

# 東京メトロ ～つなげる首都圏～

## 1. はじめに

東京には 2 種類の地下鉄が走っています。「都営地下鉄」と「東京メトロ」の 2 社で、両者には公営か民間かという違いがあります。

本稿で取り上げる東京メトロは、数少ない、山手線の内側に線路を敷く会社で、全 9 線中 7 線で直通運転を行い、営業キロ 195.1km に対し、直通運転区間は 337.5km にもなります。本稿では、東京メトロについて、直通運転のを中心に書かせていただきます。

## 2. 東京メトロとは

現在の東京メトロは、正式名称を東京地下鉄株式会社といい、2004 年(平成 16 年)に誕生しました。旅客輸送のほかにも、流通事業や不動産事業、情報通信事業なども行っています。

東京メトロのロゴ→

東京メトロ HP([www.tokyometro.jp/index.html](http://www.tokyometro.jp/index.html))より引用



そのルーツは 1920 年設立の東京地下鉄道までさかのぼり、最初の路線は上野～浅草間。1927 年に運行を開始したので、実に 90 年もの歴史があります。その後、11 年ほど遅れて開業した、渋谷～新橋間を走る東京高速鉄道と相互直通運転を開始し、この 2 つの路線が銀座線となり現在に至ります。なんと 80 年も前から相互直通運転は行われていたのです。

その後、1946 年に丸ノ内線・日比谷線・東西線・都営地下鉄浅草線、1962 年には有楽町線・南北線・都営三田線、さらには、随時、千代田線・半蔵門線・副都心線・都営新宿線・都営大江戸線の建設が決まり、随時建設されていきました。

2008 年の副都心線の開業で、都営地下鉄を含めた東京の地下鉄建設は終了しました。

## 3. 直通運転の歴史

前項では、東京メトロの歴史について触れました。この項では、直通運転の歴史について触れさせていただきます。次頁の表をご覧ください。

年月日	概要
1961 3/28	日比谷線が開業
1962 5/31	日比谷線が東武伊勢崎線と相互直通運転を開始
1964 8/29	日比谷線が東急東横線と相互直通運転を開始
1964 12/23	東西線が開業
1966 4/28	東西線が JR 中央緩行線に直通運転を開始
1966 10/1	東西線が JR 中央緩行線と相互直通運転を開始
1969 3/29	東西線で快速運転を開始
1969 4/8	東西線が JR 総武緩行線に直通運転を開始
1969 12/20	千代田線が開業
1971 4/20	千代田線が JR 常磐緩行線と相互直通運転を開始
1972 10/2	東西線が JR 総武緩行線と相互直通運転を開始
1974 12/30	有楽町線が開業
1978 3/31	千代田線が小田急小田原線と相互直通運転を開始
1978 8/1	半蔵門線が開業 半蔵門線が東急新玉川線・田園都市線からの直通運転を開始※
1987 8/25	有楽町線が東武東上線と相互直通運転を開始
1996 3/26	南北線が開業
1996 4/27	東西線が東葉高速鉄道と相互直通運転を開始
1998 3/26	有楽町線が西部有楽町線・池袋線と相互直通運転を開始
2000 9/26	南北線が東急目黒線と相互直通運転を開始
2001 3/28	南北線が埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始
2002 3/23	千代田線が小田急多摩線と相互直通運転を開始
2008 3/15	千代田線に MSE(小田急・ロマンスカー60000系)の乗り入れ開始
2008 5/3	有楽町線に MSE(小田急・ロマンスカー60000系)の乗り入れ開始
2008 6/14	副都心線が開業(有楽町線の一部も副都心線となる) 副都心線が東武東上線・西武池袋線と相互直通運転を開始 有楽町線で準急が運行開始
2010 3/6	有楽町線で準急を廃止
2012 3/17	有楽町線で MSE(小田急・ロマンスカー60000系)の乗り入れ中止
2013 3/16	副都心線が東急東横線・横浜高速鉄道と相互直通運転を開始 日比谷線の東急東横線との相互直通運転を廃止
2016 3/26	副都心線で 5 社直通運転の最速列車に「F ライナー」と命名 千代田線で 3 社すべての列車が 3 社直通運転を開始

※新玉川線はその後田園都市線に編入され、現在も直通運転区間は変わっていませんが、直通運転は田園都市線のみとなっています。

なおこの表では、区別するため、「相互直通運転」は両社の車両が直通することを、「直通運転」は片方の会社の車両が乗り入れることを指します。現在行われている直通運転は、すべて相互直通運転です。

いかに直通運転の歴史が長く、数が多いかお分かりいただけるのではないでしょう

#### 4. 直通運転の概要

本項では、それぞれの路線の紹介と、直通運転の概要について説明させていただきます。

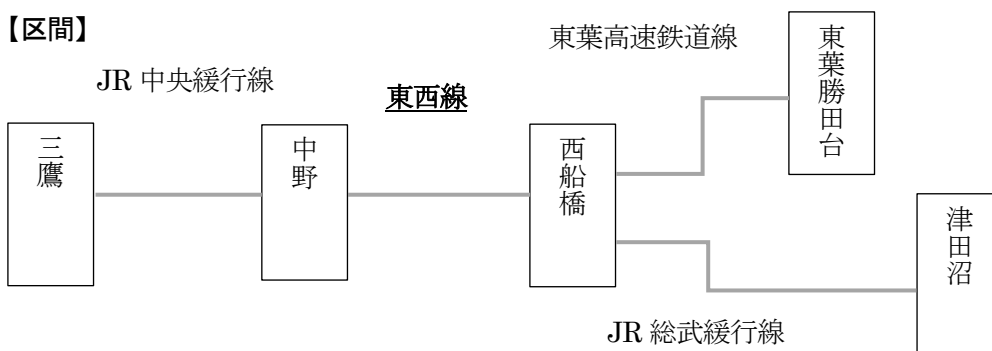
##### ①東西線：JR 中央緩行線～東京メトロ東西線～東葉高速鉄道・JR 総武緩行線

【東京メトロ東西線】			
ラインカラー	青	優等種別	快速・通勤快速
営業区間	中野～西船橋	両数	10 両
営業キロ	30.8km	駅数	23 駅

##### 【車両】

- ・05系、07系、17000系(東京メトロ)
- ・E231系800番台(JR 東日本)
- ・2000系(東葉高速鉄道)

##### 【区間】



三鷹から津田沼までは JR 中央・総武緩行線を乗り通しても行くことができますが、混雑緩和のため 2 通りのルートが設けられています。東西線ルートの強みは、東京の中心部を貫くように走っており、副都心線以外のすべての東京メトロの路線と乗り換えが可能なことです。また、東西線は東京メトロで一番の乗降客数を誇る路線であり、快速や通勤快速といった優等種別も設定されています。その乗降客数の多さゆえに、車両の一部では「ワイドドア」といった、一般の車両よりもかなり広いドアが採用されています。

昼間のダイヤは、中野～西船橋間の普通、三鷹～西船橋間の普通、中野～東葉勝田台間の快速が、それぞれ 15 分サイクルで運行するというダイヤです。津田沼方面への直通列車はラッシュ時のみの運転です。



←東西線の最新車・15000系。ワイドドアを備える。

Wikipedia 東京メトロ東西線(ja.wikipedia.org/wiki/東京メトロ東西線)より引用

◎千代田線：小田急多摩線・小田原線～東京メトロ千代田線～JR 常磐線

【東京メトロ千代田線】			
ラインカラー	緑	優等種別	特急※
営業区間	代々木上原～綾瀬 ～北綾瀬	両数	10 両 6 両(特急ロマンスカー) 3 両(綾瀬～北綾瀬)
営業キロ	24.0km	駅数	20 駅

※特急以外にも優等種別は運行していますが、地下鉄線内は各駅に停車

#### 【車両】

・6000系、16000系、05系(東京メトロ)

※05系は、支線である綾瀬～北綾瀬間の列車に充当、直通運転はしない

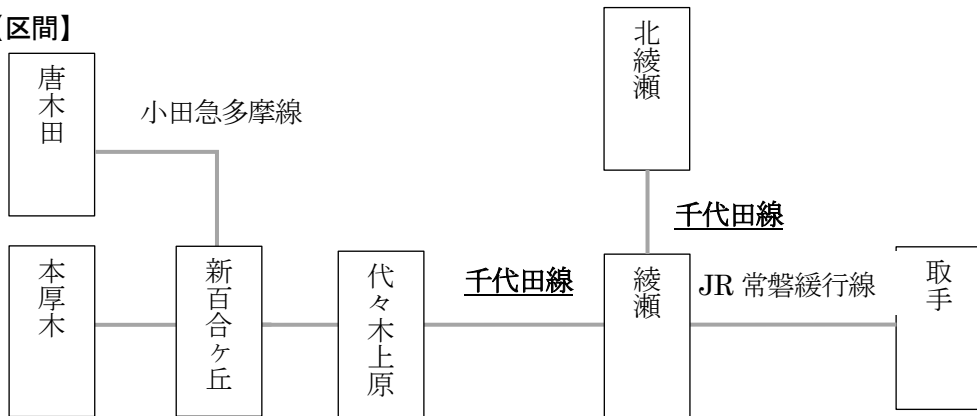
・E233系 2000番台、209系 1000番台(JR 東日本)

※209系 1000番台は小田急線への乗り入れはなし

・4000系・MSE(ロマンスカー60000系)(小田急電鉄)

※MSEはJR線内への乗り入れはなし

#### 【区間】



小田急小田原線

綾瀬～北綾瀬間は支線のような感じで、直通運転を行っているのは代々木上原～綾瀬間です。以前までは、東京メトロの車両のみが3社直通運転を行い、小田急の車両はJRに、JRの車両は小田急にそれぞれ乗り入れができませんでした。2016年に解消されました。小田急4000系とJRE233系2000番台は仕様が似ており、投入時から相互直通の構想があったことがうかがえます。

昼間のダイヤは、千代田線内の列車×2本と代々木上原～JR線・我孫子間の直通列車、唐木田～我孫子間の多摩急行がそれぞれ1本ずつの、4本が20分サイクルで運行しています。取手・本厚木から地下鉄に直通する列車はラッシュ時のみの運行となっています。



小田急に直通するロマンスカーも、北千住・大手町～本厚木・さらにはその先の箱根湯本間で運行されており、通勤客・観光客の輸送に一役買っています。ロマンスカーを利用した臨時列車・定期列車についての詳細は後述します。

↑2010年に登場した16000系  
東京メトロ HP(www.tokyometro.jp/news/2015/746.html)より引用

余談ですが、小田急電鉄は現在複々線化事業を行っており、2018年の、和泉多摩川～東北沢間複々線化完了の際、千代田線への朝ラッシュ時の直通列車も倍増するそうです。小田急線内での所要時間も短縮され、利便性はかなり高まりそうです。

### ◎南北線：東急目黒線～東京メトロ南北線～埼玉高速鉄道線

#### 東急目黒線～都営地下鉄三田線

【東京メトロ南北線】			
ラインカラー	黄緑	優等種別	なし※
営業区間	目黒～赤羽岩淵	両数	6両
営業キロ	21.3km	駅数	19駅

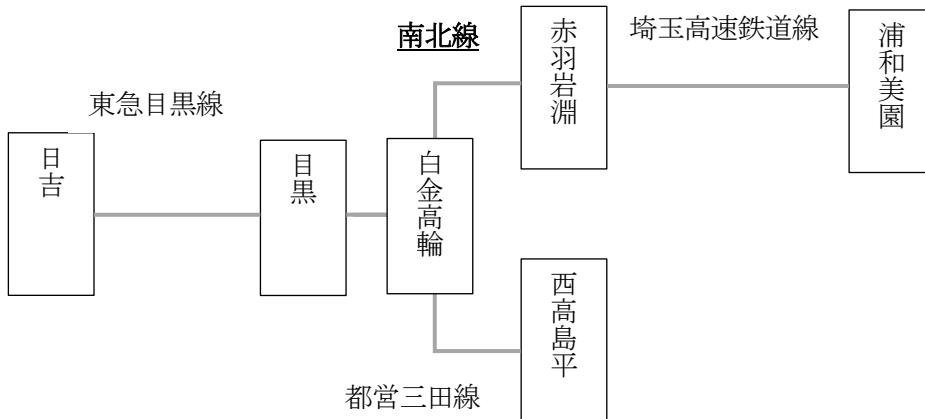
※東急目黒線から急行が直通するが、地下鉄線内は各駅停車

#### 【車両】

- ・9000系(東京メトロ)
  - ・5080系・3000系(東急)
  - ・2000系(埼玉高速鉄道)
  - ・6300系(都営地下鉄)
- 東急5080系  
→Wikipedia 東急5000系電車(2代)(ja.wikipedia.org/wiki/東急5000系電車(2代))より引用



【区間】



都営地下鉄三田線と東急目黒線の直通運転も併せて紹介させていただきます。なお、目黒～白金高輪間は東京メトロ・都営地下鉄の共用区間となっています。

また、田園調布～日吉間では東急東横線と並走しており、実際に目黒線のみが走る区間は短く、基本的にすべての列車が直通運転しています。

また、東急電鉄と相模鉄道との間での直通運転をする計画があり、開始されれば日吉駅から東急線に直通します。目黒線と直通運転を行う可能性もあり、実現すればさらに利便性が高まりそうです。

昼間のダイヤは少しわかりにくく、東急では、急行+普通 2 本の 15 分サイクルですが、運行区間を含めると 1 時間サイクルとなります。日吉発の列車で考えると、都営地下鉄とメトロへの直通列車が半々、東急線内のみの列車はありません。メトロへの直通列車は半分が鳩ヶ谷行、半分が浦和美園行で、埼玉高速鉄道線まで直通します。また、白金高輪発鳩ヶ谷・浦和美園行き、白金高輪発西高島平行きも直通運転列車の穴を埋めるようにそれぞれ運転されています。

文字だけで書いていても分かりにくいと思うので表にしてみました。

平日昼間 1 時間当たり 日吉⇒西高島平・鳩ヶ谷・浦和美園方面

※急：急行 普：普通

日吉	→ 急：4 本 普：8 本	白金高輪	→	鳩ヶ谷	→	浦和美園
			急：2 普：8(白金高輪発 4)		急：1 普：4(白金高輪発 2)	
			→	西高島平		
			急：2 普：8(白金高輪発 4)			

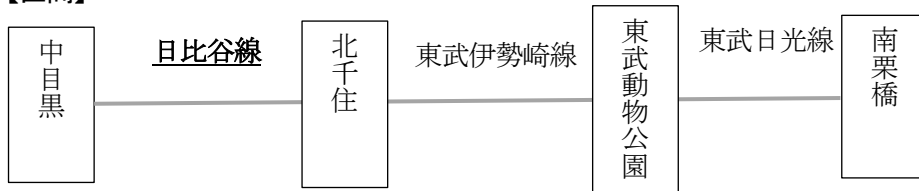
⑩日比谷線：東京メトロ日比谷線～東武伊勢崎線・日光線

【東京メトロ日比谷線】			
ラインカラー	灰	優等種別	なし
営業区間	中目黒～北千住	両数	8両
営業キロ	20.3km	駅数	21駅

【車両】

- ・03系、13000系(東京メトロ)
- ・20000系・20050系・20070系・70000系(東武)

【区間】



今年、東京メトロ 13000 系・東武 70000 系が相次いで投入された系統。両形式は主要機器や車内設備などをほぼ共通化しています。ドア位置の統一などの意味もあるとのこと。

この直通運転は、1962 年に始まった、50 年以上の歴史がある直通運転です。1964 年から 2013 年までは東急東横線とも直通運転を行っていましたが、5 社相互直通運転の開始により中止されました。

東武伊勢崎線は東京メトロ半蔵門線とも相互直通運転をしています。半蔵門線直通列車には急行・準急が運転されていたり(メトロ内は各駅停車)、久喜駅までの直通列車があつたりするという点で異なります。



↑東京メトロ 03 系(左)と 13000 系(右)  
 日経トレンドネット([trendy.nikkeibp.co.jp/atcl/column/16/040500003/090500008/?rt=nocnt](http://trendy.nikkeibp.co.jp/atcl/column/16/040500003/090500008/?rt=nocnt))

より引用

昼間ダイヤは、日比谷線から東武線への直通列車は 10 分に 1 本。一時間当たり、南栗橋行きが 2 本、東武動物公園行きが 4 本運転されています。ちなみに、押上から合流している、半蔵門線からの列車はすべて急行で、こちらも 10 分間隔。普通は途中で後続の急行に追い抜かされます。東武線・日比谷線ともに自社線内の列車も多く、日比谷線では直通列車と中目黒～北千住間の列車が 5 分間隔で交互に運転されています。また、直通列車の走る区間である北千住～北越谷間は、私鉄最長の複々線区間であることも面白い点です。

※5 社相互直通運転と半蔵門線の直通運転

以下、日比谷線の説明で出てきた直通運転を少し説明します。

①半蔵門線の直通運転

東急田園都市線～東京メトロ半蔵門線～東武伊勢崎線・日光線というルートで行われている直通運転。中央林間～久喜・南栗橋

㉔【東京メトロ半蔵門線】

ラインカラー	紫	優等種別	なし※
営業区間	渋谷～押上	両数	10両
営業キロ	16.8km	駅数	14駅

②5 社相互直通運転

横浜高速鉄道みなとみらい線～東急東横線～東京メトロ副都心線～東京メトロ有楽町線～東武東上線・西武有楽町・池袋線というルートでされている大規模な直通運転。2013年に開始した。元町・中華街・新木場～森林公園・飯能

㉕【東京メトロ有楽町線】

ラインカラー	金	優等種別	S-TRAIN
営業区間	和光市～新木場	両数	10両
営業キロ	28.3km	駅数	24駅

㉖【東京メトロ副都心線】

ラインカラー	茶	優等種別	通勤急行・急行 S-TRAIN
営業区間	小竹向原～渋谷	両数	8両・10両
営業キロ	11.9km	駅数	11駅

※優等種別が直通するが、メトロ内は各駅停車



(左から)東京メトロ 08系、東武 20000系、東京メトロ 10000系、西武 6000系



〈前頁の写真の引用元〉(左から)

東京メトロ HP([www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger\\_rail/cars/working/hanzomon\\_08/index.html](http://www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger_rail/cars/working/hanzomon_08/index.html))より引用

Wikipedia 東武 20000 系電車([ja.wikipedia.org/wiki/東武 20000 系電車](http://ja.wikipedia.org/wiki/東武_20000_系電車))より引用

Wikipedia 東京メトロ 10000 系電車([ja.wikipedia.org/wiki/東京メトロ 10000 系電車](http://ja.wikipedia.org/wiki/東京メトロ_10000_系電車))より引用

西武鉄道 HP([www.seiburailway.jp/fan/zukan/6000/index.html](http://www.seiburailway.jp/fan/zukan/6000/index.html))より引用

## 5. その他の路線

東京メトロの中で、直通運転を行っていない路線について紹介します。

◎【東京メトロ銀座線】			
ラインカラー	オレンジ	優等種別	なし
営業区間	浅草～渋谷	両数	6両
営業キロ	14.3km	駅数	19駅

### 【車両】

- ・1000系

前述した通り、東京メトロ最古の路線で、長い歴史を持ちます。車両はすべて2012年に登場した1000系に置き換わりました。この1000系は、開業から40年間にもわたって運転された旧1000型をモチーフとした、新型車両でありながらどこかレトロな感じのする車両です。



銀座線は、運行区間だけ見れば半蔵門線と被っているような感じもありますが、半蔵門線が半蔵門・九段下・大手町といった皇居の西側を走るのに対し、この銀座線は新橋・銀座・日 本橋といった皇居の東側の地区を結んでいます。

Ⓜ【東京メトロ丸ノ内線】			
ラインカラー	赤	優等種別	なし
営業区間	池袋～中野坂上～ 荻窪・方南町	両数	6両(池袋～荻窪) 3両(中野坂上～方南町)
営業キロ	27.4km	駅数	28駅

### 【車両】

- ・02系

本線は池袋～荻窪間で、中野坂上～方南町間は3両の区間列車が結んでいます。丸の内線は「C」の逆のような路線を描いており、例えば池袋から新宿三丁目ま

で向かう場合、副都心線では4駅ですが丸の内線では16駅にもなります。副都心線には、丸ノ内線のバイパスとしての意味もあるのではないかと思います。



←丸ノ内線を走る02系。姉妹車両の01系はすべて廃車され、この02系も近々置き換えられる。他路線と違い、丸を付けているレールから電気を得る(後述)

Wikipedia 東京メトロ丸ノ内線(ja.wikipedia.org/wiki/東京メトロ丸ノ内線)より引用

銀座線・丸ノ内線が直通運転を行っていない理由は、第三軌条方式という、架線ではなく、線路の横に作られたレールから電気を集めるという集電方式を採用しているからです。昔は技術的なこともあって大きなトンネルを掘るのが難しく、古い地下鉄にはこの方式が多いです。ちなみに、よく似た名前で三線軌条というものがありますが、これは3本のレールが敷かれていることを指すもので、全く別のものです。

以上が、東京メトロの全9路線です。

## 6. 直通運転を利用した集客

本項では、東京メトロが行っている「集客」について、直通運転のこととも絡めながら述べさせていただきます。

### (1)列車

#### ①ロマンスカー

ロマンスカーとは、小田急が運行する有料特急列車のことです。一口に「ロマンスカー」といっても色々な種類がありますが、メトロに直通するロマンスカーはMSEという愛称の、青いロマンスカーで運行されています。現在、千代田線と直通運転を行っており、平日は通勤列車としてラッシュ時に、休日は観光列車として日中も、北千住・大手町～本厚木・箱根湯本間で運行されています。また、行楽期は小田原や江の島まで足を延ばす臨時列車も運行されています。



→メトロに直通するMSE

東京メトロ HP([www.tokyometro.jp/](http://www.tokyometro.jp/))

[news/2015/779.html](http://news/2015/779.html)より引用

以下、千代田線を走るロマンスカーについて紹介させていただきます。

- ・メトロはこね号 北千住～箱根湯本間

北千住と箱根湯本を約1時間で結びます。毎日運行。

- ・メトロさがみ号 本厚木→北千住間

本厚木から北千住へ向かうロマンスカーはメトロさがみ号という愛称で運行されています。通勤列車的な性格も強いロマンスカーです。毎日、朝の1本のみ運行。

- ・メトロホームウェイ号 北千住・大手町→本厚木間

夜、北千住・大手町から本厚木まで運行されている通勤列車。大手町始発のロマンスカーもこの列車のみです。毎日運行。

- ・メトロ新緑号・大山号 北千住～小田原間

臨時列車。大山の玄関口である伊勢原駅に停車し、新緑・紅葉を楽しむことができる列車です。大山号は秋、新緑号は夏に運転されます。

- ・メトロ湘南マリン号 北千住～片瀬江ノ島間

臨時列車。小田急江ノ島線に乗り入れ、海水浴シーズンに旅行客の輸送を担います。

↑秋の大山



小田急電鉄 HP([www.odakyu.jp/release/oyama\\_autumn2012/](http://www.odakyu.jp/release/oyama_autumn2012/))

より引用

- ・メトロおさんぽ号 小田原～北千住間

臨時列車。このロマンスカーは郊外から都心に観光客を呼び込む列車で、「湯島天神梅まつり」のシーズンに、湯島駅を停車駅に加え、運行されています。

湯島天神→ 湯島天神 HP([www.yushimatenjin.or.jp/pc/index.htm](http://www.yushimatenjin.or.jp/pc/index.htm))より引用



- ・メトロニューイヤー号 北千住～片瀬江ノ島間

臨時列車。元日の早朝に運転され、片瀬江ノ島駅で初日の出を見る客を主眼に置いた列車。ちなみに東京では大晦日から元旦にかけて終夜運転を行う路線も多く、東京メトロも実施しています。

## ②「みなと横浜 初日の出号」森林公園・小手指～元町・中華街間

森林公園・小手指～(東京メトロ有楽町・副都心線)～元町・中華街というルートで運行されており、横浜で初日の出を見ることができるようになっています。

## (2)切符

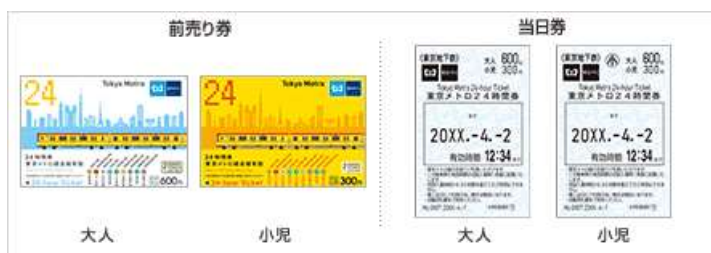
東京メトロに限らず、ほとんどの鉄道会社が「お得な切符(企画切符)」といったものを発売しています。東京メトロの直通先のものまで含めるときりがないので、東京メトロが発売する切符の一例をここに挙げます。ただ、1日券やバスとの連携切符が大半で、直通運転にあまり関係ないものが多いのでほどほどにさせていただきます。

### ・東京メトロ 24 時間券 600 円 小児半額

その名の通り、東京メトロが 24 時間乗り放題になる券。「1 日乗車券」ではなく「24 時間乗車券」であるのが面白いところ。安価で、最低 2 回、最高 4 回乗れば元が取れてしまいます。

### ・東京メトロ・都営地下鉄共通 1 日券 900 円 小児半額

東京の地下鉄が乗り放題になる切符。1 日という単位であることがメトロ版と異なります。最近 100 円値下げされ、さらに使いやすくなりました。



←メトロ 24 時間券  
東京メトロ  
HP([www.tokyometro.jp/ticket/value/1day/index.html](http://www.tokyometro.jp/ticket/value/1day/index.html))より引用

## 7. 考察

### (1) なぜここまで直通運転をするのか

#### ①通勤・通学に便利

東京メトロは、東京の中央を主に結んでいる鉄道会社です。様々なベッドタウンが発展する現在、東京メトロでカバーできる範囲には限界があります。なので、直通運転がないと、(それぞれの鉄道会社のターミナル以外の)東京中心部への通勤・通学には必然的に他社線に乗り換えをせねばなりません(JRは除く)。メトロと直通運転する会社の中には、都市開発をしている会社もたくさんあるので、東京メトロないし都営地下鉄等と直通運転を行うことで、開発している都市から乗り換えなしで東京の中心へ行けるというのは自らの不動産ブランドの評価を上げることにつながります。(それぞれの鉄道会社は都心にターミナルを持っていますが、東京の中央を貫く鉄道と直通するのはやはりメリットが大きいです)

例)西武池袋線の場合

西武線だけならば⇒池袋がターミナルとなり、それ以外へはそこからメトロや山手線に乗り継ぐことに

直通運転をする⇒新宿地区・有楽町線沿線の都心地区・新木場など東の地区・渋谷・さらには横浜方面へも直通運転

## ②観光にも便利

また、直通運転を行えば乗り換え時間がなくなり、所要時間も短くなります。そうすることで他の交通機関にも有利になる他、自らの沿線の観光地への観光客を他社線沿線から集めることができます。その逆も同じで、やはり乗車促進につながります。前述した通り、大手私鉄は不動産事業や沿線観光事業を行っている会社も多く、効果は高いと思われます。

例) みなとみらい線の場合

↳観光路線で、距離は短い

⇒みなとみらい線は東急線など5社相互直通運転を行う

⇒東急線のみならず、その先の東京メトロ・東武・西武線からの観光客

また、首都圏には計画時から直通運転をすることを前提として建設された鉄道会社も多く、鉄道の発展の仕方が大阪とは異なっている、というのも理由かもしれません。

## (2)課題

直通運転には課題もあります。まず、行先の分かりにくさです。長い距離を走る列車も多いため、観光客などからするとどの列車に乗ればいいのか分かりにくかったりもします。また、途中で種別変更をする列車も多く、どの列車が目的地に到着するのか、一見ただけではわからないことも多いです。ただ、直通運転を行うことによってアクセスが向上し、逆にわかりやすくなったという見方もあり、一概に弱点だとは言いきれないかもしれませんが、対策は必要かと思います。

以上、本稿の考察とさせていただきます。

## 8. おわりに

いかがでしたでしょうか。本稿を通じて、東京メトロについて少しでもわかっていただけましたら幸いです。

最後になりましたが、資料提供をいただきました東京地下鉄株式会社様にこの場を借りてお礼を申し上げさせていただきます。お忙しい中、沢山の資料を作成していただき、有難うございました。本稿の多くの部分で参考にさせていただきました。

東京の地下鉄はたくさんの会社の車両が走っており、大変賑やかです。また、沿線にはたくさんの観光地もあります。皆様も、東京に行く機会があれば地下鉄に乗車してみたいはいかがでしょうか。

=====最後までお読みいただき、ありがとうございました=====

## 9. 参考文献

東京メトロ提供資料

東京メトロ HP [www.tokyometro.jp/index.html](http://www.tokyometro.jp/index.html)

東京メトロのひみつ PHP 出版 2011年3月

鉄道ジャーナル 2016年11月号

鉄道ファン 2009年6月号

小田急電鉄 HP [www.odakyu.jp/](http://www.odakyu.jp/)

東急電鉄 HP [www.tokyu.co.jp/](http://www.tokyu.co.jp/)

マイナビニュース [news.mynavi.jp/](http://news.mynavi.jp/)