

東京メトロ有楽町線・副都心線、  
東武東上線、西武池袋線・有楽町  
線 ～副都心線開業ダイヤ編～

ここでは、東京メトロ副都心線・有楽町線と相互直通を行っている、東武東上線と西武池袋線・西武有楽町線について取り上げる。同じような名称が多く出てくるので、特に書かない場合は以下の表記を用いることとする。

- ・池袋駅はそれぞれ略記社名を頭につける。
- ・基本的に「有楽町線」は東京メトロの路線を意味することとする。西武有楽町線と西武池袋線は単に西武線と書くことがある。
- ・東武東上本線は東武東上線、または東上線とも書く。
- ・13号線の和光市駅～池袋駅間は副都心線、有楽町線双方の意味で用いることがある。
- ・小田急小田原線本厚木駅から千代田線を経由して有楽町線新木場駅まで運転される「ベイリゾート」については、ここでは扱わない。

## 1、概要

2008年6月14日に東京メトロ副都心線が開業したのは記憶

にも新しい。開業前も有楽町線と西武線・東武線は相互直通運転を実施していた。副都心線開業と同時にダイヤ改正を行い、有楽町線に加えて、副都心線とも相互直通運転を開始した。

この開業と直通運転開始により、地下鉄直通列車は新木場方面だけでなく新宿三丁目、渋谷方面への列車が走るようになった。川越市や所沢各方面からの都心アクセスの選択肢が増え、利用者の利便性が向上した。その反面、列車の方向が増えたことによる運転形態の複雑化が進んだともいえる。利用者は列車の停車駅や、行き先に注意して利用しなければならない。

以下では、副都心線開業時のダイヤ（平日の日中）について解析し、利用者にとってのメリットやデメリットをまとめあげる。



西武線直通の運用に入る  
メトロ 7000 系（小竹向原駅）

## 2、各路線のダイヤ

### 2・1 東京メトロ副都心線

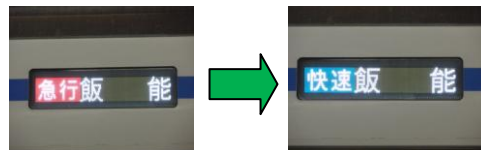
まずは副都心線のダイヤを見てみよう。日中のダイヤは平日・土休日での大きな違いはない。副都心線は開業時から急行運転が実施されており、1時間当たり急行4本、各駅停車が8本、計12本が運転されている。渋谷発急行は4本中2本が小竹向原から西武有楽町線を経由して西武池袋線飯能まで直通運転する。残りの2本は和光市から東武東上線川越市までの運転である。急行はほぼ15分に1本で、飯能行きと川越市行きが交互に運転される。各駅停車は8本中2本が西武線直通の清瀬行きで、2本が東上線の志木行き、残りの4本が和光市止まりである。

副都心線内での追い抜き・通過待ちは東新宿で行われる。日中は急行列車の1本前の各駅停車が急行の通過待ちを行う。

また、副都心線にはラッシュ時間帯に限り、和光市～小竹向原間では各駅に停車し、小竹向原～渋谷間で急行運転する「通勤急行」がある。

飯能 快 0 (急)	和光市 4	和光市 1 2
川越市普 1 4 (急)	志木普 2 1	清瀬各 2 7
飯能 快 3 0 (急)	和光市 3 4	和光市 4 2
川越市普 4 3 (急)	志木普 5 1	清瀬各 5 7

平日 11 時台の新宿三丁目の池袋方面時刻表。行き先の右は直通先での種別で、時刻の右に（急）とあるものは副都心線内急行である。快…西武線内快速、各…西武線内各駅停車、普…東上線内普通



左は副都心線からの急行飯能行きの行き先表示 LED。副都心線内は急行だが、小竹向原到着後は右のように種別を快速に変更し、西武線方面に向かう。

（西武 6000 系、小竹向原駅にて撮影）

## 2・2 東京メトロ有楽町線

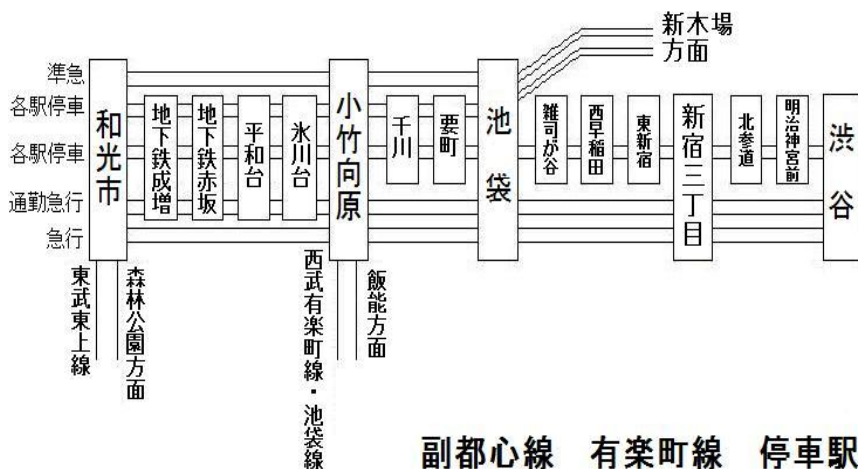
副都心線開業と同時に、有楽町線はダイヤ改正が行われた。大きな変化は「準急」の新設である。停車駅は和光市、小竹向原と池袋～新木場間の各駅。この「準急」は、上りと下りで1時間あたりの運転本数が異なる。

まずは下り（新木場方面）から見てみよう。行き先は最終電車の池袋行きを除き、すべて新木場行きである。和光市発の列車が多く、そのほかは東上線からの直通列車と、西武線からの直通列車で、毎時10本の運転である。そのうち、3本が準急列車で、2本が和光市発、1本が西武線小手指発である。この西武線直通の準急列車は、西

武線内も準急である。約30分後に運転される小手指発準急新木場行きは小竹向原で各停に種別を変更する。

上り（池袋・小竹向原方面）と下りの違いは準急の運転本数である。上りは毎時10本中、4本が準急であり、1本多い。そのうち2本は和光市行きで、残りの2本は小手指行きで西武線内も準急で運転される。各停の6本は、2本が東上線直通川越市行き、2本が西武線直通清瀬行き、残り2本が和光市行きである。これらは終点まで各駅に停車する。

準急列車は通過運転を行うのみで、各停の通過待ちは有楽町線内では行われない。



## 2・3 西武池袋線・西武有楽町線

西武線とメトロは、日中毎時8本の直通運転が実施されている。うち4本が有楽町線直通で、残り4本が副都心線直通である。西武線側からみた詳細は、飯能発快速渋谷行きが2本あり、これは副都心線内急行である。清瀬発は渋谷行き各駅停車が2本、新木場行き各駅停車が2本ある。これらはメトロ線内でも各駅に停車する。小手指発は新木場行き準急が2本ある。この電車は有楽町線の項でも述べたが、うち1本は有楽町線内でも準急だが、もう1本は小竹向原で種別を各停に変更する。

地下鉄側からの列車は同じく8本ある。小手指行きは毎時2本あるが、有楽町線内・西武線内ともに準急運転される。他の列車は上記の列車の反対方向の列車が運転される。

## 2・4 東武東上線

東上線とメトロは、日中毎時6本の直通運転が実施されている。うち2本が有楽町線直通、残り4本が副都心線直通である。細かい内訳は東上線からみて、川越市発

普通新木場行きが2本あり、これは有楽町線内も各駅に停車する。

また、川越市発普通渋谷行きが2本あり、これは副都心線内急行である。志木発は普通渋谷行きが2本で、副都心線内も各駅に停車する。

メトロ線内からの東上線直通列車は上記の反対方向の列車が運転される。よって、東上線直通の有楽町線準急列車はない。

## 3、各駅でのダイヤ・構造

では、それぞれの駅のダイヤや構造みてみよう。これも特に書かない限り、ダイヤは平日日中のものなので注意していただきたい。

### 3・1 副都心線渋谷駅

副都心線の終着・始発駅である渋谷駅は先述したとおり、急行、各停、各停の順で15分サイクルのダイヤである。細かな行先を見てみると、急行については飯能行き、川越市行きが交互に運転される。駅に設置してある時刻表やポケット時刻表には、直通先での種別も記されている。

駅の構造は、2012年の東急東横線直通を見込んで2面4線で

作られた。しかし、内側の2線は現在未使用で、2つのホームをつなぐように仮設の連絡通路がある。

### 3・2 小竹向原駅

東京メトロ小竹向原駅は和光市方面、西武線方面からの合流・分岐駅である。また、有楽町線・副都心線は小竹向原～池袋間は併走区間であるが、千川、要町、池袋の各駅は、副都心線、有楽町線ののりばが分離されており、やや離れている。このことから、事実上の合流・分岐駅といえよう。では、この合流・分岐駅の構造を見てみよう。

まずは下り（新木場・渋谷方面）

ホームの1、2番線についてまとめよう。このホームは方向別に乗車ホームが統一されていない。乗車の際には注意が必要である。しかし、先述の通り、優等列車は「急行」と「準急」で方面分けされている。

上り（西武線・和光市方面）ホームの3、4番線について。西武線方面の列車は全て3番線からの発車である。一方、和光市・東上線方面は3番、4番からの発車がある。列車によっては有楽町線からの準急と副都心線からの各駅停車が緩急接続をすることもある。こちらも乗車の際には注意が必要である。



東京メトロ小竹向原駅、改札前の池袋方面列車の案内。渋谷方面と新木場方面の列車の発車ホームは統一されていない

### 3・3 和光市駅

和光市駅は地下鉄線と東武東上線の合流・分岐駅である。この駅は2面4線で、外側2線が東上本線、内側2線が地下鉄ホームとなっている。具体的には、1番線が東武池袋からの列車、2番線が地下鉄からの列車であり、和光市止まりの列車もこのホーム到着する。1番線と2番線は同一ホームであるため、乗り換えは便利である。3番線は地下鉄方面の列車、4番線は東武池袋方面の列車が到着する。ちなみに、3番線の地下鉄方面の列車案内の電光掲示板には種別が表示されるが、和光市始発の列車は「始発」、志木・川越市方面からの列車には「直通」の表示を行っている。

### 3・4 練馬駅

練馬駅は西武池袋線と西武有楽町線、豊島園方面の合流・分岐駅

である。この駅は2面6線で、1番のりばが小竹向原方面からの地下鉄直通列車、2番のりばが西武池袋からの列車、3番のりばが桜台・西武池袋方面の列車、4番のりばが小竹向原方面の地下鉄直通列車が発着する。1番のりばと2番のりば、3番のりばと4番のりばが同一ホームであるため、緩急接続や異なる方向への列車の乗り換えはこの駅が便利である。また、1番のりばの南側と4番のりばの北側には通過線があり、この駅に止まらない優等列車が通過できる。

合流・分岐駅は練馬駅であるが、西武有楽町線内は西武線内の種別表示を行う。なので、地下鉄方面の列車は練馬では快速・準急・各停のいずれかで、小竹向原の時点でメトロ線内の種別に変更される。練馬～小竹向原間にある新桜台駅にはすべての列車が停車する。



西武練馬駅、改札前の西武池袋・地下鉄方面列車の案内。西武池袋行きと新木場・渋谷方面の発車ホームは統一されている。



#### 4、各会社の工夫

##### 4・1 東京メトロ

メトロの工夫は種別にある。先述からもわかるとおり、副都心線での優等列車は「急行」、有楽町線での優等列車は「準急」である。これらを意識していれば、下り列車では種別で行き先を判別できる。また、有楽町線新木場方面の準急は池袋を過ぎると各駅に停車するので、準急・各停の種別案内は行われていない。

##### 4・2 東武

地下鉄に直通する列車の東武線内の種別はすべて「普通」である。日中の東上線の志木以西の普通列車はすべて地下鉄直通の列車である（寄居～小川町間と越生線列車を除く）。すなわち、川越市～柳瀬川間で普通列車に乗車すれば必ず地下鉄直通列車であることがわかる。

ちなみに東武線内の緩行列車は普通であり、メトロ線内は各停であるため、メトロ線内各停の列車も和光市駅で普通→各停や各停→普通の変更がある。

また、一部の車輛の側面表示は

行き先→号車番号→直通案内を行っている。その際、直通先での種別を案内している。（種別案内を行っているが、例えば、渋谷発東上線直通志木行き各駅停車は写真の



ような表示を行う。東上線内は「普通」であるため、厳密な意味での種別案内ではないが、停車駅案内という意味での利便性はある。）

#### 4・3 西武

地下鉄に直通する列車の西武線内の種別は、「快速」「準急」「各停」に限られる。これは西武池袋方面と地下鉄方面の分岐駅が練馬であり、ラッシュ時の通勤準急を除けば、その他の種別は練馬に停車しない。

日中、毎時2本ある快速列車はすべて渋谷行きである。その一方で準急列車の統一はされていない。毎時6本中2本が新木場行きで、残り4本が西武池袋行きである。

#### 5、まとめ

以上までで各路線についてみてきたが、それに対する意見を述べさせていただきたい。

まずは東武について。東武は他の路線を含めて、種別の統一を行っている路線である。東武伊勢崎線はメトロ半蔵門線、日比谷線と直通運転を行っているが、東武線内の種別を見ても、半蔵門線直通は「急行」と「準急」、日比谷

線直通は「普通」である。東上線も先述の通り、地下鉄直通は東上線内「普通」である。これは地下鉄方面の列車であることがわかり、かつ地下鉄からの列車は和光市以降各駅に停車することもわかるため、利用者は乗車する列車の種別をあらかじめ想定できる。

また、詳しくは触れていないが、ラッシュ時には森林公園発着の地下鉄直通の列車がある。すべて東上線内普通列車であるが、森林公園発の渋谷行きや新木場行きは和光市までに後続の急行列車の通過待ちを行う列車は少ない。東上線内が普通列車である分、ダイヤは考慮されているといえよう。

次は西武線を見てみよう。西武池袋線は通勤時間帯の種別の多さから、西武池袋以外の駅へ行く場合特に注意が必要で、列車ごとの停車駅が複雑に設定されている路線の1つである。しかし、日中は一転、地下鉄直通が「快速」「準急」「各停」のみとなり、停車駅も「〇〇駅から各駅に停車」という種別がほとんどである。また、練馬停車の種別の中で最も停車駅が少ない「快速」を副都心線内急行の飯能・渋谷発着にあてているところ



が、西武の地下鉄直通列車の積極性が見えてくる。この快速電車は練馬まで後発の列車に抜かれないため、一番早く練馬に到着する。さらに、練馬では西武池袋行きの列車に接続するので、速達性の面でも有用な列車と言える。東上線同様、この地域での「渋谷行き」という列車はやはり魅力なのだろうか。

最後に東京メトロ。やはり方面ごとに優等列車の種別を分けているところが目立つ。一般的なイメージとして、準急と言えば急行より停車駅が多いというイメージがあるが、和光市～池袋間の停車駅は急行と同一である。しかし、種別わけによる工夫があっても、特に小竹向原駅からの乗車は複雑である。また、上下で対称性のないダイヤ（有楽町線）も複雑化の原因の1つといえよう。この対策として、準急通過駅はやや不便になるが、準急毎時4本運転が上下で統一されたダイヤになるのではと考える。そうすれば、「小手指発着はすべて準急」という目安ができ、利用者にもわかりやすいダイヤとなる。

これからの副都心線の相互直通

について考えてみる。2012年に東急東横線との相互直通を控えており、横浜エリアから副都心（渋谷・新宿・池袋）を経由して、埼玉の各エリアへ列車が直通する。ネットワークの拡大による利便性の向上は予想されるが、その反面、更なる複雑化が進むことは避けられないだろう。今後のダイヤ改正などでの改善や、駅や車内での案内の徹底で、利用者にとってわかりやすく、使いやすい交通を目指してもらいたい。



各停和光市行きの運用につく西武 6000 系電車。西武車だからといって西武方面の列車とは限らない。これも複雑化の原因と言えるだろう。（和光市駅）