

# 東急 2020 系列

中等 A.K

東京都と神奈川県に線路網を持つ東急電鉄は、多くの車両を保有している。今回は、その中で最も新しく導入された 2020 系列について解説していこうと思う。

## ① 基本情報

↓ 2020 系列の車両。左から 2020 系、3020 系、6020 系。



東急 2020 系列には「2020 系」「3020 系」「6020 系」の 3 車両がある。それぞれ、カラーリングが緑、青、オレンジになっている。運用路線は田園都市線、目黒線・東急新横浜線、大井町線が基本だが、直通先も含めると次のとおりである。

2020 系: 中央林間—東急田園都市線—渋谷—東京メトロ半蔵門線—押上—東武伊勢崎線—東武動物公園—久喜、東武動物公園—東武日光線—南栗橋

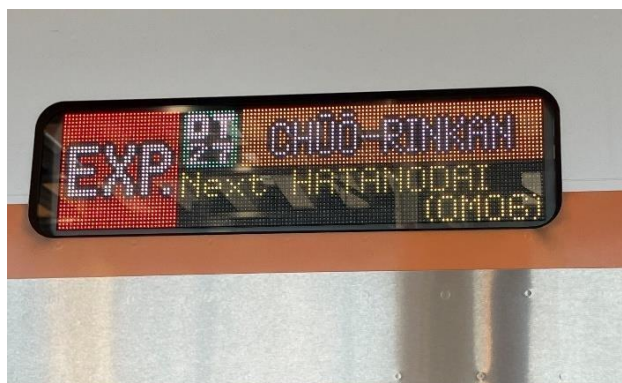
3020 系: 湘南台—相鉄いずみ野線—二俣川、海老名—相鉄本線—二俣川—西谷—相鉄新横浜線—新横浜—東急新横浜線—日吉—目黒線—目黒—都営三田線—西高島平、目黒—東京メトロ南北線—赤羽岩淵—埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線—浦和美園

6020 系:大井町—東急大井町線—溝の口—東急田園都市線—中央林間

↓2020 系列に共通で使用されている座席



↓側面 LED の表示。6020 系で撮影。



側面に設置されているLED 表示機は、従来のものに加えて、駅ナンバリングと次の停車駅の表示が追加されている。

2020 系は、「2020 年に東京オリンピックが開催される」「2022 年に東急創立 10 年を迎える」などのことから形式名が決められ、導入された。車体は JR 東日本の E235 系をベースに設計されている。そして、それと同系列の車両が目黒・新横浜線、大井町線向けに 3020 系・6020 系が導入された。しかし、比べてみると大きささまざまな違いがある。次の項目ではそんな違いを説明していく。

## ② 相違点

### 1. 両数

2020 系は 10 両、3020 系は 8 両、6020 系は 7 両で編成である。2020 系の 10 両

は、運用路線内最大の両数で、これ以上増やすとなると全駅でホーム工事が必要となる。3020系の8両は相鉄線内以外では最大の両数である。相鉄線では最大で10両編成まで走れる。6020系の7両は先述の2020系の通り、田園都市線内では3両分余る。とはいえ、目黒線や大井町線では6両や5両の短い編成の車両も走っているため、混雑緩和に貢献していると言えそうである。

## 2.LCD

↓ドアの上部に設置されているLCDの表示。2020系列ではどの車両も同じスタイルになっている。



「LCD(Liquid Crystal Display)」とは、ドアの上部に設置されている液晶ディスプレイのことである。2020系列にはどの車両にもLCDは設置されている。違いがあるのは1両あたりの設置台数である。3020系・6020系ではドア上部に在線位置の表示と広告用に2台設置されており、1両あたりドアは8枚あるため合計で16台ある。しかし、2020系はドア上部の16台に加えて、ドアとドアの間の座席上部にも広告用のものが3台、連結部の上部にも1台あり、合計で36台(先頭車は35台)設置されている。3020系・6020系では、座席の上部には紙の広告が入れられている。なぜ2020

系には広告も LCD 表示になっているのだろうか？考えられることとしては、利用客の多さだろう。2020 系が使われる田園都市線は、一日当たりの平均輸送人員が目黒線・新横浜線、大井町線と比べてとても多い。具体的には、田園都市線が 1079251 人、目黒線が 315867 人、新横浜線が 66251 人、大井町線が 415869 人である(データは東急公式ホームページより・2022 年度)(新横浜線は 2023 年 3 月 18 日に開業したため、2023 年度の情報と比べて大きく異なる可能性がある)。田園都市線だけは 100 万人を超えており、ほかの 3 路線の人数を足しても届かないほど、利用客が多いことが分かる。それほど利用客が多いということは、広告も多く表示した方が効率がいいということになる。LCD であれば広告をいくつも表示でき、3 台あるため、その特徴を活かした表示をすることもできる。本来であれば、車内の中吊り広告も廃止して、LCD にしたかったそうだが、広告主からの要望でそのままになっているという。もしかすると、次に導入される車両では、紙の広告がすべて廃止になっているかもしれない。

↓ 座席上に設置されている LCD。この時は天気予報が表示されていた。



### 3. 運用

2020 系は、田園都市線内にある「各停」「準急」「急行」の 3 種別すべてにつくことができる。3020 系も目黒線・新横浜線内で「各停」「急行」のどちらも運用できる。しかし、大井町線内は急行通過駅が 5 両までに対応していなく、田園都市線内も急行停車駅のみホームドアが 7 両に対応しているため、6020 系は「急行」の運用にし

かつくことができない。また、6020 系には、着席保障サービス「Q-SEAT」を行っている関係で、3 号車に「Q-SEAT」というオレンジ色の車両が連結されている。

↓Q-SEAT の外観。全面がオレンジで塗られている。



↓Q-SEAT の座席。ロング/クロス転換シート 6 席になっており、通常の車両より 1 席少ない。



このQ-SEAT は、ロングシートとクロスシートが切り替えられるものが取り付けられている。普段は向かい合わせのロングシートだが、Q-SEAT 運用時は、進行方向を向いたクロスシートに回転させて変えることができる。ロングシートのときはほかの車両と同じように乗ることができるが、クロスシートの場合、事前に席を指定したうえで追加料金を払わないと乗ることができない。このQ-SEAT は全て平日夜の大井町発長津田行きの車両で運用される。その際には大井町から二子玉川までの停車駅は乗

車も降車も可能、溝の口から長津田までの停車駅は降車専用となる(Q-SEAT 車のみ)。  
また、東横線でも同じようにQ-SEAT が運用されている。

## 4. 放送

2020 系・3020 系、6020 系は、放送内容はほぼ同じだが、6020 系でのみ、英語放送で駅ナンバリングの案内をしない。具体的な放送は次のとおりである。

2020 系 急行 南栗橋行(溝の口到着)

まもなく、溝の口です。大井町線・JR 南武線はお乗り換えです。出口は右側です。お降りの際は足元にご注意ください。溝の口の次は二子玉川に停まります。**高津・二子新地には停まりません。**

We will soon make a brief stop at Mizonokuchi, **DT-10**. Passengers change to the Oimachi Line and the JR Nambu Line. Please transfer at the station. The doors on the right side will open. The stop after Mizonokuchi will be Futako-tamagawa.

6020 系 急行 大井町行(二子玉川到着)

まもなく、二子玉川です。この電車は、急行 大井町行きです。田園都市線 渋谷方面はお乗り換えです。二子玉川の次は、自由が丘に停まります。

We will soon make a brief stop at Futako-tamagawa. This the express bound for Oimachi. Passengers change to the Den-en-toshi Line for Shibuya. Please transfer at the station. The stop after Futako-tamagawa will be Jiyugaoka.

(**赤太字**で書いたものが相違点)

(この時の放送では、ドアの開く方向の案内がなかったが、他の駅ではあったため、相違点には含んでいない。)

駅ナンバリングは非常に細かい違いのため、普通に聞く分には問題ないと思われる。しかし、他の駅ナンバリングが導入されている路線のほとんどの自動放送では案内するため、わざわざこのようにしている理由は不明である。また、通過駅がある列車で、通過駅を言わないのは初めて乗った乗客からすると不便に感じる可能性が大いにある。通過駅の案内放送パーツを追加した方がいいと私は思う。

## ③ まとめ

ここまで、東急電鉄「2020 系列」の解説をしてきた。今回紹介できなかった情報や違いなどはまだ山ほどある。2020 系は老朽化した 8500 系を置き換えるため、3020 系は相鉄線への直通のため、6020 系は大井町線の輸送力増強のため、それぞれ導入された。どの車両も、先代の 5000 系列よりも新しく造形されて、イメージアップにもつながっている。今日「東急電鉄の車両と言えば？」と質問されたら「2020 系」と答える人が多くいるのではないだろうか？3020 系・6020 系は編成数が少なく、狙って乗らないといけないような車両である。東急線、またその周辺に住んでいる人は一度、2020 系、3020 系、6020 系の全ての車両に乗ってみてはいかがだろうか？