

## 第2章 事例研究

### 第1節 有楽町系統

#### 1. 概略

この項の有楽町線系統では、西武有楽町線・西武池袋線(以下西武各線と表記する)・東武東上線および東京メトロ有楽町線における直通運転について取り上げる。これらの路線間の直通運転は、路線ごとに直通開始の時期が異なる点や西武と東武ではそれぞれ直通の中継地点駅が異なるという点に特徴がある。なお、ここでは西武池袋線は池袋～飯能間、東武東上線は池袋～森林公園間を指すものとして取り扱う。

#### 2. 沿革

有楽町線系統の直通運転の沿革は①有楽町線と西武各線の直通、②有楽町線と東武東上線の直通の2つに大別できる。ここではこれになぞる形で論を進める。

##### ①有楽町線と西武各線

当線の計画の具体的な原型となったのは1968(昭和43)年に提出された「都市交通運輸審議会答申第10号」であり<sup>1</sup>、ほぼそれをなぞる形で現在の有楽町線(当時の「地下鉄8号線」)は敷設されている。また同答申には練馬・中村橋方面への延伸の旨が記載されており、これは西武線との直通をとるという趣旨が読み取れる。以後、1970(昭和45)年から有楽町線の着工が始まるが、この詳細の過程については本来のテーマである直通運転の件から逸脱するため割愛する。

西武鉄道とは1968年に「列車の相互直通運転に関する覚書」が提出され、そこでは直通の中継駅は向原駅(現在の小竹向原)とすること、1973(昭和48)年度を目途として列車の相互直通運転を開始すること等が定められた。これに基づき1983(昭和58)年には「営団・有楽町線と西武・西武有

---

<sup>1</sup> 帝都高速度交通営団(1996)『有楽町線建設史』

楽町線との直通運転契約書」が出され、直通区間・列車種別・車両などについての契約条項が定められた。

同年、西武鉄道で進められていた練馬～小竹向原間の工事のうち新桜台～小竹向原の工事が完成し、営団と西武との間で直通運転が開始した。この直通運転にあたっては、西武線区間が部分開業であり西武池袋線の本線と接続していないため暫定的な取り扱いとして営団保有車両のみによって直通運転を実施することとなった。そして1994(平成6)年には西武線の練馬～新桜台間が単線開業したことにより練馬まで乗り入れを開始した。さらに4年後の1998(平成10)年には西武有楽町線が全線複線化され、同線経由で西武池袋線の飯能までと乗り入れ区間が延長、また使用車両も西武鉄道保有車種が加わり、さらに列車種別も準急や快速<sup>2</sup>などが追加され、この年によく<sup>3</sup>有楽町線と西武線の相互直通運転が始まった<sup>4</sup>。なおこの運行体系は今も維持されている。

## ②有楽町線と東武東上線

東武鉄道とは1975(昭和50)年に「都市高速鉄道第13号線施行に関する基本事項についての覚書」が提出され、そこでは8号線(現在の有楽町線)と13号線(現在の副都心線)は和光市駅を起点として東武東上線と相互直通運転をおこなうこと等が定められた。これに基づき1987(昭和62)年に「営団有楽町線と東武東上線との相互直通運転契約書」が作成され、直通区間・種別・車両などについての契約条項が定められた。

西武線との直通と異なる点は、接続駅が和光市駅であるため直通列車も有楽町線内を完走する点、直通運転開始時から相互直通運転の体系をとっている点、またこれ以後目立った運行体系の変化がない点である。また西武線よりも直通計画が立てられたのが遅いが、西武線よりも早く相互直通運転の体系が確立されたことも特筆事項として挙げられる。

### 3. 基準駅と基準駅間のルート

この項での基準駅は、以下の駅が選択されている。なおデータは東武東

---

<sup>2</sup> いずれも西武線内

<sup>3</sup> 当来の予定より15年遅れとなった。

<sup>4</sup> 東京メトロ株式会社(2008)『副都心線建設史』

上線(2014(平成 26)年度のデータを使用)を除きすべて 2015(平成 27)年度のものを使用している。

東武東上線...ふじみ野駅(埼玉県富士見市)<sup>5</sup>

西武各線...練馬駅(東京都練馬区)<sup>6</sup>

東京メトロ有楽町線...豊洲駅(東京都江東区)<sup>7</sup>

ここでは西武各線、東上線、有楽町線について取り扱う。よってここで扱う移動パターンは以下の通りとなる。またカッコ書きにて直通以前のルートを示す。

⑦練馬駅・豊洲駅間(西武池袋線・旧営団有楽町線(池袋乗り換え))

④ふじみ野駅・豊洲駅間(東武東上線・旧営団有楽町線(池袋乗り換え))

#### 4. 運行概況

イ)西武各線(平日上り) <sup>8</sup>

	副都心線直通	有楽町線直通	線内完結運用
各駅停車	47	59	167
準急	2	11	59
通勤準急	0	0	5
快速	6	1	15
急行	0	0	51
通勤急行	0	0	6
快速急行	13	0	2

表 2-2-1 西武各線(上り)の直通運用と線内完結運用の比較(単位:本/日)

<sup>5</sup> 東武鉄道株式会社「駅情報(乗降人員)」

[http://www.tobu.co.jp/corporation/rail/station\\_info/](http://www.tobu.co.jp/corporation/rail/station_info/)

<sup>6</sup> 西武鉄道株式会社「駅別乗降人員」

<http://www.seibu-group.co.jp/railways/company/business/railway-business/data/>

<sup>7</sup> 東京地下鉄株式会社「各駅の乗降人員ランキング」

[http://www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger\\_rail/transportation/passengers/](http://www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger_rail/transportation/passengers/)

<sup>8</sup> 西武鉄道株式会社「石神井公園駅」

<http://www.seibu-group.co.jp/railways/railway/timetable/shakujii-koen/index.html>

ロ)東上線(平日上り) 9

	副都心線直通	有楽町線直通	線内完結運用
各駅停車	28	45	84
準急	0	0	71
急行	15	0	57
快速	0	0	18
快速急行	0	0	13

表 2-2-2 東上線(上り)の直通運用と線内完結運用の比較(単位:本/日)

ハ)地下鉄有楽町線(平日西行き)<sup>10</sup>

	東上線直通	西武各線直通	線内完結運用
各駅停車	50	70	93

表 2-2-3 有楽町線(西行き)の直通運用と線内完結運用の比較(単位:本/日)

## 5. 時間に関する指標とそれに関する考察

基準駅間の所要時間・乗り換え回数とその変化は以下の通りである。

### ㊦練馬駅・豊洲駅間

開業前: 43分<sup>11</sup>、1回(下車後徒歩連絡) 開業後: 40分、0回

### ㊧ふじみ野駅・豊洲駅間

開業前: 71分<sup>12</sup>、1回(下車後徒歩連絡) 開業後: 70分、0回

乗り換え回数は減少したが、所要時間には大きな変化はない。

<sup>9</sup> 東武鉄道株式会社「時刻表 志木駅」

<http://tobu.jorudan.biz/tojo/shiki>

<sup>10</sup> 東京地下鉄株式会社「時刻表 豊洲駅時刻表有楽町線 和光市・森林公園・飯能方面」

<http://www.tokyometro.jp/station/toyosu/timetable/yurakuchou/b/index.html>

<sup>11</sup> 池袋での乗り換え時分を6分と設定。また、池袋～練馬間は各停を使った場合とした

<sup>12</sup> 池袋での乗り換え時分を5分と設定。また、ふじみ野～池袋間は全て各停を使った場合とした

## 6, 運賃とそれに関する考察

開業前の運賃は切符運賃、開業後の運賃はICカード運賃とする。

⑦練馬～豊洲間 …開業前：400円<sup>13</sup> 開業後：381円

①ふじみ野～豊洲間…開業前：580円<sup>14</sup> 開業後：525円

## 7, 利用客数に関する指標とそれに関する考察

まず直通前後での各路線の降車人員をそれぞれ挙げる。

	有楽町線	東武東上線	西武各線
1986(昭和 61)年 15	171,781	170,807	238,100
1988(昭和 63)年 16	202,527	173,659	247,722
対前前年比	30,746	2,852	9,622

表 2-2-4 東上線との相互直通前後での降車人員(単位:千人/年)

	有楽町線	東武東上線	西武各線
1997(平成 9)年 17	228,089	171,603	250,098
1999(平成 10)年 18	218,969	163,808	236,739
対前前年比	-9,120	-7,795	-13,359

表 2-2-5 西武各線との相互直通前後での降車人員(単位:千人/年)

表 2-2-4 の通り、東上線の利用者数は有楽町線との直通開始後もそのま

<sup>13</sup> 池袋駅を乗り換え地点とし、練馬～池袋間で西武線、池袋～豊洲間で有楽町線を使った場合とする。

<sup>14</sup> 池袋駅を乗り換え地点とし、ふじみ野～池袋間で東上線、池袋～豊洲間で有楽町線を使った場合とする。

<sup>15</sup> 東京都「東京都統計年鑑 昭和 61 年度 4-13 私鉄の駅別乗降車人員」

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/1986/tn86qyti0510u.htm>

<sup>16</sup> 東京都「東京都統計年鑑 昭和 63 年度 4-13 私鉄の駅別乗降車人員」

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/1988/tn88qyti0510u.htm>

<sup>17</sup> 東京都「東京都統計年鑑 平成 9 年度 4-13 私鉄の駅別乗降車人員」

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/1997/TOBB510U.HTM>

<sup>18</sup> 東京都「東京都統計年鑑 平成 11 年度 4-13 私鉄の駅別乗降車人員」

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/1999/TOBB510K.PDF>

ま上がり続けているが、対前前年比から見える通り有楽町線の利用者数はそれ以上に増加していることから、直通開始による効果はある程度あらわれたと見てよい。この主な理由は、この2つの路線が並走する和光市～池袋間は東上線の中でもとくに混雑する区間であること、また和光市駅においては有楽町線の始発電車を利用できることなどがあげられよう。いっぽう西武線との相互直通前後では西武線池袋駅の利用者数が減っているものの、有楽町線の利用者数も同様であることから当時はさほど直通の効果は表れなかったとみえる。これはおそらく、線内完結運用列車は準急や急行などの速達列車が多くあったことに対して直通列車はすべて各駅停車であったことなどが考えられる。なお、有楽町線の基準駅である豊洲駅は当時乗り換え路線がなく、徒歩連絡できるのに合理的な距離な駅も無いため、ここでは直通によるバイパス効果は考えないものとする。

## 8. まとめ

直通目的の中で、一番の主たるものはやはり郊外(ここでは西東京地区や埼玉西部を指す)から都心部へのアクセスの簡便化であろう。直通前は郊外から都心部へ行くのに煩雑な池袋駅での乗り換えが必須であったが、直通を行うことでこれを回避しスムーズな移動が行えるようになったという点では今なお効果があるといえる。また和光市～小竹向原駅間の線路をともにする副都心線系統は3年前に東急東横線・みなとみらい線とも相互直通を開始し、2017(平成29)年春より座席指定制の優等列車を運行することが決定している<sup>19</sup>など、さまざまな動きがみられる一方、有楽町線系統は1998年の西武線との相互直通開始以来目立った改革がおこなわれていないため、これから抜本的な変化が起こるとは考えがたい。したがって、当系統の直通運転体系は今後もしばらく現状が維持されるだろうと考えられる。

---

<sup>19</sup> 東京地下鉄株式会社「2017年春 座席指定制の直通列車を導入します！」  
[http://www.tokyo-metro.jp/news/images\\_h/3486c5e9418064c7cefd2bb9c2876bb1.pdf](http://www.tokyo-metro.jp/news/images_h/3486c5e9418064c7cefd2bb9c2876bb1.pdf)