



高1 中田 和志

こんにちは。停車場初執筆の高1中田です。今から15年前、2003年3月19日に首都圏で新たな相互乗り入れ運転が始まりました。その相互乗り入れ運転はその路線を利用する人をより便利にただけでなく、車両運用やそれぞれの路線のダイヤをより制約するものになりました。今年で相互乗り入れから15年、再び大きな変化をむかえようとしています。東急田園都市線、東京メトロ半蔵門線、東武伊勢崎線(スカイツリーライン)・日光線の現状について書いていきます。

1. 相互乗り入れとは

東京の私鉄路線網は戦後間もない頃から山手線の駅をターミナルとする状況が続いていた。そのため、朝夕の混雑時間帯は新宿、渋谷、品川などのターミナル駅で各私鉄線からJR(旧:国鉄)への乗り換え客で溢れかえる状態だった。

一方、山手線内部では地下鉄網が発達していた。学校の最寄り駅の泉岳寺を通る浅草線や北千住から上野、秋葉原、築地、銀座などを通り中目黒までを結ぶ日比谷線などは比較的古くに作られた路線だ。

これらの路線は都市部をより便利にもしたが、開業当初から私鉄との乗り入れを行っているのが特筆すべき点のひとつである。

浅草線は1960年12月から京成電鉄と、1968年6月からは京急電鉄との直通を開始、日比谷線は1962年5月から東武伊勢崎線、1964年8月からは東急東横線との直

通を開始(ただし東横線との直通は2013年3月に終了※¹)した。

直通運転によって私鉄沿線から日本橋・秋葉原・新橋などの都心部に乗り換えなしでいけるようになった。それに伴い、ターミナル駅で乗り換えをする人も少数ではあるが減少した。

現在では日比谷線・浅草線だけでなく、その他多くの地下鉄で私鉄との乗り入れ運転が行われている。



左図: 西馬込の車庫に集合した浅草線ネットワークの車両たち

浅草線を中心とする3社直通運転は今年で50周年をむかえ、首都圏における地下鉄との直通運転の先駆けである

(大江戸線が紛れているのは気にしない)

※1: これは東横線が副都心線に乗り入れるようになったためだ。結果として日比谷線は東武伊勢崎線・日光線との直通をさらに強化した。

2. 半蔵門線を中心とした3社相互乗り入れはどのように形成されたのか

東京メトロ(2004年までは帝都高速交通営団)半蔵門線は1978年8月1日に渋谷から青山一丁目の区間で開通した。開業当初から東急新玉川線※²、田園都市線※³と直通運転を開始した。その後も半蔵門線は小刻みに開業を続け、1990年には東京都中央区にある水天宮前まで開通した。



新玉川線(田園都市線)と半蔵門線は開業当初から乗り入れをしている。渋谷駅はその中心となっており、各所で東急とメトロのサイン類が見られる。



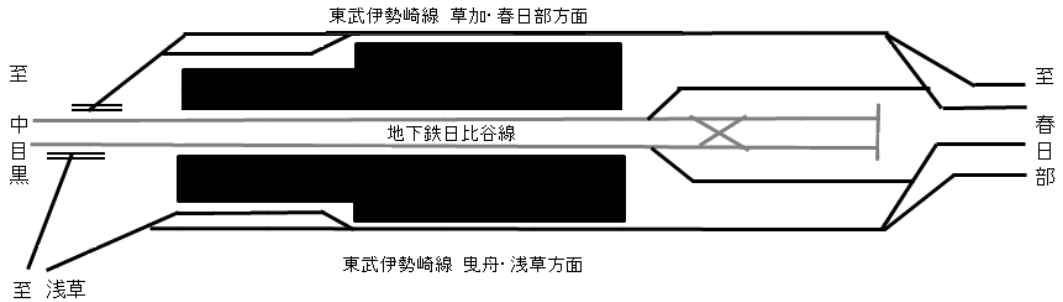
半蔵門線が水天宮前まで開業した頃、朝の東武伊勢崎線北千住駅では乗り換え客による混雑が悪化していた。その当時、北千住駅から都心部に出るにはJR常磐線、地下鉄日比谷線、地下鉄千代田線の3路線があった。しかし、3路線とも北千住に着くまでに相当混雑していたため、北千住からこれらの路線に乗ることは大変困難だった。

当時の北千住駅には、切欠きホームが存在した。切欠きホームとはホームの一部を削り、その空いた土地で新たに作られたホームのことだ。有名な例を挙げると東京都大田区にある京急本線の京急蒲田駅だ。この駅は2012年に高架化された際に切欠きホームを設けることで、当該駅で列車の通過待ちや接続ができるようになった。

しかし、デメリットもある。その一例が当該駅で乗り換える乗客はわざわざ切欠きホ-

ムまで移動しなければならないことだ。これは乗客にとって負担であり、さらにゆっくり歩いていたりすると切欠きホームから列車が発車してしまうこともある。

北千住駅でも同様に日常的に切欠きホームを使用して普通列車が特急電車の通過待ちや準急電車の待ち合わせを行っていた。しかし、度重なるダイヤ改正で列車の本数が増える一方、ホームの本数は変わらないので列車が詰まったりすることも日常茶飯事だったという。



上図:当時の北千住駅の配線図。現在とは大きく違う。

捌ききれない乗り換え客と足りないホーム。北千住駅はこの二つの大きな課題に悩まされていた。そんな中、1992年に北千住駅改良工事が始まった。この改良工事は混雑の緩和とホームの分散、そして東武の新たな都心乗り入れルート模索という野望を乗せているものだった。工事開始から4年後の1996年に北千住駅は現在の4面7線の二重構造の駅に生まれ変わった。

これまで同じ階層に存在していた日比谷線のホームと伊勢崎線のホームは日比谷線のホームが3階に移動することで階層を分散することに成功。さらに2面3線となり日比谷線内の輸送力改革にも貢献した。

一方の伊勢崎線ホームも2面4線のホームに生まれ変わった。普通列車と優等列車は対面で乗り換えられるようになり、乗客はわざわざ切欠きホームに移動しなくても容易に乗り換えられるようになった。また、下りの館林、日光方面ホームの先端には「特急専用ホーム」というものが出来た。

<p>北千住駅の特急専用ホーム この先にホームがある</p>	<p>日比谷線直通と浅草方面との列車は完全にホーム階層が分かれる</p>

ちょうど北千住駅で改良工事が始まったころの1993年に営団は半蔵門線延伸の免許を取得した。そこで東武は営団に半蔵門線と直通できないかと打診し始める。その後、半蔵門線と伊勢崎線は東武が押上から曳舟を建設することで直通することに決まった。

その後も半蔵門線の工事は順調に進み2002年頃に延伸区間の水天宮前～押上が完成した。同時期に東武が建設した曳舟～押上も完成し、それぞれ試運転が行われた。半蔵門線を介した田園都市線中央林間から東武線南栗橋まで全長100kmにも及ぶ直通運転の始まりは目前だった。

※2:2000年までは二子玉川～渋谷の地下区間は新玉川線と呼ばれていた。

※3:この当時の田園都市線は大井町～中央林間を表す。2000年には大井町～二子玉川が大井町線として分離して、それ以外の区間が新玉川線と統合されて現在の田園都市線が完成した。

3. 3社直通運転の黎明期

2003年3月19日、半蔵門線水天宮前～押上と東武線押上～曳舟が開業し、それと同時に東急田園都市線、営団半蔵門線、東武伊勢崎・日光線の相互乗り入れが開始された。



上図:押上駅を介してつながった半蔵門線と東武線

押上駅では両社のサイン類などが一気に見ることが出来る。

田園都市線、半蔵門線からは日中毎時3本の列車が東武伊勢崎線の東武動物公園、日光線の南栗橋まで直通し、東武線からは同じく日中毎時3本が田園都市線中央林間までの乗り入れを開始した。夜間帯にはそれぞれ毎時一本ずつ増発され毎時4本の列車が、朝ラッシュ時間帯には毎時6本の列車がそれぞれ直通した。直通種別には田園都市線からは急行、各停が、東武線からは区間準急、通勤準急が用いられた。このうち、通勤準急は朝夕のラッシュ時間帯のみの運転で、東武線から半蔵門線への主力列車は区間準急となった。また、半蔵門線内は押上方面行が東武線内の種別、渋谷方面行が東急線内の種別に揃えて運転された。なお、3社をまたぐ列車で東急線内の種別が各停の列車が東武線内は区間準急になるという規則性は特に存在しない。

2003年の直通開始当初と現在と比べると直通本数自体はかなり少なく、実際に不便な点も多数あった。その中で最も有名なものは途中駅での時間調整だ。当時、田園都市線は15分ヘッドのパターンダイヤ※4で1パターンに急行1本と各停2本があり、1時

間で12本の列車が運転されていた。12本全ての列車が半蔵門線に直通していたが、途中の清澄白河で折り返す列車が毎時4本存在しており、ここから先は毎時8本の列車が走ることになる。この当時から、半蔵門線では日中時間帯は5分間隔で列車が来るダイヤが組まれていた。しかし、清澄白河で一部の列車が折り返すと、清澄白河～押上の各駅で10分電車が来ない時間帯ができることになる。そのため、途中駅でダイヤを調節して清澄白河～押上の各駅にはなるべく7～8分おきに電車が来るように設定された。

しかし、押上から先の東武線に入る列車は毎時3本、東武としては20分間隔で走らせたいが、半蔵門線は7～8分間隔で来るのでまた押上や曳舟で時間調整をしなければならなかった。

さらに、不便な点は東武線内の種別にも関係していた。当時、日中の直通種別であった区間準急は上下線共にせんげん台駅で浅草始終着の優等列車(当時の準急)に抜かされていたため、遠距離客はせんげん台駅で準急列車に乗り換えた方が目的地に早く着いた。

また、半蔵門線直通列車は10両だったのに対し、浅草から来る準急列車は6両という短い編成だったのも問題だった。

以上のように度重なる時間調整、需要に合わない両数など初期の直通列車は数多くの問題点を抱えていた。そのような理由により、東武線上りの半蔵門線直通列車はいつも北千住を過ぎるとガラガラだった。確かに錦糸町や住吉という下町を通っているので千代田線や日比谷線に比べれば都心部までの時間はかかるが、大手町や永田町という都心部まで乗り換えなしで行けるメリットもある。しかし、時間を重要視する客にとっては北千住で千代田線や日比谷線に乗り換えて目的地まで早く着くことが好まれた。



左図:東武線内で並走する東急5000系と東京メトロ03系。直通開始する前には並ぶこともなかった両者が並んだのも直通運転のおかげだ。

そんなあまりメリットのなさそうな東武からの半蔵門線直通であったが、朝ラッシュ時間帯にはこれまで日比谷線直通の各駅停車でしか成し得なかった東武沿線からの都心乗り入れに半蔵門線直通の通勤準急と区間準急が加わることで従来よりも遠距離からの優等列車での都心乗り入れが可能となった。特に北越谷から北千住までの複々線区間では急行線を走るので今までの都心直通列車よりも格段にスピードが上がった。朝ラッシュ時間帯や夕方の帰宅時間帯には途中駅での時間調整というデメリットを背負いながらも東武線内のスピードのおかげもあって徐々に利用客に好まれていった。

※4:ある一定の周期で列車のダイヤが組まれていること。

4. 3 社直通運転の繁栄。その裏の運用制約。

相互乗り入れ開始から3年が経った2006年、大規模なダイヤ改正が行われた。直通列車の種別名を変更し区間準急を準急に、通勤準急を急行に変更して、日中の直通列車を急行と設定。本数も毎時3本だったのを毎時6本に増発。また、半蔵門線内のダイヤも変更してこれまで毎時4本あった日中の清澄白河行を毎時2本にまで減少。途中駅での時間調整の見直しなどもして半蔵門線内の利便性を向上させただけでなく、東武線からの利便性も格段に向上した。同時に、直通区間を伊勢崎線の久喜まで延長した。

東武線内の日中の主力列車が浅草からの6両編成の準急から半蔵門線直通の10両編成の急行に変わったことで、同線内では速達列車の混雑緩和に貢献したことも、このダイヤ改正での利点の一つである。その一方、東武線浅草駅では日中の主力列車を半蔵門線直通に奪われたのもまた事実で、そのターミナルとしての風格をより失うことになることになった。



左図：早朝の東武浅草駅 上図：浅草駅構内

現在の浅草駅からも太田や館林までの区間急行・区間準急列車は運転されているがそれは朝夕に限る。

しかし、この直通によって制約をかけられた車両もいた。

直通開始前の田園都市線の車両は今とあまり変わらず8500系、5000系が主力でその他に8590系や2000系がいた。直通運転を開始するにあたって東武の車両が東急線内とメトロ線内で、東急、メトロの車両が東武線内で試運転をしなければならなかった。東武からは直通用に製造された30000系が、メトロからは08系と8000系がそれぞれ直通運転に使用されることになった。

しかし、東急は直通車両に5000系全車両と8500系の一部の車両しか使用しないことにした。なぜ8500系の一部と2000系、8590系は東武線に乗り入れることが出来ないのか？

簡単に言えばそれらの車両の編成数が少ないからだ。8590系は2編成、2000系は3編成しか存在していなかった。直通車両が増えるとその分試運転をする時間を取らなければ

ならない。8500系や5000系はたくさんいるので乗り入れ対応も行われたが8590系と2000系は編成が少ないため東武線に乗り入れることが出来なくなってしまった。そのため東武線に入る運用に入れなくなってしまい自然と稼働する回数も少なくなってしまった。これら東武線に乗り入れることのできない(=半蔵門線の押上までしか乗り入れることが出来ない)東急車は通称「サークルK」と呼ばれている。

現在は新車の2020系も「サークルK」に指定されているが、現在東武線内で試運転を行っておりそう遠くないうちに「サークルK」を解除されるものと思われる。



8500系は幕の車も「サークルK」に指定されている。現在では合計10編成がサークルKになっている。(内訳は2020系5編成、8500系2編成、8590系2編成、2000系1編成)サークルKの車両には右の写真のようにKと書かれたステッカーが貼られている。

お次は3社を走る個性豊かな車両を紹介。東急→メトロ→東武の順で紹介します。

5. 車両紹介(情報は2018年8月現在のものである)



東急2020系(10両編成5本在籍)

今年3月30日に走り始めた田園都市線の期待の新車。40年近く走っている8500系や8590系を置き換えるために導入された。現在は半蔵門線押上までしか乗り入れてないが今後は東武線にも乗り入れる予定だ。デビューから3ヶ月は記念ヘッドマークを付けていた(画像右参照)が、現在では剥がされている。



東急 5000 系(10 両編成 18 本在籍)

2002 年に営業開始した東急が誇る 5000 系列の長男。姉妹車として東横線にはピンクの帯をまとった 5050 系が、目黒線には紺色の帯をまとった 5080 系が在籍する。また、大井町線の急行用車両の 6000 系、6020 系田園都市線の新車 2020 系も 5000 系列の車両だ。

2003 年の東武線直通開始当初から東武線に乗り入れている。最近までは一部編成が 6 ドア車を編成中 3 両(!)も組み込んでいたが、ホームドアを設置する際に障害となるので全てが廃車された。

種別部分には全編成がフルカラーLED を採用しているが、このうち行先表示部分が 3 色 LED の編成はもともと種別の部分が幕だった。



東急 8500 系(10 両編成 24 本在籍)

田園都市線の最主力車両。全車が車齢 30 年以上のベテランでその大半は製造当初から田園都市線で走っている。この車両はとにかくバリエーションが多く、一般的な塗装(画像真ん中)が大多数だが赤帯をまとったもの(画像右上:8634 編成)や伊豆急の塗装をしたもの(画像右下:8614 編成)、ドアがカラフルになったもの(画像左上:8637 編成)、幕車(画像左下:8606 編成)などがある。基本的には界磁チョップ制御を採用しているが、

試験的に vvvf インバータを採用している編成(8642 編成)もいる。

この車両はとにかく走行音がうるさく、8500 系が高速で駅を通過するときはけたたましい音を放って通過する。今後は 2020 系に順次置き換わってゆく予定で、一部編成はその動向が注目されている。

また、長野県を走る長野電鉄や静岡を走る伊豆急行電鉄にも同じ車両が走っており、全国各地で乗ることが出来る。



東急 8590 系(10 両編成 2 本在籍)

東急 2000 系(10 両編成 1 本在籍)

こちらの方々は少数派なのでまとめて紹介する。8590 系はステンレス車体の 8500 系を軽量化した車両だ。軽量化するために 8500 系に比べ丸っこいのが特徴だ。元々は東横線に所属していたが、東横線のダイヤ改正による運用減によって 1997 年に一時的に田園都市線に転属した。しかし、2003 年に田園都市線に 5000 系が導入されたことで再び東横線に戻った。そして、2006 年に東横線に 5050 系が導入されたことで再び田園都市線に帰ってきた。

2000 系は 1993 年に田園都市線に配属された。この車両は 9000 系をベースに製造されていて、9000 系と似ている点も多くある。GTO - vvvf を採用しており京王 8000 系や西武 6000 系のようなモーター音をしている。10 両 3 編成が在籍していましたが、2020 系導入により 2 編成が運用離脱した。今後は大井町線に転属するのでは？と言われており今後は注目されるとともに、田園都市線での活躍がいつまで続くのかも注目だ。

これら 2 形式に共通することは「サークル K」であることである。そのため運用に制約がかかり沿線で見物しようとしてもなかなか来ない。ダイヤ改正ごとに運用も変わるが現在のダイヤだとサークル K の車に 1 日中動く運用もある。これらの車両の写真を撮ったり乗ったりするのは早めにするのが良いのかもしれない。



田園都市線には大井町線の車両も来る。左から 6020 系、9000 系、8500 系、6000 系だ。



東京メトロ 8000 系(10 両編成 19 本在籍)

東京メトロ 08 系(10 両編成 6 本在籍)

半蔵門線の車両は上の二車種である。8000 系は半蔵門線開業時から活躍…はしていない。実は半蔵門線が開業した 1978 年当時、半蔵門線の渋谷～青山一丁目の運用は東急 8500 系がすべて担当していた。8000 系が半蔵門線での営業を開始したのはその 3 年後の 1991 年のことだった。当初は 6 両編成・8 両編成が中心だったが、田園都市線の混雑などもあり 1994 年には全編成が 10 両編成になった。また、一時的に東西線での運用実績もある。それは、当時東西線では混雑が悪化していて(現在でも十分酷いが)運用数の増加により既存の編成数だけでは足りなくなったために、その当時の最新車両の 8000 系を暫定的に東西線仕様にして運用するというものだった。その後、東西線には 05 系が導入されて、8000 系は半蔵門線に転属した。

08 系は 2003 年の水天宮前～押上延伸・東武線直通による編成数の不足によって製造された車両だ。08 系は営団として最後に製造された車両だった。

どちらの車両も東武線乗り入れに対応しており、中央林間から久喜・南栗橋の幅広い範囲で見ることが出来る。また、東京メトロ半蔵門線は 2022 年度から新型車両が導入されることが公式に発表されている。今後も半蔵門線の車両動向から目が離せない。



東武 30000 系(10 両編成 2 本在籍)

30000 系は地下鉄直通に合わせて 15 編成 150 両製造された車両だ。10 両の地下鉄直通運用に就きつつ本線の 6・8 両運用に就くことが出来るようにするため 6 両+4 両の組成

になっている。しかし、田園都市線内では間に挟んだ先頭車の部分が非常に混む^{※5}ため、半蔵門線直通の主力を50050系に譲り、2編成を除いて東上線に転属してしまった。

しかし、直通黎明期には分割できる強みを生かして田園都市線中央林間から東武日光線の東武日光や伊勢崎線の太田まで臨時列車を走らせるということもした。(太田や東武日光は6両までしか入れないため途中の南栗橋や館林などで切り離し作業を行った)

※5:5000系の6ドア車は30000系の間先頭車と同じところに設置されていたといえ、30000系の間先頭車がどれだけ迷惑かが分かるだろう。



30000系の側面行先表示機は非常に長い。「押上」の二文字だと寂しく感じる。



東武50050系(10両編成18本在籍)

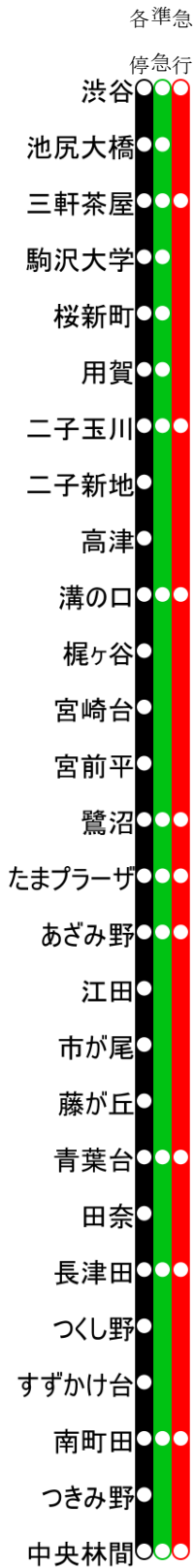
50000系は先代の半蔵門線直通車の30000系が持つ思わぬ弱点が分かった東武が2006年の直通運転区間拡大に合わせて本線系統^{※6}では初めての10両固定編成で製造した車両だ。30000系が製造開始された当時、東武では10両がそのまま収まる検査場(車両の日々の整備をしていたり全般検査をする場所)がなかったが、その後南栗橋に10両が収まる線路が出来たため50000系は10両固定編成で製造された。(もちろん他にも理由はあるが)

この車両は東武線を走る他の車両に比べて非常に乗り心地が良く、製造当初ほかの東武電車とは一線を画していた。それは、今までの東武電車が30000系のように茶色みたいな色だったのに対し、50000系はオレンジを基調として製造された。

2016年から2017年にかけては春日部をモチーフにしているアニメ「クレヨンしんちゃん」とコラボして車体に個性豊かなキャラクターをラッピングして色まで変更していた。(画像右参照)

※6:本線系統とは東武東上線、越生線を除いた路線のことをいう。

次は東武線と田園都市線についてちょっとだけ詳しく書いていくよ。



東急田園都市線

東急田園都市線の歴史は意外にも浅く、その名前が歴史上に記されたのは1963年のことである。この当時の田園都市線の区間は大井町～溝の口で、現在の大井町線の区間と全く同じである(田園都市線と改称される前は大井町線と名乗っていた)。この3年後の1966年、溝の口～長津田が開業し現在の形に近づいた。1966年当時の田園都市線沿線は現在と異なる点が多く、とても高級住宅街とはほど遠いものだったという。それはダイヤにも表れており、鷺沼～長津田は2両編成の車両が30分間隔で走るといふ今現在からは想像もできないものだったという。しかし、徐々に乗客も増えて、それに伴って両数や本数も増えていった。

1966年に長津田まで延伸した後も1968年に長津田～つくし野、72年につくし野～すすかけ台、76年にすすかけ台～つきみ野と開通していった。

1977年には「新玉川線」として渋谷～二子玉川が完成した。それまで田園都市線沿線から都心へ出るルートは自由が丘で東横線に乗り換えるルートが定番だったが、新玉川線開業により二子玉川で乗り換えて渋谷に出るといふ選択肢もできた。また、田園都市線からも新玉川線直通列車として「快速」を導入した。この「快速」の停車駅は現在の準急の停車駅からあざみ野を抜かしたもので日中毎時2本が設定された。

1978年に新玉川線は半蔵門線と直通を初め、同時に田園都市線から新玉川線への直通列車であった快速も半蔵門線への乗り入れを開始した。

その翌年の1979年、田園都市線は二子玉川～大井町を大井町線と系統分離をしてほぼ全ての列車が新玉川線・半蔵門線との直通を開始した。これによって田園都市線沿線から都心への利便性は大幅に上がり、これ以降も両数・運転本数の増加が相次いだ。

1983年には現在の主力優等列車となった「急行」を導入。今まではすべての列車が新玉川線内各駅停車だったが、急行導入により速達化が図られた。なお、登場当初の急行は朝夕のラッシュ時のみの運転で昼間の優等列車はすべて快速だった。

1984年にはつきみ野～中央林間が開業して田園都市線は全線開業した。1986年には新玉川線開業時からの主力優等列車として活躍してきた「快

上図は田園都市線の路線図

速」が廃止され、優等列車が急行に統一された。これと同時に長津田～中央林間で 110km/h 運転が始まり、1999 年には新玉川線の最高速度を 75km/h から 90km/h に上昇させ、田園都市線は多摩田園都市と東京都心をより高速で結び始めた。



日中の「急行」は桜新町で先行する各駅停車を追い越し、鷺沼、長津田で各駅停車に接続するため、長距離を移動する際には急行の利用が便利だ。けどとても混んでいます…

2000 年 8 月 6 日、新玉川線の名称消滅、渋谷～中央林間が田園都市線となった。

長年親しまれた名前が消滅するのは悲しいですが、そもそもなんで今まで新玉川線と田園都市線と名前を分けていたのかも分からないことだ。

その後も 2002 年にはあざみ野に急行が停車、2003 年には東武線に乗り入れを開始し、30000 系も乗り入れるようになった。

2006 年に新種別の「準急」が登場した。登場当初の準急は朝ラッシュ時間帯に運転され、それまで朝ラッシュ時間帯に運転されていた急行を置き換えた。

それまでの朝ラッシュダイヤは各停 1 本に対し急行 1 本があるダイヤだった。急行は長津田を出ると藤が丘、江田、梶が谷、桜新町で各駅停車を抜かしていた。このため、長津田～二子玉川の各駅から渋谷・半蔵門線方面に急ぐ場合は急行に乗った方が早く目的地に着くようになっていた。そのため、急行の混雑は凄まじく、各停の混雑は比較的緩かったのだ(それでも渋谷到着時には混んでいるが)。

そんな混雑を解消しようと導入されたのが新種別の「準急」。中央林間～二子玉川を急行と同じ停車駅で走り新玉川線内を各駅に停まることで桜新町での退避を解消し、溝の口から先はすべての列車が都心部まで先に到着するようになった画期的な種別だった。これによって準急と各停の間の混雑の差も是正された。準急はダイヤ改正のたびに運転時間が増えていき 2014 年には日中時間帯の運転と下り中央林間方面への運転も開始した。

急行と比べれば渋谷まで(から)の時間は少しかかりるが、日中の場合急行より空いている場合も多く、座っていききたいけど速達性も確保したい場合にはおすすめしたい列車だ。田園都市線優等は日中でも座れない場合が多いけどね…。



朝ラッシュ改革に参入すべく突如舞い降りた新種別「準急」
今では昼間に急行を支える役割もある。

更に、2009年には大井町線が溝の口まで延伸。二子玉川～溝の口を複々線とすることで田園都市線の混雑緩和にも努めた。また、朝夕の一部列車は田園都市線鷺沼まで運転、休日日中の急行の一部は中央林間まで運転されることになり、多摩田園都市からファッションの街自由が丘、自社の病院がある大岡山、池上線との乗り換えができる旗の台、お台場へのアクセス抜群な大井町まで乗り換え無しで行けるようになった。

右図:溝の口で並ぶ大井町線 6000 系
と東武 50050 系



2012年、田園都市線にナンバリングが導入された。ナンバリングは「DT」というもので田園都市線の略称「田都」を略したような感じだ。

2017年、田園都市線に期間限定ではあったが史上初の「特急」が導入された。これは某都知事がやっている「満員電車0計画」のキャンペーンである「時差Biz」の一環として導入された。

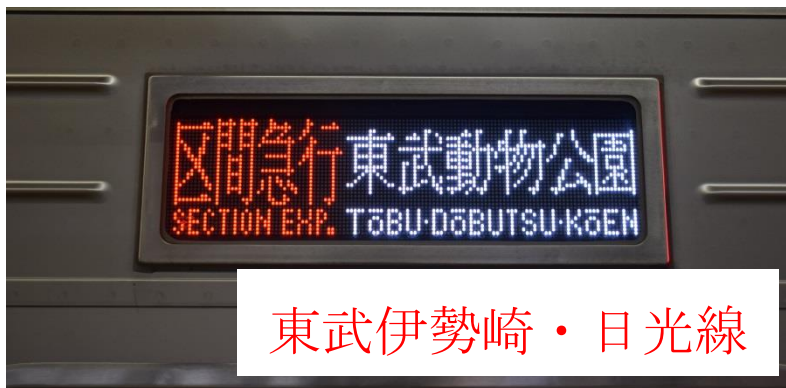
そんな特急の停車駅は中央林間を出ると長津田、あざみ野、溝の口、渋谷(以降各駅)で他社線との乗換駅のみに絞った形になった。特に溝の口から渋谷までノンストップという功績は大きいように感じた。





時差 biz ライナーは中央林間 6 時台に出発ととても早い時間帯に設定された。

これからは 2020 系が増えていくであろう田園都市線、それに伴い消えていく名車の記録をしていきたい。次は東武のターンだよ



東武伊勢崎線は東武鉄道の代表路線で日光方面に向かう観光特急「スペーシア」や足利・両毛地域へと向かう特急「りょうもう」が主力になっている。特急も走るがこの路線はどちらかというと通勤輸送に力を入れている。特に、朝ラッシュ時間帯の上り北千住駅には急行線と緩行線を合わせて一時間に 39 本もの列車が到着する(西新井駅 7:30～8:30 基準)。そんな東武伊勢崎線だが長年「車両の両数」に悩ませ続けられていた。

1899 年、東武伊勢崎線は北千住～久喜で開業した。開業当時の途中駅は西新井、草加、越谷、春日部、東武動物公園と非常に少なかった。その後も路線の延長、駅の新設を繰り返し 1910 年には浅草～伊勢崎の全区間が開業した。それから遅れること 19 年、1929 年に東武日光線の東武動物公園～東武日光が開業した。

戦後、焼け野原になった東京の街は山手線を中心に復興した。しかし、東武線のターミナルの浅草には山手線は来ない。それどころか東武伊勢崎線の駅と山手線の駅がある駅が無く、東武は窮地に立たされた。

しかし、1962 年に伊勢崎線は営団日比谷線との乗り入れを開始して沿線から都心部まで乗り換えなしで行けるようになった。これとほぼ同時に沿線では大規模な団地が乱

立(武里団地や松原団地など)し、朝の伊勢崎線の混雑が悪化していった。



現在日比谷線では新型車両のメトロ 13000 系、東武 70000 系に置き換えが進んでいる現在の伊勢崎線を作り上げたのは日比谷線のおかげといっても過言ではない。時に日比谷線は「東武日比谷線」と比喩されることも...

日比谷線乗り入れ開始時の直通列車は 4 両で直通区間も北越谷までだったが、1966 年にはこれを 6 両にして北春日部まで、1971 年には 8 両となった。

乗客は北越谷・春日部という遠距離から日比谷線直通列車を利用する傾向にはなかった。それは日比谷線直通列車が「各駅停車」だからだ。当時から東武線は長距離を利用する乗客のために優等列車を運転していた。その中でも最も頻繁に運転された「準急」は春日部を出ると途中せんげん台、越谷、草加、西新井、北千住の順に停まっていき、全区間を各駅停車で乗るよりも早かった。しかし、近距離の客は日比谷線直通の各駅停車も好む。そのため、北千住駅到着時には準急、各駅停車の双方が非常に混雑した状況で到着することになった。

そこで、東武はこの混雑状況を打破するために伊勢崎線の複々線化を計画する。1971 年には北千住～西新井で複々線化を実現し、同区間だけでも準急のスピードアップや列車の増発が出来るようになった。その後も 1974 年には竹ノ塚まで、1988 年には草加まで複々線は到達し、88 年改正では朝ラッシュ時間帯だけではなく昼間の時間帯の準急を毎時 4 本から 6 本に、日比谷線直通列車も同じく毎時 4 本から 6 本に増発することが出来た。

しかし、複々線化をしても治らない問題が一つだけあった。それは、伊勢崎線の終着駅の浅草駅のホームの長さである。1971 年に 8 両になった日比谷線直通列車に対し、東武線浅草へと向かう列車は浅草駅のホームの関係で 6 両編成の短い編成で運転しなければならなかった。しかも、浅草への列車は朝から夜まで主力優等列車の準急であったため、準急は常に混雑していた。

右図：

当時の準急の主力車両は 8000 系(左)と 10000 系(右)



さすがに朝ラッシュ時の主力列車が6両だと大変なことになるので、東武は浅草まで行かない準急を設定した。

浅草まで行かない準急には北千住行や曳舟行、さらには業平橋行(現在のとうきょうスカイツリー駅)などもあった。これは北千住から業平橋までの各駅が10両編成に対応していたためにとられた救済措置であったが、そのおかげもあって東武線の朝の混雑は少しマシになった。また、浅草行の準急も、北千住や曳舟まで4両を増結して10両編成で運転することで少しでも朝の輸送を楽にしようと努力していた。



10030系による区間急行。
「準急」は名前を「区間急行」
に変えて今も運転されている。

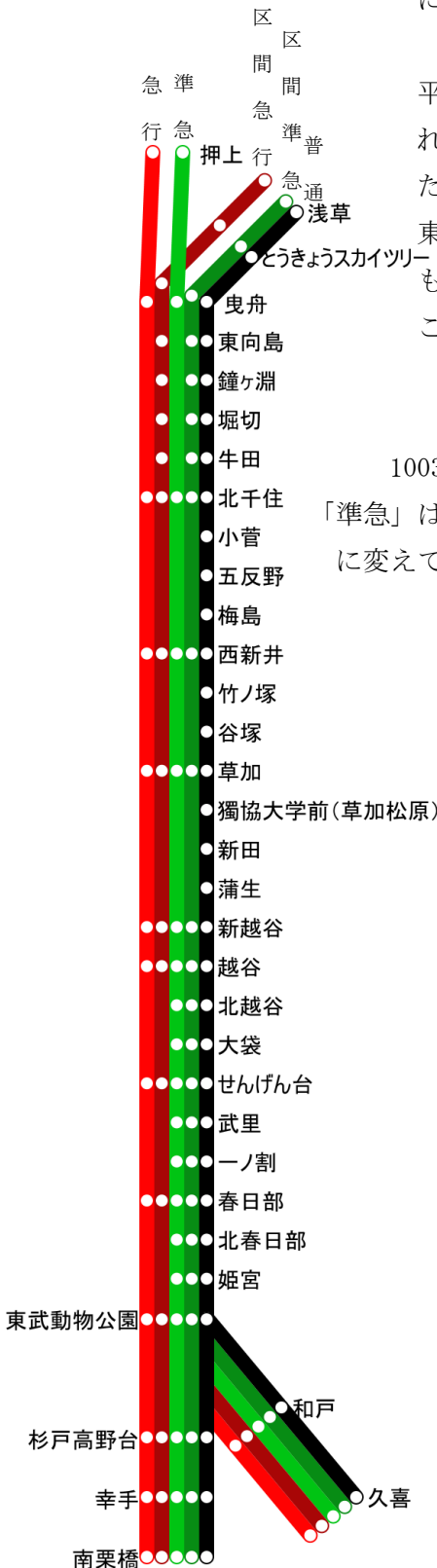
さて、伊勢崎線の複々線であるが88年に草加まで到達した後も97年には越谷まで、そして2001年には北越谷まで到達し、これにて伊勢崎線複々線化事業は終わった。

複々線が最初に開業した1971年から30年にわたって工事された東武の長年の夢がかなったその2年後、伊勢崎線・日光線は地下鉄半蔵門線、東急田園都市線との乗り入れを開始する。

これまで朝ラッシュ時に運転されていた業平橋行の準急は大多数が半蔵門線に直通し種別を「区間準急」(現在の準急相当)に変更、急行線では10分の間に浅草行準急(10両)、北千住行準急(10両)、半蔵門線直通区間準急(10両)が走り、一時間で180両もの列車が北千住まで駆け抜けることになった。



当時の区間準急と現在の区間準急とは別物だ



2003年に半蔵門線直通を開始した当初、東武は浅草を拠点としつつ一部を半蔵門線に乗り入れさせる体制をとっていた。そのため、直通種別も「区間準急」「通勤準急」と準急とどちらが早いかわからなかった(ちなみに、通勤準急は現在の急行と同じ)。そこで東武は2006年大規模なダイヤ改正を実施。半蔵門線直通を朝から夜まで10分間隔で走らせると同時に浅草直通の優等列車の大幅減便を実施。無料優等種別も名前を変え、半蔵門線直通列車を「急行」「準急」とし浅草直通を「区間急行」「区間準急」とした(急行と区間急行の差は北千住～曳舟を各駅に停まるか否か、区間準急と準急の差も同じだ)。このとき、一般種別も「急行」を名乗れるようになったが、この改正まで急行は特別料金を取る列車だった(JRの急行と同じような立場だった)。



改正前の急行は300系、350系などの車両が担当したが、改正後の急行は30000系、50050系を始め、メトロや東急の車両も担当するようになった。ちなみに画像左の車両は350系で、現在は特急として活躍している(ただし、特急料金はスペーシア等と比べると安い)

2006年の大規模ダイヤ改正後、日中の伊勢崎線は半蔵門線直通急行と日比谷線直通各駅停車が大半を占めるようになった。2013年改正までは日中に区間準急が浅草～久喜で運転されていたが、同改正以降は浅草～竹ノ塚の各駅停車に置き換わった。

13年の改正以降、日中の浅草方面の優等列車は2時間に1本の区間快速(快速)に限られた。

区間快速・快速は日光方面への無料優等列車だった。13年改正までは1時間に一本走っていたが同改正で本数をほぼ半減された。しかし、日中に運転される区間快速は快速区間を浅草～東武動物公園から浅草～新大平下まで延長され、長距離利用客により便利になった。



快速・区間快速の停車駅は浅草を出るとときょうスカイツリー、北千住、春日部、東武動物公園、板倉東洋大前、新大平下…で北千住を出ると春日部まで止まらなく、途中で急行も抜かしたため春日部市民にとっては便利だった。

しかし、2017年改正で快速・区間快速は新型特急リバティに置き換わった。特急リバティは3両を基本編成として運転しており「リバティけごん」「リバティきぬ」「リバティりょうもう」「リバティ会津」などがあり3両+3両で運転することできめ細やかな需要に応えることができるようになった。

500系リバティは3両でも運転される



今後も東武線は大きく変わると思われる。去年8月には日光地区でSL大樹が運転を開始した。また、50050系にもLCDが導入されることが決まり、今後の動向から目が離せない。

あとがき

~~締め切り5分前に書き終わってませんでしたスマン~~

現在、2020年の東京オリンピックに向けて各社新型車両を積極的に導入しています。東急では2020系、半蔵門線は未定、東武では既存車両のリニューアルなどを積極的に行っておりこれからが楽しみな点が多々あります。最後に、文字ばかりで読みにくい記事ではあったと思いますがここまで読んでいただいてありがとうございます。この記事を読んで各線の魅力やめまぐるしい努力を知ってもらいながら乗ってもらえるとうれしいです。

参考文献

- ・フリー百科 Wikipedia
- ・東武鉄道ホームページ
- ・東急電鉄ホームページ
- ・東京メトロホームページ
- ・東京都ホームページ
- ・時差 biz 運営事務局ホームページ
- ・京浜急行公式ホームページ
- ・その他個人のサイト・ブログ・SNS など



また来年…会えますかね？



ここまで見てくれてありがとう！