

## 京王・都営

### 相互直通について

#### 0 はじめに

京王線と都営新宿線は橋本（一部高尾山口）～新線新宿～本八幡で相互直通運転を行っている。本稿では直通運転の様子を解説し、それが利用者にとって複雑に思われる点を考察する。

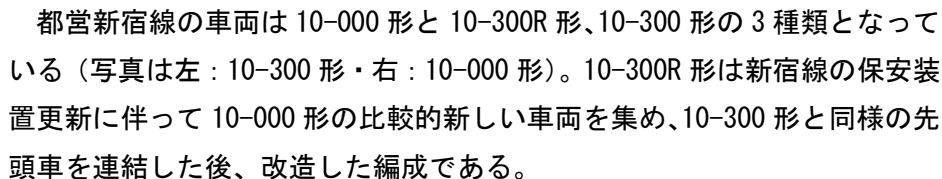
都営新宿線は都営浅草線・東京メトロ東西線と同じように比較的早期に急行運転を実施した路線で、前者 2 路線とは違い地下駅にしっかりと待避設備があるのが特徴だ。その待避線をどのように有効活用しているかということは注目すべき点であろう。急行の特徴は後述することにして、まずは路線の説明を行うことにしよう。

#### 1 路線

京王電鉄は高尾山口・京王八王子・橋本～新宿を結ぶ路線である。京王電鉄において本線的な役割を行っている路線が「京王線」と呼ばれている。本稿でしばしば取り上げる区間は直通運転の関係上、笹塚～調布間に限定される（一部例外あり）。調布から、後述の地下鉄直通車両は調布～橋本間の「相模原線」に乗り入れることになる。笹塚から「京王新線」と呼ばれる地下線があり、その終点新線新宿から都営新宿線に乗り入れている。京王線の新宿と新線新宿は離れており、新線から京王線に接続する場合、笹塚での接続が主流になっている。ゆえに、笹塚～本八幡間各停が多く運転されており、この運用はあまり直通列車と意識されて運行されていないようだ。都営

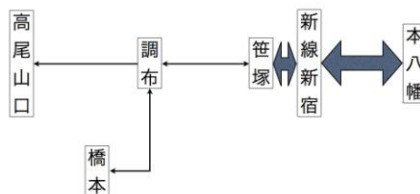


上は都営新宿線・京王電鉄の路線図（東京都交通局公式サイトから）。直通運転の主な舞台は橋本～新宿～本八幡である。



八王子発着)に接続し、代田橋・下高井戸等の利用者の救済を行っている。さらに、つつじヶ丘では各停(高尾山口発着)に、調布では準特急(京王八王子発着)に接続する。調布駅構内の平面交差における相模原線急行と京王線準特急の同時入線は見る物を圧倒する勢いがある。車両はすべて京王10両編成の車両で運転し、都営車で運用はない。

## 2.2 【各停】笹塚～新線新宿～本八幡(終日)

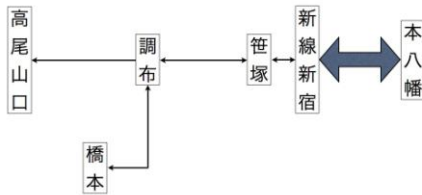


この運用は直通運転をしているものの、京王新線笹塚～新線新宿間のみの乗り入れとなっており、京王線系統への乗り入れはしない。笹塚で京王線系統の車両と接続する(接続車両については後述する)。すべての区間で各駅停車として運転している。毎時6本運転し、すべて都営車で運転している。日中のこの運用では岩本町・瑞江のいずれかで急行の待避を行う。



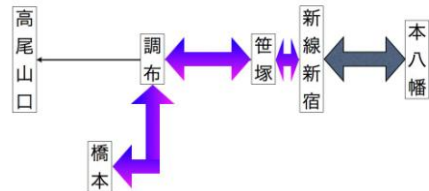
京王電鉄の車両で都営新宿線の直通運用についているのは上の2種類。左は2.1地下鉄直通急行運用に就く9000系。右の6000系は2010年度を目途に廃車予定。

### 2.3 【各停】新宿～本八幡（日中）



新宿（新線新宿）では笹塚方に折り返し線があるので、新宿折り返しの車両が日中余裕のある時間帯に設けられている。使用車両は都営車。新宿始発・本八幡始発はそれぞれ急行の出発3分後・6分後に出発し、急行に抜かれずに終点まで運転する。2.1～2.3の一般的な日中の新宿・本八幡駅での運行サイクル（20分間）は、「急行」→「各停（新宿発着・急行待避なし）」→「各停（笹塚発着・急行待避あり）」→「各停（笹塚発着・急行待避あり）」となっている。

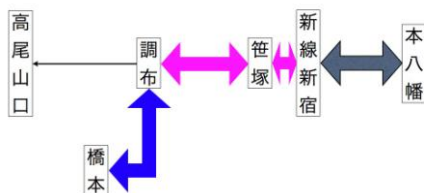
### 2.4 【快速・通勤快速・急行（都営線内各停）】橋本（・若葉台・多摩動物公園）～新線新宿～本八幡（日中以外）



都営線内急行運転をしない日中以外は京王の優等種別に関わらず、都営線内各駅停車となる。都営線急行登場当初までは（当時の急行は新宿～本八幡間のみ運転だったので）京王線直通車両はすべて都営線内各駅停車であった。そのときの日中の直通車両はほとんどすべて橋本発着の快速であったが、今ではその座が急行にシフトしてしまった。この運用の橋本方面からの急行は新宿で各駅停車になるため京王線内「急行 新宿」又は「急行 新線新宿」表示をするが、「急行 新宿」表示（都営車 10-000形・10-300R 形が表示する）では乗客が京王線新宿行きと誤解する可能性がある。また、休日の朝に1本京王線内急行多摩動物公園行き

が存在する（京王車で運転）が、多摩動物公園発本八幡行の設定はない。

2.5 【橋本～調布間急行・調布～新線新宿間快速・新宿～本八幡間各停】橋本～新線新宿～本八幡（平日夜）



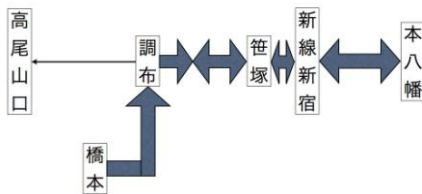
京王線内で種別が変更する急行が平日の夜に存在する。京王線内は急行停車駅に、相模原線内は快速停車駅に停車する「通勤快速」とは真逆の、京王線内快速・相模原線内急行となるこの運用に対応

する種別が存在しなかったため、調布で種別変更という急行が登場した（いわゆる「化け急」である）。新線新宿で種別変更が行われていると思うことにすれば、この運用は種別変更が3回ある運用となる。行先表示は、橋本始発が調布まで「急行 調布」、調布から新線新宿まで「快速 本八幡」、新宿から「各停 本八幡」の表示をし、本八幡始発が調布まで「快速 調布」、調布から「急行 橋本」の表示を行う。運行は京王車が担当。



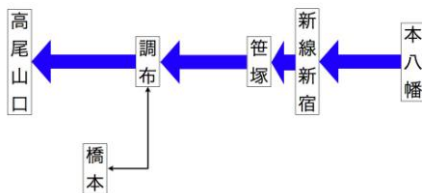
2.5 の平日の夜に走る途中種別変更ありの快速。京王 9000 系後期車については、行先・種別表示機が左のように丁寧な説明をしている。

## 2.6 【各停】京王線内～新線新宿～本八幡



入出庫の関係上、都営車による桜上水・つつじヶ丘発着の各停が存在する。夕方の早い段階から大島始発つつじヶ丘行きがあり、そう珍しくはない運用である。ちなみに橋本発の各停が夜に 2 本存在し、岩本町行き最終も橋本発である（列車番号 2334T）。

## 2.7 【急行（都営線内急行）】高尾山口←新線新宿←本八幡（土休日朝）



土休日朝に 2 本観光用として本八幡発高尾山口行の急行が運行さ

れている。都営線内も急行運転を行うことが特徴的で、各停の通過追い抜きも行われる。また、都営線内急行は原則的に京王車が行うが、この運用に関しては都営車が担当している。

## 3 直通に関するその他の事項

### 3.1 【各停】京王相模原線内運用（橋本～調布間）

2.1 地下鉄直通急行は日中のみの運用とはいえ、すべて京王車のみの運行で、かつ 10 両編成であるため、その会社間料金精算のため橋本～調布間の各停を日中都営車が 3 運用担当している。ただ単純なキロ数での換算ではなく、都営車が 8 両編成、京王車が 10 両編成であることを調整した上でのキロ数換算で精算を行っているのが特徴的である。

### 3.2 【各停】新線新宿発着京王線方面

ごく一部であるが、早朝・深夜に京王車による新線新宿発着の車両が存在する。都営線の新宿発着の車両と一応接続を取っている車両もあるが、主目的はそこではな



く、初台・幡ヶ谷利用者の始発・終電の役割が強い。現在都営新宿線に乗り入れ可能な車両は 6000 系・9000 系のみであるが、新鮮新宿までは地下鉄乗り入れ対応でない 8000 系等も入線可能である。

### 3.3 笹塚接続の運用

ここでは 2.2 笹塚～本八幡間各駅停車の日中における笹塚での接続列車を検証してみる。

#### 3.3.1 【快速】橋本～新宿

2.2 の笹塚～本八幡間各駅停車に笹塚で 3 分接続を行う車両である。京王線内では急行停車駅に加え、下高井戸・八幡山にも停車し、相模原線内は各駅に停車する。この運用は 2.1 の地下鉄直通急行と平行に動いており、つつじヶ丘での各停（京王八王子発着）接続、調布での準特急（高尾山口発着・高尾山口～北野間普通）接続

もそれを物語っている。

#### 3.3.2 【各停】京王八王子～新宿

こちらは笹塚 1 分接続の運用となっている。後続の 2.1 地下鉄直通急行よりつつじヶ丘まで先行する。

### 4 評価・結び

都営新宿線・京王線の直通ダイヤに対する筆者の評価としては、現在のダイヤが一種の「完成形」であると見ている。その理由としては、地下鉄での急行運転にも関わらず、各駅停車を毎時 12 本運転しているということ、笹塚での接続の良さ、京王線ダイヤとの調和、そして相模原線アクセスの速達化への貢献が主に挙げられる。調布の平面交差での準特急・急行同時進入はダイヤを熟慮した結果であると筆者は判断する。ただし逆に言えば、この平面交差はやはりダイヤに与える影響を無くせば、よ

写真は都営 10-300 形の 3.1 京王相模原線内のみの運用（調布にて）。日中は都営車が相模原線の主力車両として活躍している。



り良いダイヤの構成が可能であるかもしれない。また、京王線での準特急の扱い等、もう少し改善点が見つかるかもしれないが、一応見ているダイヤは直通部分に関してだけなので、考慮しないことにする。

さて、今後の都営新宿線・京王線の動きを見ておくことにする。都営新宿線においては、デジタルATC化が終わり一段落ついているところであるが、都営車の10両化もささやかれており、両数の異なる都営車が登場したときの両数案内を適切にできるかも注目に値する部分である。一方京王線では、一番大きい物としては調布駅の地下化がある。これは2012年に完成予定であるが、これが完成した暁には、調布駅が地下の2段式となり、平面交差が廃止されることからダイヤがより組みやすくなる。さらに京王車のVVVF化が2010年度までに完了されるということから、9000系の増備等車両の高性能化が期待される一方で、長らく直通運用に就いていた6000系の引退がもうそこまで迫っていることになる。ついこの前10-000形初期車が廃車されたこともあり、過

去の名車が徐々に消えていっている。その中で、京王6000系・都営10-000形初期車ら先人たちが築いていった都営新宿線・京王線の今後がより快適になることを祈りつつ、本稿の結びとする。