

東京メトロのダイヤの適正さ



07時					
1(日)S	8(武・急)	14(海・急)	19(日)S	24(日・急)	
29(武・急)	34(新・急)	37(白)M	41(武)S	45(武)M	
50(日)S	54(武)S	57(白)S			
08時					
0(日)S	3(海・急)	6(白)M	10(武)M	13(日)M	
16(白)S	19(海・急)	22(麻)S	26(日)S	29(白)S	
33(麻)M	37(武)K	41(日)S	44(白)S	48(日)M	
51(白)S	55(武)K				

東京都立山高等学校
SSII 船場智陽
このダイヤの表は
何を検証する
ためのデータなの?

導入

段々改定を一つおこなう

「ダイヤ改正」という言葉を聞いたことがあるだろうか。一般的に公共交通機関などにおいて既存の運転時刻を改定したり新たな時刻を設定したりする一連の作業のことを指す。基本これらの改定は線区の路線需要や混雑度、車両性能などを照らし合わせて行われている。私は以前、混雑度やその原因について考えその改善案も思考する機会があった。そしてダイヤ改定も1つの案だと思ったが、その改定が利便性低下などに繋がり、地域利用者やマスコミからダイヤ改悪などと揶揄されることもある。その原因は一体何なのか。調べていきたいと思う。

何と着目して検証を行ってみたいのか
『仮説』

概要

ダイヤ改正は数多くの会社で行われているが今回は私が普段乗っている東京メトロ南北線のここ数年でのダイヤ改定について考えていく。

(南北線)

2017年

朝時間帯、夜時間帯の始発、終着駅一部変更。夕、夜時間帯の列車増便。

2018年

朝ラッシュ時間帯、夜時間帯の始発、終着駅一部変更。日中時間帯のSR線直通列車一部南北線止に変更。

2019年

回送列車の一部を営業列車に変更。夕ラッシュ時間帯の終着駅一部変更。日中時間帯のSR線直通列車一部南北線止に変更。

2020年

朝6~9時台の列車増発。夕ラッシュ時間帯の終着駅一部変更。

2021年

終電時刻3~4分程度繰り上げ。

2022年

一部列車の行き先、運転時刻変更。

8両編成の運行開始。

2023年

東急新横浜線・相鉄線との直通運転開始。一部列車の行き先、始発駅変更。

行間を
もっと女子
幅をとりたい

考察

私の考えとしてはCOVID-19パンデミック以降と以前で大きくダイヤに変化が見られると考えたが、実際にはここ数年ではあまり大きな変化はなかった。しかし、昨年東京メトロ南北線は東西線を上回ってメトロトップの混雑率となる結果となり、あまり変化はないにもかかわらず「ダイヤ改悪」となってしまう結果となった。

その原因として考えられることは、車両数の少なさであろう。

南北線ではフルスクリーンホームドアなどの設置により、自社線内での線路立ち入りや人身事故などによる遅延は限りなく起こりにくい一方でホームの乗降による遅延は多く発生しており、積み残しも一部駅では生じている。始発駅も一部違うとはいえ、大半は同じであり、あまり快適性は変わらない。

上図は南北線王子駅朝ラッシュ時間帯の白金高輪・目黒方面の平日ダイヤである。

南北線は6両編成を主に運用が組まれており、2022年度より8両編成での運用ができたとは言っても数は多くなく、逆にこれらの運用に人が集中してしまうという課題もある。

南北線は東京メトロの中でも最も利用者数が少なく朝時間帯の運用本数も他路線と比較すると少なくなってしまう傾向がある。また、他路線とのネットワークを広げることで例え当線内での大幅な遅延が起こりくとも、他線で起こった遅延の影響を受けやすいという面もある。

今年始まった相鉄線との直通運転も朝時間帯と夕方から夜時間帯を主に行われているため、ダイヤ乱れも以前よりも増えている。運用区間が増え、快適性が向上することも当然良いことではあるが、最近増えている遅延にも次のダイヤ改定でより良くなることを願う。

参考

[東京メトロ \(tokyometro.jp\)](https://tokyometro.jp)

[鉄道・バス情報 | 東急電鉄 \(tokyu.co.jp\)](https://tokyu.co.jp)

[相鉄グループ \(sotetsu.co.jp\)](https://sotetsu.co.jp)

[埼玉高速鉄道 | 埼玉スタジアム線 | 都心直結、埼](https://s-rail.co.jp)

[玉スタジアム直結 \(s-rail.co.jp\)](https://s-rail.co.jp)

この研究の数字は
何卒ほしい?