

鷺沼駅徹底解説

59-A5 K.K

鷺沼駅。川崎市にある東急田園都市線の駅である。半分以上の各駅停車が急行と待ち合わせる駅であるほか、早朝には鷺沼始発の列車、深夜には鷺沼行きの列車が運転されているため、田園都市線を利用する方であれば一度は耳にしたことのある駅だろう。そんな鷺沼駅を今回は徹底的に解説したいと思う。

※部活動や授業時間との兼ね合いで、やむを得ず夕方から夜間にかけて現地調査を行いました。そのため、一部の画像が暗く見づらい状態となっています。ご了承ください。

※時刻表などの情報はすべて、2022年8月31日現在のものです。

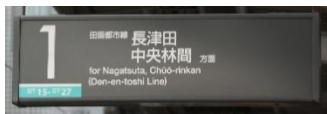
①鷺沼駅の基本データ

鷺沼駅は、神奈川県川崎市宮前区鷺沼三丁目1-1にある、東急電鉄田園都市線の駅。駅番号はDT14。田園都市線は全部で27の駅があるので、駅の数でいえばちょうど中間地点である。各駅停車・準急・急行、すべての旅客列車が停車する上、一部の回送列車や試運転列車も一旦停車する。

2021年度の平均乗降客数は1日あたり51863人。田園都市線で13番目に乗降客数が多い駅であるが、急行停車駅の中では南町田グランベリーパーク駅に次ぐワースト2位である。

また、宮前平方面に東京メトロ鷺沼検車区、東急電鉄長津田検車区鷺沼車庫が併設されている。

ホームは4番線まである2面4線の構造で、1・2番線が中央林間方面、3・4番線が渋谷方面である。



↑ 1番線から4番線までの案内表示 ↑



← 中央改札

北改札→



②鷺沼駅の歴史

1966年4月 開業。

当初は溝の口より4両編成で来た列車は当駅で2両を切り離し、長津田方面には2両編成となって向かっていた。

1968年10月 当駅での切り離しをやめ、4両編成で長津田方面に直通するようになった。

1979年7月 鷺沼車両基地が、半蔵門線を運営する帝都高速度交通営団(現東京メトロ)管轄になる。北側は鷺沼車庫として東急の管轄のままとなった。

2011年3月 北改札を開設。以前からある改札口は「中央改札」となった。

③鷺沼駅の周辺

鷺沼駅は区役所などの施設はないものの(区役所、市民館、図書館などは宮前平駅が最寄り)、宮前区においては商業の中心部である。正面改札前には4階建てでスーパー・書店・雑貨店などが入居する商業施設「フレルさぎ沼」があり、賑わいを見せている(正直なところ、1日どころか1時間いれるかも分からない程度の規模だが)。また、鷺沼検車区側に目を向けると銀行や学習塾が立ち並んでいる。鷺沼は1階が飲食店、2階以上が学習塾という建物が非常に多い印象だ。



↑フレルさぎ沼↑



↑鷺沼検車区側↑



↑たまプラザ側↑

逆方向のたまプラザ側は、道が入り組んでおり、小規模な居酒屋などの飲食店が多いエリアとなっている。

北改札側は、川崎市の「行政サービスコーナー」があるほか、川崎フロンターレの運営するフットサルコート「フロンタウンさぎぬま」、鷺沼ふれあい広場、さぎ沼なごみ保育園、土橋小学校のある大規模公園「カッパーク鷺沼」がある。ちなみにこのカッパーク鷺沼、かつては川崎市水道局が運営していた「鷺沼プール」の跡地を活用したものである。

そして肝心の鷺沼駅の駅舎には改札内にコンビニ「LAWSON+toks」と「おむすび 権米衛」があり、改札外には「toks」と喫茶店がある。なお定期券うりばは2022年8月をもって営業終了した。2階には川崎信用金庫のATMがあるが、それ以外に店舗はなくひっそりとしている。

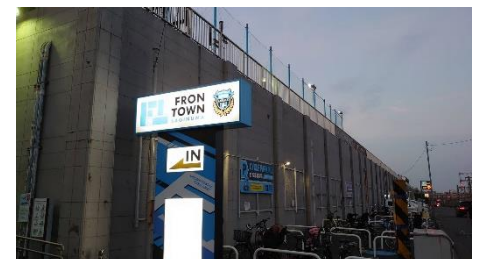
駅から5分ほど離れると住宅街が広がる。土橋エリアは高級住宅街で、スポーツ選手なども住んでいる。



↑行政サービスコーナー↑



↑土橋小学校↑



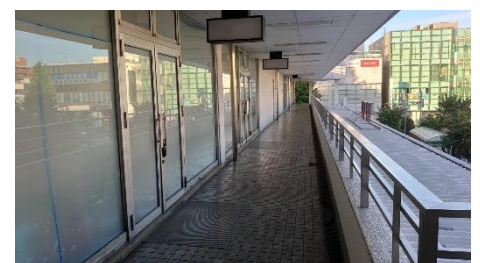
↑フロンタウンさぎぬま↑



↑改札内店舗↑



↑改札外店舗↑



↑駅舎2階↑

少々話がずれてしまった。鉄道に話を戻そう。

④鷺沼駅の始発列車

鷺沼駅の始発列車は大きく分けて 2 つ。①早朝の大井町線直通 と ②早朝～朝ラッシュ である。

①早朝の大井町線直通

鷺沼車庫には、おもに大井町線の車両を留置している。鷺沼から大井町線に向かう際、日中であれば回送となるが、早朝は鷺沼から営業列車として運転されている。3 番線または 4 番線から発車し、大井町線の各駅停車は基本的に通過する高津・二子新地にも停車する。筆者も平日 5 時ちょうど発の列車を利用したことがあるが、乗車率は意外と高く、鷺沼発車時点で座席の 2/3 が埋まっていた。5 時ちょうど発の列車ではこの電車が鷺沼～二子新地の上り線の初電となるほか、5 時 1 分には南栗橋行きが発車するため、早朝でありながら 1 分間隔で列車が発車するという珍しい光景を見ることができる。現在、鷺沼始発大井町行きは平日 5 本、土休日 8 本。



↑ 4 番線からの大井町行き ↑

②早朝～朝ラッシュ

こちらは逆に、鷺沼検車区に留置されている半蔵門線や田園都市線の車両を使用して運転されている。上り線は比較的長津田検車区から出庫する列車が多いため、平日 5 本、土休日 1 本に留まっているが、下り線は鷺沼始発が多く、平日 13 本、土休日 7 本となっている。鷺沼から桐蔭学園方向は下り線にあたるため、鷺沼からあざみ野・市が尾の間にお住まいの桐蔭生には鷺沼始発の利用が快適なのでおすすめです。



↑ 1 番線からの中央林間行き ↑

⑤鷺沼駅行き最終列車

こちらも大きく分けて 2 つ。①大井町線からの鷺沼行き と ②田園都市線最終列車 である。

①大井町線からの鷺沼行き

早朝と逆で、今度は鷺沼車庫に車両を戻すために運転されている。平日 5 本、土休日 8 本。早朝の始発と同じ本数なので、おそらく朝と同じ編成が戻ってくるのだろう。

②田園都市線最終列車

平日の長津田～たまプラーザの上り線最終列車と、渋谷～宮前平の下り線最終列車はどちらも鷺沼行きとして運転される。また、渋谷～宮前平の最終 1 本前の列車も鷺沼行きだ。渋谷方面からは平日、土休日ともに 2 本、中央林間方面からは平日、土休日ともに 1 本。①と違って朝と異なる本数なので、回送として鷺沼に戻ってくる列車も多いのだろう。

↓ 配線略図.net「田園都市線」より ↓

<https://www.haisenryakuzu.net/documents/pr/tokyu/denentoshi/>

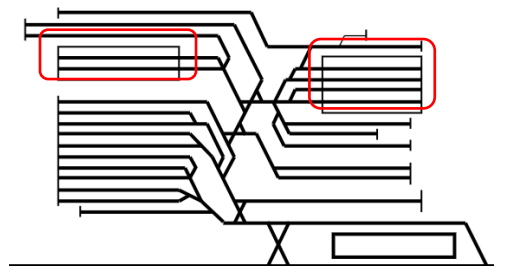
東京地下鉄鷺沼検車区

⑥鷺沼検車区

④と⑤で述べた列車に大きく関わる存在だが、面白い部分もある。

右図は、鷺沼検車区の線路の配線を表した「配線略図」である。右下に見えるホームは、鷺沼駅の 1・2 番線である。

ごらんのように線路が張りめぐらされているのだが、赤枠で囲んだ部分の線路は屋根がある。車両の点検・整備を行うことができる「鷺沼事業所」だ。ここでは半蔵門線の車両の点検・整備・改造はもちろんのこと、日比谷線の車両も、中目黒～(東横線)～元住吉～(目黒線)～大岡山～(大井町線)～溝の口～(田園都市線)～鷺沼 というル



ートを辿り、鷺沼工場で点検・整備を行っている。これは、日比谷線の車両基地である千住検車区と竹ノ塚検車区では大規模な検査や修繕ができないことが理由である。

ではそもそも、なぜ半蔵門線の検車区が鷺沼にあるのだろうか？

開業当時半蔵門線は、渋谷～青山一丁目と非常に短い路線内に車両基地を置けなかったことから、東急電鉄からこの車両基地を譲り受け、東急の基地機能は長津田検車区へ移し、鷺沼の検車区は東京メトロのものとなったからである。他社路線に検車区や車庫がある例は非常に少なく、全国でも数カ所程度で、珍しい存在だ。

鷺沼検車区では一般公開イベントはほとんど行われない上、検車区周辺は緑が多く肉眼で検車区が一望できる場所もない。ただ、半蔵門線や田園都市線の運行を担う重要施設。電車からチラッと見える鷺沼検車区を時々、眺めてみてはどうだろう。



↑ 鷺沼検車区での 13000 系 ↑

⑦鷺沼車庫

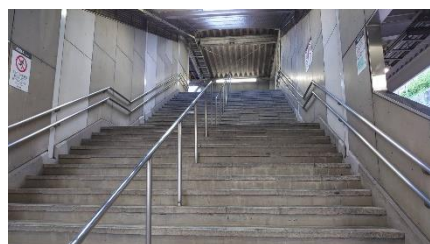
鷺沼検車区の陰に隠れ、しまいには鷺沼検車区に間違えられてしまう悲しい存在の鷺沼車庫であるが…

私の知る限りでは日本に一つだけの、驚きの構造をしているのだ。それは、「建物の屋上に車庫の線路がある」ということである。

実は鷺沼駅の周辺、宮前区は非常に起伏に富んだ土地である。鷺沼駅も特殊な構造をしており、ホームが掘割構造になっており、周辺の土地より低い位置にあるため、駅舎とかなりの高低差があるのだ。そのため、まるで地下鉄の駅のような長さの階段やエスカレーターを通してホームに向かわなければならない。



↑ 赤枠が駅舎である ↑



↑ ホームから階段を登り ↑



↑ 跨線橋を通過して ↑



↑ さらに登る ↑

鷺沼駅は標高 55mにに対し、約 1km先の宮前平駅は標高 28m。

電車もかなりの急勾配を登って鷺沼駅に到着する。だがしかし、車庫は当然ながら勾配がないようにしなければならない。だからこそ、この斬新な構造が生まれた。



宮前平駅に向かってだんだんと標高が低くなっているの、地上から線路の高さもどんどん上がっていく。最終的には 4 階～5 階建てのビルと同じくらいの高さになる(右画像)。かなりの迫力だ。

車庫は縦長で、右画像のところから宮前平駅へは徒歩 2 分ほどで行くことができる。土地の特性を理解したうえで

今までに類を見ない構造で車庫を建設したのは素晴らしいことであろう。
ちなみに車庫のある建物は、上階部が車庫関連の施設、地上に面した部分は
東急百貨店など、東急グループの業務センターになっている。



⑧鷺沼駅の緩急接続

各駅停車が待避線に入り、急行列車を待ち合わせることを「緩急接続」という。

「鷺沼なんか急行通過してもいいだろう」という意見に対し、「車庫があるから」という理由では反論にならない。
なぜなら東横線・目黒線の元住吉検車区、京急線の新町検車区などは通過する種別があるからだ。ならば、「緩急接続ができる」という理由が的確だと思う。現在、田園都市線で緩急接続ができる駅は、鷺沼と長津田のみ。通過待ちができる駅は多いのだが、各駅停車と急行で相互に対面乗換ができる駅はこの2駅のみだ。もしも鷺沼を急行・準急通過駅にしてしまった場合、緩急接続ができる駅は長津田のみとなり、利便性も低下する。だからこそ、乗降客数が少なく、観光要素がなくても、鷺沼に急行・準急を停車させる意義は十分あるのだ。

ということで、鷺沼駅の緩急接続と上り線で朝ラッシュ時に行われている交互発着について解説しよう。

↓配線略図.net「田園都市線」より↓

【「いつもの」緩急接続】

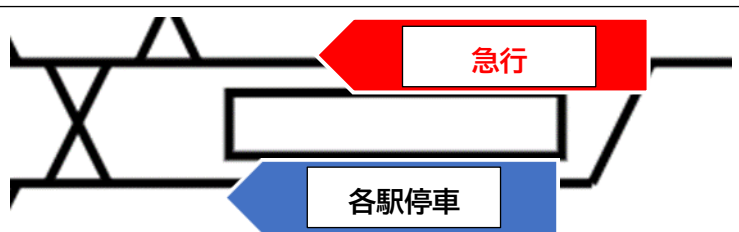
右図は3・4番線の配線略図である。右がたまプラーザ、
左が宮前平方向である。まず緩急接続の場合、

①各駅停車が4番線に入線

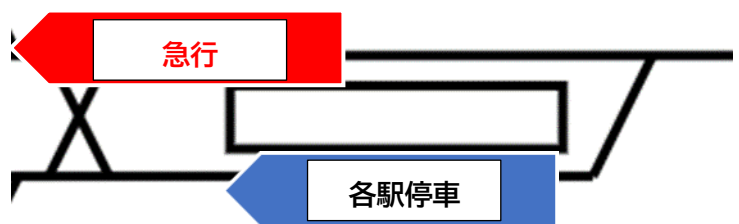


各駅停車は1分ほど待機。

②急行が3番線に入線

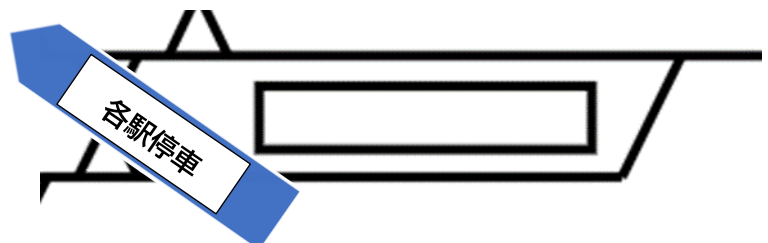


③急行が発車



各駅停車は2分ほど待機。

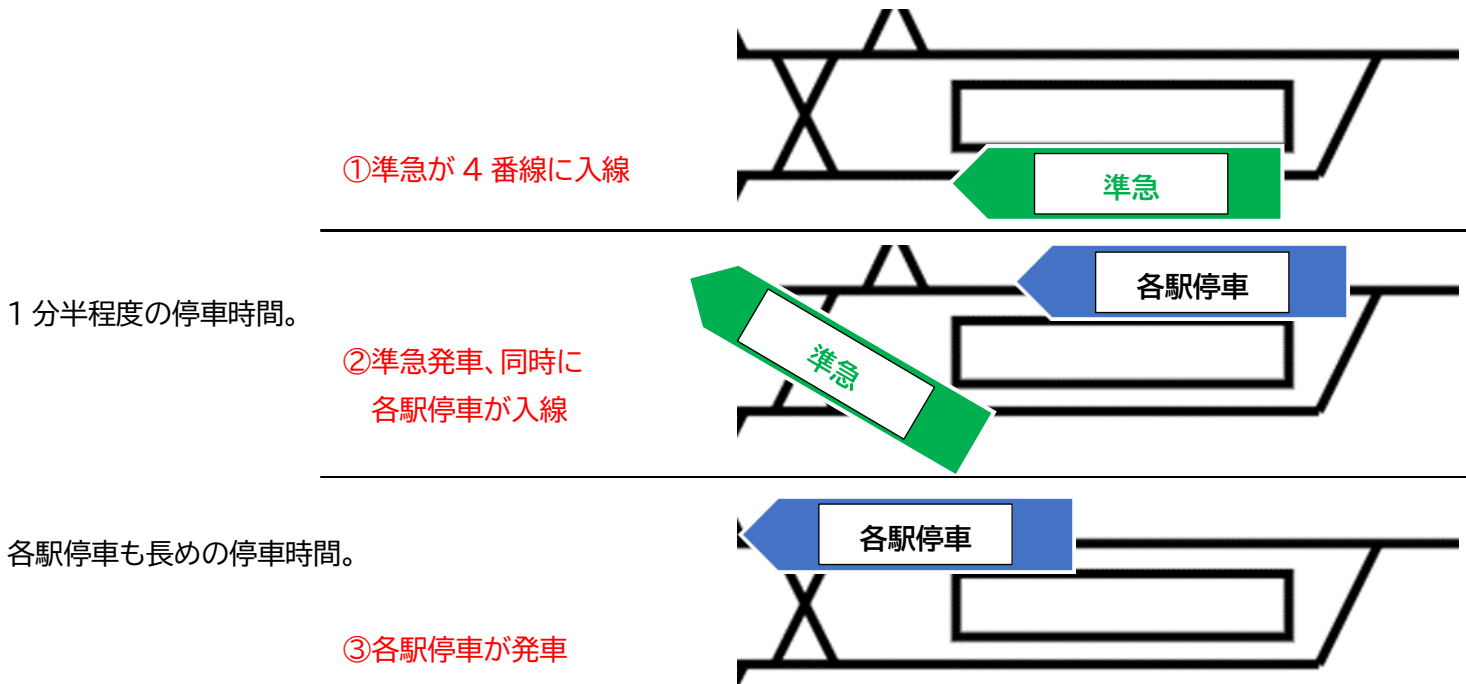
④各駅停車が発車



新型コロナウイルスによるダイヤ改正により、鷺沼で緩急接続を行わず、梶が谷や桜新町で通過待ちをする列車も増えたが、基本的にはこの手順で列車が発着している。

【「朝ラッシュ特別体制」交互発着】

交互発着は、緩急接続のように「待ち合わせる」「追い越す」といったものはないが、1 方向に 2 つ線路がある鷺沼の利点を活かしたやり方である。朝ラッシュ時の優等種別は準急だ。



交互発着では、先行列車に詰まって駅間で停車してしまうことを防ぐことができる上、駅での停車時間を長くすることができるため、余裕を持って乗降ができる。また、乗客はどうしても優等種別(急行・準急)に集中して乗車してしまうので、無理に緩急接続を行うより交互発着とし、あえて「乗り換えにくい」ようにすることで、各駅停車と急行・準急で乗客が分散され、混雑緩和が見込めるのではないかなと思う。

⑨鷺沼駅のこれから——鉄道編

実は鷺沼駅、大井町線の延伸構想があるそうだが…私は無理ではないかなと思う。

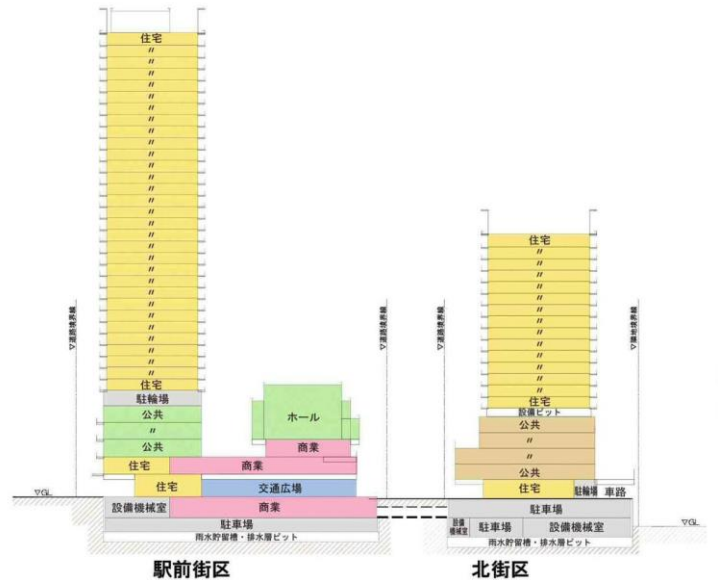
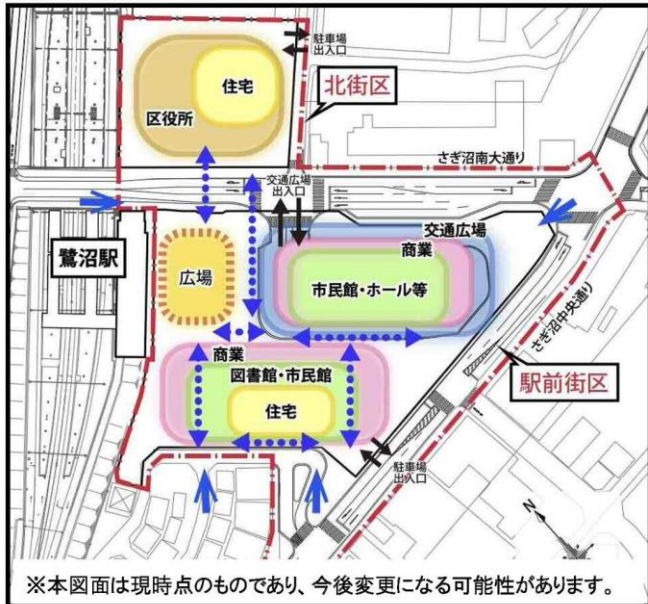
計画としては、溝の口までの大井町線との複々線を鷺沼まで延伸。溝の口や二子玉川と同じような構造とする。そして緩急接続機能をたまプラーザに移す、というものである。たまプラーザには既に2面4線化工事ができるよう、用地が確保されている。しかし難しいのは、溝の口～鷺沼の工事だ。二子玉川～溝の口では、比較的地形が平らであるうえ、途中の二子新地・高津にホームを設けないことで工事を成功させた。しかし、梶が谷手前の側面に住宅が迫るトンネル、宮崎台付近の高架、そして何より宮前平から鷺沼の急勾配など、障壁がかなり多い。梶が谷、宮崎台、宮前平も利用者が多いため、通過するわけにはいかないだろう。私は実現は難しいと思っている。

⑩鷺沼駅のこれから——再開発編

鷺沼駅周辺には再開発の計画がある。東急と川崎市がタッグを組み、現在宮前平にある区役所や市民館、図書館を移転。それらと商業施設、住宅を合わせた「タワマン」を建設するというのだ。

現在のバスロータリーは、「降車スペース」が存在せず、バスを降りたらバスやタクシーが行き交うロータリーの道路上を歩かなければならない。そのため、現在のフレルさぎ沼付近に大型バスロータリーを設置。また自家用車専用ロータリーも設置することで自家用車とバス・タクシーの分離を図る。

ビルの高さはなんと146m。溝の口にある「マルイファミリー」と「ノクティプラザ」の2棟を縦に重ね合わせた高さとはほぼ同じである。



↑川崎市「鷺沼駅周辺地区のまちづくり」より↑

私はかなりこの再開発に期待しており、大きな声で「急行停車駅です！」と言えるような駅になれば嬉しい。

いかがでしたか。これで鷺沼駅について少しでも興味を持っていただけたら嬉しいです。フレルさざ沼の他にも、ボウリング場など、楽しめる施設が(ちょっとだけ)あります。ぜひ、東急線に乗って鷺沼にお越しください！

ご覧いただき、ありがとうございました。

【参考】

東急電鉄「2021 年度乗降人員」(参照:2022 年 9 月 1 日)

<https://www.tokyu.co.jp/railway/data/passengers/>

東京急行電鉄「3 月 29 日、田園都市線鷺沼駅に北口改札口を新設します」(参照:2011 年 2 月 17 日)

<https://www.tokyu.co.jp/file/110217.pdf>

川崎市「鷺沼駅周辺地区のまちづくり」(参照:2022 年 9 月 1 日)

<https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000096236.html>

宮前区「カッパーク鷺沼」(参照:2022 年 9 月 1 日)

<https://www.city.kawasaki.jp/miyamae/category/117-10-2-5-0-0-0-0-0-0-0.html>

配線略図.net「東急電鉄田園都市線」(参照:2022 年 9 月 1 日)

<https://www.haisenryakuzu.net/documents/pr/tokyu/denentoshi/>

コンパス時刻表臨時増刊「マイライン 東京時刻表 2022」交通新聞社