

## 第3章 事例研究の概観

第3部では、近年の直通運転が何をもたらしたのかについて考察していく。その前に、直通運転に期待されていた効果に着目して、第2章の事例を改めて振り返る。

### 1. 直通運転への期待効果

直通運転を伴う整備を行う目的には、どのようなものがあるだろうか。これまでの事例研究のうち、いくつかの路線については、国土交通省の交通政策審議会答申および旧運輸省の運輸政策審議会答申、都市交通審議会答申や、直通する公営鉄道路線を有する自治体の整備計画などから直通運転を伴う整備の目的が明らかになる<sup>1</sup>。それらの目的を大まかに分類すると、既存交通機関の混雑緩和、郊外から都心へのアクセスの利便性向上、輸送の効率性向上の3つになるだろう。この節では、3つの分類の内容と、それぞれに当てはまる事例を概観する。

第一の分類が、既存交通機関の混雑緩和である。この既存交通機関の混雑緩和には、①既存の交通機関を残しつつ、直通運転あるいはそれを伴う新路線の整備を行い、新路線と既存交通機関が併存し、互いを補完することで混雑緩和を目指すタイプと、②既存の交通機関をはるかに上回る輸送量を有する、新しい鉄道路線が既存の交通機関の役割を代替することで、混雑緩和を目指し、既存の交通機関は郊外から都心へのアクセス客が主たる利用者ではなくなる、あるいは廃止となるタイプがある。この章では、便宜的に前者によって実現した混雑緩和を「補完による混雑緩和」、後者によって実現した混雑緩和を「代替による混雑緩和」と呼ぶこととする。

補完による混雑緩和を期待されたものには、南北線系統、副都心系統、上野東京ライン、けいはんな系統、阪神なんば線系統が該当する。例えば、副都心系統の整備と直通運転は JR 山手線・埼京線の混雑緩和が目的であった。他にも、上野東京ラインは JR 山手線・京浜東北線、けいはんな系

---

<sup>1</sup> これらには、企業の競争力確保など、公益に結びつかない目的は、記載されないことに注意が必要である。公益に結びつかない目的については、第3部で考察する。

統は近鉄奈良線の混雑緩和を目的とすることが運輸政策審議会または都市交通審議会の答申において、明記されている。南北線系統に関しては具体的にどの路線の混雑緩和を目的とするかは政策審議会の答申で明記されていなかったが、東武伊勢崎線の混雑緩和の役割が期待されていたと考えられる。阪神なんば線系統は具体的に明記されていないが、大阪市内交通機関の混雑緩和を目指すとしている。

代替による混雑緩和を期待されたものとしては、JR 筑肥線に直通する福岡市交通局空港線の整備が当てはまる。なお、福岡市地下鉄空港線に関しては、都市交通審議会ではその整備の目的は輸送力強化であるとされていた。この輸送力強化が必要となった背景には、路面電車と路線バス、自家用車が主体であった福岡都市圏の交通網は早期に限界を迎えるという予測があったため、この輸送力強化という目的は混雑緩和という目的とほぼ同義とみなしてよいだろう。福岡市交通局空港線の事例では、空港線による姪浜駅から天神駅へのアクセスが可能になると同時に国鉄筑肥線の姪浜―博多間が廃線となっている。

第二の分類が、郊外から都心へのアクセスの利便性向上である。半蔵門線系統、阪神なんば線系統、副都心線系統、鶴舞線系統がこれに該当する。半蔵門線系統は東武各線から東京都心への、阪神なんば線による直通は神戸方面から大阪市を中心業務地区への、副都心系統も、池袋・新宿・渋谷の3大副都心へのアクセスの利便性向上を意図していた。鶴舞線系統についても、その直通の目的は名古屋鉄道の沿線からより都心に近い地域へのアクセスの利便性向上であった。この利便性といったものが何を指すのかに関しては、次の節にて述べる。

第三の分類が、輸送の効率性向上である。これには、京都市営地下鉄烏丸線と近鉄京都線及び近鉄奈良線との直通運転が該当する。効率性という言葉からは、運行費用に対する輸送量の効率性か、使用エネルギーに対する輸送量の効率性など、様々な意味が想起され、具体的にどのようなものを指すかは不明である。ただ、前述の利便性、混雑緩和という目的は、直接的に利益が供されるのが利用者であるのに対し、この効率性という目的は鉄道事業者に直接的な利益を供するものだという点は注目すべきだろう。ただし、実態としては利用者の利便性等の向上にも寄与している場合

が考えられる。

## 2. 混雑緩和と利便性

この節では、直通運転の目的として説明されることも少なくない、「利便性」という言葉について改めて考え、混雑緩和との違いを明確にする。

富井(2012)によれば、利便性の代表的な要望は、速達性と快適性である<sup>2</sup>。速達性とは、なるべく早く目的地に行けることであり、これには列車の待ち時間、乗り換え時間も含まれる<sup>3</sup>。快適性は、都市圏では特に混雑が重要とされる<sup>4</sup>。

運輸政策審議会または都市交通審議会の答申において、混雑緩和と利便性向上を厳密に使い分けられていると考えるならば、補完による混雑緩和は、郊外から都心へのアクセスの快適性のみを向上を意味しているのに対し、郊外から都心へのアクセスの利便性向上という目的は、快適性だけでなく、速達性の向上をも目指すより狭い概念であると考えられる。すなわち、利便性向上は補完による混雑緩和の十分条件であり、必要条件ではない<sup>5</sup>。ちなみに、代替による混雑緩和に当てはまる福岡市地下鉄の事例に関しては、所要時間の短縮も観察されるため、混雑緩和だけでなく速達性の向上を併せ持った利便性向上を実現していると考えられる。

それでは、補完による混雑緩和のみを目的とした路線と利便性向上を目的とした路線には、直通運転開始及び路線整備後の実際の効果にはどのような違いが表れるであろうか。

補完による混雑緩和のみを目的とする路線は快適性が第一義である。そのため、郊外から都心へのアクセスの併存する路線のうち、新路線の速達性が極端に高いことは問題となる。なぜなら、速達性の高い方の路線への利用客の集中、いわば代替による混雑緩和に近いことが起こり、輸送力に大きな差がない限り、混雑がそのまま新路線に移転することとなるからである。既存の交通機関が鉄道の場合は、路面軌道などの場合を除けば、輸

---

<sup>2</sup> 富井(2012),p44

<sup>3</sup> 同上

<sup>4</sup> 同上

<sup>5</sup> それゆえ、阪神なんば線系統のように両方の目的が想定された事例も存在するが、利便性向上を目的としたすべての路線について、それが当てはまると考えられる。

送力に大きな差を生むことはできないだろう。新路線の速達性が極端に低い場合は、利用客は交通機関を以前から変えず、既存の交通機関の混雑緩和が実現できない。よって、混雑緩和を目的とするためには、利用客が既存路線と新路線に適度に分散するために利便性の平衡、速達性の平衡が求められるのではないだろうか。そのため、補完による混雑緩和のみを目的とする路線は、利便性向上を目的とする路線よりも時間短縮の効果は小さいのではないだろうか。

### 3. 事業戦略としての直通運転

直通運転は利用者に一定の効用を与えるとすると、それと同時に利用客が増加することでひいては鉄道収入の増加という利得を鉄道事業者にもたらす可能性が考えられる。

京都市営地下鉄烏丸線と近鉄京都線及び近鉄奈良線との直通運転については、京都市交通事業審議会の答申において、効率的な輸送を目指すと明言されていた。公営企業における事業活動の効率化は、納税者の負担軽減に寄与し、公益にかなうものであるため、事業者主体の目的が公表された例であると言えよう。

ただし、私企業の場合は、そのような事業の効率化、あるいは事業者への利益といった目的は各政策審議会の答申には反映されないだろう。

湘南新宿ラインの事例については、事業者への利益を重視していた背景が事例研究で明らかになっている。湘南新宿ラインは、新宿への南北方面という需要に対する中長期的な競争力、シェアの確保が目的であった。

一方で、けいはんな系統の事例については、1971(昭和46)年の都市交通審議会答申13号を受けて整備が行われるが、答申で指摘された大阪市営地下鉄の延伸ではなく、近鉄の完全子会社たる東大阪生駒電鉄によって、長田—生駒間の敷設、運行が実現した。このような経緯を鑑みると、政策答申が発表される以前には、近鉄に長田—生駒間の敷設の意思はなかったと考えられる。これは政策方針に民間企業が従う形で直通運転及びそのための整備事業を行った例であると言えよう。

このような事例があるため、必ずしも直通運転が、企業としての合理的な判断により、リターンが十分に期待できる投資として、行われていると

は限らないといえる。

#### 4, 直通運転の実際の効果

烏丸線を除くすべての事例研究において、郊外と都心のそれぞれの基準駅間において、既存路線の混雑緩和あるいは郊外から都心へのアクセスの利便性向上の一定の効果が確認された。烏丸線において、基準駅間の利便性向上の効果が確認されない<sup>6</sup>のは、輸送の効率性向上が主目的であったためでもあるが、竹田駅での同一ホーム乗り換えで直通列車を運転せずとも利便性が保たれている点にも注目する必要があるだろう。直通運転とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」をなくしていく、「シームレス化」の一手段でしかない。その他の利便性向上の手段と複合した結果に目を向けることも重要であろう。

この章では、直通運転に期待されている効果を振り返った。以降の章では、直通運転の実際の効果を実際に分析する。直通運転のもたらす効果のうち、輸送効率性向上を含む直通運転が鉄道事業者にもたらす効果については、第2部のコラムにおいて、その全体的な傾向の分析を行う。直通運転の実際の効果のうち、混雑緩和、利便性向上に関しては第3部第1章から第3章までにおいて、時間、運賃、利用客数の3つの観点から、事例を分析する。

---

<sup>6</sup> 基準駅間では利便性向上は確認できなかったが、京都駅より北の四条駅などと近鉄京都線の駅との移動では乗り換え回数を減らすなど一定の効果があると考えられる。