

第1章 研究の目的

日本の大都市圏における鉄道網においては、直通運転¹が行われているケースが多い。とりわけ東京メトロ・都営地下鉄の計 13 路線の地下鉄網が張り巡らされている東京都心部では、そのうち 3 路線を除く 10 路線において、JR 各線や私鉄各線との相互直通運転が行われている。東京においては 1960(昭和 35)年に開始された都営浅草線と京成線との直通運転を発端に、その後 2013(平成 25)年に開始された東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線と東京メトロ副都心線との直通運転まで断続的な発展を遂げている²。これは名古屋・大阪・福岡といった東京以外の大都市圏も例外でなく、その存在はいまや当たり前のものとして利用客に受け入れられている。

日本民営鉄道協会は、相互直通運転の目的として「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³」を代表として挙げている。東京都心を例にとれば、都心部から郊外へと延びる私鉄各線のほとんどは山手線の内側に至らず、山手線上ないしそれより外側にターミナル駅を持っている。これらの路線と地下鉄とを直通運転により結ぶことによって従来のターミナル駅で強いられていた乗り換えがなくなり、先述のような効果が表れることとなった。このように直通運転は利用客に良い影響を与えるものである一方、輸送障害が発生したときにその影響が伝播する区域が拡大するなどといった悪影響もある。東京メトロ副都心線を例にとると、この路線上で輸送障害が起きると当該路線と直通運転を行う東武東上線、西武有楽町線・池袋線、東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線、さらにはそれらと直通運転を行う東京メトロ有楽町線という広範な範囲に影響が広がることになる。

このように私たちに様々な影響を与える直通運転であるが、利用客であ

¹ 本研究における直通運転の定義は次節にて述べる。

² 詳しい直通運転の歴史については第 3 章参照。

³ 日本民営鉄道協会「相互直通運転 鉄道用語辞典」
<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/204.html>

る私たちの直通運転の利便性の感じ方はいささか定性的である。そこで、そのような直通運転の利便性を定量的に計測し、それを通じて利用客への影響や利用客の路線選択の様態を考察することを目的としてこの研究を行う。