用され、京成3000形3003編成で試験中のSiC素子を使用するVVVFインバータが使用されるとのこと。ドア付近にフリースペースが設置され、椅子の仕切り、座席幅は大きくなる。座席定員は少なくなるだろうが、乗り心地はますます快適になるだろう。客がうるさいことには変わらないが、多言語対応の車内LCDも設置されるようだ。デビューしたら一刻も早く乗ってみたい。

②ホームドア設置

東京都交通局・東京メトロでは、ホームドア設置が進められている。既に都営地下鉄では、大江戸線・三田線にホームドアが全駅設置されており、新宿線も2019年を目途に全駅設置される予定だ(新宿駅については京王電鉄の管轄のためよくわからないが)。もうひとつの東京の地下鉄事業者、東京メトロでも、丸ノ内線・有楽町線・南北線・副都心線には全駅設置されており、銀座線は浅草駅・上野駅(渋谷方面)には設置済、残る駅も2018年度上期には設置を完了する予定だ(※1)。日比谷線は2022年度、千代田線は2019年度、半蔵門線は2023年度、東西線は2025年度までには整備完了する予定だ。残りは浅草線のみだ。浅草線はというと、もちろん整備しないわけではない。2020年までに泉岳寺駅・大門駅に先行して設置される予定だ。他の駅は特に整備は決定していない。なぜ設置しないのかというと、車両によってドアの位置が異なっているからだそう。しかし、私はそれに疑問を感じた。それは、泉岳寺駅・大門駅への整備は決定していること、既に京急線の羽田空港国際線ターミナル駅には設置されているからだ。ましてや泉岳寺駅には2扉の

京急 2100 形(※2)や、6 両編成の京急線の車両(800 形を除く)も乗り入れるからだ。ならば、他の駅にも整備可能だろう。特に外国人観光客が多い浅草駅や、乗り換えが特に多い東日本橋駅・日本橋駅・東銀座駅・新橋駅は必要だろう。欲を言えば浅草橋駅・人形町駅・三田駅・五反田駅や、ホームが極端に狭いにも関わらず朝は下車が多い高輪台駅もお願いしたい。押上駅も十分危険だと思うが京成管轄の駅なので割愛する。特記していない本所吾妻橋駅・蔵前駅・宝町駅・戸越駅・中延駅・馬込駅・西馬込駅にも設置してほしい。ホームドアができれば人身事故・転落事故は激減する。6 月半ばにも浅草線三田駅で人身事故が発生し、帰宅できなくなった高輪生が多数いた。安全確保のためにもお願いしたい。

※1…新橋駅・渋谷駅については改良工事後に設置予定

※2…京急 2100 形は中間のホームドアを締め切ることによって対応可能

8. 相互直通

都営浅草線は、多くの会社と直通運転を行っている。押上駅では、京成電鉄に乗り入れ、その先で、北総鉄道・芝山鉄道にも乗り入れる。泉岳寺駅では、京急電鉄に乗り入れる。正式には、京成電鉄の駒井野信号場・成田市ウイング土屋～成田空港間は成田空港高速鉄道、印旛日本医大～成田市ウイング土屋間は成田高速鉄道アクセス、北総鉄道の小室～印旛日本医大間は千葉ニュータウン鉄道が線路・施設を保有しているので、合計 8 社局の直通運転となる。車両も多種多様である。運用範囲は、2015 年 12 月改正で京急車の京成佐倉(回送で宗吾参道)乗り入れが 5 年半ぶりに待ちに待った復活を遂げ、さらに 2016 年 11 月改正では、都営車の成田空港の乗り入れが 10 年ぶりに復活した。運用範囲については次章で記述する。

9. 車両運用範囲の拡大

2015 年 12 月 5 日のダイヤ改正で、先述の通り、京急車の京成佐倉乗り入れが復活した。その翌年、2016 年 11 月 21 日には、都営車の成田空港行きが 10 年ぶりの復活を遂げている。このように、2 回連続車両の他社線内における運用範囲拡大が実施されている。ここでは、車両の他社線内における運用範囲に注目してみよう。

①最近の変遷

2016 年 11 月 19 日改正	都営車の成田空港乗り入れが平日に限り 10 年ぶりに復活
2015 年 12 月 5 日改正	京急車の京成佐倉乗り入れが平日に限り 5 年ぶりに復活
2010 年 7 月 17 日改正	この日開業した成田スカイアクセス線に京急車が直通 京急車の京成本線京成高砂以東乗り入れが廃止
2010 年 5 月 16 日改正	京急車の京成成田乗り入れが土休日に限り復活
2007 年 12 月 2 日改正	京急車の京成佐倉～京成成田間乗り入れが廃止
2006 年 12 月 10 日改正	京急車・都営車の京成成田～成田空港間乗り入れが廃止 京成車の北総線乗り入れが廃止

②現在の運用範囲

	京急600形 京急新1000形	京急1500形 京急新1000形	都営5300形	京成3000形 京成3700形	京成3400形	京成3600形	北総車 全て
三崎口～八景	●	●	●	×	×		
八景～蒲田	●	●	●	×	×		×
浦賀～堀ノ内	●	●					
新逗子～八景	●	●	●				×
羽田空～泉岳寺	●	●	●	●	●		●
西馬込～押上	●	●	●	●	●	●	●
押上～青砥	●	●	●	●	●	●	●
上野～青砥	×	×	×	●	●	●	
青砥～高砂	●	●	●	●	●	●	●
高砂～佐倉	●		●	●	●	●	◎
佐倉～宗吾参	○ ×		●	●	●	●	◎
宗吾参～成田	○ ×		●	●	●	●	
成田～成田空	○ ×		●	●	●	●	
成田～東成田			×	●	●	●	
東成田～芝山千				●	●	●	
高砂～印旛医	●	●	●	●	●		●
印旛医～成田空	●			●			

凡例

- …定期列車として入線する区間
- …定期回送列車として入線する区間
- ◎…検査入場等で不定期回送列車として入線する区間
- ×

10. 車両の夜明かし

都営浅草線の車両基地は、西馬込に設置されている。そのほか、泉岳寺駅と浅草橋駅の近くに留置線が1本ずつ設置されている。都営浅草線の車両はすべて、これらの車庫・留置線で夜明かしするかと思いきや、そうではない。ならばどこで夜明かしするのか。答えは、他社線の車庫や駅で夜を明かすのである。ここでは平日のみ調査する。平日は01Tから65Tまで35T・37T・39Tを除いて奇数番号のみ存在する運用のうち、西馬込から始まる運用は、01T・09T・11T・15T・19T・21T・23T・25T・27T・29T・31T・33T・53T・55T・57T・59T・61T・63T・65Tだ。泉岳寺から始まる運用は13Tで、浅草橋から始まる運用は、05Tである。ほかの運用はどこから始まるのか。ここまで登場していない運用は、03T・07T・17T・41T・43T・45T・47T・49T・51Tだ。停泊先を書いていこう。03Tは品川、07Tは宗吾参道、17Tは羽田空港国内線ターミナル、41Tは金沢文庫、43Tは神奈川新町、47Tは印旛日本医大、45T・49T・51Tは印西牧の原で夜を明かす。また、西馬込には京急車運用の平日27H・土休日63Hが停泊する。

【参考文献】

都営浅草線・京成押上線・成田空港線・北総線運用情報

えきから時刻表 泉岳寺駅時刻表

京成電鉄のダイヤ改正-Wikipedia

都営地下鉄浅草線-Wikipedia

都営地下鉄ホームページ

京成時刻表(vol27-3)

京急時刻表(2016年版)

四直運用資料室

