

今後予定されている直通運転

～期待される新路線～

1、はじめに

ここまで他部員が現在実施されている直通運転について述べてきましたが、この章では現在実施が予定されている、つまり将来的に直通運転を実施する路線についていくつか述べ、それぞれ筆者なりに考察していきます。

2、直通運転が予定されている路線

(1)相鉄・東急直通線(ST線)、相鉄・JR直通線(SJ線)



←左が相鉄 10000 系、右が東急 8500 系→

左図は電車車両図鑑 | 相鉄ファン | 相鉄グループ(www.sotetsu.co.jp/fan/train_gallery.html)より引用

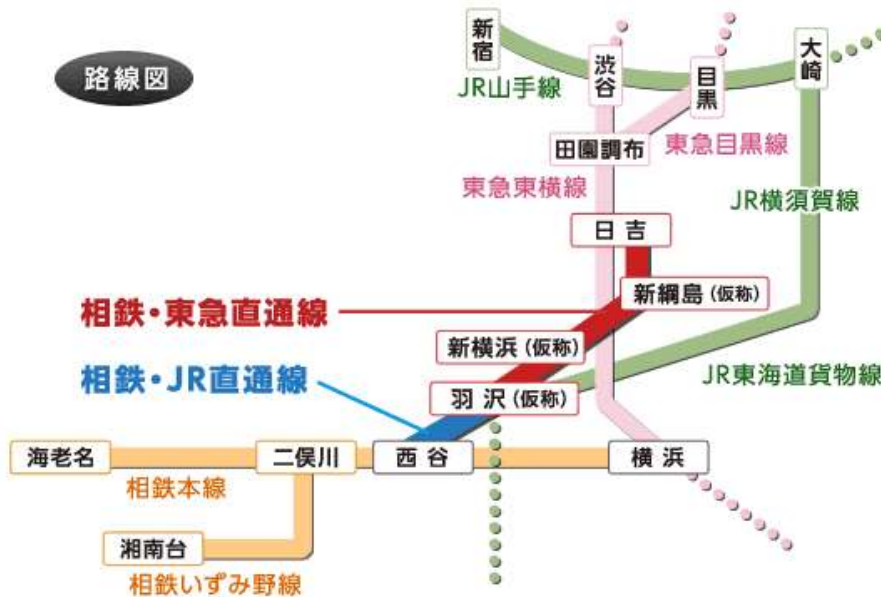
右図は wikipedia 東急 8500 系電車([ja.wikipedia.org/wiki/東急 8500 系電車](http://ja.wikipedia.org/wiki/東急_8500_系電車))より引用

①概要

相鉄・東急直通線(以下：ST線)は東急の日吉駅と JR 東海道貨物線の横浜羽沢駅付近に新設する羽沢駅(仮称)を結ぶ約 10km の連絡線で 2022 年度下期に開業予定です。それとは別に、2019 年度下期に開業予定の羽沢駅と相鉄本線西谷駅約 2.7km を結ぶ相鉄・JR 直通線(以下：SJ線)を活用して相鉄線と東急線の相互直通運転が予定されています。これまで相鉄は横浜までの運行で首都圏へ行くには乗り換えが必要となっていました。この連絡線の整備により神奈川県中央部や横浜市西部から東京都心部へのアクセスが良くなることが期待され、また ST 線の途中駅に設けられる予定の新横浜駅によって、東急から新幹線への乗り換えが便利になります。開業後、朝ラッシュ時間帯は 1 時間当たり 10～14 本程度の本数を運転する予定で、

これにより区間内での朝ラッシュ時の所要時間が短縮され乗り換え回数も減り、より快適に目的地まで行けるようになります。具体的には、現在横浜乗り換えで 59 分かかる二俣川～新宿間が 44 分に、54 分かかる二俣川～目黒間は 38 分に短縮される予定です。

ST 線・SJ 線の路線図



都市鉄道利便増進事業 相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線(www.chokutsusen.jp/info/index.html)より引用

②路線の整備について

2005年に都市鉄道の利便性を高める整備手法を定めた制度、「都市鉄道等利便増進法」が施行されました。この法制度は、都市鉄道の既存ストックを有効活用し、「速達性の向上」および「駅施設の利用円滑化」を対象とした新たな鉄道事業手法を定めたものです。この制度では、整備主体(公的主体)と営業主(鉄道事業者)を分離する、いわゆる「上下分離方式」が採用されています。

SJ線は2006年に、ST線は2007年に上記の法律に基づき、既存の路線を結ぶ新線を整備する「速達性向上計画」の認定を受けました。この事業においては、国と地方自治体(神奈川県及び横浜市)が総事業費の1/3ずつを補助し、残りの1/3を整備主体(鉄道・運輸機構)が資金調達して設備の整備を行います。営業主(相鉄及び東急)は、整備主体に施設使用料を支払って営業を行います。



上下分離方式についての簡単な図

相鉄グループ HP(www.sotetsu.co.jp/future/into_tokyo/tosi.html)より引用

③考察

今回予定されているこの直通運転は、ST線・SJ線沿線に目新しいものがあるわけでもありませんが、相鉄沿線に住んでいる方からすれば都心へ行きやすくなるばかりでなく、新幹線新横浜駅との接続もよくなるので大いに期待できることでしょう。ただ、東急と相鉄で電車の幅が違い、東急線規格の車両は全路線運行可能ですが、相鉄線規格の車両が東急に乗り入れられないといった問題があり、車両の運用に制約が出る可能性があると思われます。東急線規格の車両の増備が早急に望まれます。また、ST線・SJ線の建設費だけでなく、東急・相鉄ともに列車案内表示器や車両の幕などリニューアルする必要があり、金額がかさむので借金返済のために多くの収入を維持し続ける必要があると思われます。

(2) なにわ筋線・なにわ筋連絡線



←左が南海 50000 系(ラピート)、右が JR 西日本 223 系 0 番台→

どちらも Wikipedia(左図が ja.wikipedia.org/wiki/ラピート,

右図が ja.wikipedia.org/wiki/関空快速・紀州路快速)より引用

①概要

なにわ筋線は、JR 大阪駅付近に設置する北梅田駅と JR 難波駅・南海難波駅付近に設置する新難波駅を結ぶ新路線で、開業予定は 2031 年春となっています。それとは別に、北梅田駅と阪急十三駅を結ぶなにわ筋連絡線も整備に向けて本格的に検討が行われています。なにわ筋線が開業すると、それまで行き来が不便であった梅田地区と関西空港の行き来が便利になり、現状では梅田から関西空港まで 1 時間前後かかっているのがなにわ筋線開業によって 30 分台になるといったメリットがあります。また途中うめきた開発と呼ばれる再開発が行われている京阪中之島駅付近を経由するので、それまで利用者数が伸び悩んでいた京阪中之島線にとっても、またとない機会となります。阪急にとっても、なにわ筋線開業に伴い今まで阪急を使って関西空港まで行った客が JR にうばわれないように、またそれまでの弱点であった新幹線との接続の悪さを解消するためにもなにわ筋連絡線は待望の新線となります。

このように、なにわ筋線・なにわ筋連絡線が開業すれば JR 西日本、南海、京阪、阪急の 4 社がそれぞれ良い影響を受けることになり、梅田駅周辺がさらに活発化することになります。



←なにわ筋線・なにわ筋連絡線の路線図

日本経済新聞(www.nikkei.com/article/DGXLASJB23H36_T20C17A5LKA000/)より引用

②路線の整備について

なにわ筋線の整備については、ST線、SJ線で述べた都市鉄道等利便増進法は適用されていません。整備主体は第3セクターで、地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式と想定されています。また、営業主体は、なにわ筋線はJR西日本と南海で、営業区間は北梅田～JR難波がJR西日本、北梅田～新難波が南海です。なにわ筋連絡線についての詳細はまだ発表されていません。

③考察

なにわ筋線・なにわ筋連絡線の計画は鉄道会社4社が利益を得られるということで個人的にも素晴らしいものだと思います。一般客にしても外国人観光客にしても、梅田と関空が1本で結ばれるので非常に使いやすい路線となるでしょう。しかし、阪急梅田駅・阪神梅田駅・御堂筋線梅田駅・東梅田駅・西梅田駅がある中で北梅田駅が開業するとややこしさが増すというのはあり、新難波駅にも同じことが言えるでしょう。(ただ、あくまでも仮称なので名前は変更されるかもしれません。)

外国人観光客への対応に関しては、JRや南海は英語でアナウンスするなど対策に問題はないでしょうが、阪急側がどう対応するのかが気になるところです。今の阪急は英語放送もなく、外国人に対しての配慮はあまりなされていない部分があるのです。それ以外にも阪急は、※狭軌にしてなにわ筋線と直通運転できるようにす

るのか、それとも※標準軌のままです。今ある阪急路線と直通できるようにするので大きく変わるので、今後の発表に期待がかかります。

3、終わりに

最後までお読みくださりありがとうございました。この記事を読んでみなさんがこれからの直通運転に関してほんの少しでも興味を持ち、開業したときにはその路線を一度でもいいので使っていただければ幸いです。

4、参考文献

鉄道アラカルト

abhp.net/traffic/Traffic_Rail_Soutetsu-JR-Tokyu_000000.html

相鉄グループ 都心とつながるプロジェクト

www.sotetsu.co.jp/future/into_tokyo/index.html

JR 西日本 HP

www.westjr.co.jp/press/article/2017/05/page_10496.html

日本経済新聞

www.nikkei.com/article/DGXLASJB23H36_T20C17A5LKA000/

レスポンス

response.jp/article/2017/05/23/295115.html

東京急行電鉄よりいただいた資料と貴重なお話

※に関して…狭軌は主にJRで用いられている線路で日本では幅が1067mmの物を一般的に指します。それに対して標準軌は主に私鉄で用いられている線路で幅が1435mmとなっています。