

第4章 日本における直通運転の現状

本研究は、大都市圏における直通運転を対象としたものであるが、この章では、大都市圏以外も含めた日本各地で現在展開されている、多事業者間の直通運転を紹介する。

第2章で、直通運転について分類を試みたが、そのうち、複数の事業者にまたがった直通運転である③と④についてこの章では取り扱う。日本における直通運転は、大きく以下のように分けることができる。

- I 郊外の鉄道線と地下鉄など、新規開業路線との直通運転
- II 地下鉄や私鉄が本来のエリアを出たなどの場合に別会社が立ち上げられたもの
- III JR と私鉄、または私鉄同士など、既存路線同士での直通運転
- IV 国鉄時代の未成線を開通させた、または国鉄・JR の不採算路線を引き継いだ第三セクター鉄道と JR 線との直通運転
- V 整備新幹線の並行在来線として経営移管された第三セクター鉄道と JR 線、または第三セクター鉄道同士での直通運転

この章では、現在行われている直通運転を上の5つに分類して提示するとともに、この先の事例研究で触れていないものについて簡単に触れていくこととする。

I 郊外の鉄道線と地下鉄など、新規開業路線との直通運転

都市の周縁部、例えば東京であれば新宿や池袋などの山手線の駅にターミナルを構えていた鉄道会社が、都心部に乗り入れる手段として、新たに建設された地下鉄への直通運転を始めたケースがこれにあたる。また、京阪京津線や国鉄筑肥線では、都心部区間を廃止して地下鉄に直通運転を行うことで、輸送改善を図った事例もある。この先で詳しく触れていくことになるが、次ページの表のようなものがある。

新規開業路線	直通運転先
都営地下鉄浅草線	京成本線・成田空港線/北総鉄道/芝山鉄道 京浜急行本線・空港線・久里浜線・逗子線
東京メトロ日比谷線	東武伊勢崎線・日光線
東京メトロ東西線	JR 中央線/JR 総武線
都営地下鉄三田線 東京メトロ南北線	東急目黒線
東京メトロ有楽町線	東武東上線/西武有楽町線・池袋線
東京メトロ千代田線	JR 常磐線/小田急小田原線・多摩線
都営地下鉄新宿線	京王線・高尾線・相模原線
東京メトロ半蔵門線	東急田園都市線/東武伊勢崎線・日光線
東京メトロ副都心線	東武東上線/西武有楽町線・池袋線 東急東横線・みなとみらい線
名古屋市営地下鉄鶴舞線	名鉄犬山線/名鉄豊田線・三河線
京都市営地下鉄烏丸線	近鉄京都線・奈良線
京都市営地下鉄東西線	京阪京津線
大阪市営地下鉄堺筋線	阪急千里線・京都線
福岡市地下鉄空港線	JR 筑肥線・唐津線

表 1-4-1 新規開業路線との直通運転に分類できる直通運転

都営浅草線の直通運転は、地下鉄と民鉄の直通運転の嚆矢となったものである。押上駅からは、京成押上線経由で京成本線の成田空港駅、京成成田駅で分岐して東成田線経由で芝山鉄道の芝山千代田駅、京成高砂駅で分岐して北総鉄道の印旛日本医大駅、また北総鉄道と線路を共用している成田スカイアクセス線経由で成田空港駅まで、ほとんどの列車が直通を行っている。また、泉岳寺駅からは京急本線・久里浜線の三崎口駅まで、空港線の羽田空港国内線ターミナル駅まで、また、わずかに逗子線の新逗子駅発の列車が直通している。

日比谷線の直通運転は東武伊勢崎線・日光線の南栗橋駅まで行われている。2013(平成 25)年の副都心線・東横線の直通運転開始までは、日比谷線

から東横線の菊名駅まで直通運転が行われていた。

東西線は、中野駅からは JR 中央線の三鷹駅まで終日直通運転が行われ、西船橋駅からはラッシュ時に限り JR 総武線の津田沼駅まで直通運転が行われている。そのいずれもが JR 中央総武緩行線の黄色い電車と同じ線路を走る珍しい形態となっている。

千代田線は、綾瀬駅から、朝夕は取手駅まで、日中は我孫子駅まで、JR 常磐線に直通運転を行っている。また、代々木上原駅からは、小田急小田原線に直通しており、終日小田急多摩線の唐木田駅まで、また、朝夕は本厚木駅まで直通運転を行っている。

都営新宿線は、新宿駅から京王新線の笹塚駅まで一体的に運転されている。終日にわたって京王相模原線橋本駅まで、平日夕方以降と土休日の朝は高尾線高尾山口駅まで直通運転を行っている。

大阪市営地下鉄の堺筋線は天神橋筋六丁目駅から阪急千里線に直通し、北千里駅まで、また淡路駅から京都線に入って高槻市駅(ラッシュ時や土休日)は河原町駅)までの運転が行われている。

Ⅱ 地下鉄や私鉄が本来のエリアを出たなどの場合に別会社が立ち上げられたもの

路線を延長する、または新線を建設する際に、本来想定しているエリアから出てしまう、また、開発の進展具合によっては、収益が見込めないなどの理由により、自治体などの出資で第三セクター鉄道として開業させるケースがこれにあたる。このケースでは基本的に一体的に運行されており、何らかの事情により別の事業者となってしまったため、直通運転として扱われている。これらに当てはまるものには、次ページの表のようなものがある。

既存線	新設された別会社線
JR 東北本線	仙台空港鉄道
JR 埼京線	東京臨海高速鉄道
東京メトロ東西線	東葉高速鉄道
東京メトロ南北線	埼玉高速鉄道
大阪市営地下鉄御堂筋線	北大阪急行電鉄南北線
大阪市営地下鉄中央線	近鉄けいはんな線
南海高野線	泉北高速鉄道
神戸市営地下鉄西神・山手線	北神急行電鉄

表 1-4-2 別会社を立ち上げた直通運転に分類できる直通運転

JR 東北本線と仙台空港鉄道・仙台空港線が仙台駅～名取駅～仙台空港駅で相互に乗り入れている。JR 東日本ではなく第三セクターを立ち上げての開業となったが、直通を前提として建設されたため、「仙台空港アクセス線」の愛称で一体の路線として案内されている。

東京臨海高速鉄道りんかい線は、東京湾岸に建設されていた京葉貨物線を活かして、1996(平成 8)年に、臨海副都心の開発に伴い輸送や開催が予定されていた世界都市博覧会(1995(平成 7)年に青島都知事(当時)が中止を決定)へのアクセス路線として開業した。2002(平成 14)年に大崎駅まで開業し、JR 埼京線との直通運転が開始された。

東京メトロ東西線は先述の JR への直通以外にも、東葉高速鉄道への直通運転を行っている。

大阪市営地下鉄御堂筋線は、1970(昭和 45)年に千里丘陵で行われた日本万国博覧会、いわゆる大阪万博へのアクセス路線として延長されることとなったが、大阪市外へ出るため消極的で、結果として阪急電鉄の子会社として北大阪急行電鉄が立ち上げられ開業した。両線は一体的に運行されている。

泉北高速鉄道は、泉北ニュータウンの開発に伴い開業した路線である。南海電気鉄道に当時余裕がなかったため、流通センター事業を行っていた大阪府などが出資する第三セクター会社である、大阪府都市開発が開業し

運行していた。なお、橋下・松井府政のもとで民営化が決まり、2014(平成 26)年 7 月より南海電鉄やそのグループ企業に株式が売却され、南海グループとなり、第三セクターではなくなり、泉北高速鉄道と改称された。

Ⅲ JR と私鉄、または私鉄同士など、既存路線同士での直通運転

これは、連絡線を建設するなどの方法で、新たな運転経路を設定し、沿線の観光地への行楽需要や、新たな旅客の流動を喚起するケースがこれにあたる。なお、JR 同士の同様の事例では、湘南新宿ラインや上野東京ライン、大阪環状線に直通する阪和線や大和路線などの例もある。

東武伊勢崎線・日光線	野岩鉄道・会津鉄道
JR 東北本線	東武日光線・鬼怒川線
新京成電鉄	京成千葉線
西武鉄道池袋線・秩父線	秩父鉄道
JR 伊東線・東海道線	伊豆急行
JR 東海道線	伊豆箱根鉄道駿豆線
JR 中央線	富士急行
小田急小田原線	JR 御殿場線
福井鉄道福武線	えちぜん鉄道三国芦原線
近鉄奈良線・難波線	阪神なんば線・本線
阪神本線	山陽電鉄本線

表 1-4-3 既存路線同士の直通運転に分類できる直通運転

会津鉄道は会津田島駅より南側で野岩鉄道を介して東武鉄道とも直通運転している。

東武鉄道と JR 東日本は、東武日光線と東北本線の栗橋駅に連絡線を設け、JR 新宿駅と東武日光駅を結ぶ「日光」「きぬがわ」などの特急を相互に直通させている。

千葉県では新京成電鉄が京成千葉線京成津田沼駅から千葉中央駅までの区間に片方向直通運転を行っている。

西武鉄道池袋線・秩父線から、秩父鉄道の三峰口駅・長瀨駅まで片方向直通運転を行っている。三峰口駅方面へは、西武秩父駅で折り返して連絡線に入り、長瀨駅方面へは西武秩父駅手前から御花畑駅への連絡線に入る。なおこの両方向の列車は、平日は所沢駅からの各駅停車として、土休日は池袋駅からの快速急行として、横瀬駅まで併結されて運転されている。

JR 東日本の特急「踊り子」「リゾートビュー踊り子」は、伊東駅から伊豆急行線を伊豆急下田駅まで直通しており、普通列車でも、伊東線と伊豆急行を概ね直通運転を行っている。また「踊り子」の一部は JR 東海を三島駅まで経由して、伊豆箱根鉄道駿豆線の修善寺駅まで快速列車として片方向直通運転を行っている。

小田急電鉄の特急「あさぎり」は、JR 御殿場線の御殿場駅まで、新松田・松田の両駅付近に設けられた連絡線経由で片方向直通運転を行っている。この直通運転は 1955(昭和 30)年より行われており、1991(平成 3)年から 2012(平成 24)年にかけては、小田急と JR 東海との新宿駅～沼津駅の区間での相互直通運転であった。

JR 中央線のうち、JR 東日本の区間では、大月駅から富士急行線河口湖駅まで片方向直通運転を行っている。普通列車や、臨時列車としてホリデー快速や「成田エクスプレス」が乗り入れている。

福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線は、田原町駅に連絡線を建設し 2016(平成 28)年に直通運転を開始した。福武線の越前武生駅から、朝時間帯には普通列車が三国芦原線の福大前西福井まで、昼間時間帯は急行列車が同線の鷲塚針原まで運行されている。福井鉄道に合わせて、えちぜん鉄道も低床 LRV を導入し、直通運転を行っている。

阪神電車と山陽電車の直通は、1968(昭和 43)年に、それまで私鉄のターミナルが分散していた神戸市中心部を、各線を結ぶ形で建設された神戸高速鉄道の開業から始まっている。現在は阪神梅田駅～山陽姫路駅間の「直通特急」、阪神梅田駅～須磨浦公園駅間の「特急」を中心に運転されている。

IV 国鉄時代の未成線を開通させた、または国鉄・JRの不採算路線を引き継いだ第三セクター鉄道と JR 線との直通運転

国鉄の路線網として計画された、もしくは運行されていたという性質上、計画時の運行形態を実現するためや、経営移管以前の運行形態を引き継ぐために JR の路線と直通運転している事例が多数見られる。

阿武隈急行(旧・丸森線)	JR 東北本線
会津鉄道(旧・会津線)	JR 只見線
北越急行(未成線の北越北線)	JR 上越線・信越本線 えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン
愛知環状鉄道(旧・岡多線)	JR 中央線
伊勢鉄道(旧・伊勢線)	JR 関西本線・紀勢本線・参宮線
京都丹後鉄道(旧・宮津線、未成線の宮福線)	JR 山陰本線・福知山線
若桜鉄道(旧・若桜線)	JR 因美線
智頭急行(未成線の智頭線)	JR 東海道本線・山陽本線・因美線
井原鉄道(未成線の井原線)	JR 福塩線
錦川鉄道(旧・岩日線)	JR 岩徳線
阿佐海岸鉄道(未成線の阿佐線の一部)	JR 牟岐線
土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線(未成線の阿佐線の一部)	JR 土讃線
土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線(旧・中村線、未成線の宿毛線)	JR 土讃線
松浦鉄道(旧・松浦線)	JR 佐世保線

表 1-4-4 国鉄再建に係る第三セクター鉄道の JR 線への直通運転

国鉄丸森線と計画されていた路線を合わせて第三セクターとして引き継いだ阿武隈急行が JR 東北本線の槻木駅～仙台駅に片方向直通運転を行

っている。過去には福島駅～郡山駅の区間で相互に直通運転を行っていた。

JR 会津線が1987(昭和62)年に第三セクターに経営移管された会津鉄道が、JR 只見線¹の西若松駅～会津若松駅の区間に片方向直通運転を行っている。快速「AIZU マウントエクスプレス」として東武鉄道東武日光駅や鬼怒川温泉駅で東京方面からの特急と接続し、野岩鉄道・会津鉄道経由で会津若松駅まで、また臨時列車としては磐越西線・喜多方駅まで直通している。

愛知環状鉄道は、JR 岡多線と、瀬戸線として計画されていた区間の一部をつないで開業した。朝夕のラッシュ時に JR 中央線の電車が接続している高蔵寺駅から瀬戸口駅まで乗り入れしている。

三重県では、国鉄伊勢線が経営移管された伊勢鉄道において、直通運転が行われている。JR 関西本線から紀勢本線へのショートカットとして、紀伊半島への特急「南紀」や快速「みえ」などが運転しているほか、伊勢鉄道の普通列車は、ほとんどの列車が四日市駅まで直通運転をしている。

京都府北部にある京都丹後鉄道²は、国鉄宮津線と国鉄の計画線であった宮福線を引き継いで運行しているが、JR 山陰本線・京都駅から特急「はしだて」や、JR 福知山線経由で大阪駅から特急「こうのとり」が直通運転している。

若桜鉄道は JR 若桜線を引き継いだもので、半数以上の列車が郡家駅から JR 因美線に直通し、鳥取駅まで運転される。

智頭急行は、陰陽連絡線のひとつである国鉄智頭線として建設され、凍結されていたものを引き継いだものであり、高速運転に適した規格で建設され、関西方面や岡山駅から鳥取方面への特急列車「スーパーはくと」7往復と「スーパーいなば」6往復が運転されている。

井原鉄道は、建設が凍結されていた井原線を開業させたもので、朝夕に福塩線福山駅まで乗り入れている。

錦川鉄道は、岩日線を引き継いだもので、すべての列車が岩徳線を通って岩国駅まで乗り入れている。

¹ なお、只見線は全線開業以前、会津線の一部であった。

² 2015(平成27)年3月までは北近畿タンゴ鉄道が運行を行っていたが、同年4月より同社は施設を保有する第三種鉄道事業者となった。

阿佐海岸鉄道は、未成線であった阿佐線の東側で建設されていた一部の区間を引き継いだもので、朝に限り牟岐線牟岐駅まで乗り入れている。

土佐くろしお鉄道は JR 中村線を引き継ぎ、凍結されていた宿毛線と阿佐線の西側の一部を引き継いで開業させたものである。中村線・宿毛線は土讃線から特急「南風」「しまんと」「あしずり」が直通しているほか、予土線の列車が窪川駅から分岐する若井駅の先まで乗り入れている。阿佐線は「ごめん・なはり線」と愛称がつけられており、全ての快速列車と各駅停車の一部は、JR 土讃線に乗り入れ、高知駅まで相互直通運転を実施している。

松浦鉄道は JR 松浦線を引き継いだ西九州線を運行しているが、佐世保駅から佐世保線早岐駅まで乗り入れている。

V 整備新幹線の並行在来線として経営移管された第三セクター鉄道と JR 線、または第三セクター鉄道同士での直通運転

1996 年 12 月 25 日の「整備新幹線の取扱いについて 政府与党合意」³により、整備新幹線として建設された新幹線の並行在来線とされた路線は、JR の経営から分離されることとなった。分離された並行在来線は、北陸新幹線の開業に伴い 1997(平成 9)年に廃止された信越本線の横川~軽井沢を除き、地元県などの出資により立ち上げられた第三セクター鉄道として運行されている。これまでに誕生した並行在来線の第三セクター鉄道は、しなの鉄道、IGR いわて銀河鉄道、青い森鉄道、肥薩おれんじ鉄道、えちごトキめき鉄道、あいの風とやま鉄道、IR いしかわ鉄道、道南いさりび鉄道の 8 社あるが、そのいずれもが、従来の運行形態を引き継ぐ形を中心に、JR 線または隣の第三セクター鉄道線に直通運転を行っている。

北海道南部の渡島半島を走る、道南いさりび鉄道のすべての列車が、JR 函館本線の五稜郭駅から函館駅まで乗り入れている。これは 2016 年の北海道新幹線の開業に伴い、JR 江差線が経営移管されたものである。

岩手県から青森県にかけての、IGR いわて銀河鉄道と青い森鉄道は、盛岡駅から目時駅を両社の境界として八戸駅まで相互に乗り入れている。

³ 政府・与党整備新幹線検討委員会 「整備新幹線の取扱いについて 政府与党合意」
http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6_kanren.html

2002(平成 14)年 12 月以前はいずれも JR 東北本線の一部であった。そのため、このほかに隣接する JR 東北本線・奥羽本線・八戸線・大湊線との直通列車の設定がある。また、花輪線はすべての列車が好摩駅から盛岡駅まで乗り入れている。

北越急行は首都圏方面からの上越新幹線に連絡して、北陸に向かう特急列車のために、高速運転に対応した規格で 1996 年に開業した。2015 年の北陸新幹線の金沢駅までの延伸開業まで、JR 上越線の越後湯沢駅から北越急行と JR 信越本線を経由し、JR 北陸本線の金沢駅や七尾線の和倉温泉駅、また臨時列車では福井駅までの特急「はくたか」として直通運転が行われていた。JR 西日本と北越急行の車両によって運転されていた。当初は JR 東日本の車両も用いられていた。

1997(平成 9)年に北陸新幹線の一部区間として長野新幹線(当初は長野行新幹線)が開業すると、JR 信越本線の軽井沢駅～篠ノ井駅をしなの鉄道が引き継ぎ、JR 信越本線として残された篠ノ井駅から長野駅までの区間へ直通運転を開始した。

2015 年の北陸新幹線の開業に伴い、JR 信越本線の長野駅～妙高高原駅がしなの鉄道北しなの線、JR 信越本線の妙高高原駅～直江津駅がえちごトキめき鉄道妙高はねうまライン、JR 北陸本線の直江津駅～市振駅がえちごトキめき鉄道日本海ひすいライン、JR 北陸本線の市振駅～倶利伽羅駅があいの風とやま鉄道、JR 北陸本線の倶利伽羅駅～金沢駅が IR いしかわ鉄道と、複数の第三セクター鉄道へ経営移管された。北越急行も含めた各社間で、次ページの表のような複数の直通運転が行われるようになった。概ね従来の運転形態を引き継ぐように運行されているものだが、特急「しらゆき」や北越急行からえちごトキめき鉄道妙高はねうまラインへの直通運転は、2015(平成 27)年の北陸新幹線の開業の際に、上越妙高駅への連絡を目的に新たに設定された運転系統である。

JR 東日本・飯山線	しなの鉄道北しなの線
JR 東日本・信越本線	えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン
JR 東日本・信越本線	えちごトキめき鉄道 日本海ひすいライン
北越急行	えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン
えちごトキめき鉄道 日本海ひすいライン	あいの風とやま鉄道
JR 西日本・城端線	あいの風とやま鉄道
あいの風とやま鉄道	IR いしかわ鉄道
JR 西日本・七尾線	IR いしかわ鉄道

表 1-4-5 信越・北陸地方の各第三セクター鉄道の直通運転

九州では、2004(平成 16)年の九州新幹線新八代駅～鹿児島中央駅間の部分開業の際、JR 鹿児島本線の八代駅～川内駅の区間が並行在来線として経営分離されることとなった。この際、熊本県と鹿児島線にまたがっていたが、両県などの出資により、肥薩おれんじ鉄道として一体で運営されることとなった。JR 鹿児島本線熊本駅までの快速「スーパーおれんじ」や、話題となった「おれんじ食堂」が、また普通列車が JR 鹿児島本線隈之城駅までの直通運転が行われている。