

研究誌 2021

一橋鉄研





研究誌

ver.2021

一橋大学鉄道研究会

テーマ：鉄道の「競合」と「共存」

もくじ

00. はじめに	……P.1
01. JR 高徳線・ことடன்志度線	……P.2
02. JR 東海道本線・阪急神戸線・阪神本線	……P.7
03. JR 東海道本線・京阪本線・阪急京都本線	……P.9
04. JR 中央本線・高速バス	……P.22
05. JR 湘南新宿ライン・小田急江ノ島線	……P.24
06. JR 相鉄直通線・小田急小田原線・神奈川	……P.27
中央交通	
07. 小田急多摩線・京王相模原線	……P.29
08. 京急空港線・東京モノレール	……P.35
09. JR 総武線・東京メトロ東西線	……P.41
10. JR 山田線・106 特急バス	……P.44
11. バックナンバーのご案内	……P.47
12. 活動紹介	……P.48
13. 編集後記	……P.49

0

はじめに

社会学部 3 年

小川 真科

2021 年 11 月 14 日、午前 9 時 48 分、JR 品川駅。東海道線ホームに滑り込んできた熱海行きの普通列車はいつものように乗客を入れ替え、定刻通りにホームを離れる。品川を発った列車は瞬く間にスピードを上げ、次なる停車駅の川崎へと歩みを進めていく。

時を同じくして、品川駅の別のホームを同じ方面へと発つ列車がある。京急本線の京急久里浜行き快特だ。この「快特」という種別の列車は東海道線の普通列車と比べて品川から横浜までの間に停まる駅の数が多い、また複雑な東海道線とは違って複線区間を走るため、どうしても前を走る列車の影響を受けやすいというハンデを背負っているにもかかわらず、(日中時間帯においては)所要時間が東海道線と全くと言っていいほど変わらない、まさに東海道線に対抗するために生み出された列車と言っても過言ではない。

六郷川を越え、東京都から神奈川県に入った両者は、東神奈川付近に差し掛かったところでいよいよ相見える。先を走る東海道線の列車に対し京急の快特も猛烈な勢いで追いつき、両者一歩も譲らない「戦い」が展開される中、前方に横浜駅が見えてくるとそれを合図に両者は一斉にスピードを落とし、ほとんど同時に横浜駅のホームへと滑り込む。

しかし、そんな「競争」も束の間の出来事。同じ駅を同じ時刻に発車し、同じ駅に同じ時刻に到着した両者は、この駅を境に二度と顔を合わせることはない。横浜駅のホームを心なしかゆっくりと発車した 2 本の列車は、まるで何事もなかったかのようにそれぞれの目的地へと消えてゆく。

読者の皆様も、こんな光景を一度は目にしたことがあるかもしれない。ここで触れた JR と京急のケースはほんの一例、日本の鉄道会社どうし、あるいは鉄道と他の交通機関との間にはさまざまな形の競合関係や共存関係が存在する。

読者の皆様には、本誌を通して少しでもこのテーマの奥深さに触れていただければ幸いである。

1

高德線・志度線

商学部 2 年

井上 清隆

1. はじめに

私が担当する部分では、地方都市に目を向けて、競合していると思われる路線について記述する。今回着目するのは、四国地方・香川県の県庁所在地、高松市だ。そもそも香川県内で事業を行っている鉄道事業者はいくつあるのだろうか。答えはたった3つである。四国旅客鉄道(以下「JR 四国」)、高松琴平電気鉄道(以下「ことでん」)、四国ケーブルの3社が現在存在している。香川県の面積は1,876.73平方キロメートルで、日本で最も小さな県となっていることを考えると、3社にとどまっていることは納得できるかもしれない。県内にはケーブルカーを除くと7つの路線が走っている。JR 四国の予讃線、高德線、土讃線、本四備讃線(瀬戸大橋線)、そしてことでんの琴平線、長尾線、志度線である。この中で競合路線として以下で取り上げるのは、JR 四国の高德線と、ことでんの志度線だ。まずは、それぞれの路線概要から説明したい。

2. 高德線の概要

JR 四国・高德線は、香川県高松市の高松駅から徳島県徳島市の徳島駅を結ぶ。そのうち高松駅から途中の讃岐相生駅までが、香川県に属する。高松駅を発車する列車は、普通列車(日中はワンマン運転)が1時間に1本~3本、特急列車が1時間に1本(予讃線直通の岡山行除く)となっている。そのほか区間運転列車や、牟岐線・鳴門線直通列車も運行される。



< 高松・徳島間を結ぶ特急「うずしお」新型 2700 系気動車 (徳島駅で撮影)>

2019 年度における高松徳島間の、1 日あたり平均通過人員(輸送密度)は 4,289 人と、JR 四国全体の 4,416 人

を下回っているのが、当該路線の現状である。ただし、この数字は瀬戸大橋線が平均値を押し上げている面もあり、路線別にみると第3位(9路線)の値である。

3. 志度線の概要

ことでん・志度線は香川県高松市の瓦町駅から同県さぬき市の志度駅を結ぶ。瓦町駅を発車する列車は、日中は30分間隔、ラッシュ時は10分または20分間隔で運行されている。また、一部列車は途中の大町駅止まりとなる。優等列車は走っておらず、すべて各駅停車となっている。ことでんの他の2路線(琴平線と長尾線)は、分岐点となる瓦町駅からその先の高松築港駅まで乗り入れているが、志度線は瓦町駅の駅構造上の問題から、乗り入れは行われず、すべて志度線内のみで完結する。



< 瓦町行 700 形電車 (名古屋市交通局より譲受け)>

4. 取り上げる路線の決定にあたって

今回競合路線を取り上げるにあたって、JR 四国高松～琴平間(予讃線+土讃線)と、ことでん高松築港～琴電琴平間(琴平線)も検討対象となった。ことでん高松築港駅は、JR 四国高松駅と 300 メートルほどの距離にあり、乗り換えは可能である。また、琴平線の終着駅・琴電琴平駅と JR 四国琴平駅は、駅舎を出ると互いの駅舎が見えるほど近くにある。これらを考慮すると、高松～琴平間の移動にあたっては、いずれの路線を利用することも可能であるといえる。しかしながら、両者は走行ルートが大きく異なっており、途中駅を利用する乗客層が一致するとは考えられないため、取り上げないこととした。



上に挙げたのは、JR 四国とことでんが共同で発行している、「ことでん・JR くるり～んきっぷ」の対象範囲を示した路線図である(1)。簡略化された図ではあるが、これを見ても分かるように、JR 四国の路線は、香川県中部(中

讚と呼ばれる)にかけて県内の北部を經由し、松山方面と別れて善通寺・琴平方面へ向かうのに対し、ことでの路線は高松市内を南下した後、中讃南部を琴平へ向けてまっすぐ向かっている。走行ルートが明らかに異なることが分かる。



< 琴電琴平駅前から見える JR 琴平駅 >

5.2 路線間の距離

上で触れた2路線とは異なり、高德線と志度線は非常に多くの箇所で線路が近接しており、競合路線ということができると考えた。高德線・高松駅を出発した列車は、一度徳島方面とは真逆の西の方向へと向かうものの、香川県の観光名所である栗林公園の最寄り駅を經由した後、線路は東へと向かう。高德線・栗林駅から先、琴電志度線との距離は1キロメートル弱と、徐々に近づく。源平合戦の地・屋島(JRとことでんにはともに屋島駅が存在する)を過ぎると、お互いの線路が見えるほど近づいていく。最も線路が近づくのは、高德線・讃岐牟礼駅と志度線・八栗新道駅の周辺で、国道11号線を挟んで駅同士が向かい合っている。もしこの駅の近くに自分の家があれば、どちらを利用するか迷ってしまうような近さだ。



© Google

そのほかにも、高德線・八栗口駅と志度線大町駅、高德線・屋島駅と志度線・古高松駅などは、周辺住民が両方の駅を利用できるほど近く(1キロメートルに満たない)にある。我が一橋大学が中央線・国立駅と南武線・谷保駅という、2キロメートル以上離れた両駅を最寄り駅として設定していることを考えれば、十分に利用の選択肢となりうるだろう。

6. 実際に利用するとしたら…

この節では、2路線を選択肢として考えた場合、運賃・所要時間の面でどちらが優位なのかについて取り上げる。

ただし、条件をできるだけ同じようにするために、高德線は高松駅から、志度線は琴平線の高松築港駅から出発し瓦町駅で乗り換えて乗車すると想定する。

讃岐牟礼駅・八栗新道駅までの所要時間と運賃は下表の通り。

	高德線	志度線
所要時間合計	23～35分	30分(乗り換え除く)
運賃	260円	370円

まず運賃については、高德線が100円以上安い。JR四国の運賃計算は、幹線と地方交通線に分かれているが、高德線は幹線に属する。この区間の営業キロは13.4kmで、11～15kmの260円となる。ことでのこの区間の営業キロは11kmで、本来は10.1km以上12km未満の380円となる。しかしこの区間は特定区間に指定されており、10円安い370円に設定されている。あくまで推測に過ぎないが、瓦町駅から先の琴平線(高松築港駅・片原町駅)からの利用者と、JR四国・高德線の競合区間とを意識した運賃ではないだろうか。ただし、ことでの運賃は初乗りでJR四国よりも20円高いため、全体として運賃の面ではJR四国が優位となっている。

これに対して所要時間は各列車によるという結論になる。志度線はどの時間帯に乗車しても、かかる時間は同じだが、高德線は乗車する列車によって所要時間が異なる。再速達列車は23分で着くことができる。特に朝夕のラッシュ時には、できるだけ速く運行しようとしている意図が読み取れる。一方で日中には、志度線よりも5分以上長く乗車する列車も多い。これは、高德線は徳島県内の一部区間を除いてほとんどが単線であり、かつ特急列車が走っているという理由がある。途中の栗林・屋島・八栗口の3駅は交換可能駅となっており、対向列車または追い抜く特急列車を退避するために、5分以上停車することがある。高德線の所要時間のバラツキを考えると、どちらが優位とは言いにくい。

7. 本当に競合していると言いきれるのか

第5節で、2路線の距離の近さを理由に、競合路線として取り上げたことを述べた。終着・志度駅に近づくほどより競合していると考えられるのだが、一方で高松市街地においては、2路線の役割は大きく異なるように思われる。高德線は市街地中心部とは若干離れたところを通り、松山・高知・岡山方面行が集まるターミナル駅・高松駅に到着する。一方、志度線の終着駅・瓦町駅は、駅自体が大型商業施設の中にあり、加えて市内中心部の商店街やオフィス街にも近い。娯楽を求めて列車を利用する人や、オフィス街を目的地として利用するような人は、志度線を利用しそうだ。



<ことでん瓦町駅が入居するビル>

また、高等学校の存在も大きい。香川県東部の高校は高松市中心部に集中しており、高德線と志度線の沿線住民の多くが、通学のために利用している。高德線・栗林駅からの徒歩圏内に2校、志度線・瓦町駅からの徒歩圏内に4校それぞれ存在している。立地を確認すると、そのほとんどがいずれか一方の路線を利用した方が明らかに便利で、他方の路線を利用する選択はしないように思われる。ただ、運賃の関係から、志度線から高德線へと利用を変更する可能性は否定できないため、ことでんでは主要な収入源を失わないように、ICカード定期券で割引を行うなどの工夫を凝らしている。

以上のように、実際はすみ分けができていないのではないかという観点から検討してきた。競合していないと結論付けるには不十分な検証であるが、ターゲットとする客の奪い合いが極端に激しくはないということは確かだろう。

8. さいごに

本研究では、JR 四国・高德線とことでん・志度線の高松(瓦町)～志度間を取り上げて、その競合関係について記述した。志度方面になればなるほど2路線間の実際の「距離」は近くなり、沿線利用者の選択肢としていずれもが考えられるようになることを説明した。また、具体的な競合区間を利用した場合の、運賃と所要時間を比較し、各社の優位性を検討した。最後の節では、高松方面の駅の立地を考慮して、競合関係の激しさについても考えた。

2路線が競合関係にあることは確かだが、首都圏の激しい競合関係や運賃競争と比べれば、競合しながらうまく共存しているのではないだろうか。

脚注

(1) <https://www.jr-eki.com/ticket/brand/1-5EG> より

< 参考ページなど >

Google マップ, 所要時間・運賃計算のため参照, 一部地図の利用.

四国旅客鉄道株式会社「2019年10月1日消費税率引上げに伴う 新しい運賃・料金のご案内」, 2019年7月.

四国旅客鉄道株式会社「高松駅時刻表」, 2021年3月13日.

JR おでかけネット (<https://www.jr-odekake.net/>), 所要時間・運賃計算のため参照.

JR 四国ツアー「ことでん・JRぐるり～んきっぷ」(<https://www.jr-eki.com/ticket/brand/1-5EG>).

高松琴平電気鉄道株式会社「電車営業料程表」(<https://www.kotoden.co.jp/publichtm/kotoden/fare/index.htm>), 2020年11月28日.

高松琴平電気鉄道株式会社「ことでん時刻表」(<https://www.kotoden.co.jp/publichtm/kotoden/time/index.htm>), 2020年11月28日.

2

今日の阪神間における各鉄道会社間の競合と共存

商学部 1 年

肥田 昂大

・ 阪神間を走る鉄道路線

- ① 阪急電鉄神戸本線【大阪梅田～神戸三宮】
- ② J R 西日本東海道本線 (JR 神戸線) 【大阪～神戸】
- ③ 阪神電鉄阪神本線【大阪梅田～元町】

・ 各路線の阪神間の所有時間

- ① 阪急 **特急** 27 分
- ② J R 西日本 **新快速** 21 分
- ③ J R 西日本 **快速** 27 分
- ④ 阪神 **直通特急** 32 分

このように、速達性においては複々線と新快速がある JR が優位に立っている

・ 各路線の阪神間の運賃

- ① 阪急 320 円
- ② J R 西日本 410 円
- ③ 阪神 320 円

このように、運賃面においては私鉄各社が優位に立っている

・ 各路線の阪神間の駅数

- ① 阪急 16 駅
- ② JR 西日本 17 駅
- ③ 阪神 33 駅

このように、阪神電鉄は他者の倍以上の駅数であり、地域の利便性を高めている

・ 各路線の沿線住民の違い

阪神間において、北部の山側を走る阪急沿線には芦屋市の六麓荘や西宮市の苦楽園などといった高級住宅街が数多くあり、阪急電鉄自体のブランド政策も相まって、阪急には高級イメージが確立されている。それに対し、南部の海側を走る阪神沿線は、工場や団地が多く、阪神は庶民派イメージがある。その中間を走る J R は、双方のいいとこ取り、あるいは協会の役割を果たしている

・まとめ

今日の阪神間の鉄道において、阪急、J R、阪神の3社は熾烈な競争関係のなかで、安さと速達性のバランスとブランドの阪急、速達性のJ R、安さと利便性の阪神と、それぞれ異なる強みを持つことで客層の棲み分けが行われることで、共存を可能にしている。

3

京阪間の鉄道輸送の変遷

法学部 3 年

脇 涼介

目次

はじめに

第 1 部 院線の開業

第 2 部 京阪の登場と「京阪王国」の形成

第 1 章 京阪本線開業

第 1 節 京阪電鉄発足と、院線との競合

第 2 節 京阪本線開業と「市営モンロー主義」

第 2 章 「京阪王国」の形成 京阪本線と新京阪線の共存

第 3 部 省線の電化と新京阪線

第 1 章 省線の電化と、私鉄の抵抗

第 2 章 京阪の省線の電化への対抗策

第 4 部 戦争による共存

第 1 章 京阪神急行電鉄の発足

第 2 章 戦時統制の強化と 3 路線の共存・協力

第 5 部 戦後復興から高度経済成長へ

第 1 章 戦後復興期

第 1 節 競合の再開 京阪神急行電鉄からの京阪の分離と国鉄の発足

第 2 節 戦災からの復旧 戦前の水準を目指して

第 2 章 高度経済成長期

第 1 節 高度経済成長と、沿線人口・輸送人員の増加

第 2 節 競争の激化

第 6 部 西日本旅客鉄道の登場と、私鉄との競合

第 1 章 JR 西日本が私鉄王国の切り崩しにかかる

第 2 章 現在の 3 路線の関係 スピード競争からサービス競争へ

おわりに

参考文献一覧

はじめに

近畿地方では、地形的制約により人口と産業が京阪神地区に集中するため、関東地方に比べて鉄道の競合が起きやすい。それは、民営化後の西日本旅客鉄道と私鉄各社の競合が、JR 福知山線脱線事故の遠因になったと指摘されるほどである。

現在、大阪京都間での鉄道輸送を主に担うのは、東海道本線 (JR 京都線) と阪急京都本線、京阪本線・鴨東線である。東海道本線と阪急京都本線は、淀川北岸を通り線形は直線的である。それに対して、京阪本線・鴨東線は淀川南岸を通り、旧京街道沿いの街を縫うように結び、曲線の多さは「京阪カーブ株式会社」と揶揄されるほどである。このように、3路線はそれぞれ異なる特色を持つ。また、現在京阪と競合すると言われる阪急京都本線は、戦前京阪に属しており、後述の通り、京阪本線と役割分担していた。このように、それぞれの関係は時代ごとに様々である。

本稿では、時代ごとに様々に変化する3路線の関係について、検討していく。

第1部 院線の開業

1877年2月5日に、大阪京都間が初めて鉄道によって結ばれた。それは、東海道本線の大阪駅—神戸駅間の営業開始によるものであった。このように、大阪京都間を初めて結んだのは、官設鉄道であった。しかし、以後1906年の鉄道国有化法施行まで、官設鉄道網は京阪地域で発達しなかった(1)。さらに、官設鉄道網は、1872年の新橋—横浜間の鉄道開通にみられるような、いわゆる「開港場路線」を優先した敷設がなされた(2)。この官設鉄道網の空白に、私設鉄道網が発達していく。

第2部 京阪の登場と「京阪王国」の形成

京阪間の鉄道敷設は、関西のみならず関東の財界からも注目されるものであった。このような機運のなか、遂に民間資本による鉄道敷設が行われる。この部では、民間資本による京阪間の鉄道敷設について、みていく。

第1章 京阪本線開業

京阪間の民間資本による初めての鉄道敷設には、さまざまな障壁があった。その障壁のなかには、既成の他の路線との関係によるものがあつた。この章では、この点を中心に、京阪本線開業の経緯について、みていく。

第1節 京阪電鉄発足と、院線との競合

民間資本による京阪間の鉄道建設計画は、1895年頃から見られた。当時、鉄道敷設に関する逓信大臣の諮問機関として鉄道会議が設置されていた。この鉄道会議において、既成の東海道本線などとの競合を理由に、民間資本による京阪間の鉄道敷設が不許可とする諮問がなされることがあつた。このことから、少なくとも1895年頃から、東海道本線と並行する民間資本による鉄道との競合が認識されていたと指摘することができる。この後も、京阪鉄道や京北電鉄などによる京阪間の鉄道敷設計画が持ち上がったが、いずれも頓挫した。民間資本による鉄道敷設計画が相次いで頓挫したものの多数の計画が持ち上がったことから、財界からの京阪間の鉄道敷設に対する注目が高まっていたといえる。

このように、京阪間の鉄道敷設への注目が高まる中で、今西林三郎や渋沢栄一らによって畿内電気鉄道が設立された。また、畿内電気鉄道は、私設鉄道法ではなく軌道条例に基づく特許申請が行われた。これは、予定路線を私設鉄道として出願すると、前述の通り東海道本線との競合を理由に出願が不許可とされることを避けるために行われたものである。1906年8月25日に特許状が下付され、同年11月19日に社名が京阪電気鉄道に変更することが決められた。なお、畿内電気鉄道の予定路線は、大阪市東区高麗橋詰町を起点とし、京都市下京区朱雀町五条大

橋東詰が終点とするものであった。これは、後述の大阪市の交通政策の影響を受けることとなる。

第2節 京阪本線開業と「市営モノロー主義」

前述のように官設鉄道網の形成は進まなかったが、1903年11月に「市街鉄道二対スル方針確定ノ件」が大阪市会で可決されたことにより、大阪市内の交通を大阪市が中心的に担う、市営モノロー主義が打ち出された。

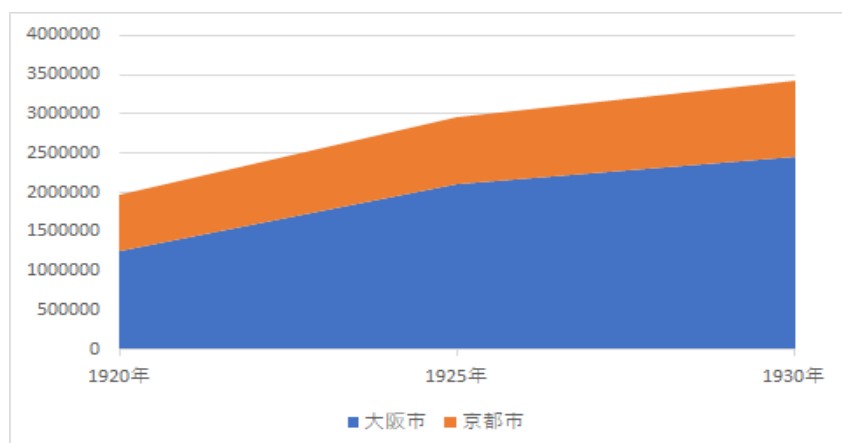
第1節で述べたように、当初京阪は高麗橋を起点とするはずであった。しかし、大阪市との間に市電への乗り入れ契約が締結されたことで、京阪は、大阪側の起点を天満橋南詰に後退させる代わりに、大阪市電北浜線に乗り入れることになった。これにより、京阪は今橋を経て梅田まで乗り入れることができるはずであった。しかしながら、大阪市側は、契約締結前に議論していたはずの京阪の車両の大きさや、道路の自動車交通の増加などの問題を持ちだしたことで、同契約は解除された。これにより、京阪の大阪側の起点は天満橋まで後退し、大阪市中心部への乗り入れはかなわなかった(3)。

第2章 「京阪王国」の形成 京阪本線と新京阪線の共存

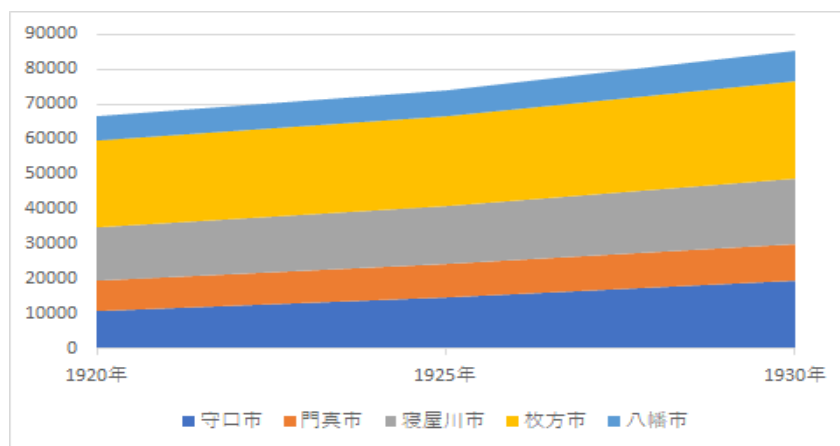
京阪開業直後から、淀川北岸での民間資本による鉄道敷設計画が相次いで持ち上がった。京阪経営陣はこれらの計画が京阪の競合路線になるものとして警戒した。また、1920年代の京阪電鉄では、太田光瀨社長が高速度・短時間・大量輸送の「三条件」の達成が掲げ、積極的な経営が行われた。これらのことを背景に、京阪電鉄内で淀川北岸を通る京阪間を結ぶ新路線が計画された。計画に際しては、京阪本線の弱点を補うことが企図された。京阪本線は、旧京街道沿いの街を結ぶ曲線が多いルートであり、このことが高速化の制約となっていた。そのため、新京阪線は直線的なものとして停車駅数を抑えることで、高速化が図られた。そして、1922年に新京阪鉄道が設立され、1928年に新京阪線(天満橋—京都西院間)が開業した(4)。このように、新京阪線は京阪本線を補うものとして、両者は共存関係にあったといえる。

同時期に、京阪本線の改良も行われた。輸送力強化のために両連結運転が開始され、観光客誘致のために新型車両が導入された。さらに、複々線化や線形改良のための線路変更がなされた(5)。

これらの輸送力強化の背景には、京阪の乗降客数の増加があった。1912年の京阪電鉄の調査によれば、京阪間の往復旅客は、東海道本線が101万人で京阪線が103万人で、京阪線が東海道本線を上回っていた(6)。また、郊外化の進展による沿線人口の増加も乗降客数の増加を後押しした(図表1・2)。しかし、新京阪線沿線は、京阪本線沿線のように開発が進まず利用者数が伸び悩んだ。



図表1 大阪市と京都市の人口推移 『京阪百年のあゆみ』96頁 表2-1-2を基に筆者が作成



図表 2 京阪本線の沿線自治体の人口推移 (大阪市と京都市を除く) 注) 市町名は現在のものに準じる 『京阪百年のあゆみ』 96 頁 表 2-1-2 を基に筆者が作成

第 3 部 省線の電化と新京阪線

第 1 部で述べたように、近畿地方では、官設鉄道網はあまり発達しなかった。それに代わって電化された私設鉄道網が発達しており、このことは私鉄の強みであった。しかし、省線もついに電化されることになった。この部では、省線の電化が京阪間の 3 路線の関係に与えた影響について、みていく。

第 1 章 省線の電化と、私鉄の抵抗

後藤総裁は、外資導入による幹線の電化を計画したが、時期尚早として実現には至らなかった。しかし、第 1 次世界大戦の好景気による工業化に伴った石炭供給の逼迫を受けて、1919 年の閣議において、石炭節約の方策が討議された (川上 133 頁)。これを受けて、1919 年 7 月 11 日の鉄道院の「鉄道電化の大方針」決定以降、省線の電化が始まった。当初、省線の電化は関東圏を中心に進んだ。他方で、近畿地方では、民間資本による都市間高速電気鉄道が発達し、電化の点で省線は私鉄に著しい遅れをとっていた。このような状況下、1930 年頃から、近畿圏でも省線の電化が始まり、快速・頻発の旅客輸送を目的に電車の導入が進んだ。新京阪線と対抗するため、運転間隔を大きく編成両数を増やすよりも、2 両編成でも運転間隔を詰めることを方針として、電車が導入された。しかし、電車の性能は京阪の後塵を拝した。新京阪の電車の性能が電動機 156kW × 4 であったのに対して、省線電車は電動機 100kW × 4 であった (7)。なお、並行して、1929 年に梅小路一吹田間の複々線化に端を発して、京阪間の省線の輸送力強化が図られた。

このような省線の電化に、京阪を含む関西の私鉄各社は大いに警戒心を抱いた。省線の阪神間の複々線化と高架化に際して進められていた大阪駅の高架化では、付随して必要な自社路線の高架線切下げの工事費を口実に、阪急は鉄道省に激しく反発した。また、1933 年までに省線の大阪三宮間の電化が計画されていたが、1931 年から、京阪が他の私鉄を巻き込み、「電化阻止運動」を展開した。しかし、この運動は功を奏せず、結局電化が実行された (8)。

第 2 章 京阪の省線の電化への対抗策

第 1 章で述べた省線の電化を受けて、京阪は数々の対抗策を講じた。それまで停滞していた新京阪線と阪急の相互乗り入れ問題が進展し、1934 年に相互乗り入れが実現した。また、京阪は、運転士に対して、電力節約の努力の度合いに応じて節約された電力費の一部を給与に償還する電力経済奨励金制度などの経費削減に乗り出した。さらには、通勤通学客の確保のための列車の増発や運賃値下げ実施した (9)。加えて、スピードアップへの取組みもみられた。新京阪線では、日本で初めて急行電車が運行され、「超特急」は天満橋駅と京都西院駅を 34 分で結んだ。

これは、当時の「燕」(京都駅-大阪駅)より2分早かった(10)。これらの取組みは功を奏し、京阪の運輸収入は増加したが、省線の電化が完了すると、運輸収入は減少した。その後、一転して京阪の運輸収入は増加するなど、京阪と省線の間で、激しい競争が行われた(図表3)。

省線電化後の6カ月間の月別運輸収入表 (運輸課報による)

年 月	上旬					中旬					下旬					合計				
	運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率	
12年10月	282,437	△25,992 (△3,618)	△8.4% (△3.8%)			247,567	△66,347 (△29,064)	△21.1% (△28.0%)			270,142	△38,997 (△29,560)	△12.6% (△26.7%)			800,146	△131,336 (△55,906)	△14.1% (△17.7%)		
11月	266,123	△49,650 (△35,682)	△15.7% (△30%)			231,988	△27,986 (△23,430)	△10.8% (△23.2%)			234,219	△36,082 (△33,022)	△12.9% (△29.4%)			732,330	△113,718 (△92,134)	△13.4% (△27.6%)		
12月	258,884	△21,989 (△280)	9.3% (△0.3%)			263,297	△42,575 (△26,637)	19.3% (△26.9%)			275,888	△15,883 (△5,841)	6.1% (△7.2%)			798,069	△80,447 (△32,758)	11.2% (△11.9%)		
13年1月	479,326	△1,458 (△21,103)	0.3% (△15.2%)			282,144	△18,747 (△9,307)	6.2% (△11.2%)			206,876	△4,328 (△10,439)	2.1% (△13.8%)			968,346	△21,617 (△40,849)	2.3% (△13.8%)		
2月	239,526	△1,198 (△11,020)	0.5% (△12.7%)			198,842	△6,548 (△6,851)	3.2% (△9.2%)			159,610	△6,299 (△6,272)	3.8% (△10.2%)			597,978	△14,045 (△24,143)	2.3% (△10.8%)		
3月	244,867	△21,482 (△26,880)	8.1% (△24.1%)			226,250	△13,946 (△1,100)	6.6% (△1.2%)			281,492	△3,280 (△11,036)	1.2% (△10.5%)			752,609	△4,256 (△39,016)	0.6% (△13.0%)		

△印は減、()内数字は新京阪線だけの数字を示す

図表3 省線電化後の京阪本線の運輸収入の変遷 『鉄道五十年』270頁から引用

第4部 戦争による共存

戦前には激しく競合し合っていた省線と京阪の関係は、戦争によって変化していくことになる。この部では、この点について、みていくこととする。

第1章 京阪神急行電鉄の発足

第4部で述べたように、京阪本線や新京阪線と、東海道本線は競合する関係にあったが、これらの関係は変化することになった。1938年に陸上交通事業調整法が制定された。この法律は、交通事業が乱立することにより競合と事業者の経営悪化が発生し、交通の利便性が低下することを防ぐ趣旨であった(11)。しかしながら、戦時統制の強化により、この交通調整は交通統制に変化した。1940年に陸運統制令が發布され、京阪電鉄と阪急電鉄の合併への圧力が強まった。1942年には、鉄道省から京阪電鉄と阪急電鉄に対して合併の勧奨が行われ、翌年6月26日に京阪が阪急に吸収されて京阪神急行電鉄が誕生した(12)。合併に際して鉄道大臣に提出された「会社合併認可申請書」では、この合併の目的が「交通調整ノ国策ニ順応シ、両社事業ノ総合的整備運営ヲ計リ、以テ京阪神間ノ輸送力ニ寄与スル為」とされている(13)。また、陸運統制令では、「国家総動員法第八条ノ規定ニ基ク車輛其ノ他ノ陸上ニ於ケル輸送用物資ノ使用及同法第十七条ノ規定ニ基ク陸上運送事業者間ニ於ケル統制協定ニ関シ必要ナル命令ニ付テハ本令ノ定ムル所ニ依ル 鐵道大臣総動員物資ノ輸送ヲ確保スル為必要アリト認ムルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ陸上運送事業者ニ対シ貨物運送ノ引受若ハ順序又ハ運送スベキ貨物ノ受取若ハ運送シタル貨物ノ引渡ニ関シ必要トル命令ヲ為スコトヲ得 鐵道大臣総動員物資ノ輸送ヲ確保スル為必要アリト認ムルトキハ貨物ノ引渡ヲ請求シ又ハ貨物ノ引取ニ応ジタル荷受人其ノ他貨物ノ引取ヲ為スベキ者ニシテ引取」とされている。要するに、3路線は戦争遂行のために、国の統制の下に、共存・協力関係にあったといえる。

第2章 戦時統制の強化と3路線の共存・協力

1937年の盧溝橋事件の発生以降、戦時統制は一層強まった。この影響で、重油・ガソリンの使用が厳しく制限され、船舶・自動車による輸送は鉄道による輸送に転換されていった。1941年8月の鉄道大臣による陸運統制令発令により、東京、大阪、神戸、福岡と、川崎市内の駅での小運送業者を含む陸上運送事業者による、小運送業以外の業務の引受けが禁じられた(14)。これらの影響で、貨物、特に軍需物資の鉄道輸送は拡大した(図表4)。

総力戦の遂行のため、省線では、軍需貨物の輸送を優先して旅客輸送を抑制する方針が採られた。増大する貨物輸送による国鉄の負担を軽減するために、旅客運賃の値上げが実施された。また、旅客輸送の内容も変容し、不要不急な旅客輸送を抑制するために、旅行証明書がなければ乗車券が販売されることはなかった。しかし、疎開や地方への食糧買い出しのための旅客数は増加した。また、軍需産業関連の工員の通勤のための列車の増発も行われた(15)。

第6・1表 東海道・山陽線貨物輸送量
(1日平均トンキロ)の推移

	昭11	12	13	14	15	16	17	18
東海道本線	12,800	15,566	18,139	21,348	22,803	25,788	28,787	34,742
横須賀線	790	987	1,531	1,977	2,415	3,734	4,805	5,433
御殿場線	272	317	368	447	523	535	556	584
伊東線	56	61	124	164	198	213	247	235
武豊線	639	667	719	817	814	974	1,186	1,438
西成線	4,114	4,445	5,088	5,396	5,995	6,282	6,366	7,227
山陽本線	6,154	7,969	10,533	13,226	14,952	16,432	21,326	32,859
宇野線	977	1,266	1,708	2,251	2,837	3,333	3,779	5,404
呉線	258	405	606	710	1,069	1,571	1,952	2,962

図表4 東海道本線の貨物輸送量の変遷 『新日本鉄道史 上』177頁第6・1表から引用

戦時統制の下で、京阪は省線に協力した。軍需産業関連の工員の省線・京阪線をまたぐ利用に対応して、普通乗車券に対応した対省線連帯運輸が実施された(16)。戦争の激化に伴って、工員の通勤は激増し、一般の通勤客の輸送を圧迫した。工員の輸送を優先して、朝夕の通勤ラッシュ時の混雑を抑制するために、省線同様、乗車前に身分証明書の提示を求めて不要不急の旅客の乗車が制限された。なお、増大する鉄道輸送の影響を京阪も受け、運輸収入は増加した(17)。

第5部 戦後復興から高度経済成長へ

戦後まずは各路線とも、戦災からの復旧が最優先であった。戦災からの復旧がひと段落すると、3路線は競合関係に入った。この章では、この点について、みていく。

第1章 戦後復興期

戦後、京阪間の3路線は、戦災から復旧して戦前の水準を目指すこととなった。この章では、この点について、みていく。

第1節 京阪神急行電鉄からの京阪電鉄の分離 新京阪線が阪急京都本線に

軍需産業が集中する京阪神地区は、米軍機の空襲によって大きな被害を受けた。この地区を走る京阪神急行電鉄も大きな被害を受け、戦後、復旧は大きな課題となった。このような状況下、占領軍施設が沿線に設けられた阪神地区の設備の復旧は進んだのに対して、京阪地区の設備は遅々として進まず事故が多発した。これに対して、京阪神急行電鉄経営陣への不満が募り、京阪の分離へとつながった。分離に際しては、新京阪線が京阪と阪急のいずれかに属するかが問題となったが、旧阪急出身の役員が、数の上で旧京阪のそれを上回ったこともあり、阪急に属す

ることとなった。新京阪線が阪急に属することになったことについて、1949年9月27日の京阪神急行電鉄の臨時株主総会では、太田社長は、京阪神急行電鉄の路線網を淀川の北岸と南岸にブロック分けした上で両ブロックの性質の違いを強調し、北岸のブロックが国鉄との間の競合の関係上重要であることを主張することで、正当化した(18)。

1949年には、公共企業体としての国鉄が発足した。また、同年には京阪と阪急が分離した。これにより、京阪間では、それぞれ独立に利益を追求する3鉄道事業者が、それぞれの路線を運営することとなり、京阪間の鉄道輸送における競合は再開した。しかも、阪急という新たな鉄道事業者が参入することとなった。

第2節 戦災からの復旧 戦前の水準を目指して

戦況悪化による資材・人材不足により、各路線は著しく荒廃していたが、漸次復旧していき戦前のサービス水準を取り戻していった。国鉄では大阪京都間の運行間隔が、混雑時20分・閑散時40分であったが、15分・20分と改善され、1949年から、朝夕限定で42分運転の急行電車が運転された(19)。終戦直後の阪急では、稼働車数は全車両の40パーセント程度であったが、新造車や改造車の投入で、1948年頃には戦前と同水準の車両数を確保した。しかし、乗客数は戦前の3倍に達したため、朝夕の混雑は過酷なものであった(20)。京阪では、急行電車の運転が再開され、同年7月のダイヤ改正によって、戦前と同じ59分間で京阪間が結ばれた。1950年には、京阪間を53分で結ぶ特急電車が運行されるようになった(21)。

第2章 高度経済成長期

高度経済成長期には、3路線の沿線人口が増加した。これに伴い、3路線は輸送力強化とスピードアップとサービス向上に努めた。この章では、この点について、みていく。

第1節 高度経済成長と、沿線人口・輸送人員の増加

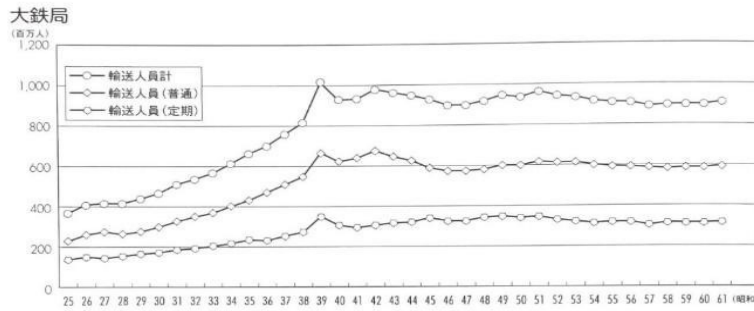
高度経済成長に伴って京阪神間の都市化・郊外化が進展し、各路線の沿線人口は増加した(図表8-10)。第1章で述べたように戦災から復旧した各路線では、高度経済成長に伴う輸送人員の増大(図表5-7)に対応するため、改良が進められた。

阪急では、創業以来から沿線の土地住宅経営によって沿線人口を増やし、自社路線の利用者を増やすという経営手法が採られてきた。この手法は、沿線人口の少なかった阪急京都本線にも活用された。沿線では、宅地が販売され、住宅公団・公営住宅・社宅の誘致も行われた(図表11)(22)。

これらの沿線人口増加の取組みと並行して、輸送力の強化と利便性の向上が行われた。1959年に、梅田十三間の3複線化によって、宝塚線から京都本線を分離独立させた。また、1963年には京都本線が四条河原町へ延伸された(23)。

京阪でも、阪急のような取組みが行われた。住宅金融公庫を活用した沿線での住宅供給や、大阪府の府営住宅の建設などが、行われた。住宅供給だけではなく、沿線の観光資源開発も積極的に行われた。枚方の菊人形の復活やひらかたパークの充実、滋賀県まで伸びる路線網を活かしたスキーや琵琶湖観光の充実などが行われた(24)。さらには、沿線人口増加に対応するため、1961年から76年にかけて、数次の輸送力増強計画が実施された(25)。

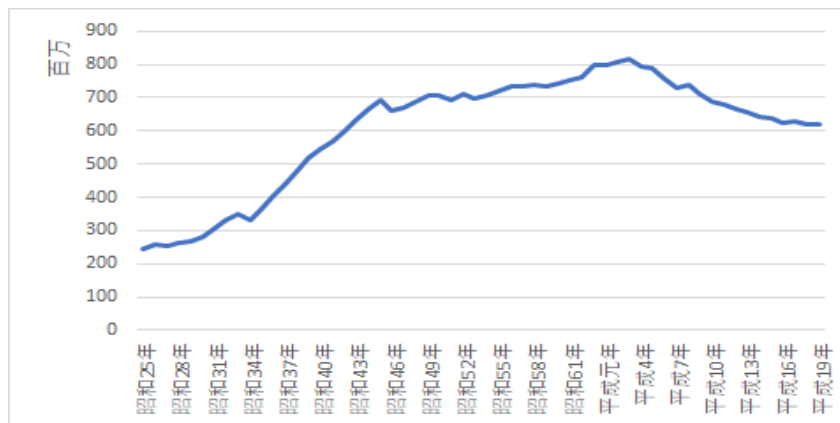
(7) 旅客輸送人員(普通・定期)の推移



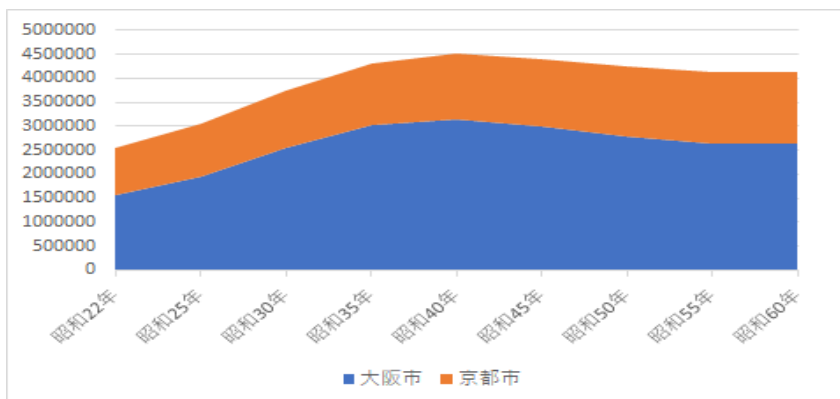
図表 59 大阪鉄道局全体の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『近畿地方の日本国有鉄道』 290 頁から引用



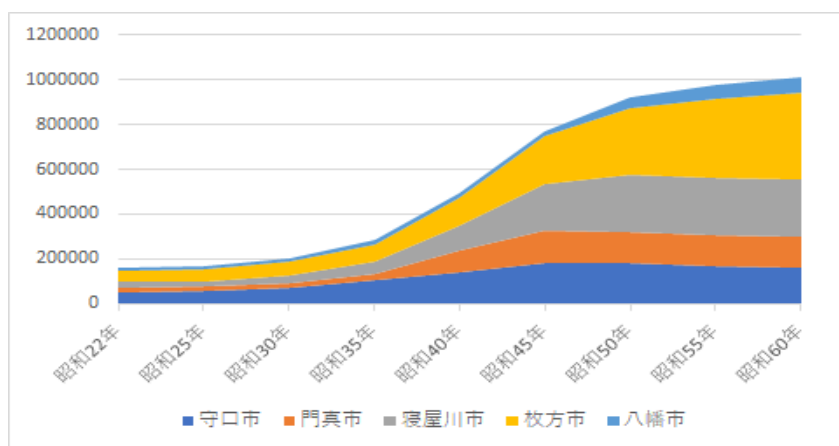
図表 6 10 京阪線(京阪本線+鴨東線)と大津線の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『京阪百年のあゆみ[資料編]』 89 頁から引用



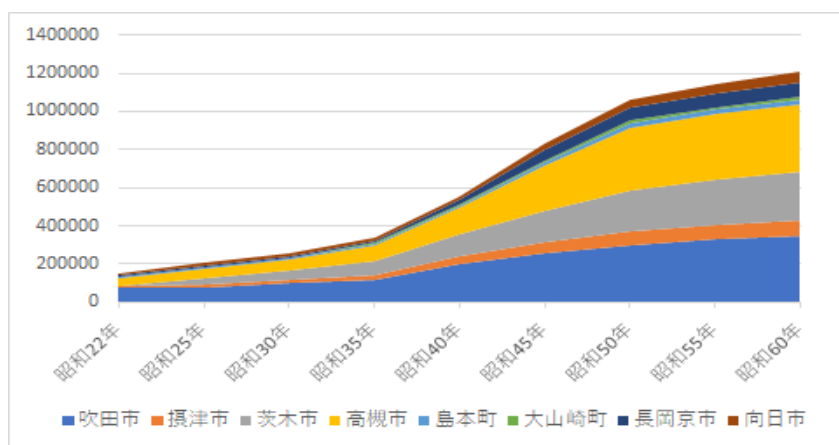
図表 7 阪急電鉄全体の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『100年のあゆみ[部門史]』 340-341 頁を基に筆者が作成



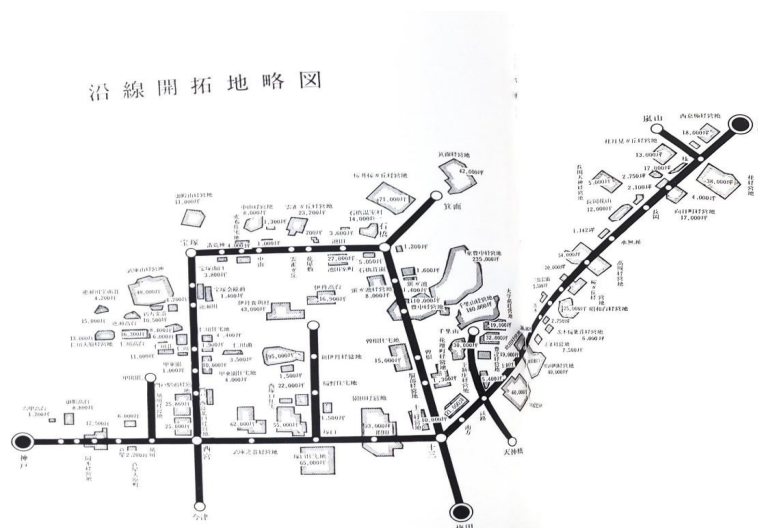
図表 8 大阪市と京都市の人口推移国勢調査を基に筆者が作成



図表 9 東海道本線（大阪—京都間）と阪急京都本線の沿線自治体の人口推移（大阪市と京都市を除く） 注）市町名は現在のものに準じる



図表 10 京阪本線の沿線自治体の人口推移（大阪市と京都市を除く） 注）市町名は現在のものに準じる 国勢調査を基に筆者が作成



図表 11 阪急電鉄の沿線での住宅供給 『京阪神急行電鉄五十年史』116—117 頁から引用

第2節 競争の激化

震災からの復旧が落ち着くと、各路線間の競争は激化した。戦後、朝鮮特需を経て高度経済成長期に入り、京阪神地区は著しい経済発展を遂げた。これに従って、京阪間の旅客需要は増加した。各路線は、この需要を取り込もうと、スピードとサービスの向上に取り組んだ。

京阪では、1954年に大阪でテレビ放送が始まったことを受けて同年9月から1800系特急車両に受像機が設置され、「テレビカー」の愛称で親しまれた(26)。特急の増発・運転時間の拡大が図られ、1956年には天満橋—三条間の所要時間は53分から42分に短縮された。

阪急では、1950年に天神橋—阪急京都間で特急が復活し、所要時間は36分であった。また、1964年には、京都本線特急列車専用のロマンスカー2800系が投入された。これは、2扉車とすることで2窓の連窓を備え、転換式クロスシートを採用するものであり、特急のサービス向上につながった(27)。

国鉄でも、スピードアップが実施された。1970年10月1日に新快速の運転が開始された。これは、国電のイメージアップと増収を目的とするものであり、京都—大阪間を特急並みの32分で結んだ。国鉄はスピードで他の2路線に勝るが、運転頻度や前述のサービスの面では劣った。また、新快速の運転開始などの取組みがなされたものの、通勤五方面作戦など大規模な設備投資が行われた関東ほどの大規模な取組みはなされず、関西は「私鉄王国」となった。

第6部 西日本旅客鉄道の登場と、私鉄との競合

分割・民営化された西日本旅客鉄道は、「私鉄王国」の切り崩しにかかった。これは、3路線の関係に変化を持たした。この部では、この点について、みていく。

第1章 西日本旅客鉄道が私鉄王国の切り崩しにかかる

1987年に、国鉄は分割・民営化されることとなり、西日本旅客鉄道が発足した。JR西日本は、1988年に京阪間の東海道本線に「JR京都線」との愛称をつけた。また、1989年には京阪神都市近郊区間を「アーバンネットワーク」と名付け、輸送サービスの向上に取り組んだ。この取組みの一環として、「新快速」の拡大・増強が行われた。「新快速」の運転区間は拡大され、3枚扉・転換クロスシートを備える221系車両が投入された。これにより、車内の快適性の向上と、最高速度の120km/hへの引き上げが図られた。また、1988年3月以降、数回のダイヤ改正によって、「新快速」の運転時間帯の拡大と増発が行われた。これらの取組みにより、JR京都線は、スピードの面で京阪・阪急をさらに圧倒し、サービス・運転頻度も向上させた(28)。この結果、JR西日本の在来線利用者数は、京阪・阪急の利用者数の減少を尻目に、増加していった(図表12)。

JRのスピードアップ・サービスの向上は、他の2路線にとっては重大な脅威となった。阪急の旅客運賃収入は増加せず横ばいにとどまり、度重なる運賃改定により、JR西日本と阪急の運賃の差額は縮小され、阪急にとっての競合条件は悪化した(29)。淀川南岸の京阪線の旅客運賃収入は、1996年まで増加し続けたもののそれ以降は低迷した(30)。

年度		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
輸送人キロ (百万人キロ)	JR西日本の在来線 (近畿圏)	20,333	21,297	21,841	23,558	24,737	25,738	26,041	26,495	28,550	28,537	28,436	28,436	28,306	28,331	28,457
	近鉄	14,138	14,498	14,566	15,018	15,362	15,304	15,230	15,252	15,136	14,756	14,208	13,776	13,452	13,177	12,874
	南海	4,791	4,798	4,819	4,919	4,985	4,927	4,892	5,036	5,030	4,887	4,681	4,544	4,376	4,253	4,146
	京阪	5,113	5,138	5,146	5,407	5,456	5,388	5,355	5,319	5,355	5,290	4,987	4,798	4,663	4,581	4,518
	阪急	10,992	11,074	11,009	10,983	11,044	10,766	10,686	10,269	9,851	10,159	9,707	9,470	9,352	9,198	9,103
	阪神	2,233	2,233	2,221	2,227	2,245	2,220	2,169	2,118	1,935	1,979	1,858	1,819	1,779	1,727	1,709
合計	37,269	37,742	37,763	38,554	39,094	38,607	38,335	37,994	37,309	37,073	35,443	34,409	33,624	32,938	32,353	

年度		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
輸送人キロ (百万人キロ)	JR西日本の在来線 (近畿圏)	28,082	28,336	28,437	28,272	28,801	28,962	28,933	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012	28,830	29,522	29,592
	近鉄	12,495	12,281	12,151	11,953	11,858	11,738	11,489	11,080	11,008	10,802	10,807	11,097	10,766	—	—
	南海	4,014	3,930	3,859	3,835	3,800	3,826	3,796	3,706	3,686	3,629	3,677	3,757	3,729	—	—
	京阪	4,410	4,365	4,251	4,196	4,138	4,116	4,107	4,033	3,975	3,957	3,940	3,981	3,975	—	—
	阪急	8,931	8,865	8,655	8,746	8,585	8,612	8,678	8,459	8,456	8,491	8,646	8,890	8,864	—	—
	阪神	1,683	1,689	1,657	1,670	1,691	1,705	1,783	1,982	2,020	2,058	2,081	2,135	2,144	—	—
合計	31,535	31,131	30,575	30,401	30,073	30,000	29,856	29,261	29,147	28,939	29,152	29,861	29,481	—	—	

※私鉄は「鉄道統計年報」等による(在阪5私鉄中の阪急、阪神については、2009年より神戸高速鉄道(株)分を含む)
 ※JR西日本の近畿圏は、近畿圏基本部の地域で計上
 ※四捨五入しているため、数値の合計が合わない場合がある

図表 12 JR 西日本在来線全体と各私鉄の輸送人キロの比較

『西日本旅客鉄道株式会社 30 年史 1987～2016 [資料編]』81 頁から引用

第 2 章 現在の 3 路線の関係 スピード競争からサービス競争へ

京阪・阪急は、スピードの面で圧倒され、勝っているのは普通運賃のみである(図 7)。しかも、阪急では、この強みがなくなりつつあった。このような状況下、京阪・阪急は競争の方法を変容させ、スピード競争ではなくサービス競争に軸足を移していった。特に、直線的な線形の JR 京都線や阪急京都本線とは対照的に、カーブが多い京阪本線では、この傾向が顕著であった。

かつての京阪特急は、京橋―七条間をノンストップで走っていたが、停車駅を増やすことで、京阪間的高速輸送ではなく沿線住民の利便性向上が目指された。2000 年に中書島と丹波橋が、2003 年には枚方市と樟葉が、終日特急停車駅とされた。2012 年には、京橋―七条間をノンストップで走る臨時快速特急「洛楽」が運行された。これは、他の 2 路線と違い京都東山を通る京阪本線の特徴を活かし、観光客の取り込みを狙ったものである。2017 年には、全席が座席指定座席である「プレミアムカー」が導入された。阪急でも同様の取組みが行われた。かつての特急は、十三―大宮間をノンストップで走っていたが、1997 年にすべての特急が高槻市に停車するようになったのを皮切りに、停車駅が増やされた。また、2011 年には梅田―嵐山間で臨時快速特急「京とれいん」が運行された。なお、以上 2 路線のサービス向上に対抗して、JR 京都線でも座席指定席「A シート」が新快速に導入された。

以上のように、3 路線は、立地やルート、線形などの自らの特徴を活かした競争の方法を採用したことで、競争の方法は変化する傾向にあるといえる。

鉄道会社	営業キロ(キロ)	普通運賃(円)	定期運賃(通勤 1 か月:円)	定期運賃(通勤 6 か月:円)	所要時間(分)
JR 京都線	42.8	570	16,840	80,780	28
阪急(梅田―河原町)	47.7	400	15,800	85,320	43
京阪(淀屋橋―出町柳)	51.6	480	18,000	97,200	54

図表 13 京阪間の各路線の比較(2021 年 11 月 2 日現在)

おわりに

本稿では、3路線の関係について、京阪間の東海道本線の開業以来、現在まで追っていった。この間の3路線の関係は、競合や共存を繰り返し、時代ごとに多様なものであるといえる。また、これまでは、京阪間の人口と3路線の利用者は大局的にみれば増加し続けてきた。しかし、近年は京阪神地区では人口減少が始まっている。さらに、コロナ禍により、鉄道事業者大きな打撃を受けている。これらの事情は、3路線の関係に大きな影響を与えうる。少ないパイを奪い合うため、3路線はよりサービス向上の競争を行うかもしれない。京阪地区にとどまらず、都市部の鉄道事業者各社が力を入れる通勤混雑時に確実に座れる座席指定席の導入は、その証左かもしれない。このように、3路線の関係には、今後も変化が見込まれる。

脚注

- (1) 高橋愛典 「近畿圏鉄道市場における競争の特質」『生駒経済論叢』近畿大学経済学会 7(1) 2009.7 468 頁
- (2) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 54 頁
- (3) 同上 56-79 頁
- (4) 同上 100-102 頁
- (5) 同上 111-112 頁
- (6) 同上 76 頁
- (7) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 169 頁
- (8) 廣田誠 「昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への参入と私鉄各社の対応」『大阪大学経済学』大阪大学経済学会、70(1)、2020.6、9 頁
- (9) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 263-267 頁
- (10) 今尾恵介 『地図と鉄道省文章で読む私鉄の歩み 関西1 阪神・阪急・京阪』白水社 2017.3.24 234・302 頁
- (11) 所澤秀樹 「鉄道国有化以降敗戦直後までの私鉄」『私鉄全史』学習研究社、2004.7 79 頁
- (12) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 31-32 頁
- (13) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 185 頁
- (14) 同上 194 頁
- (15) 同上 178 頁
- (16) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 290 頁
- (17) 同上 306 頁
- (18) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 219-221 頁
- (19) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 182 頁
- (20) 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30 26 頁
- (21) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 331 頁
- (22) 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30 117-132 頁
- (23) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 36-38 頁
- (24) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 239-243 頁
- (25) 同上 280-283 頁
- (26) 同上 228-229 頁
- (27) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 70 頁
- (28) 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30 年史』 2017.10.14 301 頁
- (29) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 76 頁
- (30) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』[資料編] 2011.3.24 92 頁

参考文献一覧

- 高橋愛典 「近畿圏鉄道市場における競争の特質」『生駒経済論叢』近畿大学経済学 7(1) 2009.7 465—489
https://kindai.repo.nii.ac.jp/?action=repository_action_common_download&item_id=10854&item_no=1&attribute_id=40&file_no=1 (最終閲覧 2021.11.16)
- 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24
- 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 [資料編] 2011.3.24
- 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30
- 今尾恵介 『地図と鉄道省文章で読む私鉄の歩み 関西 1 阪神・阪急・京阪』白水社 2017.3.24
- 所澤秀樹 「鉄道国有化以降敗戦直後までの私鉄」『私鉄全史』学習研究社 2004.7
- 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31
- 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20
- 廣田誠 「昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への参入と私鉄各社の対応」『大阪大学経済学』大阪大学経済学会 70(1) 2020.6 1-17 頁
<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/repo/ouka/all/76187/> (最終閲覧 2021.11.16)
- 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25
- 大阪・天王寺・福知山鉄道管理局史編集委員会 『近畿地方の日本国有鉄道 大阪・天王寺・福知山鉄道管理局史』 2004.12
- 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30年史』 2017.10.14
- 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30年史 [資料編]』 2017.10.14

4

特急あずさ・高速バス

商学部 2 年

恒川 卓万

在来線特急は全国どこであっても低価格を掲げる高速バスとの競争に直面する。本稿はその一例として新宿から松本の間を結ぶ特急あずさと同区間の高速バスの特色を比較し、同区間で JR 東日本がどのような役割を主張できるか考える。

初めに、様々な特性で両者を比較する。この段落は価格に着目する。特急あずさの価格は、普通車指定席において料金 2550 円、運賃 4070 円を合わせると 6620 円となる。インターネット予約サービスであるえきねっとでチケットレス特急券を購入すれば、料金は 100 円安く 2450 円となる。また、同じえきねっとで料金と運賃を抱き合わせれば 5950 円、それを乗車 13 日前に購入すれば 4620 円となる。いっぽう、高速バスの価格は、バス会社を京王バスとすれば 3600 円~3900 円となるという。直前に紹介したあずさ号の早割 4620 円よりも安いということから、価格面では明らかに高速バスが強いことが分かる。

次に、所要時間を比較する。停車駅が始発終着を除き 3 駅しかないあずさ 17 号の所要時間は、2 時間 25 分という。停車駅の多いあずさ 3 号の新宿松本間の所要時間は、2 時間 53 分という。いっぽう、同じように京王バスでは 2 時間 18 分と設定されている。所要時間の点でも、やや高速バスのほうが有利であると見える。

なお、中央本線と中央自動車道は、東京都内や甲府盆地で少し別れながらもおおむね並行している。

以上、交通サービスで主要な特性となる価格と所要時間について比較を行い、いずれにおいても高速バスのほうが有利であることが分かった。こうした数字に対して、特急あずさを含め JR が新宿から松本間でどのような役割を主張していけるか仮説を示す。

まず一つは、価格と所要時間の点で劣るといっても、既存のあずさ号の顧客が必ずしも高速バスに移動するとは限らない。旅行や出張は鉄道で行くという習慣が備わっている顧客には、現状のままであってもあずさ号を利用してもらえることが期待できる。また、高速バスの輸送力を考えても、全てのあずさ号の乗客が高速バスに移動することは現実的ではない。2017 年から新しいあずさ号の車両として運行を始めた e353 系についても 9 両、12 両という編成で運行されていることを考えても、JR 東日本も十分な利用数を見込んでいることが考えられる。既存顧客のスイッチングコストや車両を運行させている主体である JR 東日本が打ち出した、新型車両の編成数などから見て、あずさ号が高速バスに対して今すぐ陳腐化すると悲観的に見る必要はないといえる。

既存の役割を主張することに加え、新宿松本間の輸送において新しい価値を提供していく方法にはどのようなものがあるか考える。まず、当区間の車窓の魅力を紹介することにより、移動そのものに車窓を楽しむという価値を付与することがありえる。具体的には、座席のポケットに車窓の案内や沿線の魅力を紹介するパンフレットを差し込むこと、また車内放送で案内を行うこと、などがあげられる。

また、e353 系によるあずさ号だけではなく、観光列車を設置するという方向もあるだろう。2021 年においても、臨時の団体列車で 485 系の華やリゾートやまどりが運行されているが、それらを将来的に置き換えつつ定期で土休日に運行するという事も見据え、中央線向けの観光列車を新たに設計することを提案したい。東京・新宿を出て、甲府盆地や諏訪松本エリアを通り、姨捨を通る篠ノ井線や北アルプスに沿う大糸線に直通するなどして甲斐信州の

美しい車窓風景をまとめて楽しめる列車が走ればとても素晴らしいだろうと仮説を示しておいた。

本稿は新宿松本間での在来線特急と高速バスの基本的な競争状況を比較し、鉄道会社の側がどのような価値を訴求できるかを考察した。

5

新宿～藤沢間での JR 湘南新宿ラインと 小田急快速急行の競合

法学研究科 1 年

中島 健裕

0. 概要

新宿～藤沢

① 湘南新宿ライン（種別：特急湘南・特別快速・快速）

② 小田急小田原線・江ノ島線（種別：特急ロマンスカー・快速急行・急行）

- ・JR については湘南新宿ラインと呼ばれるルートを通る列車のみ検討対象とする。（山手線～東海道線などの別ルートは検討対象外）
- ・両者とも直通列車のみを比較対象とする。
- ・優等列車と非優等列車は分けて比較する。

参考：乗降客数（JR は乗車人員のため推計として 2 倍にしている）2020 年度

JR 新宿 :954146 人

小田急新宿 :317845 人

JR 藤沢 :162130 人

小田急藤沢 :122034 人

引用元 :JR 東日本・小田急公式 HP

<https://www.jreast.co.jp/passenger/>

<https://www.odakyu.jp/company/railroad/users/>

JR 新宿は他路線が多いため参考程度だが藤沢駅は JR がやや多いものの拮抗していると言って良いだろう。

1. 運行本数

湘南新宿ライン

- ・平日下り 34 本うち特快 7 本快速 27 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）＋特急 2 本
- ・平日上り 34 本うち特快 8 本快速 26 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）＋特急 3 本
- ・土日下り 33 本うち特快 9 本快速 24 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）
- ・土日上り 33 本うち特快 8 本快速 25 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）

小田急

- ・平日下り 52 本うち快急 39 本急行 13 本（日中快急 3 本 / 時）＋特急 7 本
- ・平日上り 60 本うち快急 35 本急行→快急 14 本急行 11 本（日中快急 3 本 / 時）＋特急 4 本

- ・ 土日下り 48 本うち快急 46 本急行 2 本（日中毎時 3 本 / 時）+ 特急 10 本
- ・ 土日上り 49 本うち快急 48 本急行 1 本（日中毎時 3 本 / 時）+ 特急 7 本

本数はどの曜日、どの時間帯も小田急の方が多い。

2. 所要時間

- ・ 平日朝上り（新宿到着 7:00 ~ 9:00）

湘南新宿ライン 58 分（快速のみ運転）

小田急 64 ~ 72 分（相模大野から快速急行に種別変更する急行のみ運転）

- ・ 平日夜下り（新宿発車 18:00 ~ 20:00）

湘南新宿ライン 52 ~ 60 分（快速のみ運転）

小田急 快急 60 ~ 62 分・急行 70 ~ 72 分

- ・ 日中（概ね 10 時 ~ 16 時頃）

湘南新宿ライン 特快 49 分・快速 50 ~ 51 分

小田急 57 ~ 58 分（快急のみ運転）

どの時間帯も概して湘南新宿ラインの方が 10 分程度所要時間は短い。

特急湘南 : 48 ~ 54 分

特急ロマンスカー : 53 ~ 67 分

小田急ロマンスカーは速達性よりも快適性に重点を置いていると考えられる。

3. 運賃・料金

- ・ 運賃

JR: 990 円（IC 運賃）

小田急 : 597 円（IC 運賃）

運賃が割安に設定されている東京圏の電車特定区間が藤沢の 1 駅手前大船までのため、全区間で幹線運賃の適用となり、大きく差が開いている。

- ・ 料金

JR

特急湘南 : 1020 円（チケットレス 920 円）

グリーン車 : 平日 1000 円・土日 800 円

小田急ロマンスカー : 630 円

特急湘南よりも小田急ロマンスカーの方が料金も安く、着席保証のない普通列車グリーンよりも安い。

4. その他サービス

- ・ 小田急は新宿・藤沢共に始発駅のため優等列車に乗らずとも確実に座れるという大きなメリットがある
- ・ 湘南新宿ラインは全列車にグリーン車がついておりどの列車でも快適に移動することができるが前項で述べた通

り高額である。

5. 総評

全体を通して新宿～藤沢間のみ利用の場合、直通列車の本数や運賃といった重要な点で小田急にハンデがあり、所要時間差もあまりない上、新宿・藤沢とも始発駅で着席サービスも期待できるため小田急に分があると考えられる。

一方で藤沢周辺や新宿周辺でも、対大船や辻堂、対渋谷や新宿といった湘南新宿ラインのみが直通できる区間の需要は乗り換えのない JR が有利である。

次に、湘南新宿ラインの改善の余地を検討する。

湘南新宿ラインは平塚や小田原と埼玉・栃木・群馬方面を直通するネットワークのため始発を新宿や藤沢にすることは困難と考えられる。

一方で高額な運賃・料金は改善の余地がある。まず、電車特定区間を藤沢まで広げると運賃は 940 円 (-50 円) となる。さらに電車特定区間には私鉄に対抗するための特定運賃が設定されることがあり、仮に 800 円程度とすれば相当程度の対抗力があると思われる。料金面でも特定区間として 50km 以下の区分を適用すれば有料列車、座席の利用が促進されることが考えられる。

さらに運転本数の少なさも問題である。ラッシュ時を含めどの時間帯も 1 時間に 2 本程度しか走っておらず、増発が求められる。しかし、藤沢～戸塚は東海道線、戸塚～西大井は横須賀線、武蔵小杉～新宿は埼京線や相鉄直通線と線路を共有する路線が多くその調整は困難であることが予想される。だがせめて日中の小田急と同じ毎時 3 本は運転されることが望ましい。

さらに、小田急の改善の余地を検討する。

まず運賃面ではすでに JR に圧勝しているため改善の余地は少ない。

そして料金不要列車の着席サービスについては新宿は全列車、藤沢も平日はほぼ全列車始発であることからこれ以上の改善の余地は少ない。

次に本数だがまず有料列車が少ないことが問題である。上述の通り小田急江ノ島線は観光路線要素もあり、平日に比べ土日の方がロマンスカーの本数が多い。一方で平日の本数の少なさは小田原線箱根方面が毎時 1 本以上の本数があるのに比してあまりにも少ない。そこで相模大野で小田原線方面のロマンスカーと連結する 4 両編成で毎時 1 本のロマンスカーを江ノ島線に走らせてどの程度潜在的な需要があるのか計測してみることが望ましい。

本数面では非優等列車も湘南新宿ラインよりは多いものの改善の余地はある。平日日中と土日は小田原線本厚木方面には毎時快急と急行が各 3 本運転され急行は江ノ島線の快急と乗り換えができる。同様に江ノ島線も小田原線の快急と接続する急行を運転すれば実質的に毎時 6 本使うことができる。

平日夜ラッシュの下りは毎時 2 本ずつ快急と急行が運転されているが各 3 本ずつへに増発が望まれる。尚、平日の朝ラッシュ上りに関してはすでに毎時 6 本の運転がある。小田急藤沢駅は首都圏では珍しいスイッチバック式ホームで 10 両編成が停車できるホームは 1 つしかなく、10 分に 1 本以上の増発は困難と思われる。

所要時間面では日中は余裕時分を削ることで、ラッシュ時は駅間の所要時間を短くすることで数分程度の短縮は可能と思われるが効果は薄いだらう。

最後に、新宿と藤沢という点と点で見れば対抗関係にある両線だが、湘南新宿ラインは横浜、武蔵小杉、渋谷、小田急は大和や町田や下北沢を経て両駅を結んでおり、路線全体では棲み分けがされており、また振替輸送時には相互になくてはならない路線となっている。

6

海老名～新宿における鉄道・バスの競合、併存状態

法学部 1 年

細川 耕平

1. 概要

海老名駅は相鉄線、小田急小田原線、JR・相模線の三社が存在しており、駅周辺にはバスターミナルも存在する。特に相鉄線は 2019 年に開業した JR・相鉄直通線により新宿方面に直通できるようになったことで、同じく新宿方面へのつながる小田急小田原線と競合状態にあるといえる。また、バスターミナルからはバスタ新宿発海老名駅行のバスが存在し、鉄道、バスの間でも競合が起きていると思われる。しかし、調査の結果、上記のような状態はむしろ併存ともいえるものであった。

2. JR・相鉄直通線の目的・状況

JR・相鉄直通線は神奈川東部方面線の一部として計画され、その主目的は相鉄・東急直通線と合わせて東海道線の混雑を緩和することにあつた。そして、相鉄線内から新宿へ直通利用は主に神奈川県東部及び横浜市西部地域の住民を対象にしていると思われる。ただ、直通運行の頻度は朝ラッシュ時間帯で毎時 4 本、その他の時間帯は 2、3 本程度と少なめである。対して 2022 年に開業予定の相鉄・東急直通線の運行頻度は朝ラッシュ時間帯が 10～14 本、その他の時間帯も 4～6 本と JR・相鉄直通線に比べかなり高い運行頻度が予定されている。このことから分かる通り、相鉄線経由での海老名～新宿の利用はあまり想定されておらず、小田急やバスと競合するまでには至っていないと思われる。むしろ、目的は他社線が至っていない神奈川県東部の人々を都心への素早く輸送することにあるといえる。



3. バスとの競合

海老名～新宿での競合は鉄道に限ったことではない。海老名には東名高速道路が通っており、自動車による都心方面へのアクセスも良いため、高速バスとの競合も必然といえそうである。実際、神奈川中央交通はバスタ新宿発海老名行の高速バスを運行させている。しかし、下記のような理由から、バスも相鉄線、小田急線とは競合しているとはいえないだろう。この高速バスの運行は祝日・旧盆・年末年始を除いた金曜深夜のみであり、本数も1本しかない(1)。また、出発はバスタ新宿からのみであり、海老名発のものはない。このような運行頻度を考えると、鉄道との競合を意識しているとは言えない。むしろ、棲み分けを行っていると思われる。その証拠に、このバスは小田原線の終電後にバスタ新宿を出発するダイヤとなっており、時間帯的に競合し得ない。JR・相鉄直通線についても同様である。したがって、バスも鉄道とは競合関係ではなく、併存関係にあるといえる。

4. 小田急小田原線の優位

小田急小田原線は海老名～新宿でもっとも所要時間が短く、かつ運行頻度も極めて高い。日中でも毎時12本ほどが新宿へと至り、他にもロマンスカーといった優等列車が多数運行されている。速達性、運行頻度ともに他の2つの手段を凌駕している。朝ラッシュ時間帯は千代田線・常磐線快速電車への直通も多いため、新宿行の列車は相対的に少ないが、それでも相鉄線やバスよりも圧倒的に多い本数が運行されている。ただ、前述の通り各々はそれぞれ異なる目的をもって運行されているため、競合することなく、むしろ補い合っているという状態である。したがって、小田急小田原線の優位は他の手段を駆逐するような様子は現在のところ、見られないと思われる。

5. むすび

それぞれ、JR・相鉄直通線、深夜急行バス、小田急小田原線について検討したが、どれも運行区間は重複しているものの、運行の目的や主たる対象が異なる結果、競合よりもむしろ併存する状態へと至っている。しかし、今後予定される東急・相鉄直通線の開業により状況が変化することは十分に考えられる。よって、ここで出した結論も変わり得る可能性があるため、今後の動向にも注視していきたい。

脚注

(1) 新型コロナウイルス感染拡大のため、現在は運行休止中

【参考資料】

- ▶ 鉄道・運輸機構, 2021, 「神奈川東部方面線 相鉄・JR 直通線 / 相鉄・東急直通線」
(最終アクセス: 2021年11月1日, <https://www.jrnt.go.jp/project/kanagawa-east.html#opening>)
- ▶ 国土交通省, 2000, 「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(答申)」
(最終アクセス: 2021年11月1日, https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/koho00/tosin/kotumo/mokuji_.html)
- ▶ 神奈川中央交通, 2019, 「深夜急行バス 東京駅・新宿駅→町田・相模大野駅・海老名駅・本厚木駅行き」
(最終アクセス: 2021年11月1日, <https://www.kanachu.co.jp/bus/midnightex/midnightex02.html>)
- ▶ 小田急電鉄, 2021, 「海老名駅 時刻表・乗換・運賃検索」
(最終アクセス: 2021年11月1日, https://www.odakyu.jp/station/ebina/timetable_up_weekday.pdf)

7

新宿～多摩センター間輸送
～「多摩ニュータウンの路線」とその先

経済学部 3年

佐藤 達飛

1. はじめに

京王相模原線、小田急多摩線の歴史はまさに多摩ニュータウンの歴史と共にあったとあって良い。現在では人口20万人以上を数え、計画人口に至っては30万人以上もあった多摩ニュータウンの紆余曲折は、この二路線の動向に多大な影響を与えてきた。

本稿では、新宿～多摩センター間の京王・小田急の双方の歴史、現状、及び今後の展望について多摩ニュータウンのおおまかな動向を添えて論じることとする。

2. 各路線の概要

京王相模原線は調布～橋本間を途中多摩センターや永山駅を經由して結ぶ路線である。線内を走る優等列車の多くは新宿・都営新宿線本八幡方面へと直通し、都心と多摩ニュータウン地区間の輸送を担っている。

小田急多摩線は新百合ヶ丘～唐木田間を途中多摩センターや永山駅を經由して結ぶ路線である。急行列車は新宿まで直通運転を行い、京王相模原線と同様、都心と多摩ニュータウン地区間の輸送を担っている。

いずれの路線も新宿～多摩センター間を結んでいるとはいえ、両者の経由・経路には違いがある。というのも、小田急線はやや南方に位置する新百合ヶ丘から線路を分岐させているため、京王よりもやや遠回りのルートになっているのだ。

3. 多摩ニュータウンの始動と幻の計画たち

1960年代の東京では、過剰な人口集中による住宅難・スプロール現象が発生していた。この喫緊の課題に対処するために行われたのが多摩ニュータウン開発計画である。開発面積約3000ヘクタール、計画人口34万人、稲城市、多摩市、八王子市、町田市に跨る大規模なプロジェクトがこうして始動することになったのである(1)。



図 1: 多摩ニュータウンの地図 (株式会社多摩ニュータウン開発センター、『南大沢のご紹介』)

しかしながら、当時の多摩ニュータウン地区は多摩丘陵の緑あふれる地である。現在にも公園や緑豊かなその町並みにその面影を残しているが、当然ながらそんな地の交通事情は脆弱であり、道路の舗装すらままならない場所もあった。そこで京王と小田急と西武は、都心から多摩ニュータウンへのアクセス鉄道の建設計画を立てたのだった(2)。

驚くべき会社の名前が出た。西武鉄道である。なぜ西武鉄道にそのような建設計画を立てる余地があったというのか。それは西武多摩川線という路線の存在のためである。西武多摩川線は武蔵境～是政を結ぶ、西武鉄道唯一の孤立路線である。西武はこの多摩川線を延伸することで多摩ニュータウンへのアクセスを実現しようとした。しかしながら、この路線の都心側ターミナルは「武蔵境」。経済の中心地たる新宿等の駅に至るには、中央線を経由する必要があった。しかしながら当時の国鉄中央線は混雑率 200%などゆうに超えるような超過密路線。その混雑を増長させるような西武の計画は国鉄の意向により実現しなかった。これが一つ目の幻の計画である(3)。

二つ目の幻の計画も中々に遠大である。実のところこれは京王、小田急両者に関係している。1963年、京王電鉄は京王多摩川から相模中野(津久井湖南)までの免許を申請、一方の小田急は1964年、喜多見～多摩ニュータウン～津久井郡城山町までの免許を申請した。津久井、というとそれほど馴染みのない地名かもしれないが、現在の相模原市緑区にある城山ダム(津久井湖)の近辺の地である。ここは京王、小田急の免許申請と同時期に完成した人工湖で、観光開発の計画もあり、鉄道建設の機運が高まった。しかしこの計画は結局の所観光需要の伸び悩みもあり頓挫することとなった。津久井湖といふとかなり山あいの場所であり、このような場所に鉄道が引かれようとしていたこと、しかもそれを二社が計画していたことは現在の目からすると驚嘆に値する。さらに付け加えるなら、とりわけ京王電鉄は津久井地区まで延伸することも見越して、高規格で相模原線を建設した。ある意味でこれは今現在にも残っている計画の面影、といえるかもしれない(4)。

4. 鉄道の建設

両社の免許申請は多くの区間が重複していた。両社の協議と小田急側の計画見直しの結果として、小田急は路線の分岐元を新百合ヶ丘とし、やや南側を迂回して多摩センターに至るルートに変更された。このように小田急が若干の妥協を甘んじて受け入れた理由としては、将来的に相模大野までの線増(すなわち複々線化)が必要になるであろうところ(現在の複々線区間は登戸～代々木上原)、喜多見から路線を分岐させることで二度の多摩川架橋の費用を負うことが不経済であった、という事情もあったようである(5)。

1971年に多摩ニュータウンの第一次入居が始まるのと平行して京王・小田急両線の建設が進められた。1946年に京王多摩川～京王よみうりランド、1949年に京王よみうりランド～多摩センター、新百合ヶ丘～永山が完成した(6)。鉄道開業前の多摩ニュータウンの住人は、舗装もままならない道路をバスで聖蹟桜ヶ丘駅まで揺られて通勤する、などということ強いられるくらいに、当時の交通事情は過酷だったようである(7)。

多摩ニュータウン開発の遅れもあり、(あるいは鉄道未通により遅れたという相互作用の一面もありうるが)開業初期こそ利用者は両社とも伸び悩んだものの、多摩ニュータウン開発の進行によって徐々に利用者は増えていった。

5. 多摩ニュータウン開発の進行と陰り

多摩ニュータウン開発はひとまず順次地域を拡大しながら進行していったものの、その展望には陰りもみられた。というのも、第一次入居の頃には奇しくも東京への人口集中は止み始めていたのである。それもあって、当初34万人の計画人口は下方修正されることとなった。

そもそも多摩ニュータウン計画、というのは決して牧歌的な計画ではなかった。このニュータウンは元々「田園都市構想」「近隣住区論」というイギリス等で発達した考え方に基づいている部分が多いが、土地の買収や膨大な計画規模といった困難を織り込んでなおニュータウン建設に踏み切ったのは、ひとえに急激な東京での住宅事情

の悪化が原因である。それもあってか、「田園都市構想」や「近隣住区論」で示されているいわば理想都市の姿からやむをえず乖離してしまった部分もあるのだが、そうってしまった原因である住宅事情の悪化という背景が第一次入居の頃にはもう既に消えかかっていた、というのは多摩ニュータウン計画にとって非常に残酷な顛末であったといえよう。これらの構想にあってはとりわけ職住近接で生活圏が狭い範囲内で完結した都市が目指されていたが、特に職住近接という理想を遂げる余裕が当時なかったことは想像に難くない(8)。

ともあれ、規模こそ縮小されたもののその後も計画は進行し、最初期の1970年代に諏訪・永山地区、1980年代に落合・鶴牧地区(多摩センター駅周辺)、南大沢地区、1990年代以降には大学・企業の誘致、サンリオピューロランドの開業、2000年の多摩モノレール開業と進展し、多摩ニュータウンの新規開発は一応の決着を見た(9)。

6. 京王と小田急競合の歴史と現状

総じていえば、長らく小田急側が劣位に立っていたといわざるを得ないだろう。というのも、多摩線開業時点で小田急は新宿～郊外輸送において既に小田原線、江ノ島線の二路線を有していた。そのため既に本線の線路容量は限界に近く、多摩線直通列車を多く走らせることは困難を極めた。それに加えて、小田急の線路は京王に比べて遠回りのルートをとっており、所要時間の面でも不利である。

対する京王も決して線路容量に余裕があったわけではなかったものの、元々本線系統の列車のみが走っていた京王線では線路容量の逼迫問題は小田急ほど深刻ではなかった。

これが今まで長らくの傾向である。しかし、現在では少し事情が変わっている。というのも、小田急は2017年に代々木上原～登戸までの複々線を完成させるに至った。対する京王は線路容量の逼迫にも関わらず複々線区間は新宿～笹塚間のみ。ここにあって線路容量の面では小田急はむしろ優位に立ったといえる。ダイヤ改正も合わせて小田急は新宿～多摩センター間を最短40分、今までより14分も短縮した。一方の京王は、ルートの効率性ゆえに日中こそ小田急よりも速達性の面で優位に立つものの、朝ラッシュ時には調布から先の本線区間での輻輳ゆえ所要時間が40分を越え、速達性の面で劣位に立つことになった。他方で京王は建設費償還のための相模原線加算運賃を廃止し、運賃面での優位性を確保した。ここにきて速さの小田急、安さの京王、という構図が生じることとなったのである(10)。

	京王	小田急
朝ラッシュ時	45分	41分
日中	31分	41分
運賃	330円	380円

図2. 京王と小田急の現行ダイヤでの所要時間(一例)と運賃(平日上り、多摩センター～新宿)

ダイヤ面では、京王が7時台13本、小田急が12本とほぼ同等の本数を確保している。ただしそのうち京王の最速達種別の快速急行は2本に対し、小田急の多摩線内最速達種別の通勤急行は6本ある。それを踏まえると、朝ラッシュ時の速達性においては小田急にかなり分があるといえそうである。

これらの差異を踏まえつつ、両社の乗降客数を比較してみよう。

	京王	小田急
永山	46,013	31,056
多摩センター	90,353	51,315

図3. 永山駅、多摩センター駅での京王、小田急両社の乗降客数(2019年度)

乗降客数では、京王が大きく勝っている。これには2つの要因が考えられるだろう。①定期旅客は定期券の安さから(特に会社の交通費補助は最安運賃を原則とすることが多い)京王を選択し、②定期外旅客も運賃と朝ラッシュ時以外の速達性から京王を選択する。ということである。

以上を踏まえると、京王・小田急間の競合は現在においても京王が優位に立っていると結論付けることができる。

7. 両線の意義と展望

多摩センター・永山～新宿間においては京王が優位であるとはいえ、両路線にはそもそも役割の相違がある。小田急多摩線は南に迂回するような路線になっているため、両社の経路・経路に大きく違いがあるのだ。例えば栗平駅（川崎市麻生区）は乗降客数 24,606 人と、永山に匹敵する利用者がおり、全列車が停車する。一方の京王は多摩センター以西の区間において永山よりも乗降客数の多い南大沢（多摩ニュータウンの最西端）を通過して、相模原市の中心駅である橋本へと至る。両線とも多摩ニュータウンやその周辺で異なる圏域を持っており、それぞれに重要な役割があるといえよう。

しかしながら、現状ばかりでなく両線の将来に注目するとより面白いものが見えてくる。というのもこの両線には非常に重要な開発計画が待っているのだ。

(1) 小田急多摩線

小田急多摩線の現在の終点は唐木田である。しかしながらこの路線は現在相模原～上溝～厚木方面への延伸計画が進行中である。この計画が実現すれば、東京神奈川間の南西軸交通が強化されることになり、対都心での利便性が低かった相模線沿線地域や相模原市の中心市街地の一端をなしている相模原駅周辺の活性化につながると考えられる(11)。

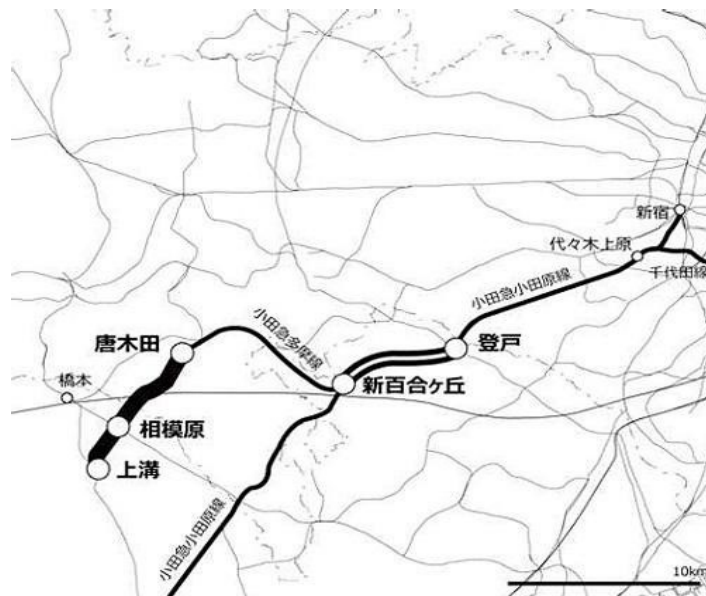


図 4. 小田急多摩線延伸予定図（『小田急多摩線延伸の促進』・相模原市）

(2) 京王相模原線

直接に有力な延伸計画があるわけではないものの、現在の終端駅である橋本駅はリニア中央新幹線の駅となる見込みである。これが実現すれば、橋本駅はさらなる拠点性を獲得することになり、京王相模原線の利用促進に好影響を与える可能性がある。

以上 2 つの計画がそれぞれ進行中であり、小田急多摩線、京王相模原線ともに今後の展開が非常に楽しみである。

8. 多摩ニュータウンの現状と課題

多摩ニュータウンはそもそも東京の住宅難に呼応して作られたものであり、その都心からの距離はやや遠い上、現状朝ラッシュ時の多摩センター～新宿の所要時間は 40 分あり、実際の距離以上に時間距離が遠くなっている面もある。

現在では都心回帰の傾向も強まり、都心への通勤圏として多摩ニュータウンはやや不利な立場にあるといえるだろう。

これを解決できるほぼ唯一の手段は京王本線の輸送力強化、すなわち複々線区間の拡大なのであるが、この計画は頓挫してしまっており、京王は現状の複線で膨大な輸送量をやりくりする他ない。

また多摩ニュータウンでは特に初期に入居が開始された地区での高齢化が問題となっており、また建物の老朽化も進んでいる。一方で緑豊かでペDESTリアンデッキの整備された良好な住環境は他の首都圏の住宅地には中々みられない大きな魅力でもある。再開発の成否が今後の多摩ニュータウンの明暗を分けることになるだろう。

一方で、現在ではコロナ禍によるテレワークの普及などにより、都心外縁への移住の機運も強まっており、そのような変化も多摩ニュータウンに影響を及ぼしてくる可能性はある。

交通の面でも多摩センター駅には多摩モノレールの南北への延伸計画などもあり、多摩センター駅がさらなる拠点性を獲得する余地は十分にあるだろう。そうなれば、小田急多摩線、京王相模原線の意義はさらに増すことになるだろう。

9. 「多摩ニュータウンの鉄道」からその先へ

先に述べた延伸計画により、新宿～相模原市間に京王と小田急の2路線が開通することになる見込みである。

相模原市は政令指定都市であるが、拠点性の面では政令指定都市としては不十分な面があった(12)。しかしながら今後リニアの開通、小田急多摩線の延伸は相模原市の流動に大きな影響を与えうるだろう。

そして小田急多摩線は京王のターミナルである橋本駅と少し離れた相模原駅を経由する見込みである。橋本駅は京王相模原線・横浜線・相模線が交わり交通の要衝として商業施設の開発が著しく、相模原駅は相模原市役所を擁する行政の中心地である。このような役割の違いは両路線に異なる存在意義を生み出すことであろう。

開業当初は「多摩ニュータウンの路線」として、その歴史の激動の中に振り回されてきた両路線であるが、今後は相模原市という新たな舞台を獲得する。両路線がさらなる飛躍を見せてくれることを期待して、本稿の結びとしたい。

脚注

- (1)『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』. 上野淳, 松本真澄 .p8
- (2)『小田急五十年史』. 小田急電鉄株式会社 p487
- (3)『西武も乗り入れるはずだった東京の「多摩ニュータウン」幻に終わった原因は』. 乗り物ニュース.
- (4)『京王電鉄五十年史』. 京王電鉄株式会社 .p96
- (5)『小田急五十年史』. 小田急電鉄株式会社 .p490,496
- (6)『京王電鉄五十年史』. 京王電鉄株式会社 .p98
- (7)『ニュータウンの社会史』. 金子淳 .p108-111
- (8)『ニュータウンの社会史』. 金子淳 .p21-28
- (9)『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』. 上野淳, 松本真澄 .p20-22
- (10)『小田急複々線化1年、狙い通りの成果はあったか』. 東洋経済.
- (11)『小田急多摩線延伸の促進』. 相模原市
- (12)『相模原市広域交流拠点都市推進戦略 概要版 平成26年6月』. 相模原市. によれば、相模原市は購買力吸引力や昼間人口比率が周辺市に比べて小さいとされている。

参考文献

『西武も乗り入れるはずだった東京の「多摩ニュータウン」幻に終わった原因は』. 乗り物ニュース.
<https://trafficnews.jp/post/83964/3>

『南大沢のご紹介』. 株式会社多摩ニュータウン開発センター .

<https://www.tama-nc.co.jp/introduction>

『小田急複々線化 1 年、狙い通りの成果はあったか』 . 東洋経済 . <https://toyokeizai.net/articles/-/272613>

『小田急多摩線延伸の促進』 . 相模原市 <https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/shisei/toshikotsu/1004835/1004842/index.html>

『相模原市広域交流拠点都市推進戦略 概要版 平成 26 年 6 月』 . 相模原市

https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/material/citydev/p12_senryakugaiyo.pdf

以上いずれも最終閲覧 2021 年 11 月 5 日

『ニュータウンの社会史』 . 金子淳 .2017. 青弓社

『多摩ニュータウン物語 オールドタウンと呼ばせない』 . 上野淳 , 松本真澄 .2012. 鹿島出版会

『京王電鉄 50 年史』 . 京王電鉄株式会社 .1998

『小田急電鉄 30 年史』 . 小田急電鉄株式会社 .1980

8

都心ー羽田空港間のアクセスを巡る「競合」関係

社会学部 3 年

小川 真科

1. はじめに

本記事は、東京都心と羽田空港とを結ぶ2つの鉄道路線（東京モノレール羽田空港線 / 京急本線・空港線）を取り上げ、両路線の運行形態や乗客の動向といった観点から両社間の競合関係について考察するものである。

なお、両区間を結ぶ公共交通手段としてはこれらの鉄道路線の他に東京空港交通・京急バスによって運行される空港リムジンバスも存在するが、リムジンバスは鉄道と比べて運賃・本数・出発地といった性質が大きく異なっており、鉄道との単純な比較が困難である。そのため、本記事内では原則として比較対象を先述の2路線のみに絞ることとしたい（ただし、考察の一部分においてリムジンバスを引き合いに出すことはある）。

2. 基本データ

まず、2路線それぞれにおいて設定されている列車種別やダイヤ、および運賃形態について簡単に紹介する。

(1) 東京モノレール羽田空港線

・列車種別

以下、現行ダイヤ(2021年3月13日のダイヤ改正時点)において設定のある3つの種別について解説する。ただし、3種別のうち区間快速に関しては後述する通り1日1本しか設定がないため、この項目以降では原則として空港快速・普通の2種別のみを取り上げることとする。

空港快速：3種別の中で最も速達性が高く、モノレール浜松町ー羽田空港第2ターミナル間を18-19分で結んでいる。停車駅も途中羽田空港第3ターミナル・羽田空港第1ターミナルの2駅のみに絞られており、都心ー空港間のアクセスに特化した種別となっている。

また、ほとんどの列車が途中の昭和島で先行する普通列車を追い抜く。

区間快速：空港快速よりは遅く普通よりは速いという立ち位置の種別で、空港快速の停車駅に加えて天王洲アイランド井競馬場前・流通センターの3駅にも停車する。ただし、現行ダイヤでは早朝時間帯の上り1本(羽田空港第2ターミナル午前5時11分発の列車)のみの設定となっている。

普通：「各駅停車」と同義の種別。昭和島で空港快速の通過待ちを行う列車とそうでない列車の双方が設定されており、前者はモノレール浜松町ー羽田空港第2ターミナル間を24-25分程度、後者は27分程度で走破する。

・運行パターン

空港快速の設定がない時間帯（深夜帯・平日の朝タラッシュ時間帯など）は普通列車のみの運行となっており、このような時間帯においては全列車が終着駅まで到着する形の並行ダイヤが組まれている。

一方、空港快速の設定がある時間帯には大まかに分けて以下の3パターンのダイヤが設定されている。

-
1. 空港快速・普通がそれぞれ 10 分間隔で交互に設定されている（＝全体としては 12 本 / 時、うち空港快速・普通がそれぞれ 6 本 / 時）ダイヤ。この場合は全ての普通が昭和島で空港快速の通過待ちを行うため、空港快速のみが浜松町または羽田空港への先着列車となっている。
 2. 空港快速が 15 分に 1 本、その合間に普通が 2 本設定されている（＝全体としては 12 本 / 時、うち空港快速が 4 本 / 時・普通が 8 本 / 時）ダイヤ。この場合は、始発駅基準で空港快速の 1 本前を走る普通は昭和島で通過待ちを行うのに対し 2 本前の普通は終着駅まで先着するため、空港快速だけでなく普通も先着列車となる可能性がある。
 3. 空港快速が不規則な間隔で設定されているダイヤ。このようなダイヤが設定されるのは早朝・夜間の列車本数そのものが少なくなっている時間帯で、列車同士の間隔も空いているため、昭和島での通過待ちが行われないケースも少なくない。

・運賃

モノレール浜松町—羽田空港第 2 ターミナル間の普通運賃は 500 円（IC カード利用で 492 円）となっており、営業キロが 20km を割っているにもかかわらず運賃が 500 円に達するのは日本の鉄道路線としてはかなり高めの水準である。各線との乗継割引等も設定されていないため、浜松町から JR 線・地下鉄線に乗り継ぐ場合はさらに各社の運賃がそのまま加算されることとなる。

こうした状況から、最近では羽田空港から JR 山手線内の各駅まで 500 円で乗車できる「モノレール&山手線内割引きっぷ」・羽田空港—浜松町間を往復 800 円で乗車できる「モノレール羽割往復きっぷ」といった企画乗車券も設定されるようになってきているが、前者は空港→都心の片方向のみの設定で利用日も限られており、後者は原則として地方空港の券売機あるいは旅行会社でしか購入できないという制約がある。

(2) 京急本線・空港線

・列車種別

京急全体では全部で 6 つの種別が存在するが、そのうち京急蒲田以北の本線と空港線を直通する列車の種別は以下の 4 つしかないため、ここではその 4 つに絞って解説する。また、普通に関しては後述の通り 1 日 1 本（平日限定）しか設定がないため、以降の項目では省略する。

エアポート快特：東京モノレールの空港快速に近い性質を持つ種別で、品川—羽田空港第 1・第 2 ターミナル間における停車駅を羽田空港第 3 ターミナルのみに絞っている（すなわち、品川から羽田空港までノンストップである）。両区間の所要時間は日中で 14 分、平日夜間で 17-18 分程度。

快特：エアポート快特の停車駅に加え、本線と空港線の分岐駅である京急蒲田にも停車する。ただし、所要時間は 15 分程度とエアポート快特とほぼ同等の水準であり、品川—羽田空港間のアクセスという観点ではエアポート快特と同じような立ち位置の種別と見なして差し支えない。

エアポート急行：どちらかと言えば速達性よりも途中の駅間のアクセスを重視した種別で、快特と比べて 7 駅（本線内では青物横丁・立会川・平和島、空港線内では糀谷・大鳥居・穴守稲荷・天空橋）停車駅が増えており、所要時間も 23-25 分程度となっている。品川方面との直通列車に関しては原則として途中駅で他の列車に追い抜かされることはないが、平和島で快特の通過待ちを行う列車もごく一部存在する。

普通：「各駅停車」と同義の種別。平日ダイヤに限り、羽田空港第 1・第 2 ターミナル午前 6 時 22 分発・品川行きの片道 1 本のみが設定されている。

・運行パターン

早朝・深夜時間帯および平日の朝ラッシュ最ピーク時を除く全ての時間帯において、本線の品川方面と空港線とを直通する列車は 6 本 / 時程度の設定となっている。時間帯にかかわらず本数がほとんど変わらないのは、空港線内においては品川方面との直通列車のほか横浜方面との直通列車も設定されており線路容量が逼迫しているほか、京急蒲田～糀谷間の配線の都合もありこれ以上の増発が困難なためである。

基本的にエアポート快特・快特は日中時間帯を中心に、エアポート急行は朝夕ラッシュ時間帯を中心に設定されている。

・運賃

現在、品川―羽田空港第1・第2ターミナル間の普通運賃は300円（ICカード利用で292円）である。かつては天空橋～羽田空港第3ターミナル間と他の区間を跨って乗車する場合には170円の加算運賃が科せられていたが、2019年10月1日から加算運賃が120円引き下げられて50円となり、それに伴って品川方面から羽田空港への運賃も大幅に引き下げられることとなった。

また、企画乗車券に関しても相互直通先の都営地下鉄へのアクセスを重視したものが発売されており、都営線内の各駅と羽田空港とを900円で往復可能な「羽田空港往復きっぷ」・羽田空港から泉岳寺までの片道乗車券と都営地下鉄・東京メトロ全線のフリーきっぷとがセットになった「京急羽田・ちか鉄共通パス」といった企画乗車券の設定がある。特に前者は羽田空港だけでなく都営地下鉄の各駅でも販売されており、都営地下鉄沿線から羽田空港にアクセスする際にも使い勝手の良いものになっている。

3. 実地調査とその結果

前項では両者の基本的な運行形態や運賃形態を示したが、単にそれらを比較するだけでは実際の利用実態に即した考察を行うには不十分である。そこで、2021年10月31日（日曜日）に実地調査を行い、それによって得られたデータをもとに考察を加えることとした。

本項では、実地調査の方法および調査によって得られたデータを提示する。

(1) (主に東京モノレールにおける) 乗客の利用傾向に関する調査

京急に関しては、本線の品川方面と空港線との直通列車に関しては（ごく一部の例外を除いて）品川・羽田空港の一方を先に発車した列車がそのままもう一方まで先着するようなダイヤが組まれているため、利用客の間では「来た列車に乗る」というシンプルな利用パターンが確立されていると考えられる。

一方、東京モノレールに関しては途中駅での通過待ちによる列車順序の逆転やそれに伴う所要時間の増加といった要素が入ってくるため、乗客の利用パターンも京急ほど単純なものではない可能性が高いと考えた。そこで、各列車がどのように利用されているのか具体的に把握するため、複数の列車の特定の号車における乗客数を数え、それらを比較するという形で調査を行った。

まず、空港快速と普通で乗客数にどれほど差が生じるのかについて調査した。16時20分頃にモノレール浜松町駅の乗車ホームに向かうと、程なくして26分発の普通が入線してきたが、発車直前になっても座席が埋まることはなく、発車時の4号車の乗客数は15人であった。一方、30分発の空港快速に関しては先行の普通の発車以前から待機列ができており、折り返しとなる列車が到着し28分にドアが開くとすぐに座席が埋まるほどの混雑状況で、発車時の4号車の乗客数は32人であった。

さらに、空港快速では停車駅の関係上浜松町発車時点での乗客数をほぼそのまま空港を目的地とする乗客数と見なせるのに対し、普通では浜松町からの乗客が空港までの途中駅で下車する可能性があり、空港を目的地とする乗客数は浜松町発車時点の乗客数より少なくなる可能性が極めて高い。この点は、実際に筆者が浜松町16時36分発の普通に乗車して確認したところ、浜松町発車時点での4号車における乗客18人のうち羽田空港第3ターミナル以遠まで乗車していたのがわずか5人であったことから裏付けられる。

このような結果から、

都心―羽田空港間のアクセスという観点から見ると、空港快速と普通列車では空港快速の方が明らかに利用されやすい傾向にある……①

と言える。

次に、同じ種別同士でも所要時間の差によって乗客数に差が生まれるのかについて調査した。羽田空港第3ターミナル駅に移動し、17時10分発の空港快速・17時15分発の普通（昭和島駅での空港快速の通過待ちなし）・17時22分発の普通（通過待ちあり）の3本の列車（いずれも浜松町行き）の4号車の乗客数に関して調査を行ったところ、10分発の空港快速が37人・15分発の普通が27人・22分発の普通が17人という結果であり、ここでも①の傾向が見られたほか、同じ普通列車同士を比較しても通過待ちを行わない（＝より所要時間の短い）列車の乗客数の方が通過待ちを行う（＝より所要時間の長い）列車の乗客数より有意に多くなっていた。その後、浜松町駅に戻って羽田空港行きの列車に関しても同様の調査を行ったが、4号車における乗客数は17時55分発の普通（通過待ちあり）で3人・18時00分発の空港快速で11人・05分発の普通（通過待ちなし）で6人となっており、下り列車・上り列車ともに同様の傾向が見られた。

このような結果から、

普通列車同士を比較すると、所要時間のより短い列車の方が比較的利用されやすい傾向にある……②

と言える。

(2) 両路線の利用者数に関する調査

次に、京急と東京モノレールのどちらがより多くの利用客を集めることに成功しているのか検討するため、時間帯・列車種別の性質といった条件をできる限り揃えたうえで両路線の特定の列車における乗客数を調査し、比較した。

まずは都心から羽田空港へ向かう列車に関して、東京モノレールでは浜松町18時00分発の空港快速・京急においては品川18時23分発の快特について4号車の乗客数を調査したところ、前者は11人・後者は41人（ただし、京急蒲田で18人が下車したため品川以遠から羽田空港まで乗り通した乗客は23人である）となっていた。また、羽田空港から都心に向かう列車に関しては、東京モノレールでは羽田空港第3ターミナル18時55分発の空港快速・京急では羽田空港第3ターミナル18時45分発の快特について4号車の乗客数を調査したところ、前者は26人・後者は51人となっていた。このように、同じ時間帯の優等列車同士を比較すると（あくまで1車両のデータではあるが）どちらの方面でも京急の列車の乗客数が東京モノレールの列車の乗客数の2倍程度となっていた。東京モノレールの列車は全列車6両編成で運行されているのに対し京急の列車はほぼ全列車が8両編成であることを踏まえると、列車全体での利用者の実数にはさらに差があるものと考えられる。

このような結果から、（少なくとも休日の夕方という条件下においては）

都心→空港と空港→都心の双方向において、どちらかと言えば東京モノレールより京急の方が移動手段として選択されやすい傾向にある……③

と言える。

4. 考察

前項で提示したデータをもとに、現状での競合関係の実態および今後考えられる展開について考察する。

(1) 乗客が重要視する要素に関する考察

前項で示した傾向①・②から、東京モノレールを利用して都心―空港間を移動する乗客の多くが重要視しているのは速達性であると考えられる。今回調査した列車のうち空港快速については少なからず立ち客が出ている列車も見受けられたが、それにもかかわらず空港快速に混雑が集中しているのは、多くの乗客がどちらかと言えば着席やそれによって得られる快適性よりも速達性を優先すべきものとして捉えていることの現れと言えるだろう。

一方、京急を利用する乗客に関しては今回の調査だけで同じような傾向が見られると言うことはできないが、エアポート快特のように停車駅を極限まで少なくした種別の設定があり、また比較的ダイヤに余裕のある日中時間帯に設定されている種別が速達性の高いエアポート快特・快特のみであることを踏まえると、京急においても速達性

が乗客にとって重視すべき要素になっているのではないかと推測できる。



図1：東京モノレール・羽田空港第3ターミナル駅の上りホームに設置されている発車標。終点の浜松町に先着する列車がはっきりと示されており、このような表示からも利用客に列車の速達性が重要視されていることが窺える。

(2) 2社間の競合関係に関する考察

傾向③で示した通り、現状では京急が東京モノレールよりも多くの利用客を集めることに成功している。その要因について、京急・東京モノレールのそれぞれが他方よりも優れている点、言わば両者の「アピールポイント」に着目しながら考えてみたい。

まず、東京モノレールよりも京急の方が優位な点として挙げられるのは「所要時間の短さ」「運賃の安さ」の2つである。この2点に関してはどの交通機関と比較しても京急がアドバンテージを取っているため、これらの要素を重視する利用客にとっては京急が最も優先度の高い選択肢となり得る。

逆に東京モノレールの方が優位な点として挙げられるのは、羽田空港行きの列車に関しては着席がより容易であり（東京モノレールでは全列車が浜松町始発であるため、座席の埋まっている列車を見送りつつ待機列に並んでさえいれば必ず着席できるのに対し、京急ではほぼ全ての列車が相互直通先の都営浅草線・京成線・北総線内を始発駅としている関係上、品川駅に到着する以前から既に座席が埋まっている可能性が高いため）、また車内に荷物置き場が設置されておりスーツケース等の大きな荷物を持ち込みやすいといった「快適性の高さ」である。

しかし、快適性の面で東京モノレールと他の交通機関、例えばリムジンバスとを比較すると必ずしも東京モノレールの方が優れているとは言えない。なぜなら、リムジンバスを利用する場合には出発地から目的地まで乗り換えが不要で座席も予め指定されている一方、東京モノレールを利用する場合には結局のところ浜松町で他社線への乗り換えが必要となり、その先での快適性も保証されていないためである。このような点から、快適性を重視する利用客にとってはモノレールよりもリムジンバスの方が優先度の高い選択肢となってしまう可能性も十分考えられる。



図2：東京モノレールの車両内に設置されている荷物スペース

.....
 このように、京急には明確な「強み」がある一方で東京モノレールはいまひとつアピールポイントを欠いている
 と言え、それゆえ両者の利用者数にも少なからず差がついていると考えられる。

(3) 今後の展望

上述したような状況を踏まえると、モノレール側がよほど画期的な施策を打ち出さない限りは当面のところ京急
 優位の状況が続くと予想できる。

しかし、このような競合関係は 2029 年に予定されている JR 東日本・羽田空港アクセス線の開業によって一変
 する可能性が極めて高い。というのも、羽田空港アクセス線を利用する場合の所要時間は羽田空港～東京間で 18
 分程度・羽田空港～新宿間で 23 分程度になると試算されており (1)、いずれの区間でも現行の所要時間より 10 分
 以上短縮が見込まれるばかりか、運賃の面でも従来は 2 社分の運賃を支払う必要があったのが JR1 社分のみの運賃
 を支払えば済むようになるため、JR 側がよほど高額に加算運賃を設定しない限りは現行の運賃よりも安く都心―空
 港間を移動することが可能となり、結果として JR が所要時間・運賃の双方で既存の交通機関に対してアドバンテー
 ジを取ることになる可能性が高いためである。

こうなると、京急・東京モノレールが生き残るためにはそれ以外の面で JR に対抗する必要性が生じてくる。羽
 田空港アクセス線の開業予定年まで既に 10 年を切っているなか、両者が今後どのような施策に取り組んでいくの
 か注目したい。

5. おわりに

ここまでの考察内容はあくまで特定の調査日の特定の時間帯におけるデータを参考にして導き出したものに過ぎ
 ず、他の条件下では異なる利用傾向が見られる可能性がある。機会があれば別の曜日や時間帯においても調査を行
 い、今回の考察が本当に正しいかどうか検証したい。

参考文献

(1) 羽田空港～東京駅 18 分 大きく動き出す JR 東日本「羽田空港アクセス線」どんな路線に？ (msn.com) 2021
 年 11 月 5 日最終閲覧

9

総武線・東西線（津田沼→都心）

商学部 4 年

秋元 啓介

1. はじめに

千葉県の一大都市である津田沼や船橋には JR 総武線が走っており、これに乗ることで都心へ行くことができる。しかし、高度成長期に旧国鉄の総武線は急激な通勤客の増加によってひっ迫状態になった。そこで建設されたのが、旧営団、現在は東京メトロが運行する地下鉄東西線である。東西線そのものは西船橋駅から都心を経由して中野までを結ぶ路線だが、総武線のバイパスとしての役割を果たすため、平日の朝夕は西船橋から総武線に直通運転を行い、途中船橋を通過して津田沼まで運行される。

そこでここでは、津田沼から都心への通勤路線という点での JR 総武線と東京メトロ東西線との比較を、アクセス可能な駅、乗り換え可能路線、本数、所要時間、運賃の 4 点から行う。

2. アクセス可能な駅

ここでは総武線と東西線で乗り換えなしでアクセス可能な都心 3 区（中央区・千代田区・港区）の駅を示した。総武線は中央線各駅停車ならびに横須賀線と直通運転を行っているため、アクセス可能な範囲が広い。特に港区方面の新橋・品川にアクセスできるのは東西線にはない強みである。一方の東西線は茅場町・日本橋・大手町といったビジネス街を押さえており、譲らない。この点ではどちらの路線のほうが優れているというよりは、人によって使い分けるといふ形になるだろう。



総武線でアクセス可能な駅



東西線でアクセス可能な駅

3. 乗り換え可能路線

次に東京メトロと都営の地下鉄各線への乗り換え可否を示した。総武線は直通する中央線各駅停車や横須賀線と乗り換えられる路線は○とした。この点では両線とも副都心線以外のすべての地下鉄と乗り換え可能であり、互角であった。

	総武線	東西線
銀座線	○	○
丸の内線	○	○
日比谷線	○	○
千代田線	○	○
有楽町線	○	○
半蔵門線	○	○
南北線	○	○
副都心線	×	×
浅草線	○	○
三田線	○	○
新宿線	○	○
大江戸線	○	○

乗り換え可否

4. 本数

2021年3月のダイヤ改正現在、東西線は平日朝、津田沼駅 7:37 発から 8:51 発までの間で直通運転を行っている。そこで、この時間帯に津田沼駅を出発する、総武線と東西線の本数比較を行う。

津田沼駅はあくまで総武線の駅であるため、本数はどうしても総武線のほうが多くなってしまいます。ただ、東西線も10分に1本以上の頻度で走っており、利便性が悪いとは言えない。西船橋で乗り換えれば、本数は格段に多くなる。

総武線 (各駅停車)	総武線 (快速)	東西線
14	18	9

本数比較

5. 所要時間

津田沼駅から総武線と東西線の両方で行くことのできる東京駅（大手町駅）と飯田橋駅への所要時間の比較を行う。東西線は 7:37 発の通勤快速、総武線快速は 7:37 発、総武線各駅停車は 7:35 発で比較を行った。総武線での飯田橋へのアクセスは、各駅停車のみを使用した時間を採用した。

東京や飯田橋が目的地であれば、所要時間は総武線のほうが圧倒的に短いという結果になった。東西線は日中や夕方は停車駅の少ない快速という種別が走っているのだが、朝の通勤時間帯は停車駅の多い通勤快速という種別しか存在せず、所要時間が長いのがネックとなってしまう。

	東京 (大手町)	飯田橋
総武線	31	47
東西線	48	55

所要時間比較

6. 運賃

津田沼駅から東京駅（大手町駅）と飯田橋駅への運賃の比較を行う。

こちらでは東西線のほうがやや優位という結果になった。東西線利用だと、西船橋までは JR でその先は東京メ

トロと、初乗り運賃を二重に払うことになる。しかし、東京メトロの短距離だと高いが、長距離になっても運賃の伸びが少ないという運賃体系を採用しているため、東西線利用のほうが安くなるのである。

	東京（大手町）	飯田橋
総武線	473	473
東西線	451	451

運賃比較（IC カード利用時）

7.まとめ

運賃を除けば、行き先が総武線 1 本で行ける駅ならば、総武線を利用したほうが利便性は高い。しかし、茅場町、日本橋、九段下といった場所へのアクセスは JR では利便性が低いため、東西線を利用するということになるだろう。

10

106 特急と山田線について考える

社会学部 3 年

稲垣 佑一

1. はじめに

多くの方が競合路線として鉄道同士を比較することを行っていたが、今回私は岩手県北バス 106 特急と山田線を比較し、ローカル輸送における競合と役割分担を見ていきたい。

2. 乗車記

まず当区間を自ら乗車し 1 本の列車についての利用状況を調べた。まず乗車したのは山田線。2021 年 7 月 8 日 (木)18 時 3 分発、首都圏で言うなら帰宅ラッシュともいえるべき便の列車である。列車は 2 両ツーマンの運行であった。

降車人数	
上盛岡	5 人
山岸	7 人
上米内	10 人
宮古	3 人
盛岡駅を除いて乗車なし	

そのとき集計した人数が左のとおりである。盛岡市内に当たる盛岡～上米内間においては比較的十分な需要が見られたが、上米内～宮古間においては 3 名しか客がおらず巡回する車掌も手持ち無沙汰のようであった (空転や小動物衝突の対応もかねて乗車されているので悪いことではない)

再度盛岡駅から 106 特急に乗車する。乗車したのは 2021 年 7 月 10 日 (土) である。山田線からリアス線に移管された区間の乗りつぶしと授業の兼ね合いで計測条件が平日と土休日で異なってしまったことをあらかじめ申し上げる。工程ではやまびこ物産館でのお買い物券がついた切符で乗車し、2 本の便について利用状況を調べることとした。

1 本目の便 盛岡 10 時 40 分発 宮古行き 106 特急 一般型高速乗り合いバス

乗車区間 盛岡駅前→やまびこ物産館

利用者 筆者を含め 8 人

2 本目の便 盛岡 11 時 40 分発 宮古行き 106 特急 貨客混載タイプ

乗車区間 やまびこ物産館→宮古駅前

利用者 筆者を含め 25 人

※どちらも途中停留所での乗降はなし

こちらはほとんどの客が盛岡～宮古間の利用であった。しかしバスにしても乗車率は比較的低調で、後者の貨客

混載の座席数が少ないタイプでやっと乗車率 50% という感じであった。

ところで、道路の利用者はなんにもバスだけではない。自家乗用車も移動の選択肢になるわけであるが、この交通量がとても多かった。体感 1km ごとに対向車とすれ違い、低速で走るバスはなんども退避を行っていた。途中のやまびこ物産館で 200 台ほどある駐車マスは満杯であって、盛岡～宮古の輸送需要の旺盛さを感じることができた。反面公共交通が超下級の赤字であるのは残念な話である。まだ最新のデータが公表されておらず、平成 30 年度の古いものになるが、盛岡宮古横断道路の交通量は 6300 台 / 日とされている [1]。道路の整備は旅客のみならず、物流や医療も含めて効果のみで整備される。自家用車保有率が高い地域で快適な道路ができたらバスよりも自家用車に流れてしまうものである。

3. 山田線と 106 特急の比較

最新土木を駆使する盛岡宮古横断道路と昭和時代から抜本的な改良が行われていない山田線さて、どちらがより不通になりやすいだろうか。これでは山田線に人流や物流のバックアップという役割を期待することは難しいだろう。山田線について考えるとき非常事態時の利用はむしろ考えるだけ無駄と言わざるを得ない。よってこの章では現状の利用に限って山田線と 106 特急を比較し、その特徴を見ていこうと思う。

はじめに行政がどのような対応をしているかを見ていこう。山田線に対する主な行政施策は以下のとおりである

盛岡市 [2] 上米内駅での無料駐車場の整備、上盛岡・山岸・上米内間の無料駐輪場の確保

宮古市 [3] 山田線の回数乗車券購入の市民に対し、地域通貨を支給

山田線ないしは東日本交通岩泉茂市線、川井地域バスの通学定期券を購入した市民に地域通貨を支給

※これとは別に任意団体のファンクラブが設立され鉄道維持の活動を行っている。

対して 106 特急は利用状況などから行政支援の対象となっていない。(岩手県北バスの他の一部路線は国や県より補助を受けて運航を行っている)

行政側としても一定の需要はあるとして鉄道支援の動きを見せている。盛岡市側は盛岡～上米内間に限定した支援ではあるものの重要な足としていることが読み取れる。

定期輸送

しかし、山田線内特に利用者の多い盛岡～上米内間において朝の時間は約 40 分間隔と利便性が高いといえるが、夕方においては 2 時間おきに宮古方面直通があるのみで利用しにくいと感じる。実際、宮古行きでの学生の姿はまばらであった。おそらく送迎かバスによる移動を行っているのであろう。

対して 106 特急では日中便でも盛岡～宮古間で学生の姿を見かけたためやはり、盛岡市と宮古市を結ぶことにおいては 106 特急が優先的に利用されるのだろう。しかし短距離においては流動がなくさながら都市間高速バスである。

不定期輸送

山田線においては観光を主眼に置いた HB-E300 系によるさんりくトレインみやこが週末を中心に運行されている。比較的用户は多いようでコロナ禍前ではほぼ土休日定期運用となっていた。対して 106 特急においてはイベント列車等の設定はなく、現状小口貨物と定期の宮古～盛岡間の需要確保にとどめるようである。展望性を高めた二階建て直通バスの設定もあるが、新道でトンネルが多く眺望性は高く感じないと感じた。普段の利用者の移動環境改善のほうが期待できるのではないかと感じたところである。また岩手県北バスから 11 月 4 日に発表されたプレスリリースにおいても、宮古市からの盛岡中央市民病院へのバス+タクシー付きっぷ、イオンモール盛岡南への買い物客輸送の開始といった日常利用客にかなり注力することが確認できる [4]。

結論

山田線については上米内～盛岡間の増便という社会実験が2017年3月末の3年半行われたが効果が出ず終了となっている[5]。現状のままでは盛岡～上米内間の短距離利用さえも十分な利用客が望めないということである。しかし盛岡市側においても渋滞緩和等を目的として盛岡～上米内間の利用者増加を狙っている。(上米内から先への施策は全く見当たらない)

個人的な案に過ぎないのであるが、盛岡20時11分発宮古行の上米内～川内間と宮古16時15分発盛岡行の川内～上米内間を運休しその区間の車両と乗務員を使用して盛岡～上米内間を1往復増便することを提言したい。純増ではなく、区間変更とすることでコストを抑えるとともに、学校や職場を通じて利用を促すことができれば十分価値のある運航形態の変化になると考えている。区界峠を超える区間では迂回も多く利用者が低調である。夕方では本数が少なく利用しにくいダイヤとなっている。一方で日中では観光目的の乗車が比較的多い。このような利用状況となっている山田線ではやはり全線通し運転はなるべく少なくし、区間運転に努めたほうが得策であるように感じてならない。(車両入替を兼ねた数往復は残すべきであるが) そのうえで、さんりくトレインみやこやポケモントレインなどの観光客向けの列車を増便、PRし観光目的での自家用車からの転換を図るべきであると主張する。

106特急は買い物や通院など時間の流動的な需要や盛岡～宮古間の利用、山田線は通勤通学の時間固定的な短距離需要と日中の観光輸送という形で分担し、協力して自家用車からの転換を図るべきであると筆者は思うのである。

参考資料

[1] 国土交通省東北地方整備局, 宮古盛岡横断道路の交通状況

http://www.thr.mlit.go.jp/road/fukkou/content/revival/img/02miyakomorioka/190718_data_01.pdf

[2] 盛岡市 HP, 「JR 山田線の駐車場・自転車駐車場について」

https://www.city.morioka.iwate.jp/kurashi/douro_kotsu/kokyokotsu/1001836.html

[3] 宮古市 (2021), 「JR 山田線利用促進事業実施要綱 (改正)」

<https://www.city.miyako.iwate.jp/data/open/cnt/3/8012/1/jrriyousokusinjigyoudjissiyoukou.030401.pdf>

[4] 岩手県北バス (2021年11月4日発表) 「宮古・盛岡間都市間バス『106特急・急行バス』の新サービス開始のお知らせ」

http://www.iwate-kenpokubus.co.jp/uploads/106_service_press_F.pdf

[5] 東日本旅客鉄道盛岡支社 (2016年12月14日発表) 「山田線 (盛岡・上米内間) の社会実験の終了について」

https://www.jreast.co.jp/morioka/press/pdf_1481695584m.pdf

11

バックナンバーのご案内

一橋鉄研

部員一同

この度は当会研究誌をお読みいただきありがとうございます。

当会は毎年一橋祭に向けてテーマを設けた研究誌を発行しています。一橋祭会場でお配りしている他、郵送での配布も行っております(本年度分はインターネットでの公開のみとなっております。ご了承ください)。また、当会のホームページでは過去の研究誌の全文を公開しています。

■ホームページで全文公開されている研究誌(2021年11月現在、2001年以降のもののみ)

- 2001年「モーダルシフト」
- 2002年「通学と交通」
- 2003年「鉄道における情報マネジメント」
- 2004年「鉄道事業に対する投資のあり方」
- 2005年「第三セクター鉄道と地域の未来」
- 2006年「人口動向の変化と都市鉄道」
- 2007年「鉄道事業におけるCSR」
- 2008年「都市間輸送ネットワーク」
- 2009年「鉄道貨物輸送の今」
- 2010年「『鉄道趣味』を旅する」
- 2011年「災害と鉄道」
- 2012年「地域公共交通を考える」
- 2013年「観光と地域鉄道の活性化」
- 2014年「日本の高速鉄道輸出を考える」
- 2015年「人口減少社会における鉄道多角化経営」
- 2016年「直通運転の利便性を考える」
- 2017年「JR路線廃止問題を考える」
- 2018年「鉄道と『統合』-メディアの役割を考える」
- 2019年「『通勤ライナー』と一般列車の共存」
- 2020年「コロナ禍と鉄道」

■当会のホームページ〈<http://www.ikkyo-tekken.org/>〉では掲載されている研究誌以外にも様々な情報が掲載されています。ぜひ一度ご覧ください。

12

一橋大学鉄道研究会 活動紹介

一橋鉄研

部員一同

一橋大学鉄道研究会は現役部員 15 名からなるサークルで、今年で創立 59 年を迎えました。一橋大学社会科学系の総合大学であることから、弊会も趣味的観点からだけでなく、社会科学的観点から鉄道を捉えるよう心掛け、活動を行っております。弊会の活動は、研究、旅行、模型の 3 つの柱からなっております。

まず、例年の活動内容についてご説明します。まず研究に関しては、毎年春ごろ研究テーマを決定し、夏休みまでの期間を、テーマに関連した文献調査などを各自で行い、部会の場で発表、他の部員の意見も含めて検討することで研究の方向を探っていきます。夏休み直前まで議論を深めた後、各部員の研究担当範囲が決定され、夏休みからは各部員が担当範囲に合わせて資料収集・調査などを行い、原稿を作成します。夏休みに行われる中間報告をふまえ 9 月から 11 月初旬にかけて研究の結論を出す作業と研究全体の推敲が行われ、11 月の中旬に印刷製本を行った後、研究誌が完成し、皆様に配布しております。続いて旅行に関しましては、夏休みに行われる「夏旅行」、冬に行われる「追い出しコンパ」といったイベントが開催されます。旅行には現役部員のみならず、OB の皆様にも参加していただき、大いに盛り上がります。また模型に関しましては、部として所有する車両に加え、各部員の自己所有の車両も用いて、鉄道模型レイアウトを作成しています。一橋祭などのイベントで設置を行い、お子さんをはじめ、観覧者の皆様から好評を得ています。

しかし、昨年度から今年度にかけては新型コロナウイルスの影響により対面での活動が困難になり、それに伴って当会の活動方針も大きな転換を迫られました。現状ではビデオチャットツールの「zoom」を用い、1 ヶ月～2 ヶ月に一度の間隔でオンライン上で部会を開催しておりますが、今年の 11 月上旬にようやく大学側の基準が緩和され、条件付きで対面での活動を行える見込みとなったため、少しずつではありますが従来行っていたような活動の再開に向けて準備を進めております。

より詳細な情報をご希望の方は、当会のメールアドレス (ikkyotekken.shin@gmail.com) あるいは Twitter アカウント (@ikkyo_tekken) までお気軽にお問い合わせください。

13

編集後記

社会学部 3 年

小川 真科

本年度の研究誌を最後までお読みいただき、ありがとうございます。

当会の活動は本年度も新型コロナウイルスの流行による影響を強く受けており、つい先日まで対面での活動を行ったり部室に立ち入ったりすることすらままならないような状況に立たされていました。しかし、そんな逆境の中でも数多くの新入部員が入部してくださり、また既存の部員も精力的に活動に参加してくださったことでなんとか本誌を形にすることができ、正直ホッとしています。

また、一橋祭に関しても本年度は残念ながら全面オンラインでの開催となってしまいましたが、それに伴って研究誌を印刷する必要がなくなったこともあり、今回は研究誌の編集スタイル（特に表紙や目次）を思い切って変えてみました。個人的には「シンプルに読みやすく、一目でテーマの伝わる編集」を意識したつもりではありますが、まだまだ至らぬ点もあるかと思いますので、編集に関しても是非忌憚のないご意見をいただけますと幸いです。

最後になりますが、本誌をお手に取ってくださった読者の皆様、また原稿を寄せてくださった部員の皆さんに、この場を借りて改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。



京急線

80m

Keikyū Line

京急線 / 게이큐선



モノリール



羽田空港

Haneda Airport Terminal

研究誌 2021

発行	一橋大学鉄道研究会
発行日	2021年11月19日
執筆	一橋大学鉄道研究会 部員一同
発行責任者	小川真科
編集責任者	小川真科