

## 第9節 鶴舞系統

### 1. 概略

この項では、名古屋市営地下鉄鶴舞線(以下「鶴舞線」と表記)と名鉄犬山線(以下「犬山線」と表記)の直通運転を取り扱う。この直通運転は、鶴舞線を挟むかたちで犬山線と名鉄豊田線(以下「豊田線」と表記)という同事業者の路線同士が直通している点が特徴的である。なおこの節では、事例研究の年代の整合性の観点から、鶴舞線・犬山線の直通運転のみを取り扱う。

### 2. 沿革

鶴舞線と犬山線の直通運転の計画が最初に現れるのは、1972(昭和 47)年に名古屋鉄道と名古屋市の間で結ばれた「名古屋市高速度鉄道第3号線と名古屋鉄道株式会社犬山線および豊田新線(現豊田線)との列車の相互直通運転に関する基本協定」においてであり、ここで名古屋市が敷設する高速度鉄道第3号線(現在の鶴舞線)と犬山線および豊田新線(現在の名鉄豊田線)が相互直通運転すること、直通運用の本数はのちに両社で協議することなどが示された。直通運転によって名古屋鉄道の沿線からより都心に近い地域への移動が容易になること、それに伴い新名古屋駅(現名鉄名古屋駅)の緩和が見込まれることが、利用客の利便性向上につながるとされた。

1979(昭和 54)年には豊田線側での直通運転が開始されたが、犬山線側の直通運転開始は1993(平成 5)年に鶴舞線の上小田井駅・庄内緑地公園駅間が開業するのを待ってとなった。当初は上小田井駅に到達する列車や直通列車が少ない暫定的なダイヤであったが、1994(平成 6)年3月に設備工事が完了すると、鶴舞線は終電車を除くすべての列車が上小田井駅に到達するようになり、両社間の直通運用も増加した。

### 3, 基準駅と基準駅間のルート

この項での基準駅は、前述の選定方法により以下の駅が選択された。

犬山線...岩倉駅(愛知県岩倉市)<sup>1</sup>

鶴舞線...鶴舞駅(愛知県名古屋市中区)<sup>2</sup>

扱う移動パターンは以下の通りとなる。直通以前のルートも併せて示す。

岩倉駅・鶴舞駅間(名鉄犬山線・JR 中央線)

### 4, 運行概況

各線における運行本数と行先方面を以下に記す。

	犬山線直通	線内完結運用
各駅停車	37	132

表 2-2-39 鶴舞線(犬山線方面)の平日の運行概況(単位:本/日)<sup>3</sup>

	鶴舞線直通	線内完結運用 (名鉄名古屋駅方面)
各駅停車	36	70
速達運用 <sup>4</sup>	0	103

表 2-2-40 犬山線(上り)の平日の運行概況(単位:本/日)<sup>5</sup>

両線とも運行の主体は直通運転を行わない列車であることがうかがえる。特に犬山線側は、名鉄名古屋駅方面に向かう運用に速達運用が多い反面、直通運用はすべて各駅停車であるため、犬山駅や扶桑駅といった遠方から直通運転を利用したい乗客にとっての利便性の向上は限定的であると考えられる。時間帯を区切って分析すると、昼間帯からは直通運用が毎時 1~2 本であるのに対して、朝晩の通勤時間帯には 3~5 本程度にまで増

<sup>1</sup> 愛知県(2016)『平成 27 年度刊愛知県統計年鑑』

<sup>2</sup> 名古屋市(2016)『平成 27 年版名古屋市統計年鑑』

<sup>3</sup> 名古屋市交通局「時刻表(詳細)」

[http://www.kotsu.city.nagoya.jp/jp/pc/subway/timetable\\_dtl.html?name=%E5%BA%84%E5%86%85%E7%B7%91%E5%9C%B0%E5%85%AC%E5%9C%92&rosenName=%E9%B6%B4%E8%88%9E%E7%B7%9A&lineindex=1](http://www.kotsu.city.nagoya.jp/jp/pc/subway/timetable_dtl.html?name=%E5%BA%84%E5%86%85%E7%B7%91%E5%9C%B0%E5%85%AC%E5%9C%92&rosenName=%E9%B6%B4%E8%88%9E%E7%B7%9A&lineindex=1) より。

<sup>4</sup> 別途料金の発生するミュースカイを除く。

<sup>5</sup> 名古屋鉄道株式会社『岩倉駅発時刻表(平日:月~金)』

[http://www.meitetsu.co.jp/ekibetsu/timetable/timetable/tt311721.html?\\_ga=1.134368177.1549049998.1475386629](http://www.meitetsu.co.jp/ekibetsu/timetable/timetable/tt311721.html?_ga=1.134368177.1549049998.1475386629) より。

えており、乗換駅である上小田井駅構内の混雑を緩和する意図がうかがえる。上小田井駅での乗り換えの手間や混雑を避けられる点は、利用客の利便性を高めているといえるであろう。

## 5, 時間に関する指標とそれに関する考察

基準駅間の所要時間・乗り換え回数およびその変化は以下の通りである。

開業前：24分<sup>6</sup>、1回

開業後：29分、0回

所要時間は開業後の方が長くなっている。この理由としては開業前ルートでは岩倉駅から新名古屋駅までの区間で速達運用を利用することが可能であった反面、直通運転利用ルートでは岩倉駅から鶴舞駅までの全区間で各駅停車を利用しなければならないという理由が考えられる。しかし、乗り換えが不要になった点は利用者の利便性を向上させている。

## 6, 運賃とそれに関する考察

開業前：450円<sup>7</sup> 開業後：470円

運賃は開業後に20円高くなった。利用する事業者がJRから名古屋市交通局に変わったのみであり、その数自体に変化はないため、運賃の大幅な変化は見られなかった。

## 7, 利用客数に関する指標とそれに関する考察

i) 利用客数とその変化

	1992(平成4)年度	1994(平成6)年度
鶴舞線 <sup>8</sup>	83,971	95,147
犬山線	28,567	29,058

表 2-2-41 各年の各路線の輸送人員の推移<sup>9</sup> (単位:千人/年)

<sup>6</sup> 八峰出版(1999)『NATT 名古屋圏全電車線時刻表 1993 年秋・冬号』を参照。

<sup>7</sup> 同上

<sup>8</sup> 1992 年度における開業区間は庄内緑地公園駅・赤池駅間であり、上小田井駅・庄内緑地公園駅間は未開通。

<sup>9</sup> 国土交通省(1993)『鉄道統計年報(平成4年度)』

国土交通省(1995)『鉄道統計年報(平成6年度)』

両線ともに利用客数の増加が認められる。鶴舞線については上小田井駅・庄内緑地公園駅間が新規開業したことによる増加分も含まれていると考えられるが、犬山線においても利用者が増加していることから、直通運転による新規需要の掘り起こしが起きたと考えてよいであろう。

ii) バイパス効果について

この路線は犬山・扶桑・岩倉方面から名古屋市街各地(地下鉄駅近辺)への移動需要に対して、犬山線から鶴舞線へのバイパス効果を期待することができる路線である。そこで名古屋市営地下鉄東西線・桜通線と乗り換えのできる新名古屋駅(現在の名鉄名古屋駅)・名古屋駅の開業前後での乗車人員、さらには犬山線との接続駅である鶴舞線上小田井駅の乗車人員の推移を見る。

	新名古屋駅	名古屋駅 (東西線・桜通線) <sup>10</sup>	上小田井駅 (鶴舞線)
1992年度	69,163	60,265	未開業
1994年度	64,239	57,569	8,798
対前々年比	-4,924	-2,696	+8,798

表 2-2-42 鶴舞線開業前後での各駅の乗車人員<sup>11</sup> (単位:千人/年)

新名古屋駅・名古屋駅では両駅合わせて約 7,600 千人の利用客数減少となっているのに対して、上小田井駅の 1994 年度の利用客数は 8,798 千人である。変化幅に差はあるものの数千万人規模での乗客数の変化が起きていることから、名鉄犬山線・本線から鶴舞線へのバイパス効果は発現しているとしてよいであろう。

## 8. まとめ

以上を総合すると、この直通運転によって利用客の利便性は高まっていると考えられる。前述の通り名古屋鉄道の利用者が乗り換えなしで名古屋

愛知県(1993)『愛知県統計年鑑(平成 4 年度刊)』

愛知県(1995)『愛知県統計年鑑(平成 6 年度刊)』

<sup>10</sup> 東西線・桜通線の乗車人員の合算値とする。

<sup>11</sup> 名古屋市(1997)『平成 8 年版名古屋市統計年鑑』を参照。

都心部にアクセスする手段はこの鶴舞線を介してのものが最初であり、この直通運転の果たす役割は大きい。直通運転の都心側は地下鉄区間であり、速達運用といった形でのさらなる利便性向上は難しいため、現在の運転形態は既に成熟したものであり、今後大きな変化は起こらないように推測される。