

## おわりに

一橋祭研究「直通運転の利便性を考える」をお読みいただき、ありがとうございました。2015年3月に上野東京ラインが開業し北関東と南関東間のシームレス化が進行し、直通運転への注目も高まりました。本年の研究では、このようなトレンドを踏まえて「都市圏の直通運転」をテーマといたしました。中でもそのような直通運転に対して、私たちの立ち位置である「利用者」という視点を大切にして、直通運転の効用について検証を行いました。

一口に直通運転の効果といっても、私たちの感じ方はどうしても主観的になってしまいます。「乗り換えがなくなって楽になった」「便利になったからかすこし車内が混んできた気がする」といった漠然とした変化は感じられるものの、それが具体的にはいったいどれほどの効果をもたらすものなのか、という疑問が当研究の入り口となりました。

旅客営業を行っている鉄道会社は乗客という顧客を対象にある地点からある地点へと運ぶというサービスを提供しています。その鉄道が安全に運行されるべきというのはいうまでもないことですが、それ以上を求めるとなるといかに早く運ぶか、いかに快適に運ぶか、いかに時間に正確であるかといった点で差別化を図る必要があります。直通運転というのはその差別化戦略の一つであるといえましょう。直通運転によってどのような差別化がなされ、どのような効用を感じたかということが私たち利用客からの直通運転への感想となるのでしょうか。

一方、直通運転は鉄道会社にもさまざまな影響をもたらします。2事業者以上での相互直通運転となりますと技術的にもサービスのにも必然的に他社との連携が必要になります。一方で自社路線沿線の区域からはずれた地域を対象にした需要にも対応できるということで、いままで取り込めなかったような需要を取り込む機会ともなります。

日本の鉄道網は成熟段階を迎えたといえます。バブル期のような積極的な大規模投資が難しくなった昨今の日本の経済情勢下においてこれから

多くの新線を開業するというのは難しく思われます。首都圏ではつくばエクスプレスの開業以降主だった新線開業はなく、鉄道各社は既存路線をいかに活用して、あるいは他業種に手を出して多角化経営を行うなどしていかにかに利用客をとりこむか苦心しています。その情勢下において今後さらに都市圏の鉄道網が発達するとすれば、既存の設備である各社の路線を活用した直通運転がその中心を担うのではないかと考えます。

改めまして、当会の研究誌をお読みいただき、また一橋祭展示に足をお運びいただきまして、まことにありがとうございました。

最後になりますが、積極的な議論への参加や原稿執筆を通して当研究を支えていただいた一橋鉄研部員の皆さんに改めて深い感謝の念を表し、結びの言葉とさせていただきます。

一橋大学鉄道研究会 2016 年度研究主担当

一橋大学鉄道研究会 2016 年度研究副担当

一橋大学鉄道研究会 2016 年度研究副担当