

第3節 南北系統

1. 概略

この項では、埼玉高速鉄道埼玉高速鉄道線(以下 SR 線)・東京メトロ南北線(以下南北線)・東急目黒線(以下目黒線)における相互直通運転について取り上げる。これらの直通運転は、都心と郊外を鉄道で結ぶ南北縦貫ルートを形成し既設路線の混雑緩和を図ろうとするだけでなく、南北線・埼玉高速鉄道線に見られる延伸的側面、「鉄道空白地帯」の解消など、複合的な要因が絡み合って形成されたという点に特徴がある。

2. 沿革

SR 線・南北線・目黒線の直通運転に関係すると思われる事象を並列し、沿革とする。

1962(昭和 37)年に都市交通審議会より出された「答申第 6 号」の中に「目黒方面より飯倉片町,永田町,市ヶ谷,駒込,王子の各方面を経て赤羽方面に至る路線」として第 7 号線が含まれていた¹。しかし、第 7 号線は既設路線と比較して少ない輸送人員しか見込めず、混雑緩和の見込みも小さいため建設が後回しにされた²。1972(昭和 47)年の同審議会より出された「答申第 15 号」で都心部の高速鉄道網の整備が一定の水準に足したと判断されたが、増え続ける都市部の人口に対処するため、既設路線の混雑緩和のため副都心の積極的な育成が図られ、周辺部の高速鉄道網の整備が急がれた。その最たる例が本答申に含まれる「高速鉄道東京 7 号線を岩淵町から浦和市東部まで延伸すべき」³とされた SR 線であった。1985(昭和 60)年の運輸政策審議会による「答申第 7 号」では目黒駅において東急目蒲線(以下目蒲線)と相互直通運転することとされた。1987(昭和 62)年に営団と東急が「列車の相互直通運転に関する覚書」を交換した。1992(平成 4)年

¹ 『鉄道ジャーナル』通巻第 529 巻 11 号,鉄道ジャーナル社,p.134

² 『鉄道ファン』通巻第 521 巻 9 号,交友社,p.50

³ 篠塚正行「東京圏の鉄道網整備 各線の概要 埼玉高速鉄道」『鉄道ピクトリアル』第 59 巻 4 号,鉄道図書刊行会,p.59

には埼玉県や沿線3市、営団等により第3セクターとして埼玉高速鉄道株式会社が発立され、1995(平成7)年に着工した2000(平成12)年に南北線が全線開業し、同時に目黒線との相互直通運転を開始。2002(平成14)年のワールドカップサッカー大会の会場が沿線にあることなどから急ピッチで工事が進められ、2001(平成13)年3月にSR線が開業した。開業と同時に南北線、目黒線との相互直通運転が開始され現在に至る。これらの相互直通運転によって東京の南西部と都心部を一本の鉄道で結び、また東急東横線(以下東横線)のバイパス路線としての役割を担い利便性・効率性の高いサービスを提供できるようになった⁴。また、SR線の開業および他社との相互直通運転によって、川口市や旧鳩ヶ谷市のJR京浜東北線と東武伊勢崎線に挟まれた「鉄道空白地帯」と、東京圏の一部として発展し都市化が進んだ埼玉県南部と都心を結び混雑が著しかったJR高崎線・宇都宮線、東武伊勢崎線の混雑緩和⁵が期待された⁶。

3. 基準駅と基準駅間のルート

本項での基準駅は、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。

南北線...王子駅(東京都北区)⁷

目黒線...武蔵小山駅(東京都品川区)⁸

SR線...東川口駅(埼玉県川口市)⁹

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。

⑦王子駅・武蔵小山駅間(JR京浜東北線・JR山手線・東急目蒲線(田端駅乗り換え、目黒駅下車))

⁴ 上妻裕(2000)「東京圏の鉄道網整備 各線の概要 東京都交通局地下鉄三田線延伸」『鉄道ピクトリアル』第59巻4号、鉄道図書刊行会、p.46

⁵ 上妻裕(2000)、同上

⁶ バイパスの効果については後述

⁷ 東京地下鉄株式会社「王子駅について」

<http://www.tokyometro.jp/station/oji/>

⁸ 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/>

⁹ 埼玉高速鉄道株式会社「経営状況・輸送状況」

<http://www.s-rail.co.jp/about/corporate/financial.html>

①東川口駅・王子駅間(JR 武蔵野線・JR 京浜東北線(南浦和駅乗り換え))

4. 運行概況

イ)南北線(白金高輪・目黒・日吉方面)¹⁰

	東急目黒線直通	線内完結運用
普通	87	64
急行	32	0

表 2-2-10 南北線(白金高輪・目黒・日吉方面)の直通運用と線内完結運用の比較(単位：本/日)

ロ)東急目黒線(目黒方面)¹¹

	SR 線直通	南北線直通	目黒線内完結
普通	85	3	4
急行	30	1	0

表 2-2-11 東急目黒線(目黒方面)の直通運用と線内完結運用の比較(単位：本/日)

ハ)埼玉高速鉄道線(上り)¹²

	目黒線直通	南北線直通	SR 線内完結
普通	63	50	0
急行	23	0	0

表 2-2-12 埼玉高速鉄道線(上り)の直通運用と線内完結運用の比較(単位：本/日)

¹⁰ 東京地下鉄株式会社「王子神谷駅：南北線 白金高輪・目黒・日吉方面 時刻表」
<http://www.tokyometro.jp/station/oji-kamiya/timetable/namboku/b/index.html>

¹¹ 東京急行電鉄株式会社「武蔵小山駅 時刻表」
<http://transfer.navitime.biz/tokyu/pc/diagram/TrainDiagram?stCd=00007964&rrCd=00000791&updown=0>

¹² 埼玉高速鉄道株式会社「東川口」
<http://www.s-rail.co.jp/line/higashikawaguchi.php?go=up&day=weekday#link02>

5, 時間に関する指標とそれに関する考察

基準駅間の乗り換え回数およびその変化は以下の通りである。

㊦王子駅・武蔵小山駅間

開業前：46分、2回(田端駅で対面乗り換え、目黒駅で乗り換え)

開業後：39分、0回

㊧東川口駅・王子駅間

開業前：33分、1回(南浦和駅で乗り換え)

開業後：23分、0回

㊦㊧ともに乗り換え回数が0回になったため乗車時間のみになった。そのため直通運転の効果がわかりやすい形で表れている。

6, 運賃とそれに関する考察¹³

㊦王子駅・武蔵小山駅間

開業前：426円 開業後：361円

㊧東川口駅・王子駅間

開業前：388円 開業後：595円

㊦は安くなっているものの「日本一高い」と酷評されているSR線¹⁴を介する、㊧の運賃が約1.5倍になっている。しかし表2-2-13によれば、近隣既設線の東武伊勢崎線の輸送人員の減少およびSR線の輸送人員の確実な増加が見られ、この直通系統において金銭が利用者に影響をそれほど与えておらず、多少高額であろうが通勤時間をできるだけ短くしたいという利用者の心情を見て取れる。

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¹⁵

¹³ 『MY LINE 東京時刻表』 通号8巻第2巻第4号,交通新聞社

¹⁴ 沢井弘之(2001)「都市鉄道ネットワーク vol.5 埼玉高速鉄道」『JR ガゼット』 第59巻8号,交通新聞社,p.67

¹⁵ 各年の『鉄道統計年報』(国土交通省)より引用した。

	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度
南北線	55,872	73,629	107,005	114,878
目黒線	(101,515) ¹⁶	71,769	84,642	119,383
SR線	-	(454) ¹⁷	17,133	19,765

表 2-2-13 各年の各路線の輸送人員の推移(単位：千人)

ii) バイパス効果について¹⁸

	1999 年度	2000 年度	2001 年度	2002 年度
伊勢崎線	401,949	398,710	330,902	325,520
SR線	-	(454)	17,133	19,765

表 2-2-14 東武伊勢崎線埼玉高速鉄道線の輸送人員の推移の比較(単位：千人/年)

前述のように近隣既設路線の混雑が著しく、その緩和が求められていて、そのバイパスとしての役割を担わされたのがSR線である。表 2-2-14 より東武伊勢崎線の輸送人員が2001(平成13)年度から2002(平成14)年にかけて減少しているものの誤差の内と考えられるため、これらの数値からバイパスとしての効果を十分に発揮しているとは断言できない¹⁹。

8. まとめ

以上のことから乗り換え回数の減少、時間の短縮、既設近隣路線の利用客の減少などが見られることより直通運転の効果が表れ、さらには「鉄道空白地帯」の解消など当初の目的を大きく達成しているように思われる。一方東川口駅から基準駅外の新宿駅へ向かうとすると、地下鉄ルートを使うよりJR線を使うルートのほうが時間などにおいて優れているというの

¹⁶ 東急目蒲線の数値

¹⁷ 埼玉高速鉄道線の開業が2001年3月28日のため、開業後3日間の数値。

¹⁸ 各年の『鉄道統計年報』(国土交通省)より引用した。

¹⁹ 伊勢崎線について2000年度から2001年度にかけて大きな減少が見られるが、東武の他路線と比較しても異常な減少幅のため、統計の取り方に変更があった可能性が指摘できる。そのため考察の対象からは除外した。

もある²⁰。また以下の表より、南浦和駅や武蔵浦和駅の乗車人員数にそれほど変化がない²¹。

	南浦和	武蔵浦和
2000(平成 12)年	19,008,385	11,532,578
2001(平成 13)年	18,929,816	11,782,098

表 2-2-15 各駅の乗車人員の推移(単位：千人)

したがって従来のルートを使う利用者もまた多く、直通運転の効果は場合によっては限定されると評価できる。

2000年の「運輸政策審議会第18号答申」²²によって都心や副都心を結ぶネットワークづくりのためSR線の蓮田延伸が妥当と答申されたが、財政面や採算性の問題から未だ実現には至っていない。しかしさいたま市などによって2017(平成29)年に再検討される予定でいる。もしこの延伸が決定され実現されたならば、沿線のまちづくり推進だけでなく東北本線のバイパス効果も発揮するのではないかと考えられる。

²⁰ 地下鉄ルート(東川口-四ツ谷-新宿)53分/667円

JRルート(東川口-武蔵浦和-新宿)40分/464円

²¹ データは各年の埼玉県統計年鑑より

²² 国土交通省関東運輸局「運輸政策審議会答申第18号『東京圏における高速鉄道に関する基本計画について』」

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kankou/unseisin/18tousin.html>