

第2章 直通運転とは

第1章で述べたとおり、本研究は大都市圏における主に通勤・通学等の目的で日常的に利用される直通運転に注目し、そのような直通運転の、利用者側から見た利便性を検証することを目的とする。そのため、本研究では直通を行わない既存の路線の改良、あるいは新線の開業や延長など、直通運転の介在しない鉄道整備については対象とせず、直通運転を行う事業者や路線に注目して利便性を検証するものとする。

本研究で扱う直通運転とは、複数の路線にまたがって列車が運行されることである。現在、日本では様々な形態の直通運転が行われているが、ここでは現在行われている直通運転を、複数の会社にまたがって運転されているかどうかと、直通列車に運賃の他に特別料金が課されるかどうかの2つの観点から、以下のように分類した。

- ①複数社にまたがって行われる、特別料金を必要としない列車の直通運転
- ②複数社にまたがって行われる、特別料金を必要とする列車の直通運転
- ③同一会社内のみで行われる、特別料金を必要としない列車の直通運転
- ④同一会社内のみで行われる、特別料金を必要とする列車の直通運転

②や④に含まれるような特別料金を必要とする直通列車には、JR 東日本の中央本線と青梅線を直通する青梅ライナーなどの通勤に使われることが多い列車もあるが、特別料金を必要とする列車には観光や都市間輸送を目的とするものが多く、また通勤・通学における輸送量も料金不要の列車と比べれば少ないと考えられる。そのため、本研究では②および④にあたる直通運転は扱わないものとする。また、日本民営鉄道協会¹によれば相互直通運転²とは、「都心や副都心への旅客輸送需要に応えるため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転すること³」だという。こ

¹ 大手私鉄 16 社を含む全国の私鉄 72 社が加盟している。

² 直通運転には、この相互直通運転の他に片方の路線の車両のみが両路線に乗り入れる片乗り入れがあるが、本研究で注目する大都市圏における直通運転の多くは相互直通運転の形で行われている。

³ 日本民営鉄道協会「相互直通運転」

<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/204.html>

れによれば残る①と③のなかでも③は定義に当てはまらないこととなる。そのため、本研究では①を中心として、例外として一部③に含まれるような直通運転を扱うものとする。

本研究は大都市圏における行われている直通運転に注目するとしたが、これは大都市圏では列車の本数が比較的多く、鉄道網も充実しているために通勤や通学に使われやすく、また大都市圏の輸送については研究に必要なデータが集めやすいためであり、日本の代表的な大都市圏である東京、名古屋、大阪、札幌、福岡の五大都市圏における直通運転を対象とする⁴。また、五大都市圏における直通運転であっても西武池袋線・秩父線と秩父鉄道の直通運転のように土休日のみ行われている例や、京成千葉線と新京成鉄道の直通運転のように行う時間帯が限られている例があり、このような曜日や時間帯、本数が限られている直通運転では通勤・通学等の日常利用は難しいと考えられる。そのため、本研究では平日・土休日の全時間帯にわたって概ね1時間当たり1本以上の本数が確保されているような直通運転を対象とする。

本研究で取り上げるような、大都市圏における複数の会社にまたがる大規模な直通運転の多くは、各社の車両が相互に直通相手の路線に乗り入れる相互直通運転の方式がとられている。この相互直通運転によって、日本民営鉄道協会は「都心や副都心への足の確保、乗り換えの不便解消、ターミナル駅の混雑緩和が図られます。現在、都市民鉄の多くが相互乗り入れを実施しており、より効率的で迅速な輸送が実現しています。5」としている。

利用者にとっては、直通運転によって乗り換えが解消され、移動にかかる時間が短縮されると同時に、利用者にとって負担の大きい、駅での乗り換えという手間が省けるというメリットが生まれると考えられる。また、混雑した路線や混雑したターミナルを持つ路線と並行する路線で直通運転を行うことにより、その路線やターミナルの混雑緩和が図られることは、混雑の緩和される路線やターミナルの利用者にとってのメリットになる

⁴ ただし、現在札幌圏では複数事業者間の直通運転は行われていないため、本研究では取り扱う路線はない。

⁵ 日本民営鉄道協会「相互直通運転」

と考えられる。一方、直通運転の利用者にとってのデメリットとしては遅延の拡大や直通先の遅延の波及、着席機会の減少などが想定される。

一方、事業者にとっては前述のように直通運転によって利用者にとっての路線の利便性が向上することで利用が増加し、増収につなげることができるというメリットが考えられる。また、直通運転による路線や駅の混雑緩和は事故や混雑による遅延のリスクを下げる効果もありうる。事業者側にとってもこのような利点があるため、直通用の施設や車両のコスト負担や遅延の拡大のリスク⁶のようなデメリットがあっても直通運転が拡大しているのではないかと考えられる。

⁶ 国土交通省「東京圏における都市鉄道の現状と課題について(補足資料)」
<http://www.mlit.go.jp/common/001039141.pdf>