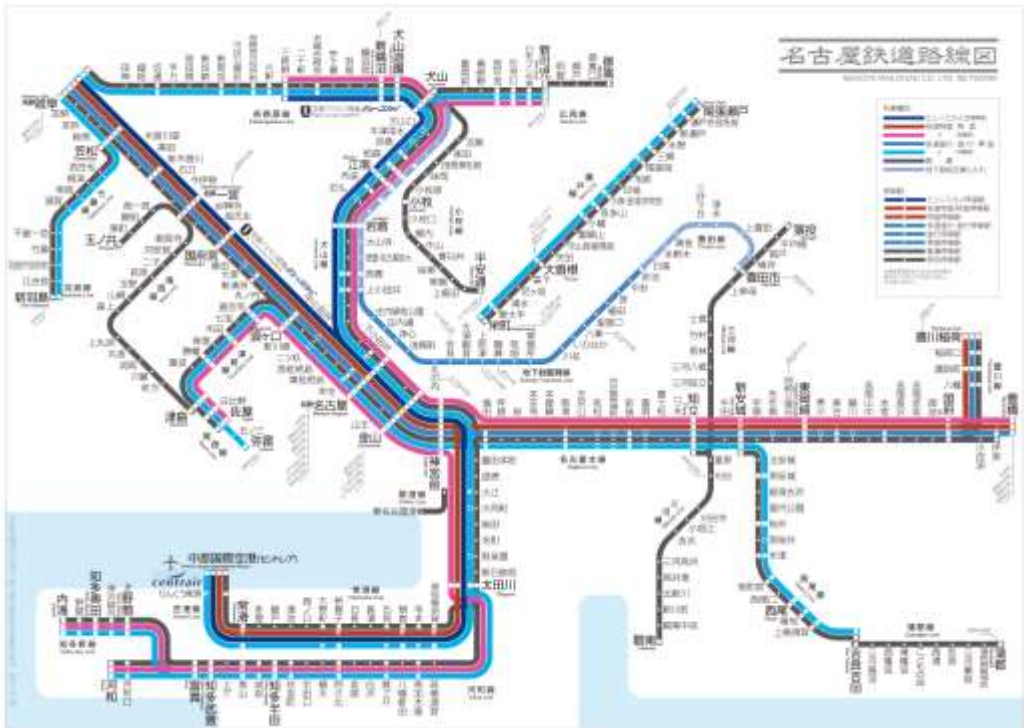


名古屋鉄道の直通運転



名鉄路線図

名駅ドットコム (www.meieki.com/images/wroutemap_ml110326w_1.gif) より引用

1、はじめに

名古屋鉄道の相互直通運転先は関東の大手私鉄などとは違い、名古屋市営地下鉄とのみ相互直通運転を行っています。

名古屋鉄道の中で相互直通運転をしているのが、三河線と豊田線と犬山線は名古屋市営地下鉄鶴舞線と小牧線は名古屋市営地下鉄上飯田線と相互直通運転を行っています。

2、車両

名古屋鉄道側が名古屋市営地下鉄に乗り入れている車両は100系と200系と300系があります。100系は地下鉄鶴舞線と豊田線の乗り入れ用として4両で運転を開始しました。車体構造は乗り入れ先の地下鉄仕様に合わせたため20m車体、片側4扉、オールロングシート車となりました。後に6両化されました。

200系は1993年以降に制作された6両編成のことを指します。



ウィキペディア鉄道 (ja.wikipedia.org/wiki/鉄道) より引用

300系は名古屋市営地下鉄上飯田線直通乗り入れ専用車として2002年に8編成がデビューしました。



名鉄車両博物館 (www.meitetsu.co.jp/train/guidance/museum/rolling_stock/detail/300.html) より引用

逆に名古屋市営地下鉄側が名古屋鉄道三河線、豊田線、犬山線に乗り入れている車両もあります。

名古屋市営地下鉄鶴舞線は4種類の形式が名鉄線に乗り入れています。

3000系



3050 系



N3000 系



7000 系



などといった車両が相互直通運転を行っています。

4点とも全てウィキペディア鉄道(upload.wikimedia.org/wikipedia/鉄道)より引用

3、ダイヤ、運行形態

鶴舞系統の運行形態は(鶴舞線と名鉄線の相互乗り入れを以後鶴舞系統と記す)

鶴舞線側の平日朝の運行形態は

	犬山線直通運用	鶴舞線内完結運用
各駅停車	37 本	132 本

となっています。

一方名鉄犬山線側の平日朝の運行形態は

	鶴舞線直通運用	名鉄犬山線内完結運用
各駅停車	38 本	70 本
速達運用	0 本	103 本

となっていて、両線とも運行の主体は直通運転を行わない列車であることがうかがえます。

特に犬山線側は、名古屋駅方面に向かう運用に速達運用が多い反面、直通運用はすべて各駅停車であるため、犬山駅や扶桑駅といった遠方から直通運転を利用したい乗客にとっての利便性の向上は限定的であると考えられます。

時間帯を区切って見てみると、昼間帯からは直通運用が毎時 1、2 本であるのに対して、朝晩の通勤時間帯には 3～5 本程度にまで増えており、乗換駅である上小田井駅構内の混雑を緩和する意図がうかがえます。

上小田井駅での乗り換えの手間や混雑を避けられる点は、利用客の利便性を高めていると考えられます。

上飯田線系統の運行形態は基本的に名鉄 300 系によって運行されています。

ただし、地下鉄区間の車両使用料の相殺のため地下鉄 7000 系もダイヤを限定して運用が組まれています。そのため、地下鉄 7000 系の運用は朝と深夜しかなくレアな車両になっています。

しかし、現在の名鉄 300 系は 8 つの運用がありますが、編成数も 8 編成しかないため故障または定期検査時には 7000 系の代走を見ることができます。

4、名鉄と地下鉄の直通協定

信号や制限速度に関しては事細かにこのようなことが決められています。

地下鉄やトンネルなど 60km/h。

うまくいかなかった所、車庫内、徐行など 40km/h。

半径 200m のカーブ

普通 40km/h 又は 50km/h。

急行 60km/h。

特急 68km/h。

半径 500m のカーブ

普通 50km/h。

急行 95km/h。

特急 120km/h。

犬山線内の最高速度は 110km/h

地下鉄車両又は急行車両

半径 200m のカーブで 23° 傾けて 60km/h。

地下鉄車両の場合、カーブは半径 300m

などの他、運転士の交代は上小田井駅で行うなどがあります。

5、相互直通前後の変化

鶴舞線に関しては、相互直通運転前までは岩倉駅から鶴舞駅間を 24 分で結んでいましたが、相互乗り入れを開始してから 29 分と 5 分ほど遅くなってしまいました。

この理由としては開業前ルートでは岩倉駅から新名古屋駅までの区間で速達運用を利用することが可能であった反面、直通運転利用ルートでは岩倉駅から鶴舞駅までの全区間で各駅停車を利用しなければならないという理由が考えられます。

しかし、今までなら最低 1 回はしなければならなかった乗り換えを省くことができ、利用者の利便性は確実に上がったと思われます。

また、時間の次に気になるのが運賃ですが、利用する事業者が JR から名古屋市交通局が変わったため、当初の 450 円から 470 円へ少々値上がりしました。

また、利用客数の増加に関しては

	1992 年度	1994 年度
鶴舞線	83971 千人	95147
犬山線	28567	29058

となっていて、両線ともに利用客数の増加が認められます。鶴舞線については、上小田井駅・庄内緑地公園駅間が新規開業したことによる増加分も含まれていると考えられますが、犬山線においても利用者が増加していることから、直通運転による新規需要の掘り起こしが起きたと考えてよいと思います。

また、この新路線は、犬山・岩倉方面から名古屋市街各地への移動需要に対して、犬山線から鶴舞線へのバイパス効果を期待することができる路線です。

そこで、名古屋市営地下鉄東西線・桜通線と乗り換えのできる新名古屋駅(現在の名鉄名古屋駅)・名古屋駅の開業前後での乗車人員、さらには犬山線との接続駅である鶴舞線上小田井駅の乗車人員の推移を見ると、新名古屋駅・名古屋駅では両駅合わせて約 7600 千人の利用客数減少となっているのに対して、上小田井駅の 1994 年度の利用客数は 8798 千人 に増加しています。

数千万人規模での乗客数の変化が起きていることから、名鉄犬山線・本線から鶴舞線へのバイパス効果は発現していると考えられます。

6、名鉄沿線の観光地へのアクセス

名鉄沿線で有名な観光地と言えば博物館明治村などがあります。



名古屋観光(nk.xtone.jp/archives/meijjimura.html)より引用

明治村は犬山市にある野外博物館、また明治時代をコンセプトにしたテーマパークです。(関西のスペイン村と似た感じです)

他には、愛知県でしか目にすることができないトヨタ会館などがあります。



Response(response.jp/article/img/2015/08/07/257484/926684.html)より引用

犬山といえばお城ですね。

犬山城



日本 100 名城にも選ばれています。

7、まとめ

直通運転によって利用客の利便性は高まっていると考えられます。

名古屋鉄道の利用者が乗り換えなしで名古屋都心部にアクセスする手段はこの鶴舞線が最初であり、この直通運転の果たす役割は大きく愛知県の地理が分からない人や、外国人にもわかりやすいと思いました。

8、参考文献

名古屋鉄道 HP top.meitetsu.co.jp/

観光地検索など

名古屋市交通局 HP

www.kotsu.city.nagoya.jp/jp/pc/subway/

時刻表、路線図検索