

第3章 直通運転の歴史

この章では、日本の鉄道における直通運転について、本研究で扱う大都市圏での複数会社間の直通運転を中心に見ていく。

1. 鉄道開業から 1940 年代までの直通運転

直通運転は明治時代に私鉄が登場した時から行われてきた¹。旅客列車においては、それぞれの会社の客車を接続駅で分割併合する形で直通運転が行われていた。一例として、総武鉄道の列車に佐倉駅や千葉駅から成田鉄道や房総鉄道の車両を連結し両国橋へ向かう、といったものである¹。このような直通運転は、国有化を経て、国鉄、JR へと引き継がれ、現在の輸送体系の基礎を築いている。

1932(昭和 7)年には、国鉄総武本線(現在の JR 総武本線。以下「総武線」と表記。)と国鉄中央本線(現在の JR 中央本線。以下「中央線」と表記)との直通運転が開始され、これは現在まで存続している。総武線のターミナル駅は当時隅田川東岸の両国橋駅であった。そのため、中央線と直通運転を行い、都心乗り入れを行って千葉方面からのアクセスを向上させることを目的とした。このように、初期の直通運転は都心への乗り入れを主な目的としていた。また、総武線と中央線の直通運転のための工事は国の失業者対策事業の一環として行われた²。

1945(昭和 20)年には京阪神急行京阪線(現・京阪本線)と奈良電気鉄道線(現・近鉄京都線)との間で直通運転が開始され、現在多く見られる大手私鉄間での直通運転がみられるようになった。戦中の鉄道の国家統制に關係して計画されたものであったが³、実際の運行開始は戦後にずれ込んだ。その為、奈良電気鉄道の京都中心地である三条乗り入れ、及び京都と奈良、

¹ 佐藤信之(2010)「相互直通運転のあゆみと考え方(特集 彩りも豊かに 相互直通運転)」『鉄道ジャーナル』通巻第 44 巻 3 号, pp.104-111,鉄道ジャーナル社

² 『鉄道ファン』通巻第 48 巻 5 号,pp.136-141,交友社

³ 奈良電気鉄道株式会社社史編纂委員会(1963)『奈良電気鉄道社史』

橿原神宮の観光地同士を結ぶことを目的とした。

複数の会社にまたがる直通運転は、大都市圏以外でも行われていた。近傍に観光地を持つ私鉄では、観光地へのアクセスの利便性を高め、ひいてはその観光地の開発に対する影響力を持つためという理由で、観光地までの直通列車を走らせていた。例えば、現在の名古屋鉄道は、1932年から同社犬山線と国鉄高山本線との間に直通列車を走らせ、名古屋と下呂温泉を結んでいた。当時開発を行っていた下呂温泉への旅客誘致を目的としていた⁴。同様に、小田急も1950(昭和25)年から箱根登山鉄道へ乗り入れを行い、箱根湯本まで直通列車を走らせるようになった。1934(昭和9)年に始まった南海と省線の直通運転もこの例である。

一方、観光地を沿線を持つ私鉄には国鉄との間で、都心から直通列車が走っていた。長野電鉄と信越本線の直通運転や、現在も行われている富士急行と中央本線の直通運転が挙げられる。

ここまで見てきたように、この時代における直通運転は都心と郊外もしくは観光地を結ぶことを主な目的としていたのである。そして、直通運転のうちのいくつかは、国の政策とも密接に関連をもって行われていたのである。

2. 1950年代の直通運転

現代の相互直通運転の歴史を語る上で、1950年代はいわば前史に相当する。この時代、首都圏の各私鉄は独自の都心直通線を計画した。一例では京浜急行が品川から東京駅へ、京成が押上から有楽町への延伸計画を立てている⁵。一方、帝都復興計画要綱案によって東京の地下鉄5路線の建設構想が同時期に唱えられた。このうち、1号線は現在の浅草線に、2号線は日比谷線、3号線は銀座線に、4号線は丸ノ内線と有楽町線に、5号線は東西線に相当する。

結局、1956(昭和31)年の都市交通審議会第1号答申によって1号線の建

⁴ 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会(1961)『名古屋鉄道社史』pp.134-135

⁵ 川島令三(2010)「相互直通運転 見たり、聞いたり(特集 相互直通運転 50年)」『鉄道ピクトリアル』通号第842号第60巻12号、鉄道図書刊行会、pp.41-47

設区間が押上～品川に指定され、同年京成・京急との相互乗り入れを前提に東京都によって着工された。その翌年の1957(昭和32)年、2号線の建設計画が策定され、開通後に東武・東急との相互直通を行うことで合意される。この2号線が着工されたのは1号線より3年遅れた1959(昭和34)年であった。

私鉄による都心直通計画、および地下鉄の郊外延伸計画は名古屋・大阪でも存在しているが、これが相互直通という形になるのは東京よりも後の話である(川島,2010)。計画としては、1958(昭和33)年の阪急・阪神・山陽・神鉄による神戸高速鉄道の設立があげられる。

ところで、1950年代に相互直通運転といえば、鉄道というよりむしろバスの話があがってくるものと思われる。バスの相互乗り入れは1947(昭和22)年に始まったもので、当初は東京駅を起点とする7路線について、都営と民営4社の間で行われた。その後会社・起点ともに増加したが、地下鉄の建設や渋滞のため長距離乗り入れ路線は次第に見直されていった。東京駅に東急バス(東98系統)が現在でも乗り入れているのは、この名残である。直接関係があるわけではないが、この時代のバスによる直通が60年代以降の鉄道直通の下地になったということは十分に考えられる。

3, 1960年代の直通運転

都市における相互直通運転がはじめて行われたのは、1960(昭和35)年12月4日のことである。この日、都営1号線が押上～浅草橋間で開業し、同時に京成線との乗り入れが開始された。

以降は高度経済成長と、それに伴う都市への人口流入により次々に地下鉄が計画・開業し、私鉄あるいは国鉄との相互直通運転が行われていくことになる。1962(昭和37)年に日比谷線⁶と東武伊勢崎線との間で、1964(昭和39)年には同じく日比谷線と東急東横線との間で相互直通運転が始まった。1966(昭和41)年には東西線と国鉄中央線、1969(昭和44)年には同じく国鉄総武線との直通がスタートしている。

⁶ 2号線の名称が日比谷線となったのは、1960年のことである。

関西圏では、1968(昭和 43)年に神戸高速鉄道が開通し、同時にこれを挟んで阪急電鉄・阪神電鉄と山陽電気鉄道の直通が、また神戸高速と神戸電鉄の直通が開始されている。またその翌年の 1969(昭和 44)年には、阪急と大阪市営地下鉄 6 号線(現：堺筋線)との直通が始まっている。

初期の相互直通運転の特徴として、地下鉄の新規建設による輸送力向上を目的にしていること、そして各民鉄の都心乗り入れ計画の痕跡が随所に見られることがあげられる。前者については人口増加が背景にあることは疑いようがない。後者は、戦前からの民鉄の目論見と戦後の技術進歩による地下鉄建設の容易化が原因として考えられる。

4. 1970 年代の直通運転

1970 年代には、高度経済成長に伴う大都市圏への人口や産業の集中などに対処するために計画・着工されていた、新線建設や既存路線の直通が次々と完成していった。首都圏では、1971(昭和 46)年に国鉄常磐線と営団千代田線、1978(昭和 53)年には営団千代田線と小田急小田原線、営団半蔵門線と東急田園都市線との相互直通がそれぞれ開始した。また、大阪圏においても、1970 年に大阪市営地下鉄御堂筋線と北大阪急行、翌 1971 年には南海電気鉄道南海本線と泉北高速線がそれぞれ直通を開始した。さらに名古屋圏においても、1979(昭和 54)年に名古屋市営地下鉄鶴舞線と名鉄犬山線との相互直通運転が始められ、これが名古屋圏初⁷の相互直通運転の事例となった。

この時期には、1960 年代同様、経済成長に伴って大都市圏における人口や産業の集中が進み、東京、大阪、名古屋大都市圏は拡大を続けていた。特に、東京を中心とする交通圏⁸においてはこの傾向が著しく、同地域の人口は、1965(昭和 40)年に約 2,000 万人であったものが、1985(昭和 60)年には約 2,900 万人となることが予想された⁹。また、産業の集中に伴い、特に都心部における道路交通の混雑は、一層厳しさを増していた。このため、

⁷ 戦後、複数会社間において。

⁸ 東京・神奈川・千葉・埼玉の 1 都 3 県。

⁹ 都市交通審議会(1972)『都市交通審議会答申第 15 号』

副都心の育成、生産機能の郊外への分散、郊外部における大規模住宅の開発など、都心部への一極集中を緩和するための施策が講ぜられた。

しかしながら、東京都業務地に対する輸送需要はさらなる増加が予想され、東京都区部内に流入する就業・就学人口は、1965年から1985年で2倍以上に増加することが予測された(都市交通審議会,1972)。これらの輸送需要の増加に対応し、生活環境の改善を図るため、1972(昭和47)年、東京圏の高速鉄道の整備計画を盛り込んだ、都市交通審議会¹⁰答申第15号が出された。

この答申は、①東京都周辺部から都内業務地への通勤交通の確保、②東京副都心の育成及び江東地区等の路線網の整備、③新幹線鉄道等全国交通網との結節の強化、の三点を主眼として策定されたものである。このとき整備すべきとされた路線は合計13路線あるが、この答申で新たに加わった路線が、東武東上線の志木より成増、池袋などを経て新宿までを結ぶ13号線(のちの東京メトロ副都心線)であった。他にも、東急田園都市線の二子玉川より渋谷、神保町などを経て深川扇橋までを結ぶ11号線(のちの営団半蔵門線)や、西武池袋線の保谷より池袋、飯田橋などを経て豊洲方面へと向かう8号線(のちの営団有楽町線)など、大手私鉄と地下鉄との相互直通運転を想定した路線計画が多く盛り込まれていた。

また、名古屋、大阪、福岡といったその他の大都市圏においても、東京圏と同様の傾向がみられ、旅客輸送力の増強が早急に求められる状況であった。このため、都市交通審議会は、名古屋圏と大阪圏、福岡圏についても鉄道整備計画を定めた答申¹¹を発表した。これらの答申では、福岡市営地下鉄の新設¹²や名古屋市営地下鉄と名鉄との直通、そして京都市営地下鉄烏丸線¹³の新設などが示された。

¹⁰ 運輸省(当時)の諮問機関。

¹¹ 福岡圏については都市交通審議会(1971)『都市交通審議会答申第12号』、大阪圏は都市交通審議会(1971)『都市交通審議会答申第13号』、名古屋圏は都市交通審議会(1972)『都市交通審議会答申第14号』において整備計画が示された。

¹² のちに国鉄筑肥線との相互直通運転を開始。

¹³ のちに近鉄と相互直通運転を開始。

5, 1980 年代の直通運転

1980 年代においても、主に近郊私鉄と地下鉄との間で、直通運転が多く始められていった。首都圏では、1980 年に都営地下鉄新宿線と京王が、1987(昭和 62)年には営団有楽町線と東武が相互直通を開始した。また、大阪圏でも、1981(昭和 56)年に京都市営地下鉄烏丸線と近鉄、1986(昭和 61)年に大阪市営地下鉄中央線と近鉄、1988(昭和 63)年には神戸市営地下鉄西神・山手線と北神急行がそれぞれ相互直通を始めている。それに加え、1983(昭和 58)年には福岡市営地下鉄 1 号線と国鉄筑肥線が直通を開始し、九州で初めて¹⁴の相互直通運転の事例となった。

1980 年代になると、それまでと比べ、大都市圏への人口や産業の集中は鈍化した。東京都心部においては、人口の減少が顕著となった一方で、東京周辺部においては、依然として人口増加が進んでおり、人口増加率の高い地域が遠隔化する、人口の外延化がみられた。特に千葉県北西部や埼玉県東部などでは、夜間人口の増加が予想を上回り、通勤時の混雑度が悪化した。業務地等の立地も、従来からの業務集積地である千代田区、中央区、港区の都心三区から、副都心や郊外への分散が徐々にではあるが進んでいた。また、人口の外延化に伴い、郊外都市への商業機能の展開や、大学等の郊外移転も進みつつあった。

これらの状況を踏まえ、1985 年、東京圏における鉄道網の新たな整備計画である、運輸政策審議会¹⁵答申第 7 号が出された。この答申では、①既設線の混雑緩和の推進、②人口の外延化及びニュータウン計画等への対応、③副都心機能の強化及び業務核都市の育成、④空港アクセスの改善、を基本的な方針としていた。示された整備計画は、路線新設だけでなく複々線化の計画等も含めると 30 路線にも上った。このうち相互直通運転に関するものは、みなとみらい 21 線の新設(国鉄の東神奈川駅¹⁶より元町方面)や、東京 6 号線(都営三田線)の目黒延伸と東京 7 号線(のちの営団南北線)の新設、それによる両線の東急目蒲線との相互直通運転などである。

¹⁴ 戦後、複数会社間において。

¹⁵ 運輸省(当時)の諮問機関。都市交通審議会の機能を受け継ぐ。

¹⁶ のちに、国鉄ではなく東急への直通に変更される。

また、1989(平成元)年には、大阪圏における高速鉄道の整備計画を定めた運輸政策審議会答申第10号が示され、依然として高い混雑率の改善や、到達時分の短縮などが目指された。この答申で示された計画路線の1つが京都市営地下鉄東西線であり、同線は京阪京津線と直通運転¹⁷を行うこととなる。

6. 1990年代の直通運転

この時代では、過去に構想されていた直通運転やそれに伴う路線が続々と開業し、また建設が開始されていった。1991(平成3)年には都営浅草線・京成・京浜急行と北総開発鉄道が相互直通運転を開始し、1993(平成5)年には名古屋市営地下鉄鶴舞線が全通し、名鉄犬山線との相互直通運転を開始した。他にも、営団有楽町線と西武や営団東西線と東葉高速鉄道、京都市営地下鉄東西線と京阪が相互直通運転を開始した。また、1992(平成4)年にみなとみらい線が着工され、1993年には半蔵門線水天宮前～押上間が、1995(平成7)年には埼玉高速鉄道埼玉高速線が1996(平成8)年にはりんかい線第二期区間と名古屋市営地下鉄上飯田線がそれぞれ着工された。これらの中には、構想から長い時間が経過していたものも存在する。その原因として社会的要因も挙げられる。具体例を挙げると、半蔵門線は1985年の運輸政策審議会答申第7号において押上方面に延伸させることが決定していたものの、財源等の問題から着工が見送られていた¹⁸。しかし、東武伊勢崎線との直通運転による日比谷線、千代田線及び北千住駅の混雑緩和に資することが期待され、また沿線の的づくりに寄与することが期待されたことから、バブル経済の崩壊による景気の後退に対応するために1993年に策定された「総合経済対策」に半蔵門線の押上延伸が盛り込まれ、建設が開始されることになった¹⁹。このように、この年代でも直通運転は当時の社会情勢や国の政策の影響を受けながら行われていたのである。

¹⁷ 京阪の片乗り入れである。

¹⁸ 帝都高速度交通営団編(1999)『東京地下鉄道半蔵門線建設史(水天宮前～押上)』帝都高速度交通営団,p.15

¹⁹ 帝都高速度交通営団編(1999),上掲書, p.8

また、この時代に構想された直通運転は、今までの直通運転とは異なる特徴を持っている。これまで直通運転の主流となっていたのは、地下鉄の新線開業とともに既存の近郊鉄道との間で行われるものであった²⁰。それに対して、この時期に構想された直通運転は、かつて貨物輸送等で使われていた線路を活用したりすることなどによって、都心部に新たな輸送経路を開拓する、というものである。既存の線路に手を加え、ミッシングリンクをつなぎ、その有効価値をさらに高めることが大切である、と考えている会社が存在する²¹ことからそのことがうかがえる。その目的としては、以前からの混雑路線のバイパスというものもあるが、「シームレス化」というものも大きな目的であると考えられる。バリアフリーの概念が世間に浸透し、さらに少子高齢化が進展しており、今後需要が減少し高齢の利用者が増加していくと想定されている中においては、直通化を進めて乗換えを少なくし利用者のわずらわしさ軽減することが、大きな効果をあげると考えられている(久保田・目黒,2003)。このような中で、既存の路線の乗り換えを減少させるような、湘南新宿ラインや上野東京ラインといったような直通運転がこの時期に構想されたのである。2000(平成 12)年に運輸政策審議会答申第 18 号において 2015(平成 27)年までに開業することが望ましいとされた、相鉄と JR、相鉄と東急を結ぶ神奈川東部方面線も、乗り換えの減少によるシームレス化が大きな目的としてあげられている²²。

7. 2000 年代の直通運転

この時期も、以前計画されていた直通運転が続々と開始されていった。2000 年には営団南北線・都営三田線と東急が相互直通運転開始しその翌年には埼玉高速鉄道が開業し営団南北線との直通を開始した。同じ年には湘南新宿ラインも直通運転を開始し、さらに 2002(平成 14)年にはりんか

²⁰ 久保田敦、目黒義浩(2003)「花盛りの直通運転(特集 拡大する都心貫通直通運転)」『鉄道ジャーナル』通号 438 号第 37 巻 4 号、鉄道ジャーナル社、pp.11-25

²¹ KAJIMA ダイジェスト、August 2010: 特集「新幹線直上に架ける JR 東北縦貫線」、『あすの都市鉄道を展望する』

http://www.kajima.co.jp/news/digest/aug_2010/feature/asuno/index-j.html

²² 相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線「都市鉄道利便増進事業」

<http://www.chokutsusen.jp/effect/index.html>

い線が全線開業し、埼京線との直通を開始した。2003(平成 15)年には営団半蔵門線が押上駅まで延伸開業、東武伊勢崎線と直通開始し名古屋市営地下鉄上飯田線も開業、名鉄小牧線と直通を開始した。2004(平成 16)年にはみなとみらい線が開業して東急東横線と直通運転を開始し、2008(平成 20)年には副都心線 池袋駅・渋谷駅間が開業、同時に東武、西武との直通運転を開始した。関西でも 2009(平成 21)年には阪神なんば線が開業して近鉄難波線、奈良線と直通を開始した。2013(平成 25)年には東急東横線・東京メトロ副都心線の直通が開始され、2015 年には JR 上野東京ラインが開業し、2019(平成 31)年ごろには神奈川東部方面線開通が予定されている。また、この時期に着工された路線には副都心線渋谷～池袋、阪神なんば線、上野東京ライン、東部方面線などが挙げられる。上野東京ラインは周辺住民の反対によって着工が遅れ、それ以外は財源不足により遅れていたものが、国などの補助によって着工されたものである。

8, そのほかの直通運転

ここまで、都市部における直通運転を中心に歴史をたどってきたが、先にも述べたとおり、直通運転は都市部以外でも存在した。観光客はその土地の交通機関に不慣れなことから通勤通学輸送と比べて乗り換え抵抗値が大きいこともあって²³、観光地の私鉄と国鉄、または観光地を走る国鉄線と都市部の私鉄との間での直通運転が多く行われていた。これらは 1950 年代から 70 年代にかけて多く行われたものの、モータリゼーションの進展などに伴う需要減に柔軟に対応できず、地方の観光地に向けたこれらの直通運転の多くは廃止されてしまった²⁴。しかし、首都圏近郊の観光地に向けては、まだ直通列車が多く運転されている。小田急ロマンスカーや新宿からのスペーシアなどはその典型例である。スペーシアやメトロはこねの直通運転など、この 10 年で開始された直通運転も存在する。

また、この 20～30 年の間に新しく誕生した直通運転の形態も存在する。

²³ 佐藤信之(2010)「相互直通運転のあゆみと考え方(特集 彩りも豊かに 相互直通運転)」『鉄道ジャーナル』通巻第 44 巻 3 号, p.104,鉄道ジャーナル社

²⁴ 佐藤信之(2010),上掲書,p.105

国鉄再建や新幹線の開業などによって誕生した第三セクター鉄道との直通運転である。国鉄再建が議論される中で、鉄建公団建設線の多くが建設中止となった。その中で、一部の路線は第三セクターに建設が引き継がれ、開業することとなった。1984(昭和 59)年に開業した三陸鉄道がその最初の例であり、他にも智頭急行や北越急行、土佐くろしお鉄道など多くの例が存在する。またこれらの第三セクター鉄道の一部は国鉄の赤字路線を引き継いだものもある。これらの路線は本来国鉄の路線となる予定であったこともあって、多くの路線が JR の路線と直通運転を行っている。

また、1997(平成 9)年の北陸新幹線の長野開業に伴って、信越本線の軽井沢～篠ノ井間が第三セクターのしなの鉄道に分離されたのを皮切りに、その後に開業した新幹線の並行在来線の多くが第三セクターに分離されることとなった。こちらも、元 JR の路線であったこともあって、JR からの列車が直通している路線もある。