

東武鉄道東上本線におけるダイヤの展開

奥 啓彰 (筑波大・院)

キーワード：東上本線 列車ダイヤ 電化 直通運転 宅地化

I、研究目的

- ・鉄道沿線の宅地化
- ・宅地化に伴う地域や人の流れの変化
 - 地理学のみならず、歴史学や建築学など幅広い分野で研究蓄積がある
 - 松原 (1982)、野田 (1997)、谷 (2002) など
- ★鉄道は線路や駅などの設備のみで成立しているのか？
- ★列車ダイヤ (以下、ダイヤ) によって運転される列車が存在して初めて成立する
 - 地理学においてダイヤに注目することの意義、必要性がある

表 1 戦前における東上本線の列車本数

	非電化				電化						
	1914年 5月	1914年 12月	1918年 4月	1921年 8月	1925年 4月	1927年 1月	1930年 10月	1934年 1月	1940年 9月	1942年 11月	1944年 5月
池袋	約2時間 おき	約2時間 おき	約2時間 おき	1時間 30分～ 2時間 おき	50分 ～ 1時間 40分 おき	50分 ～ 1時間 40分 おき	10分 ～ 62分 おき	13分 ～ 43分 おき	6分 ～ 15分 おき	8分 ～ 20分 おき	頻繁 運転
北池袋											
下板橋											
大板橋											
中板橋											
ときわ台											
上板橋											
東武練馬											
下赤塚											
成増											
和光市											
朝霞											
朝霞台											
志木											
柳瀬川											
みずほ台											
鶴瀬											
ふじみ野											
上福岡											
新河岸											
川越											
川越市											
霞ヶ関											
鶴ヶ島											
蕨											
坂戸											
高坂											
東松山											
森林公園											
つきのわ											
武蔵嵐山											
小川町											
東武竹沢											
男衾											
鉢形											
玉淀											
寄居											

(注1) 1930年以降、池袋駅発着の列車以外については不明。
 (注2) 13分～68分おき 1日26往復
 (注3) 30分～1時間おき 1日32往復
 (注4) 駅名は2014年現在の名称である。また、該当年次に未設置であった駅も含めた。
 (復刻版時刻表による)

2、戦後

- ・戦後は路線全体で列車の本数が増加
 - 急速な宅地化の進行によって旅客需要が急増したため

- ・1980年代まで列車の増発は池袋駅～成増駅間で始めに行われ、続いて成増駅～志木駅間と徐々に池袋駅から遠方で行われる
 - 宅地化の進行と関連性がある

- ・1983年に地下鉄有楽町線が成増駅まで開業、1987年に和光市駅まで開業して直通運転を開始すると様相が変化 (図3)
 - 地下鉄に旅客が流出、成増駅以南の普通は本数が減る
 - 一方朝ラッシュ時の優等列車が拡充

- ・1990年代以降は、朝ラッシュ時の減便と日中における遠距離速達列車の増発が目立つ

IV、まとめ

- ・電化達成時まで、東上線の本数は通勤・通学に耐えられる物ではなかった
- ・電化後、成増駅以南では十分な本数が戦前から確保されたが、川越市駅以北では終戦まで本数は変わらず
- ・戦後、急速な宅地化に伴う乗客増加 (図4) に合わせて全線で本数が増やされてきた
- ・地下鉄の延伸や直通運転の開始に伴い、一部区間では本数を減らした
 - 全体としては本数増加
- ★こうした本数の変化は沿線の変化と対応している

→ダイヤに着目することで地域の変容を明らかに出来る

II、路線概要

・東上本線は池袋駅～寄居駅間 75.0km を結ぶ (図1)

- ・1914年、東上鉄道が池袋駅～田面沢駅¹⁾間を開業させる
- ・1920年、東武鉄道と合併
- ・1925年、池袋駅～寄居駅間全通
- ・1929年、全線電化
- ・1987年、地下鉄有楽町線との直通運転開始
- ・2008年、地下鉄副都心線との直通運転を開始
- ・2013年、東京急行電鉄東横線・横浜高速鉄道みなとみらい21線との直通運転を開始



図1 東上本線沿線図 (Google マップによる)

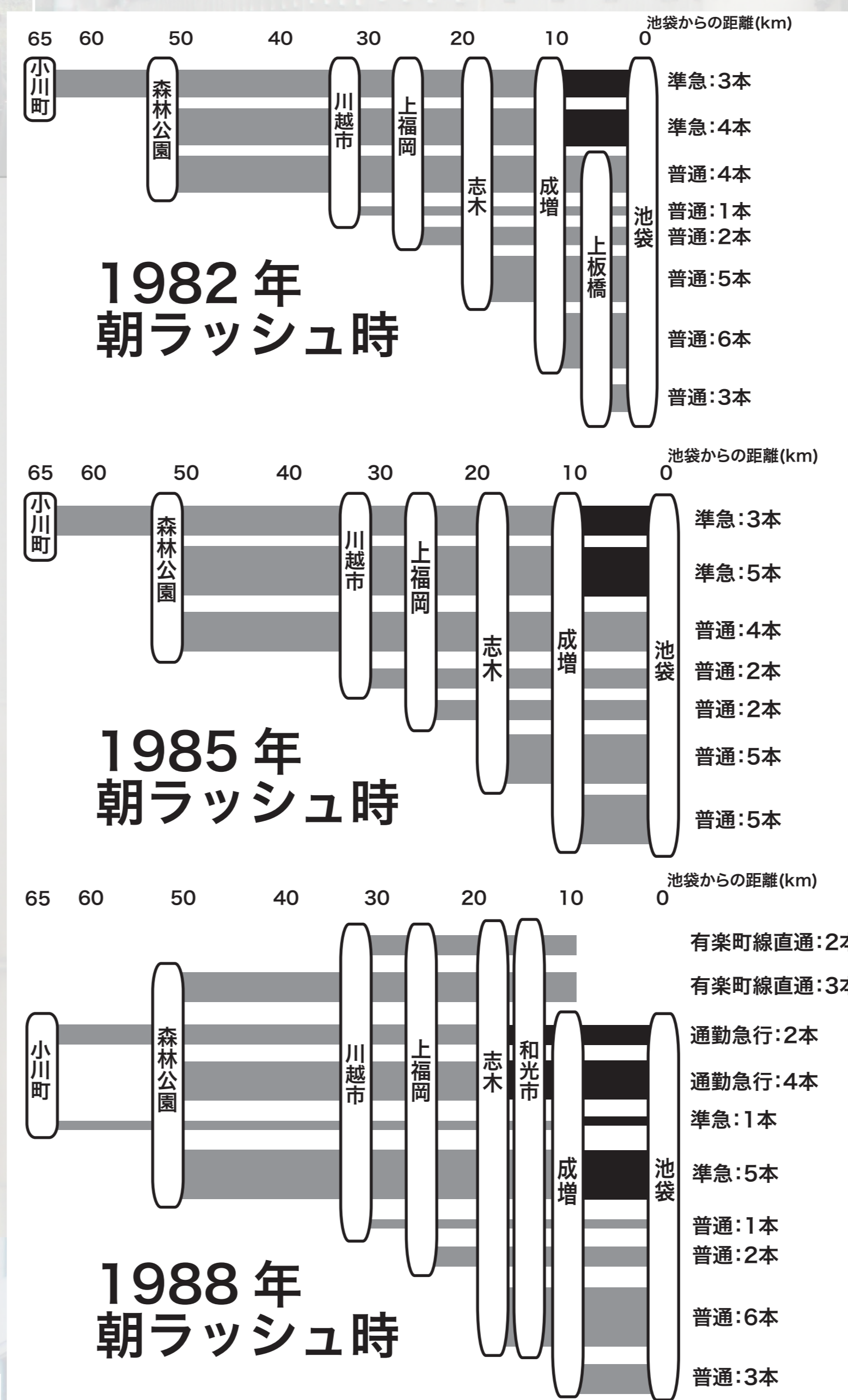


図3 地下鉄直通前後における列車本数の変化

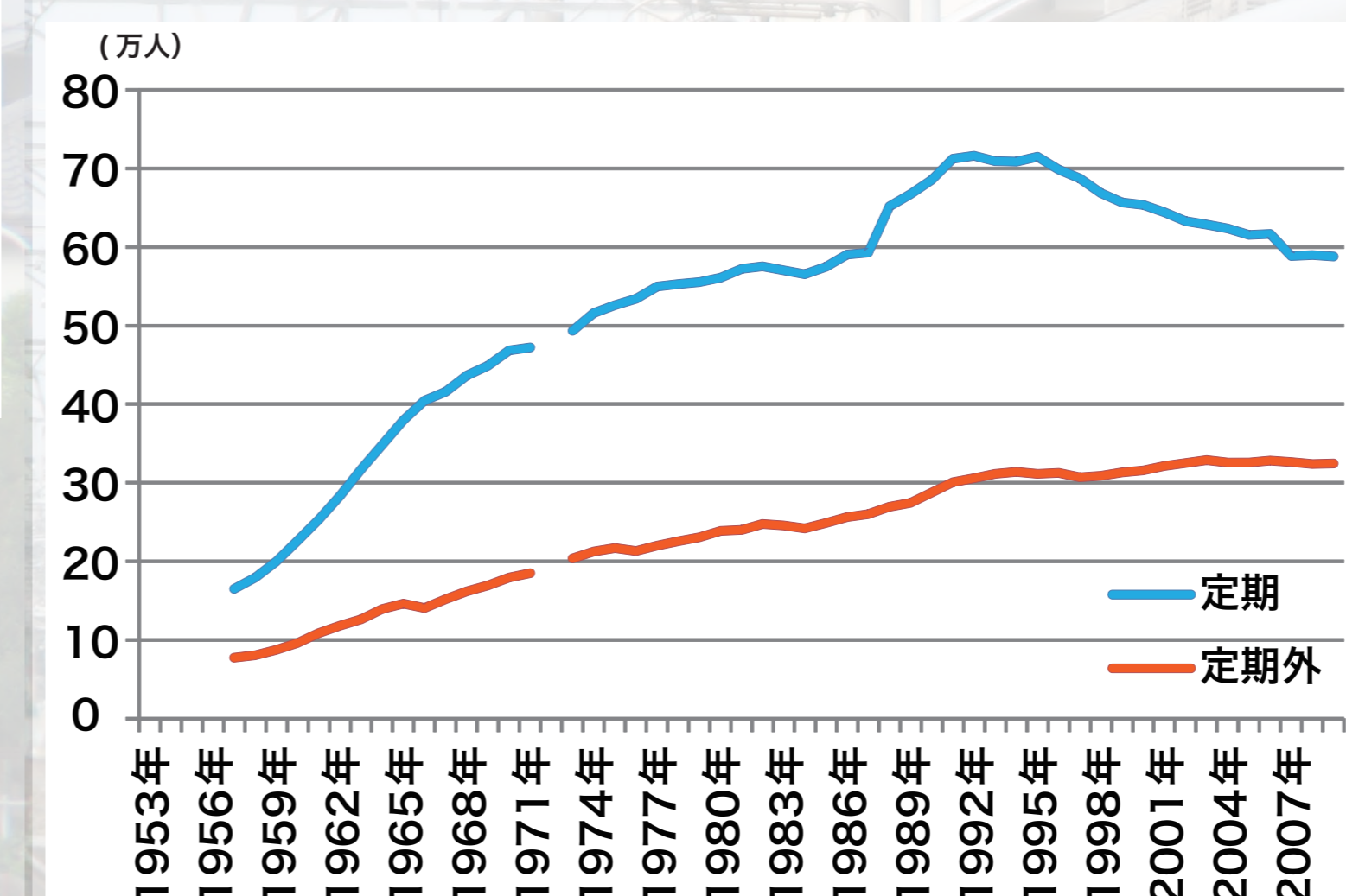


図4 池袋駅～坂戸駅間における輸送人員の変化

【注・参考文献】
 1) 田面沢駅は川越市駅～霞ヶ関駅間、入間川の東側にあったとされる駅である
 松原 宏 (1982): 東急多摩田園都市における住宅地形成。地理学評論, 53(3), 165-183.
 野田正徳 (1997): 郊外住宅地開発地と私鉄の役割。鉄道史学, 15, 69-75.
 谷 謙二 (2002): 1990年代の東京大都市圏における通勤流動の変化におけるコーホート分析。地理学研究報告 (埼玉大学教育学部), 22, 1-21.

III、ダイヤの変遷

1、戦前 (表1)

- ・開業時から電化達成時までの列車の本数
 - 大きな変化は無い
- ・電化達成後から終戦時までの列車の本数
 - 川越市駅以南、特に成増駅以南で大きく増発
 - 川越市駅以北では本数の増加がほとんど無い

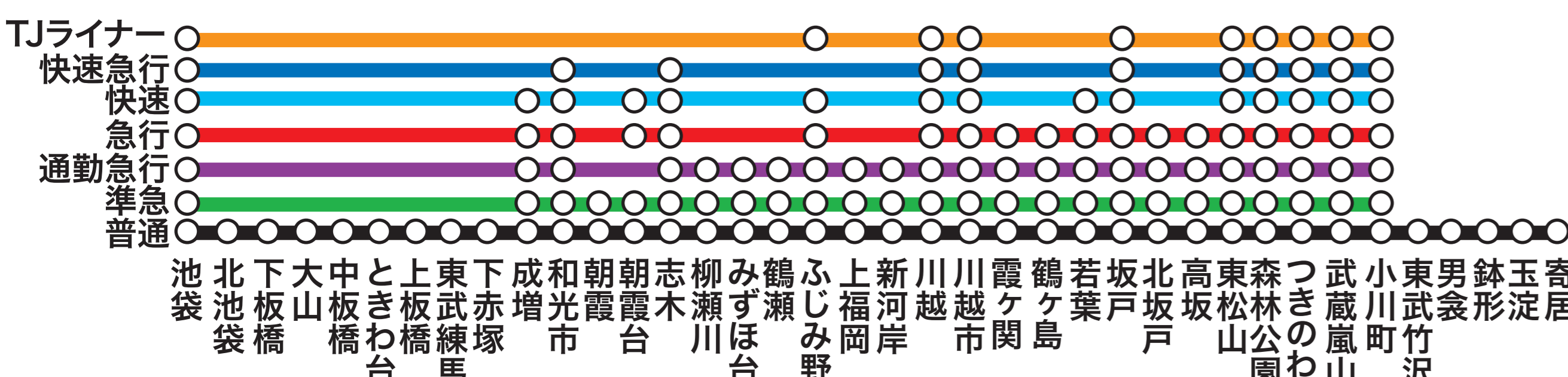


図2 東上本線停車駅図