

その地質図によれば東京の地盤は地表から約二メートルまでは泥土や貝殻、砂などで構成されており軟弱であるが、それより深くなると粘土層や砂利層となり、固いことが分かった。つまり、東京の地質は地下鉄を敷設するのに十分な固さであることが判明したのだ。

渋谷・浅草間を直通するために最後に残ったのが、新橋駅における、**東京地下鉄道と東京高速鉄道**の間の「壁」であった。早川は最後の抵抗とばかりに、直通の準備ができていないことを理由として、自社のホームへの東京高速鉄道線の乗り入れを頑としてはねのけた。自身の以前からの計画である新橋・品川間の延伸計画を最優先事業としたのである。

業を煮やした五島は、やむなく壁の手前側に新設した折り返し用のホームで運転することにした。東京高速鉄道は当時、赤坂見附から分岐して新宿へと延びる路線を計画しており、渋谷、新宿方面からのすべての電車が浅草方面へ直通運転できない場合にそなえて、新橋での折り返し用のホームを建設していた。そのため、両線の新橋駅が「壁」を挟んで存在することとなったのだ。

両線間の乗り換えをする乗客は、非常な不便を強いられることとなった。一方の新橋駅を降りた乗客は、階段を登っていったん地上に出て、少し歩いてからもう一方の新橋駅に歩き、また階段を降りて乗り換えた。

この状態は、約八ヵ月の間、続くことになった。

・・・

ともあれ、わずか人力月の間使われた東京高速鉄道の新橋駅は幻の駅となった。「幻の新橋駅」は現在も留置線として残っており、時折、公開されている。また、今後、現在行われている銀座線の駅リニューアルとともに、一般公開する計画もある。

一方、五島も東京高速鉄道の経営の第一線からは退いたものの、東京地下鉄道の役員に自分の息のかかった者を送り込むことに成功。したたかな一面をのぞかせている。

ところが、事態はそれだけでは終わらなかった。交通事業の整理統制を進める国が「帝都高速度交通営団法」を公布し、**民間による地下鉄経営を廃止**させて国と東京市が中心となって**経営する方針を固めた**のである。五島は必死になって抵抗を試みたが覆すことはできなかった。

(南北線)

技術面では、全線において ATO（自動列車運転装置）を導入して自動運転を実施したのもそのひとつ。

ATO とは運転士が発射ボタンを押すと、自動で加速し、到着駅に近づくと減速・停止するというもの。ホームドアの位置に合わせてぴたりと停止するよう制御されている。

これまでの一般的な車両に搭載されている ATC（自動列車制御装置）は、減速や停止しなければならないところで操作を怠るとブレーキがかかるというものだったから、大きな進歩を遂げている。

副都心線の線名は、文字通り、池袋、新宿、渋谷という大勢の人々でにぎわい、発展をとげている三つの副都心をつなぐ路線であることから命名された。

副都心線は「人に優しい地下鉄」をコンセプトに、バリアフリーをはじめ、さまざまな工夫を凝らして乗客にとっての利用しやすさを追求しているのが特徴である。

例えば、改札からホームへの移動にはエレベーターやエスカレーター、スロープといった設備を備え、あらゆる人がアクセスしやすいように設計されている。また、多機能トイレを男女別々に設置。このトイレには、女性が気楽に入れるよう化粧直しのできるパウダールームも導入している。

ホームのベンチもゆったりと座れる幅と立ち上がりやすい座面の高さで作られており、そのほか、車椅子の方でも使いやすい自動券売機や精算機の導入など、ユニバーサルデザインに配慮しているのも特徴だ。

なお、東京の地下鉄建設は、この副都心線開業によって事実上終了している。

この頃、声を挙げ始めていたのが**光が丘団地**の住民らであった。

この地域は東武東上線あるいは有楽町線の最寄り駅までバスで移動しなければならなかったため、新たな交通機関建設の要望が日に日に増していたのである。これが**大江戸線の計画再開のきっかけ**となった。

東京都交通局は当初、一キロメートルあたり二〇〇億円だった高額な工事費による建設計画を一七〇億円まで下げられるよう見直し、運輸省に施行認可申請を提出。

五路線の**大手町駅**が開業した順番を並べてみると、昭和三十一年の丸ノ内線から遅れること十年後の昭和四十一年十月一日に東西線、それから三年後となる昭和四十四年十二月二十日に千代田線、昭和四十七年六月三十日に都営三田線、そして、平成元年一月二十六日に半蔵門線となる。

その構造は、端的に説明すると、丸ノ内線の大手町駅の下に千代田線と都営三田線の駅があり、その下に東西線の大手町駅が造られている。それよりも深い位置にあるのが半蔵門線の大手町駅だ。

いっぽう、都営新宿線の新宿駅もかなり深い場所に造られているのが特徴だ。これには理由がある。実は、新宿線の建設当時、新宿駅には上越新幹線が乗り入れる計画があったのである。上越新幹線の地下駅を設けるために、新宿線はその下の位置に建設された。ところが、この構想が立ち消えとなる大事件が発生した。オイルショックである。オイルショックは、第二章でも述べたように大江戸線の計画を見直さざるを得ないほど、経済界にとって大きな衝撃だった。そのため、上越新幹線の新宿駅乗り入れ計画も中止されたのである。上越新幹線用に建設された新宿駅は、今でも使われないまま残されている。いずれにせよ、こうした事情で新宿線は必要以上に深い場所に位置することになったのである。

実はこの工事の折、東銀座・銀座間の晴海通り三原橋下にある三原橋地下街を、銀座駅の地下二階部分に収容する計画があった。しかし、計画は頓挫。こうして何にも使われることのない幻の地下商店街フロアが今でも残っており、現在は倉庫として使われているという。ちなみに三原橋地下街は現在、閉鎖されている。

都営地下鉄の駅の深さを見ていくと、大江戸線・六本木駅の環状部方面内回りホームが最も深い駅となっている。その深さは地表から四二・三メートル。これはビルの一〇階分に相当し、東京はおろか国内で見渡してみても最も深い駅となっている。

銀座線にはもう一つ事両基地がある。こちらはかつて東京高速鉄道が開業した際に建設したもので、場所は渋谷駅にあるこちらも建物の老朽化に伴い、大規模な再開発が行われ、平成十二年に竣工。現在の渋谷マークシティのビル三階部分はその場所である。ここは上野検車区の渋谷分室という位置づけだ。

東京高速鉄道が建設した新橋駅は、東京地下鉄道との乗り入れが可能になってから駅として使われなくなったが、ホームと線路はそのままに残されている。その理由は留置線として活用するためで、現在でも二編成が夜間に留め置かれ、翌朝に渋谷行と浅草行として運用されている。

規模の大きな留置線があることで知られているのが千代田線だ。

場所は渋谷区にある都立**代々木公園の地下**。長さ約二〇〇メートルにもなる一〇両編成の車両を八本も収容することができる大規模のものだ。

その幅は最大で四〇メートル、深さは一八メートルという巨大な空間が、代々木公園の下に広がっていることになる。

これほど大規模な留置線は都内でもめずらしいものだが、その工事は昭和四十三年、東京都による代々木公園の造成工事と同時に行われた。

代々木公園のように、民間の土地ではない場所に留置線が設けられた例は他にもある。有楽町線の飯田橋駅にある留置線がそのひとつだ。

飯田橋駅では皇居の外濠の下という場所が建設場所選ばれ、一〇編成の車両が六本収容できるほどの規模のものとなっている。

この飯田橋に設けられた留置線にはもうひとつの役割がある。

有楽町線と南北線をつなぐ短絡線がここに繋がっているのだ。この短絡線も路線図には載っていない線路である。

なぜ別々の路線が繋がっているのか。それは、沿線で車両を整備する施設を設けられなかったためだ。そのために、ほかの路線の車両工場へと回送する必要があった。

南北線の車両は千代田線にある綾瀬工場で整備が行われる。もう一カ所、霞ヶ関・桜田門間に千代田線と有楽町線を結ぶ短絡線があり、南北線の車両はここを經由して綾瀬工場へと至る。綾瀬工場では有楽町線・副都心線の車両整備も受け持っている。

また、同様の短絡線は赤坂見附駅にもある。銀座線と丸ノ内線を結ぶもので、銀座線の車両が中野工場などに入る際に使用されている。

都営地下鉄に存在する短絡線は少し変わっている。新橋駅・汐留駅付近に浅草線と大江戸線を結ぶ線路があり、大江戸線の車両を馬込車両検修場へと送る際に使われるのだが、大江戸線はリニアモーター式で他路線を走ることができない。そこで登場するのが、牽引用の電気機関車だ。**東京都交通局は、日本の地下鉄で唯一の電気機関車を所有している**のである。大江戸線の車両はこの短絡線を機関車に引かれて通過する。