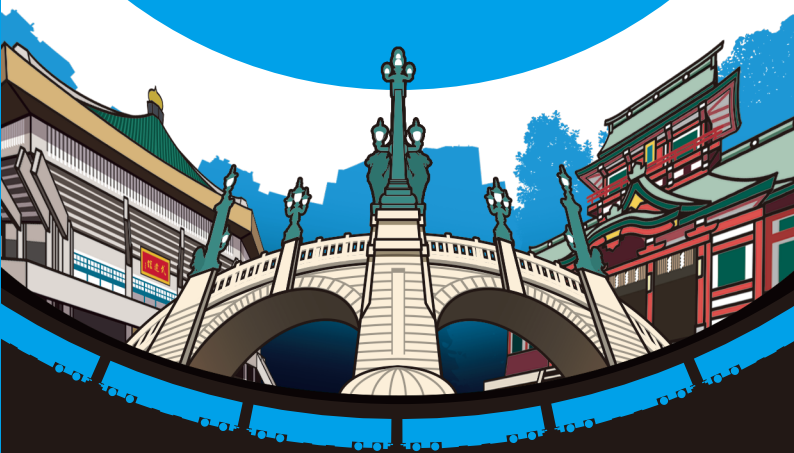


朝を変える4大作戦

T

TOKYO METRO TOZAI LINE



あしたのメトロ

東西線



Vol. 02

都心をつらぬく スカイブルー。 130万人の毎日 を彩る東西線

東西線とは・・・

中野・西船橋間30.8km・23駅の路線。列車は10両編成で、JR中央線の三鷹、JR総武線の津田沼、東葉高速鉄道線の東葉勝田台まで相互直通運転を行っています。



東西線は、国鉄（現JR）総武線のバイパスとして1969（昭和44）年に全線が開業した、その名の通り都心部を東西に貫く路線です。千葉県内や都区内東部から都心をダイレクトに結び、利便性は抜群。開業以来沿線は開発が続き、東京メトロで最も多くのお客様に利用される路線となっています。

駅周辺から住宅地の開発が始まりました。当時の東西線は7両編成でした。

1969年ころの浦安駅付近。



JR中央線三鷹まで

直通運転



神楽坂の石畳



高岡八幡宮



大手町周辺



快速に乗れば、
どこでも
あっといふ間。



市川エリア

塩の産地と水運の街として栄え、東西線の開業後はベッドタウンとして急速に発展した市川市の行徳エリア。南行徳駅と妙典駅は、人口急増に対応してあとから設置された駅です。

津田沼や
勝田台にも1本で
行けるもんね



東葉高速線
東葉勝田台まで
直通運転

快速で

大手町まで

25分



乗り換えも
便利だし、
降りてみたい駅も
多いな

江東エリア

文化の中心として栄えた江戸時代からの面影と、ベイエリアの新しさが同居する街。近年は湾岸部でマンション開発などが盛んに行われ、ますます発展が期待される地域です。



荒川中川橋梁

江戸川エリア

東京23区のうち、最も平均年齢が若い江戸川区。公園の充実ぶりでも知られ、子育て世代に人気の街です。南北に細長い区の中で、東西線は南部を通っています。

浦安エリア

かつてはのどかな漁業の街、そして今は多くのマンションが建ち並ぶ街。浦安駅周辺は東西線の開業でその姿を大きく変えました。都心への近さと住環境の良さが若い世代に人気です。

船橋エリア

千葉県内から東西線へのエントランス・西船橋駅が位置する街。都心までダイレクトに直結する東西線の利便性は、JR総武線・東葉高速鉄道線との直通運転で、さらに東へ広がっています。



開業前の景色は、
今とは別の
街みたい！

「朝の混雑」をなんとかしたい。 一番の処方箋は「増発」です。



開業時は「バイパス」だった東西線も、都心に直結する利便性の高さから沿線の人口が増え続け、いまでは通勤のメインストリートに。朝ラッシュ時の混雑率は最大で200%と、東京メトロで最も混み合う路線となっており、ご利用のお客様にはご迷惑をおかけしております。



東西線では、ドア幅が広く乗り降りの時間を短縮できる「ワイドドア車両」の導入や駅ホームの拡幅、ラッシュを避けた早朝にご利用いただくことで特典がある「早起きキャンペーン」など、混雑を少しでも緩和しようと、これまでもさまざまな取組みを行ってきました。

ワイドドア車両の導入

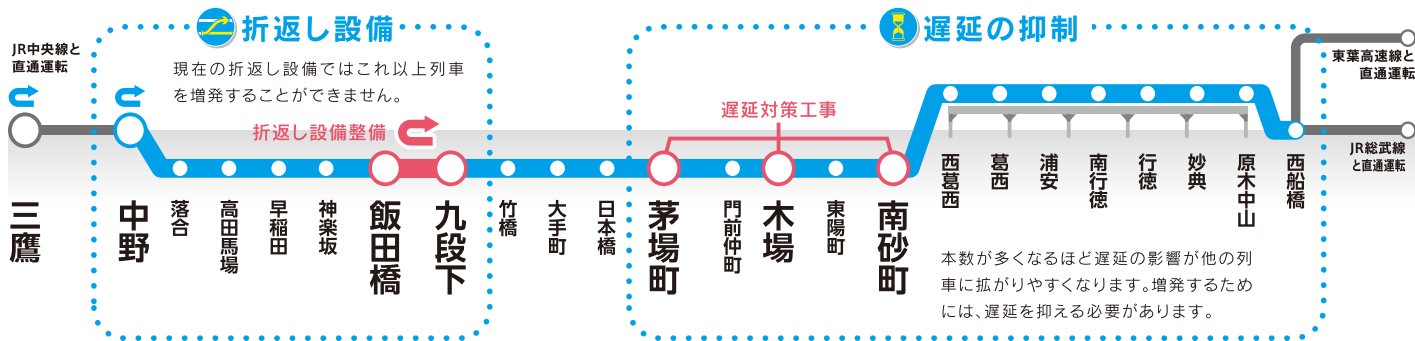
混雑するホームの拡幅

早起きキャンペーンの実施



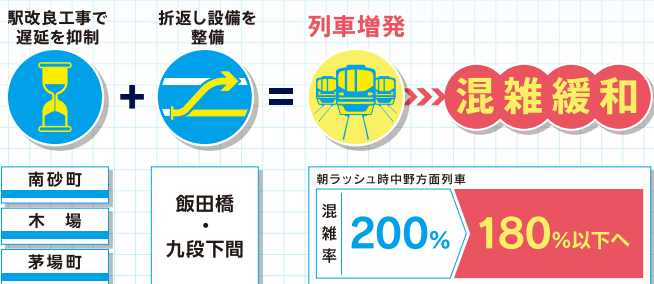
より混雑を緩和するためには
「電車の本数を増やす」ことが一番です。

そのためには、電車の遅れを抑えることと、折返し設備を増やすことが必要です。



この2つの課題を解決し、増発を実現する取組みが始まっています。

遅延を防いで増発アシスト。 混雑緩和に挑む 東西線4大作戦



こんな大作戦が進んでるんだね！



ホームでの人の流れも関係してるのね。



T15 南砂町駅 | 詳しくは **07** ページ

ホーム・線路増設工事 | 2022年度完成予定



線路・ホームを増設し列車の交互発着を行い、遅延防止と混雑緩和。

T11 茅場町駅 | 詳しくは **11** ページ

ホーム延伸工事 | 2018年度完成予定



ホームを延伸して、日比谷線への乗り換えをスムーズにし、混雑を緩和。

T13 木場駅 | 詳しくは **09** ページ

ホーム・コンコース拡幅工事 | 2022年度完成予定



ホームとコンコースを拡幅して、お客様の流れを分散し、混雑を緩和。

都北の手前で遅れを吸収するわけか。



飯田橋・九段 下間 | 詳しくは **13** ページ

折返し線整備 | 2020年度完成予定



平面交差を解消し、後続列車に影響なく折返しを可能に。

一番混むところに電車を増やすのね。



各工事の詳細は次のページから解説いたします。



線路とホームを+1。人にも電車にもゆとり。



現在はホーム1面・線路2本の南砂町駅は、トンネルの南側を広げてホームと線路を1本ずつ増設。ホームが広がってゆとりが生まれるとともに、電車の遅れをリセットできるようになります。

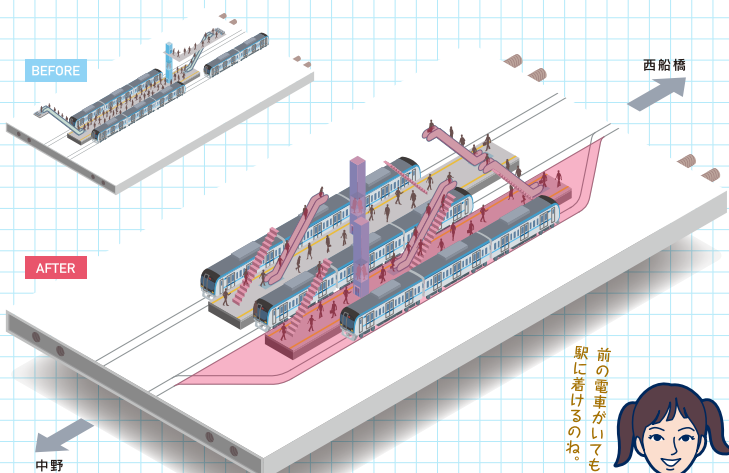


南砂町駅

2022年度
完成予定



ホーム1面・線路1本を新設し、中野方面行き・西船橋方面行きのホームを分離して混雑を緩和。線路が増えることで、朝の中野方面行きの電車が交互に発着できるようになります。



改良工事の目的

混雑を緩和するための役割

列車相互発車

列車渋滞の減少で遅延防止

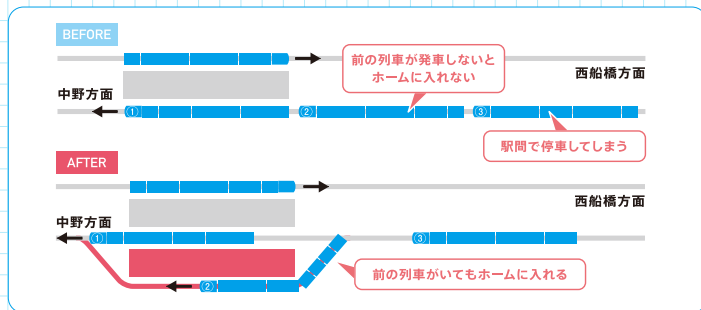
ホームの混雑緩和

乗り降りがスムーズになり遅延防止

先行の電車が駅にいても

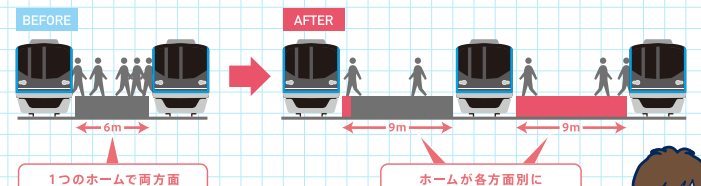
後続の電車が駅に入れるので渋滞しにくくなります。

現在の駅の構造だと、前を走る電車の発車が遅れた場合は後から来る電車がつまってしまい、駅の手前で「渋滞」してしまいます。線路とホームを1本ずつ増設すると、前の電車が駅に停車していても、もう一方の線路に後続の電車が入れるようになるため、1本の電車が遅れても「渋滞」が起きず、遅れを防ぐことができます。



方面ごとのホーム、通路増で乗り降りしやすくなります。

現在は中野方面行き・西船橋方面行きの両方が同じホームを使用していますが、ホームの増設で乗り場が方面別となります。ホームの幅も約6mから最大9mに広がります。



西船橋

原木中山

妙典

行徳

南行徳

浦安

葛西

西葛西

南砂町

イイことあるある 「早起きキャンペーン」

朝早くとも
すいてくれるのね



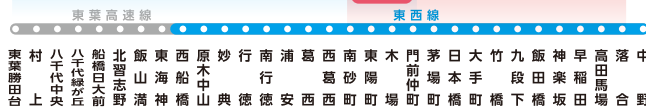
ちょっとだけ早起きすれば、車内もらくらく、景色もゲット！東西線では、ラッシュがピークとなる前の早朝に電車を利用することで、回数に応じて景色が当たる「早起きキャンペーン」を、厚着でまとも混雑する冬に行っています。参加は「PASMO」などのICカード乗車券で、東葉高速線東葉勝田台・東西線門前仲町間の各駅から乗車し、南砂町・落合間の各駅で下車、または乗り換える方なら誰でもOK。電車を降りた後、ICカード乗車券を専用端末にタッチするだけです。

乗車

東葉勝田台・門前仲町間で乗車

下車

南砂町・落合間で下車



東葉勝田台 八千代中央 船橋日大前 北習志野 飯沼大野 東海船野 西船橋 原木中山 妙典 南行徳 浦安 葛西 西葛西 南砂町 東葉勝田台

早起きは
三文の徳だね



トンネルを拡げて、ホームもコンコースも広く。



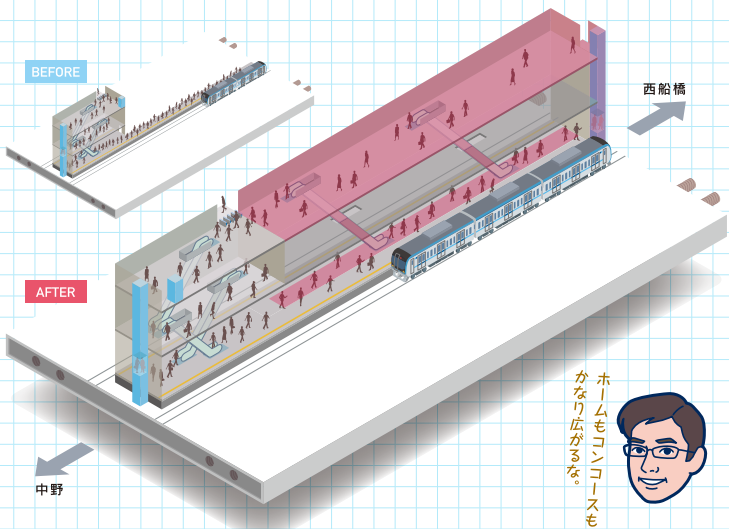
木場駅では、世界で初めてとなる工事を行ってホームの幅を広げ、コンコースも拡大。ホームの混雑を緩和するほか、乗り降りしがやすくなることで電車の遅れが防げるようになります。改札からホームへのアクセスも向上します。



木場駅

2022年度
完成予定

ホームが狭く、乗り降りが両端に集中しやすい木場駅。特に混雑する中野寄り、ホーム間の壁を撤去して幅を6mから12mに広げます。コンコースも拡大し、中間の車両への乗り降りもしやすくします。



ホームもコンコースも
かなり広がる。



改良工事の目的

混雑を緩和するための役割

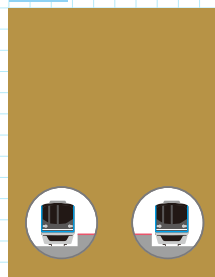
ホームの混雑緩和

乗り降りがスムーズになり遅延防止

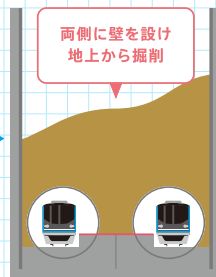
エスカレーター増設で、中間車両も利用しやすく

木場駅はホームと改札を結ぶルートが駅の両端の2カ所しかなく、出入口に近い両端の車両にご利用が集中しがちな構造となっています。そこで、特に混雑する中野寄り、ホーム間の壁を撤去して幅を広げ、コンコースも延長してホームとを結ぶ階段・エスカレーターを増設。各車両に分散してご乗車しやすい構造に変え、混雑を緩和します。電車を運行しながら既存のシールドトンネルを解体し、地上から掘削して地下空間を広げる工事は世界初です。

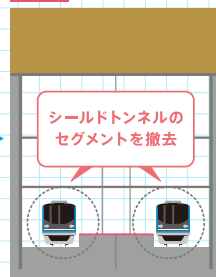
Before 現状



両側に壁を設け
地上から掘削



After 改良工事完成後



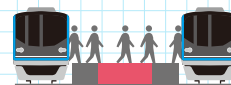
ホームの幅が6mから12mに広がります。

BEFORE



ホーム幅: 3m

AFTER



ホーム幅: 12m

2倍に広がるよ、
混雑するときは
安心ね。



東陽町

木場

門前仲町

「日本初」で生まれた駅を「世界初」で改良



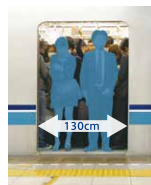
木場駅は日本で初めて、地中をシールドマシンと呼ばれる機械で掘り進む「シールド工法」で建設された駅です。今回の改良では、電車を運行しながらシールドトンネルを解体し、地上から掘削してコンコースなどの空間を広げますが、これは世界で初めての工事。日本初の工法で生まれた駅が、今度は世界初の工法で生まれかわります。

二つの
トンネルで
出来ている駅なんだね。



ラッシュ時に力を発揮 ワイドドア

お客様が乗り降りする時間を少しでも短くして遅れを防ぐため、東西線ではドアの幅を通常より50cm広げて180cmとした「ワイドドア」の電車を1991年から導入しています。特に、朝ラッシュ時の中野方面行き電車にはワイドドア車両を優先的に運行。2010年から投入している最新型の15000系電車はすべてワイドドア車両です。



ホームを延ばして、 乗り換えも乗り降りも快適に。



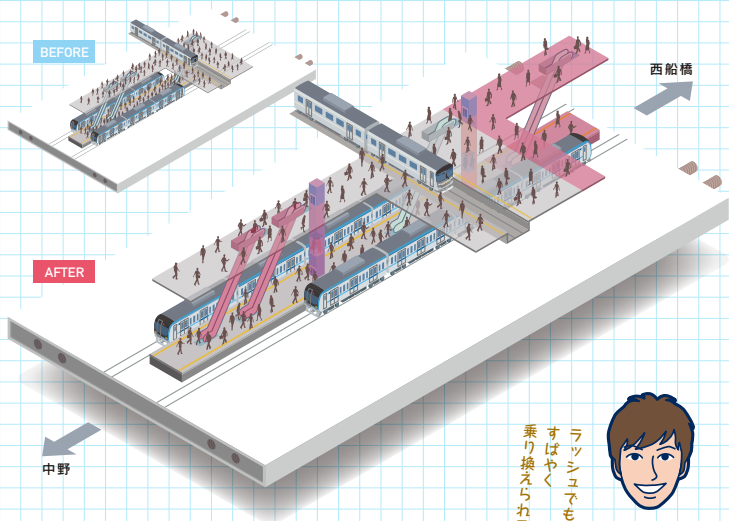
日比谷線との乗換え駅として多くのお客様が利用される茅場町駅は、乗り換えをよりスムーズにするためホームを延ばし、新たな連絡通路を設置。乗り換えのお客様が分散することでホームの混雑が緩和され、電車の遅れ防止につながります。



茅場町駅

2018年度
完成予定

日比谷線との乗り換えをスムーズにするため、ホームを西船橋寄りに約40m延伸。日比谷線中目黒方面行きホームへ通じる階段・エスカレーターを新設します。中野方面行き電車の停車位置もずらし、ホームの混雑を緩和します。



ラッシュユアも
すばやく
乗り換えられるね。



改良工事の目的

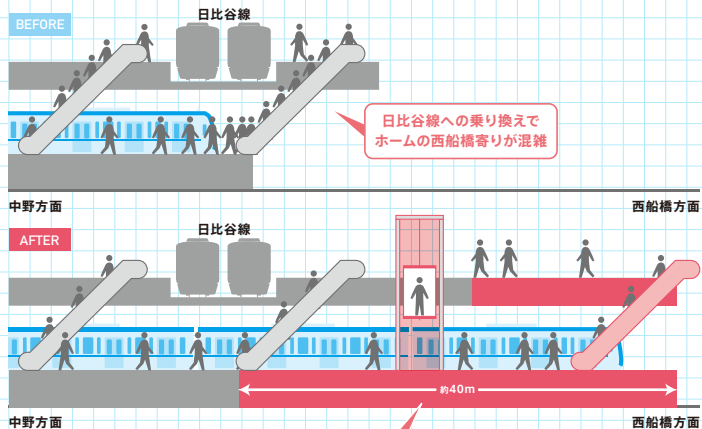
混雑を緩和するための役割

ホームの混雑緩和

乗り降りがスムーズになり遅延防止

停車位置をずらしてスムーズな流れをつくります

東西線の茅場町駅は、ホームの最も西船橋寄りに日比谷線中目黒方面への階段・エスカレーターがあり、乗り換えのお客様で常に混雑しています。そこで、ホームを西船橋側へ約40m延ばし、その部分にエスカレーターとエレベーターを新設。さらに、中野方面行きの電車はホームを延ばした分、停車位置を後ろにずらすことで、乗り換えが1カ所に集中しないようにします。流動が分散することでホームの混雑が緩和されるほか、電車の遅れ防止にもつながります。



日比谷線への乗り換えで
ホームの西船橋寄りが混雑

ホーム延伸による
停車位置変更と
新設する
エスカレーターにより
お客様の流れを分散



茅場町

日本橋

大手町

竹橋

接続路線が多い東西線



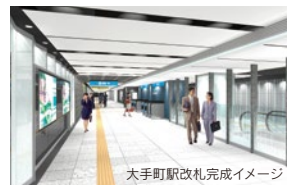
東西線は都心を貫いて走るだけあって、実は東京メトロ・都営地下鉄を合わせた地下鉄13路線のうち、副都心線を除く全ての路線と接続しています。JR線も中央・総武線、山手線と乗り換え可能なほか、大手町駅からは東京駅に徒歩でもアクセスが可能です。ネットワークはフットワーク。東西線を使いこなせば、都心の移動は怖いものなはずです。

行くのも
便利だね。
乗り換えが



大手町駅・竹橋駅改装

4大作戦以外でも、より快適な地下鉄を目指して駅の改装工事を進めています。大手町駅では他の東京メトロ各線とともに、東西線でもリニューアルが進行中。2014年には新たな改札とぎつぶりばも開設されました。ちょっと懐かしい開業当時の雰囲気を残す竹橋駅も、バリアフリー化へ向け改装を進めていく計画です。





lidabashi



Kudanshita

折返し線は、 電車を増やす「魔法の線路」。



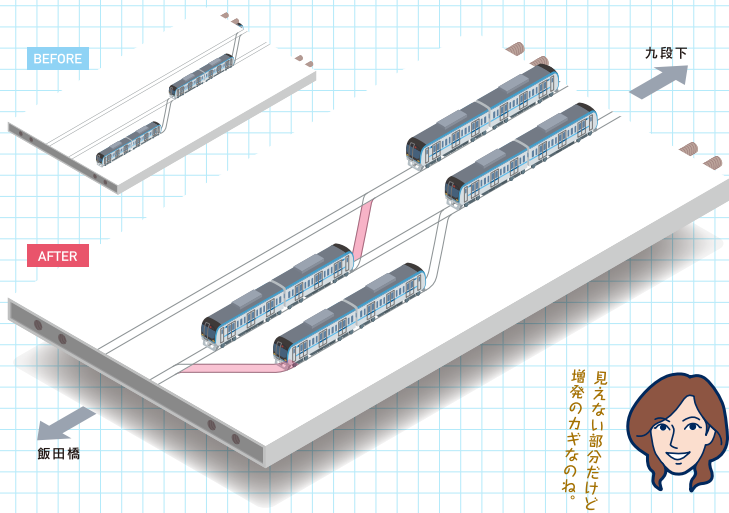
九段下駅と飯田橋駅の間には、電車が折返しのできる線路を整備します。折返し電車の運転によって朝の西船橋方面からの本数を増やし、混雑を抜本的に緩和します。



九段下・飯田橋間

2020年度
完成予定

九段下・飯田橋間に、中野方面行きの線路に沿う形の線路を1本整備。この線路を使って、朝ラッシュ時を中心に西船橋方面から飯田橋駅までの折返し電車を増発します。



見えないう部分だけでも、
増発のカギなのね。

改良工事の目的

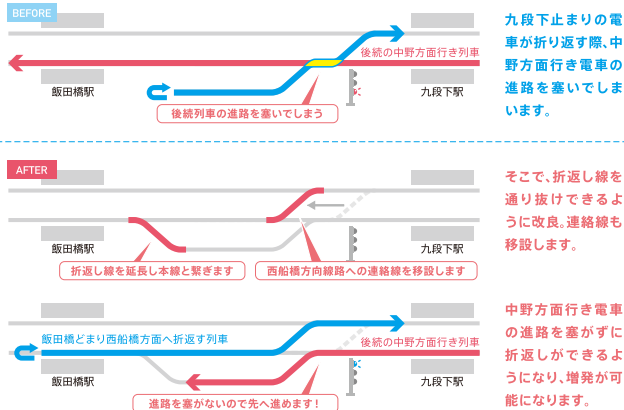
混雑を緩和するための役割

平面交差の解消

列車の増発が可能

後続列車に影響なく折返せるようになるので 増発が可能になります

九段下・飯田橋間には現在も折返し用の引き上げ線がありますが、折返しの際に後続の電車の進路をふさいでしまう構造のため、増発は困難でした。新たな線路は後続の電車に影響することなく折返せるため、運転本数を増やすことが可能になります。



九段下止まりの電車が折り返す際、中野方面行き電車の進路を塞いでしまいます。

そこで、折返し線を通り抜けるように改良。連絡線も移設します。

中野方面行き電車の進路を塞がずに折返しができるようになり、増発が可能になります。

駅改良工事と新たな折返し線の整備により、朝ラッシュ時は現在より3本電車を増発する予定です。本数の増加により、もともと混み合う木場・門前仲町間の混雑率は、現在より20%以上低い180%以下を実現できる見込みです。

3本増えた
あじの朝に
期待だな。



九段下

飯田橋

神楽坂

早稲田

高田馬場

落合

中野

東西線の発車メロディはここがスゴい！

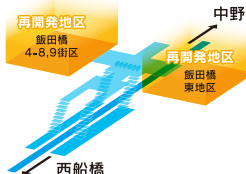


2015年5月から順次導入された東西線の発車メロディ。九段下駅は爆風スランプの「大きな玉ねぎの下で～はるかなる想い～」、日本橋駅は民謡「お江戸日本橋」と地域にちなんだ曲を採用していますが、実は他にも隠れたポイントが。各駅のメロディを進行方向に聴きつないていくと、ひとつの曲になるんです。続きを聴きに、いつもの駅よりちょっと先まで乗ってみませんか？

曲が楽しいから、
イヤホン
は
外しちゃおう！



本数が増えるだけじゃない、飯田橋駅はもっと便利に



飯田橋駅は、有楽線、南北線、都営地下鉄大江戸線、JR中央・総武線と乗り換え可能。メトロの飯田橋駅は1日約17万人のお客様にご利用いただいておりますが、出入口の混雑緩和や駅周辺の再開発に合わせ、新たな出入口や再開発地区とを結ぶ地下通路の整備も進めています。折返し線整備による本数増加とともに、さらに便利になる飯田橋駅にご期待ください。

この写真が同じ場所？

西葛西駅
周辺
1979年



西葛西駅
北口
2015年



西葛西駅
南口
2015年



西葛西駅が出来たころってこんなに
ひらけた景色だったの？
ホントに同じ場所なんて信じられない！

南砂町駅
周辺
2015年



東西線は東京や千葉の
湾岸部の人の流れを
大きく変えたんだ。
沿線に住む人たちが
今も増え続けているんだよ。



私たちの将来への
期待が東西線を
変えるのね。

これからどんどん便利になるなら
ほくらの未来の家族の家も
東西線の走る街がいいな



毎日多くのお客様にご利用いただいている東西線がもっと快
適になるように努力してまいりますので、工事の完成にどうぞ
ご期待ください。

ご迷惑をおかけしますが
ご理解ご協力を宜しくお願いいたします。



東京メトロからのお知らせ

大規模改良工事のことがよくわかる！



メトロ・スナチカ

工事インフォメーションセンター・Renovation Work Information Center

南砂町駅で進む改良工事を中心に、東西線のあれこれを知ることができる施設が「メトロ・スナチカ」です。ホームと線路を増やす南砂町駅の工事が完成するとどんな駅になるのかを、ジオラマ模型にCG映像を重ねて紹介するコーナーや、現在どんな工事が進んでいるのかを年表で発信するコーナーをはじめ、本物の運転台で東西線の運転を体験できるシミュレーター、かわいいおもちゃの東西線が走るキッズコーナーなど、幅広く楽しめる展示がいろいろ。バリアフリー対応のトイレも設置しています。東西線がわかる・楽しめる「メトロ・スナチカ」へ、ぜひ遊びに来てください。



ご利用案内

- 最寄駅 東京メトロ東西線南砂町駅(快速列車はとまりません)2a出口すぐ
- 開館時間 午前9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はその翌日)
年末年始(12/30～1/3)
- 入館料 無料



一度は行ってみたい！ 地下鉄博物館

地下鉄の歴史から新しい技術まで、「触れて、見て、動かして」学習できる参加型ミュージアムです。日本で初めて走った地下鉄の実物が展示してあったり、模型電車が動くメトロパノラマなど見どころたっぷり！



ご利用案内

- 最寄駅 東京メトロ東西線葛西駅(快速列車はとまりません)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(祝日の場合、翌火曜日、8月第1・2週目の月曜日は開館)
年末年始(12/30～1/3)
- 入館料 一般大人:210円 こども:100円(※満4歳以上 中学生まで)

東西線の行先は、 よりよい暮らしと 素敵な未来。



東西線沿線がいつまでも暮らしやすく素敵な街でありつづけるために、東京メトロではさまざまな取組みを始めています。太陽光発電や野菜栽培、子育て応援……。毎日の「足」だけでなく、暮らしを豊かにするライフラインへ。東西線はこれからも地域のみなさまとともに走り続けます。



ENERGY

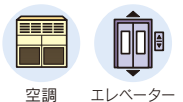
8駅合わせて1メガワット、 東西線は都会の発電所。

東京メトロでは、2020年度に向けた長期環境戦略「みんなでECO.」に取り組んでいます。東西線では、地上を走る西葛西・西船橋間の8駅に太陽光発電システムを設置し、合計最大出力がメガソーラー（大規模太陽光発電所）規模の1メガワットとなる「東西線ソーラー発電所」計画を展開。駅の照明やエスカレーターなどの電力に使用し、年間508トンのCO2排出を削減する効果を生み出しています。

西葛西	葛西	浦安	南行徳	行徳	妙典	原木中山	西船橋
99 kW	93 kW	98 kW	132 kW	108 kW	253 kW	150 kW	166 kW

合算最大出力：約1メガワット
年間発電電力量：約109万kWh*

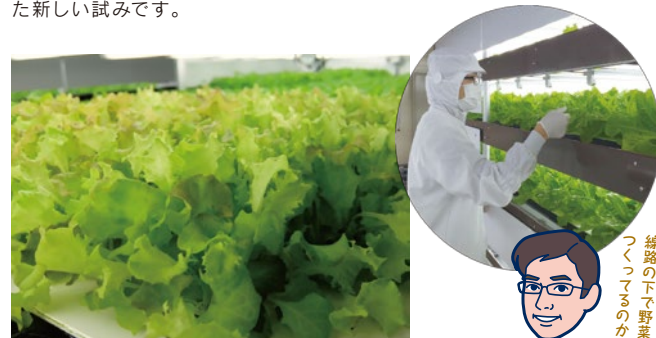
※一般家庭約322軒分の年間電気使用量に相当



FOOD

農薬を使わない安心野菜、 東西線で育ってます。

東京メトロがお届けする野菜「とうきょうサラダ」。実は、東西線西葛西・葛西間の高架下で栽培しています。品種はフリルレタスやベビーリーフなどの葉物野菜。農薬は一切使用しない人工光による水耕栽培で、天候に左右されず年中安定した品質での提供が可能です。高架下のスペースを活かした新しい試みです。



線路の下で野菜を
つくってるのか！

CHILDCARE

沿線の子育て応援、 東西線に5つの保育園。

東京メトロでは沿線のお客様の子育てを応援するため、高架下などに保育園を展開しています。2015年4月には、千葉県市川市でも待機児童数比較的多い妙典駅付近の高架下に「キッド・ステイ妙典保育園」をオープン。東西線では西葛西駅の2カ所、行徳駅、原木中山駅付近と合わせて5カ所目となりました。



2015年4月現在東西線沿線で展開している保育園

- ▷ちやいれつく西葛西駅ビル保育園（第一保育園、第二保育園）
- ▷キッド・ステイ南行徳保育園
- ▷キッド・ステイ妙典保育園
- ▷キッド・ステイ原木中山保育園

※保育園の運営に関するお問い合わせは、各運営法人連絡先までご連絡ください。

駅から
近いと
助かるわね。

