

第4節 三田系統

1. 概略

この項では都営三田線(以下三田線)・東急目黒線(目黒線)における相互直通運転について取り上げる。第3節の南北系統と共に南北縦貫ルートを形成し東急東横線(以下東横線)のバイパスルートとすることで混雑の緩和を図ろうとした。

2. 沿革

直通にかかわる事象を並列することで沿革とする。

1972(昭和47)年の同審議会より出された「答申第15号」で第6号線について大宮市西部～高島平～清正公前(現白金高輪)から港北ニュータウン方面に延伸する路線として策定された。しかし1982(昭和57)年に東京都と東急の意見が対立し、これを機に東京都は目黒に接続させ目蒲線に乗り入れ港北ニュータウンに至る第6号線の延伸計画を表明した。これに対して東急は東横線の都心方面の利用客を目蒲線に転嫁させるために目黒で地下鉄と直通することを主張した。1985(昭和60)年の運輸政策審議会による「答申第7号」では第7号線は目黒～清正公前間を6号線と共有することとされ、目黒駅において東急目蒲線と相互直通運転し、6号線もまた目黒駅で東急目蒲線と相互直通運転を行うことになった。1988(昭和63)年には東京都と営団が「営団7号線目黒～清正公前間鉄道線路を都6号線が使用することに関する基本事項についての覚書」を交換した。同年東急は3月の日吉駅の改良工事をはじめ、東横線多摩川園(現玉川)～日吉間の複々線化工事、目蒲線目黒～多摩川園間の大規模改良工事など進めていった。2000(平成12)年にはこれらの工事がほぼ完了し目蒲線を目黒～多摩川～武蔵小杉間の目黒線と、多摩川～蒲田間の東急多摩川線に分割した。三田線も全線開業し、同時に東急目黒線との相互直通運転を開始した。2008(平成20)年には残されていた目黒～日吉間の工事が完了し、目黒線が日吉まで延伸された。

3, 基準駅と基準駅間のルート

この項での基準駅は、前述の選定方法により、以下の駅が選択されている。なおデータはすべて 2015(平成 27 年)度のものを使用している。

東急目黒線...武蔵小山駅(東京都品川区)¹

都営三田線...神保町駅(東京都千代田区)²

また基準駅間の移動パターンは以下の通りである。なおカッコ内は直通以前のルートを示している。

神保町駅・武蔵小山駅間(営団半蔵門線・JR 山手線・東急目蒲線(渋谷駅乗り換え、目黒駅下車))

4, 運行概況

三田線(目黒・東急線方面)³

	目黒線直通	三田線内完結
普通(白金高輪で目黒方面行に連絡)	0	73
普通(連絡なし)	91	4
急行	33	0

表 2-2-1 三田線(目黒・東急線方面)の直通運用と線内完結運用の比較
(単位：本/日)

半数以上が直通し、直通しない列車に関しても白金高輪駅で列車連絡をしているため日吉方面に足を延ばしやすくなったと考えられる。

¹ 東京急行電鉄株式会社「2015 年度乗降人員」

<http://www.tokyu.co.jp/railway/data/passengers/>

² 東京都交通局「各駅乗降人員一覧」

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/kanren/passengers.html>

³ 東京都交通局「白山」

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/timetable/mita/I13SD.html>

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と乗り換え回数およびその変化を以下に記す。

神保町駅・武蔵小山駅間

開業前：37分、2回(渋谷駅、目黒駅それぞれで乗り換え)⁴

開業後：25分、0回

南北系統同様乗り換え回数、所要時間ともに減少しているため、直通運転によって利便性が向上したといえる。

6, 運賃とそれに関する考察

神保町駅・武蔵小山駅間

開業前：473円⁴ 開業後：391円

開業前は当時の営団、JR、東急と3社を利用しなければならなかったため運賃が比較的高価であった。しかし開業により乗り換えなしで基準駅まで行くことができるようになり運賃も約80円安くなった。ここにも直通運転の効果が出ている。

7, 利用客数に関する指標とそれに関する考察

i) 利用客数とその変化⁵

	1999(平成11)年度	2000(平成12)年度	2001(平成13)年度	2002(平成14)年度
目黒線	(101,515) ⁶	71,769	84,642	119,383
三田線	166,857	170,756	179,385	182,850

表 2-2-17 各年の各路線の輸送人員の推移(単位：千人/年)

⁴ 『MY LINE 東京時刻表』通号8巻第2巻第4号,交通新聞社

⁵ 各年の『鉄道統計年報』(国土交通省)より引用した。)

⁶ 東急目蒲線の数値。

ii) バイパス効果について

	2000 年度	2001 年度
恵比寿	36,464	33,003
広尾	20,799	19,943
六本木	34,213	29,206
神谷町	33,971	31,835
霞ヶ関	10,742	10,501
御成門	13,751	14,135
内幸町	13,485	14,551
日比谷	24,400	23,693

表 2-2-18 各駅の乗降人員の推移(単位：千人/年)⁷⁸

当時営団日比谷線(以下日比谷線)と直通運転を行っていた東横線、また東急田園都市・新玉川線は輸送密度が高く最混雑区間の混雑率はそれぞれ185%、190%と1985年の「運輸政策審議会答申第7号」をもとに設定された「西暦2000年までに混雑率180%、長期的には150%」というサービス水準を達成できていなかった⁹。そこで朝間ラッシュ時の混雑率が120%程度であった東急目蒲線を上述の工事を経て東横線の実質的な複々線とし、南北線および三田線と直通運転を行うことで、東横線・日比谷線ルートバイパス路線を形成しようとした(「目黒革命¹⁰」)。このバイパス路線形成は狙い通りの成果をあげ、「開業後1ヶ月後のデータによると目黒線の輸送量は約7割増加」し、「東横線で最も混雑する祐天寺～中目黒間の混雑率は187%から178%に改善」され、「営団日比谷線恵比寿・広尾・六本木・神谷町・霞ヶ関駅の利用人員は1日当たり3万3500人減少し」、「都営三田線御成門・内幸町・日比谷駅の利用人員は1日当たり5100人」(沢

⁷ 東京都「118 地下鉄の駅別乗降車人員(平成8～12年度)」『東京都統計年鑑—平成12年度』

⁸ 東京都「118 地下鉄の駅別乗降者人員」『東京都統計年鑑 平成13年度』

⁹ 宮下創(2000)「東急目黒線と営団南北線、都営三田線との相互直通運転開始」『運輸協会誌』第42巻10号,日本運輸協会,p.12

¹⁰ 沢井弘之(2001)「都市鉄道ネットワーク vol.2 営団南北線・都営三田線・東急目黒線の相互直通運転」『JR ガゼット』第59巻5号,交通新聞社,p.62

井,2001)増加した。上記の表は開業前後 1 年の乗降人員数であるが、年間で見ても日比谷線恵比寿、六本木、神谷町の数値の顕著な減少、三田線御成門、内幸町の増加など見て取れることから直通運転が狙い通りの効果を発揮していると言える。

8. まとめ

上述の通り乗り換え回数の減少、時間短縮、運賃の低下、さらには目的としていた東横線のバイパスとしての効果を発揮しているなど十分な成果を上げ利便性が向上した。さらに現在東急・相鉄直通線と称した新横浜を經由し東急東横線・目黒線までの区間の連絡線整備が 2019(平成 31)年も開業に向けて整備が進められている。この連絡線によって JR 東海道線の混雑緩和や新横浜を經由していることによる新幹線の利用客増加などが見込まれている¹¹。南北線・三田線系統の相互直通運転がこの整備によりさらに拡充されることになり、現在日吉駅で東横線に乗り換えるなどしなければ出られない横浜方面へより出やすくなり、一層の利便性向上が見られるだろう。

¹¹ 都市鉄道利便増進事業「相鉄・東急直通線」
http://www.chokutsusen.jp/info/soutetsu_tokyu/index.html