

銀色の未来 新型車両誕生



TOKYO METRO HIBIYA LINE



あしたのメトロ

日比谷線



• • • • • • • • Vol. 03



都心の賑わいと郊外の安らぎ、いろいろな表情を結ぶ銀色。



日比谷線は、東京オリンピックが開かれ
た1964年に全線が開業しました。国際
都市東京を代表する街からビジネス街、
下町の風情と、さまざまな魅力溢れる街を結んで
都心を駆け抜け、さらに東武線との直通で郊外へも
1本。東京のいろいろな表情を繋いでいます。



新橋側から見た虎ノ門・六本木方面

変わりゆく最先端の町



中目黒 H 01 恵比寿 H 02

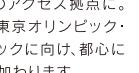


若い頃も今は憧れ
刺激を受ける街だわ



広尾 H 03

霞ヶ関・神谷町間に開業予定の
新駅は、新たに整備される
バスターミナルなどとも直結し、
臨海部のアクセス拠点に。
2020年の東京オリンピック・
パラリンピックに向け、都心に
新たな顔が加わります。



H 04

六本木 H 05 神谷町 H 05

銀座
ぎんざ
Ginza
H 08

華やかな銀座は昔も今も東京の顔。日比谷・銀座・東銀座の3駅を通る
日比谷線は「銀ブラ」の強い味方です。



日比谷線とは…

北千住・中目黒間20.3km・21
駅の路線。列車は8両編成で、
東武スカイツリーラインを経由し東武日光線の南栗橋まで相互
直通運転を行っています。

僕ら家族それが
好きな街まで
日比谷線なら
乗り換えなしでね♪



神谷町・霞ヶ関
かみやちょう・かすみがせき
Kamiyacho-Kasumigaseki

H 05 H 06

官庁と企業が集まるビジネス
の街。臨海部への玄関として
も期待が集まります。

東京の中心部

霞ヶ関 H 06 日比谷 H 07 銀座 H 08 東銀座 H 09 築地 H 10 八丁堀 H 11 茅場町 H 12 人形町 H 13 小伝馬町 H 14 秋葉原 H 15 仲御徒町 H 16 上野 H 17 入谷 H 18 三ノ輪 H 19 南千住 H 20 北千住 H 21

TS 東武スカイツリーライン

日比谷線直通で都心へ1本の東武
スカイツリーライン沿線は、人
気の住宅地。駅前などの再開発
も進み、ショッピングなどにも魅
力あるエリアです。



江戸から続く活気ある街

お友達と一緒に劇場に
出かけするのが楽しみなの
直通だからおしゃべりに
花咲くわ





混んだ駅での乗り換えをスルー。 「東京の当たり前」直通の先駆者。



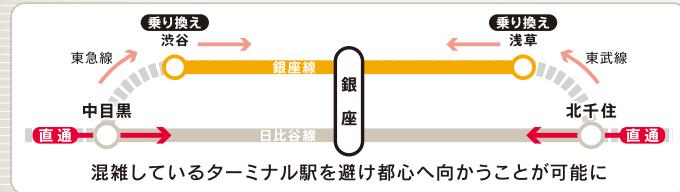
日比谷線が開業する前、地下鉄は山手線の駅などで郊外からの鉄道と接続し、都心へ向かう路線として建設されていました。その流れを変えたのが日比谷線です。郊外と都心を直結する相互直通運転は、その後の東京の地下鉄のスタンダードとなりました。

混雑解消の切り札だった 「相互直通運転」

戦後、東京の人口は急激に増加。郊外から都心へと通う人の数も増え続け、郊外電車と地下鉄が接続するターミナル駅は、乗り換えによる激しい混雑が問題となっていました。そこで考えられたのが、地下鉄と既存の郊外路線を直結し、乗り換えをなくす「相互直通運転」でした。



混雑する銀座線渋谷駅(1952年頃)



荒田川橋りょうを渡る列車



現在の松原団地

相互直通運転が街並みを変えた

日比谷線は相互直通運転を行ったため、線路の幅や車両の大きさなどを直通する路線と揃え、それまでの銀座線・丸ノ内線とは異なる規格を採用。他社との規格統一は、当時は非常に画期的な試みでした。1962年に相互直通運転が始まると、東武線沿線は住宅地としての人気が沸騰し、駅名にもなった松原団地をはじめとする住宅団地が立ち並ぶようになりました。乗り入れ区間は当初の北越谷までから、1966年には北春日部、1981年には東武動物公園まで延長され、今では南栗橋まで伸びています。

沿線の発展とともに
直通区間も
伸びていったのね



東京メトロと東武鉄道の歴史とヒミツを 博物館で解き明かせ!

東京メトロと東武鉄道は、実は昔から深いつながりがあるんだよ。昭和の始めに初めての地下鉄が走ったのは浅草から上野の間、そして東武鉄道の浅草駅も同じころに完成して、2つの浅草駅は80年以上ずっと結ばれているんだ。「地下鉄博物館」「東武博物館」にはその頃の本物の電車や、運転を体験できるシミュレーターなど楽しい設備がいっぱい。東京メトロと東武鉄道を乗り継いで行ってみよう!



どちらも行きたい!

地下鉄博物館

- 最寄駅 東京メトロ東西線 葛西駅 下車すぐ
- 開館時間 午前10時～午後5時 (入館は午後4時30分まで)
- 休館日 毎週月曜日 (祝日・振替休日となる場合その翌日、8月第1・2週目の月曜日は開館、年末年始12月30日～1月3日)
- 入館料 一般 大人:210円 こども:100円 (※満4歳以上 中学生まで)



東武博物館

- 最寄駅 東武スカイツリーライン 東向島駅となり
- 開館時間 午前10時～午後4時30分 (入館は午後4時まで)
- 休館日 每週月曜日 (祝日・振替休日の場合はその翌日)
- 入館料 一般 大人:200円 こども:100円 (※4歳以上 中学生まで)



運転士さんにな
った気分ね





目指した先はいつも近未来。 銀色電車のヒストリー。

相互直通運転に備え、日比谷線の電車は乗り入れ先の路線に合わせたレール幅や、集電にパンタグラフを採用するなどそれまでの地下鉄と異なる要素が数多く盛り込まれました。



初代

3000系



2代目

03系

輝く銀色と柔らかな曲線に未来の予感

前面形状は曲面を多用し、車体に無塗装のステンレスを採用しています。ラインカラーの銀色もこの電車に由来しています。日本初のATC（自動列車制御装置）搭載や、2両を1組にして編成をつくる「ユニット化」など、その後の地下鉄車両の基本を確立。一方、バネで跳ね上がる「リコ式」吊り手はこの車両が最後となりました。



デビュー時は
インパクトがあつたわね。



3000系車内

同時代を走った東武の車両



2000系



20000系

日比谷線直通用として1961年にデビュー。東武鉄道の通勤用車両として初めてドアが両開きになったほか、デザインはその後の東武車両が受け継ぐスタンダードとなりました。

初代の雰囲気を受け継ぐモダンデザイン



03系車内

シルバーの車体にグレーのラインをあしらった、モノトーンの大人な雰囲気で1988年に登場。営団地下鉄（現東京メトロ）で初めて冷房を装備したほか、ドア上の案内表示器や自動放送など、いまの電車では当たり前になった設備を最初から備えていました。1990年には、乗り降りの時間を短縮できるよう5ドアの車両も登場しました。

引退はさみしいわね。



受け継がれた先進のデザイン

3000系は、曲面ガラスを使った丸みのある先頭部など、初めて郊外へ直通運転を行う地下鉄車両として、それまでにはなかった柔らかなデザインを取り入れた意欲作でした。03系もそのデザインを受け継ぎ、前面には他線の同時期の新型車はない曲面ガラスを採用。未来的で柔らかなイメージを今に引き継いでいます。



3000系は
たしかマッコウクジラ
と呼ばれていたな



03系



3000系

新車は2社の共同開発。 個性はそれぞれ、快適さは一緒です。

東京メトロと東武鉄道は、2016年度から2019年度にかけて、日比谷線を走る車両を一新します。

これまでの3ドアから4ドアに変わるほか、優先席の位置など主な設備を統一し、どちらの車両が来てもご利用しやすくなります。新時代の到来はもうすぐです。



 **70000系**

現行車両のラインカラー、ロイヤルマルーンを赤と黒の2色に再精製した、先鋭的なカラーリング。

NEW

座席幅拡大と
クッション性の向上で
ゆったり、座りやすく

NEW

ガラス素材を用いた
開放感のある内装

NEW

冷房能力の向上で
いつもさわやか

NEW

LED照明の採用で
明るく快適な車内

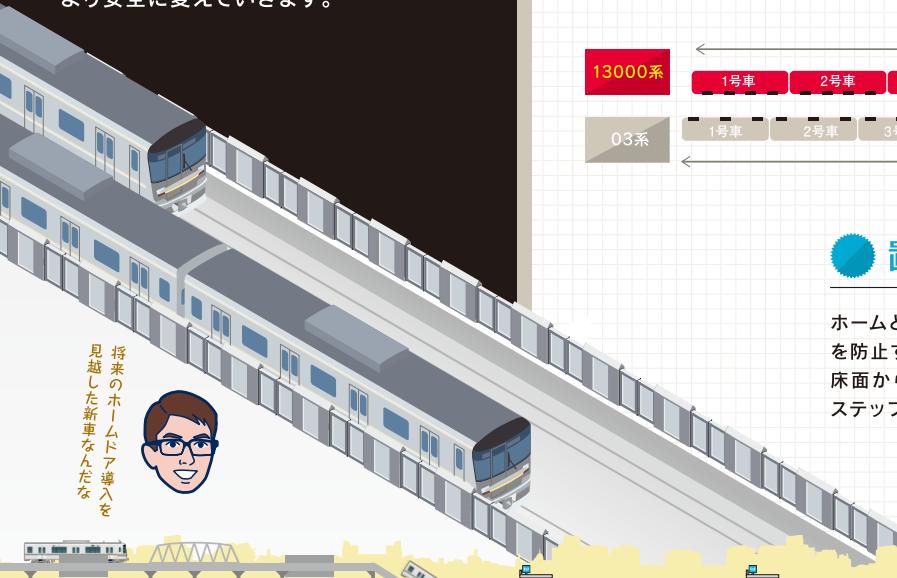
 東京メトロ **13000系**

日比谷線車両の伝統「銀色」と歴代のイメージを受け継ぎつつ、近未来的なデザインに。

1両あたりドア+1で、ホームの安全もさらにプラス。



新型車両の大きな特徴は、これまでよりも1両あたりの長さが2m伸び、ドアの数も3ドア・5ドアから4ドアに統一されること。実は、日比谷線始まって以来の大きな変化です。ドアの位置が揃うことで、ホームドアの設置も可能になります。新型車は、駅もより安全に変えていきます。



北千住

南千住

三ノ輪

入谷

上野

仲御徒町

秋葉原

地下と高架を繋ぐ急勾配



南千住・三ノ輪間には東京メトロでトップクラスの勾配区間があります。この区間の最大勾配は39パーセント。これは電車の最前部と最後部の高低差が約5.6mにもなる傾斜です。南千住駅を出てすぐJR常磐貨物線を高架で跨いだ後、地下に入り三ノ輪駅手前で暗梁の下をくぐる必要があるため、このような急勾配になつたのです。

駅も生まれ変わる日比谷線



日比谷線が変わるのは車両だけではありません。現在、茅場町駅の混雑緩和に向けた工事をはじめ、上野駅や広尾駅でも駅の改修工事を進めています。バリアフリーに対応した誰もが使いやすい駅を目指し、駅も大きく変わります。



13000系

03系

13000系

03系

20m×7両=140m

18m×8両=144m

ドアとドアの間隔が近くなつて乗り降りしやすくなるんだね

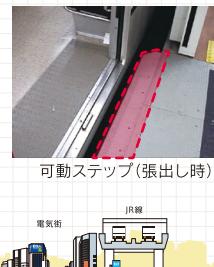


NEW 車両大型化で8→7両に。
ただし輸送力は変わらず

新型車両は、これまでの1両あたり18mの車両を8両連結した編成から、20m車両の7両編成に変更。長さはやや短くなりますがキャパシティはほぼ変わりません。東武線の他の車両ともドアの位置が統一され、よりご利用しやすくなります。新型車に統一されると、ホームドアの設置が可能になります。

置き換え完了後はホームドアが全駅に

ホームと車両の隙間が大きい箇所には、乗降時の転落を防止するため、列車の到着時にホームドアと連動し床面からステップが張り出し隙間を小さくする可動ステップを設置します。



可動ステップ(張出し時)



神田川

見える部分も、見えない部分も「やさしさ」が詰まっています。



みんなに優しい電車を目指して、新型車両は今までよりも静かに走れるように新しい「操舵台車」を採用。車内には全ての車両に、車いすやベビーカーで利用しやすい「フリースペース」を設置します。

さまざまな個性の街をつなぎ、地上の目抜き通りに沿って走る日比谷線。その結果として、カーブが多いのが一つの特徴です。騒音や振動を低減し、カーブでの乗り心地を改善するの

が、新型車両の目標でした。



小伝馬町

人形町

茅場町

八丁堀

築地

東銀座

銀座

日比谷

霞ヶ関

行先案内表示器が新しく！

2016年度、日比谷線全駅に新型の行先案内表示器を導入します。液晶ディスプレイを用いることで見やすさを向上し、表示を3段（一部駅は除く）にすることで、多くの情報をお知らせすることができるようになります。

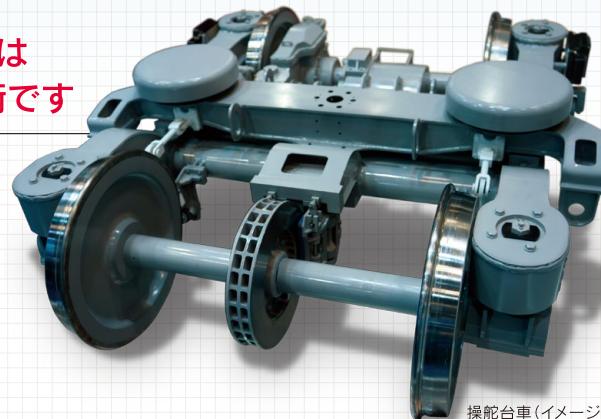


▼新型行先案内表示器の表示内容

- 1段目 ① 行先駅の駅ナンバリング
- 2段目 ② 列車の現在位置 ③ 各種ご案内
- 3段目 ④ 次発列車の情報を常に表示

※列車の運行に支障が発生しているときは、4段目に運行情報を表示

見やすくなるね
フルカラーで



操舵台車(イメージ)

NEW 静かさを 生むのは 「舵を切る」技術です

騒音や振動を抑えるには、車輪とレールの摩擦を減らすのが一番です。そこで新型車両の台車では、通常は2本ある車軸を平行に固定しているのに対し、車でハンドルを切るように、カーブに合わせて舵を切ることができる構造を採用。カーブの多い日比谷線でも、より静かに、スムーズに走ることができます。



フリースペース(イメージ)

NEW 1両に1か所、ゆとりのスペース。

車いすやベビーカーをご利用のお客様に、広々とご利用いただけるフリースペースを全車両に設置します。どの車両に乗っても必ずフリースペースがあるので、ほかのお客様に気兼ねすることなくいつでも安心してお乗りいただけます。海外からのお客様など、大きな荷物を持った方々にも便利なスペースです。





日比谷線 変わる街とともに



日比谷線は1964年の東京オリンピックに向けて急ピッチで工事を進めたので、用地買収が少なく済むように道路の真下に線路を建設した場所が多いんです。5年3ヶ月で全線を開通させたのは、東京メトロで最短なんですよ。



日比谷付近の建設工事



虎ノ門ヒルズ側から見た臨海部。左下の道路が新虎通り



この頃の東京はどこも工事中だったなあ。日比谷線ができる前は都心に行くのもあちこちで乗り換えが必要だったな。直通がはじまった時は本当に便利になったなと思ったよ。



日比谷線ができてからは家族で銀座に行くのも楽になって、よくみんなで出かけたわね。



直通運転はライフスタイルをほんとうに変えたのね。



2020年の東京オリンピックに向けて再開発が進む虎ノ門は、勝どきや晴海、豊洲など臨海部への交通の拠点としても期待されています。日比谷線の新駅は虎ノ門ヒルズの西側にできる予定です。



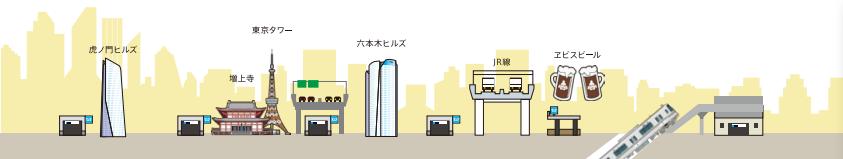
霞ヶ関・神谷町間に新駅ができて臨海部へのアクセス拠点になると、日比谷線に新しい役割が増えることになるな。

新しい電車で新しい駅に降りて、新しい街に遊びにいける日が楽しみね！



2014年に全線開通50周年を迎えた日比谷線。これから先の50年面向け、銀色の輝きにもっともっと磨きをかけて走り続けていきます。

新たな時代を迎える日比谷線にご期待ください！



新駅 神谷町 六本木 広尾 恵比寿 中目黒

銀座 総合駅誕生 消えた駅名「西銀座」



銀座の街に地下鉄の駅が誕生したのは、銀座線銀座駅が開業した1934年3月3日。それから23年の時を経て、数寄屋橋交差点付近に丸ノ内線「西銀座駅」が登場。このときは繋がっていない別の駅でした。1964年日比谷線東銀座・霞ヶ関の開業(日比谷線全通)によって、当時の3路線が全て交差する総合駅になり、「西銀座駅」は丸ノ内線銀座駅に変身しました。

駅名なの
だけ存在した
7年間



東京メトロからのお知らせ

タイムリーなメール受信で、移動時間のロスを最小限に。
ダイヤ乱れ時に、運行情報をメールで配信

電車の運転見合わせや15分以上の遅延が発生した際、ご登録のメールアドレスに運行情報をわかりやすく配信しています。

わかりやすい
メールタイトルに路線名を表示

わかりやすい
運行状況を随時お知らせ



ご登録は **簡単 無料**

*メール受信およびサイト接続に関する費用は、お客様のご負担になります。

東京メトロ 運行情報メール 検索