

南海高野線と泉北高速鉄道

～日本最大のニュータウンへと繋がる鉄路～



南海新今宮駅で並ぶ南海の車両たちと泉北高速 7000 系

1.はじめに

日本最大のニュータウンと言われている泉北ニュータウン。そこに住む人々にとっての重要な交通手段の1つとして、和泉中央駅からニュータウンの中心を通り中百舌鳥駅までを結ぶ泉北高速鉄道(以下：泉北高速)があります。また、泉北高速の電車は中百舌鳥から更に南海高野線(難波～中百舌鳥～橋本～極楽橋間の路線)に乗り入れて難波まで走っています。

この稿ではこれらの2路線の直通運転について述べていきたいと思ひます。

2.泉北高速線の生い立ちと直通運転の始まり

(1)泉北高速線の開通

日本が高度経済成長期を迎えていた1965年、都心部で増え続けていた住宅需要を賄うために、堺市の南部に新たな住宅地を造成する計画が持ち上がりました。

この住宅地は1967年に泉北ニュータウンとしてまちびらきされ、そこまでの公共交通機関として泉北高速線が1971年に中百舌鳥～泉ヶ丘間で開業しました。その後もニュータウン開発の進展に伴って1973年に梅・美木多まで、1977年には光明池まで順次延伸され、1995年に和泉中央まで開通したことで全通しました。

(2)直通運転の開始

泉北高速線は下の路線図を見てもわかる通り南海高野線の支線的な立場にあり、泉北高速線の開業と同時に直通運転も開始しています。

因みに開業してからしばらくの間は泉北高速線の運転業務を南海が行っていました。更に開業当初活躍していた 100 系や 3000 系が当時南海で活躍していた車両に準じた設計であることなどからも、南海を考慮する姿勢が見られます。



泉北高速線の路線図

泉北高速鉄道 HP(www.semboku.jp/station/)より引用



泉北高速 100 系(左)と 3000 系(右) 100 系はすでに引退している

Wikipedia 泉北高速鉄道線(ja.wikipedia.org/wiki/泉北高速鉄道線)より引用

3.運行形態

泉北高速線と南海高野線の直通運転に使用される種別は、特急「泉北ライナー」、区間急行、準急、普通の4種類あり、泉北ライナー以外は終日にわたって運行されます(泉北ライナーについては後述)。

基本的に泉北高速線の列車の内1時間あたり5~6本程度が南海線に乗り入れて難波まで走っています。特に昼間は1時間当たり区間急行が4本、準急、普通が2本ずつ、ほぼ7分毎に運転され、全列車が直通運転しています。

また直通しない列車についても平日は朝2本、夕方1本、深夜3本を、また土休日は夕方1本、深夜1本を除くすべての列車が中百舌鳥駅で難波方面行の列車と接続しており、出来る限り利便性を高めようとする取り組みが見られます。

余談ですが、泉北高速線に直通する区間急行と泉北ライナーにはある特徴があります。それは、南海と泉北高速の会社境界駅である中百舌鳥駅を通過し、区間急行は次の深井駅から、泉北ライナーはその次の泉ヶ丘駅から各駅に止まることです。

南海高野線の橋本、高野山方面に向かう特急や区間急行は中百舌鳥を通過するのでそれに合わせたものであると思われますが、例えば東京メトロと直通運転を行っている西武池袋線の快速急行は直通系統に限って分岐駅である練馬駅に停車します。南海と泉北高速がこのような措置を取らなかった理由としては、あくまで都心と泉北ニュータウンを結ぶための路線であることが背景にあるのではないのでしょうか。

電車の種別と停車駅のご案内																				
南海高野線										泉北高速鉄道線										
難波	今宮	新今宮	萩茶屋	天下茶屋	岸里玉	帝塚山	住吉東	沢ノ町	我孫子	浅香山	堺東	三国ヶ丘	百舌鳥八幡	中百舌鳥	深井	泉ヶ丘	橋本	光明池	和泉中央	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

泉北高速線内の停車駅

泉北高速鉄道 HP(www.semboku.jp/station/izumichuo/timetable/)より引用

車両は泉北高速からは全ての形式が、南海からも2ドアで車体も一回り小さい2000系列や、12000系以外の特急車両を除くすべての形式が直通運転に使用されています。



直通運転に使用される泉北高速 7020 系(左)と 5000 系(右)

4.直通運転を利用した取り組み

(1)企画乗車券の販売



泉北高速と南海は、泉北高速沿線にある「ビックバン」や「ハーベストの丘」などの施設の入場券とそこまでの往復乗車券がセットになった切符や、「OSAKA 海遊きっぷ」をはじめとした、泉北高速各駅から大阪市内や奈良、京都へ向かう人に向けた 1 日乗車券や特別回数券を販売し、お互いの沿線への集客を図っています。

←企画乗車券の 1 つ「OSAKA 海遊きっぷ」

泉北高速鉄道 HP(www.semboku.jp/economy/index_detail_6/)より引用

(2)「泉北ライナー」の運転



直通運転が開始した後も長い間泉北高速線に座席指定列車は存在せず、泉北高速沿線に住む乗客は朝夕のラッシュ時間帯には立ち席を余儀なくされていました。

そのため泉北高速沿線の乗客に着席サービスを提供するべく、2016

年のダイヤ改正で前述した「泉北ライナー」が運行を開始しました。

この列車は平日は 6.5 往復、土休日は 7 往復運転されており、泉北高速沿線に出かける人々や沿線から難波に出る人々の快適な移動を助けています。

特急料金は大人 510 円、子ども 260 円で全区間同額です。2 つの会社をまたがる事を考えるとかなり安いのではないのでしょうか。

5.まとめ

最後に、泉北高速線及び南海高野線との直通運転がもたらした効果について、私なりの考察を述べさせていただきます。

(1)泉北ニュータウン計画の進展と成功

恐らくこれが一番大きな効果ではないでしょうか。

泉北高速鉄道はもともと泉北ニュータウンの住民の足としての役割を担うべく開業しました。しかし現在は南海難波駅乗り入れによってその役割を十分に果たせただけでなく、沿線に娯楽施設も何件か立地するなど、ニュータウンをさらに発展させ、真の「成功」に導いた立役者と言っても過言ではないでしょう。

(2)南海高野線の乗り入れ区間における利便性の向上

直通運転によって恩恵がもたらされたのは泉北高速沿線だけにとどまらないでしょう。というのも、直通列車は同時に南海高野線難波～中百舌鳥間も走り、同区間の本数も必然的に増えます。これによって中百舌鳥以北の高野線利用客も間接的ながらその恩恵を受けているものであると推測できます。

6.さいごに

泉北高速鉄道は沿線住民以外にとってはあんまり馴染みのない存在かもしれませんが、南海難波駅まで乗り入れていることもあって、その車両を見たことがある方は多いかもしれません。そんな皆様がこの稿を読んで、少しでも泉北高速、そして南海高野線との直通運転について知って頂けたなら幸いです。

泉北高速は全線が高架あるいはトンネルである他、近年は南海に先駆けて最新技術を車両に取り入れるなど、開業当初とは違って独自性が表れています。是非機会があれば泉北高速と南海を乗り比べしてみたいはいかがでしょうか。

それではここで筆をおかせて頂きます。最後までお読みくださりありがとうございました。

また、私は JR 筑肥線と福岡市営地下鉄空港線の直通運転に関する稿も書かせて頂いたのもそちらも是非お読みください。

7.参考文献

泉北高速鉄道 HP

www.semboku.jp/

泉北高速鉄道株式会社 HP

www.semboku.jp/company/

堺市 HP

www.city.sakai.lg.jp/

写真は特記が無ければ筆者撮影



中百舌鳥駅に停車中の5000系5005編成「ハッピーベアル」