

06 通勤混雑と五方面作戦

昭和30(1955)年から昭和40(1965)年の10年間に東京の家賃は約6倍となり、賃金の伸びを大きく上回りました。住宅地の地価は高騰し、職場と居住地との遠隔化が進み、多摩地域や他県からの東京区部への通勤、通学者が10年間で83万人も増加しました。職場と住居が遠くなるにつれて、国鉄、私鉄の朝夕の通勤時間帯の乗客数は定員をはるかに超えていました。

増大する通勤通学輸送需要に対応するため、各鉄道

事業者は、列車運行間隔の縮小、編成車両数の増大などにより、ラッシュ時の輸送力を増強しました。

国鉄では、輸送需要の更なる増大を予想し、線路の増設による抜本的な輸送力増強を図ることとし、昭和40(1965)年、通勤輸送力、幹線輸送力の増強を主な目標とした第三次長期計画を策定しました。その中で、東京圏における抜本的な通勤輸送力強化策として、五方面作戦を計画、実施していきました。



通勤通学時の混雑

昭和40(1965)年には、最混雑区間の混雑度(車両定員に対する乗車人員の比率)は、国鉄の場合、横須賀線の307%を筆頭に主要路線は全て物理的な限界といわれる300%近くに達しました。超過密の乗客をさばかなければならない新宿、池袋、渋谷などの各駅では、朝の通勤時間帯に多数の学生アルバイトを動員し、車両のドアごとに乗客の「押し込み」等の作業に当たりました。(左)提供:都政記録写真 (右)提供:東京都交通局

通勤五方面作戦

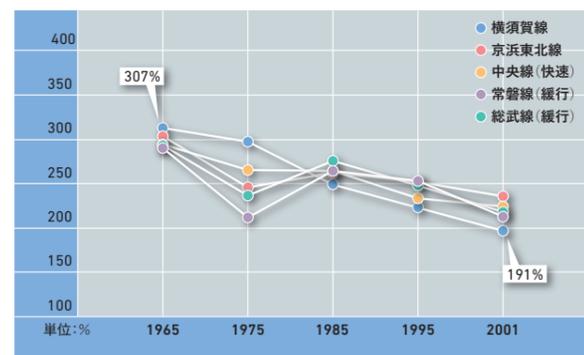
東海道本線 東京—小田原間(83.9km)では線増、東京—大船間では、東海道線と横須賀線の分離、大船—小田原間では、旅客列車と貨物列車の分離が図られました。そして、昭和51(1976)年に東京—品川間の線増(地下新線)、昭和54(1979)年には東京—小田原間の線増(鶴見—戸塚間は別線)が完成し、昭和55(1980)年に東海道線と横須賀線の分離が実現しました。

東北本線 赤羽—大宮間(17.1km)にて線増(三複線化)が行われ、中距離旅客列車と緩行列車との分離運転が実施され、昭和43(1968)年には線増が完成しました。

常磐線 綾瀬—取手間(32.2km)にて線増(複々線化)が行われ、中長距離列車と緩行列車の分離運転が行われました。快速列車が新規に設定され、さらに、地下鉄千代田線と緩行列車の相互直通運転が実施されました。昭和47(1972)年に綾瀬—我孫子間の線増、昭和57(1982)年に我孫子—取手間の線増が行われました。

総武本線 東京—千葉間(39.2km)にて線増が行われました。(東京—錦糸町間は別線)快速列車が新規に設定され、併せて横須賀線との相互直通運転が実施されました[昭和55(1980)年]。昭和47(1972)年に、東京—津田沼間の線増、昭和56(1981)年には、津田沼—千葉間の線増が完成しました。

中央本線 中野—三鷹間(9.4km)にて線増(複々線化)が行われ、緩行列車の延長運転及び地下鉄東西線との相互直通運転が実施されました。昭和41(1966)年に中野—荻窪間の線増、昭和44(1969)年に荻窪—三鷹間の線増が行われました。



五方面作戦の前後の混雑率

最大混雑度307%が五方面作戦により、200%以下まで縮減した路線もありました。出典:国土交通省「関係資料 鉄軌道主要区間のピーク時混雑率(東京圏)」に基づき作成。



昭和50(1975)年頃の鉄道路線図

*地形の海岸線は、昭和末期[平成元(1989)年]当時の状況を示しています。出典:東京都交通局「東京都交通局60年史」及び国土交通省関東地方整備局「東京港の変遷」を参考に作成。



連続立体交差化

●昭和40年代には都内の自動車保有台数が急激に伸びました。当時の都内の踏切は約1,400箇所にも及び、電車の運行回数の増加に伴う踏切の遮断時間の増大は、交通渋滞や交通事故の原因の一つとなっていました。そのため、鉄道と交差する道路を相当区間連続して立体化する連続立体交差事業が推進されました。

●連続立体交差事業は、鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで道路と立体化し、多数の踏切の除去や新たに交差する道路との立体交差化をするものです。いわゆる「開かずの踏切」をなくし、道路交通の円滑化を図るとともに、鉄道による地域分断を解消する事業です。



西武池袋線の連続立体交差事業
提供:東京都建設局