

## 日本の鉄道会社間直通運転の歴史

### 0 はじめに

本稿では、日本の鉄道会社が実施している旅客列車の会社間直通運転（片乗り入れ・相互乗り入れを問わない）の歴史を、日本の鉄道史に沿った形で述べていく。

### 1 直通運転の夜明け ～民鉄の乱立と統合～

日本初の鉄道会社間直通運転は、1885年3月1日開始の国有鉄道線（横浜～品川）と日本鉄道品川線（品川～赤羽）を結ぶ貨物列車である。現在の JR 根岸線・東海道本線・山手線・赤羽線のルートに相当する。旅客列車の直通運転はこれに遅れてスタートしたことになるが、なし崩し的に開始したものが多く、その全貌を把握することは困難である。

これには、日本の鉄道網整備の在り方が大きく関わっている。明治期の政府には財政的体力がなく、鉄道網整備を民間任せにする性格が濃厚だった。日本各地に小規模な民営鉄道が設立され、これらが銘々勝手に隣接会社との直通運転を開始したのである。その形態は実にいい加減なもので、時刻表にすら載っていないような運行系統もあったと言われている。

これらの鉄道会社は戦前から戦後にかけて買収・合併を繰り返し、現在の大手私鉄を形成した。このため、先述の直通運転の中には、大手私鉄の長距離運行系統のルーツとして発展的に解消したものも数多くある。以下にその実例を紹介する。

1928 年～ 大阪電気軌道奈良線・畝傍線<sup>うねび</sup>⇄奈良電気鉄道線  
大阪電軌の区間は関西急行電鉄・近畿日本鉄道へと改組された。近畿日本鉄道と奈良電鉄が合併し、会社間直通としては 1963 年に消滅した。

現在の近畿日本鉄道奈良線・橿原線<sup>かしはら</sup>・京都線に相当する。

1930 年～ 大阪電気軌道桜井線⇄参宮急行電鉄本線  
両社が合併し、会社間直通としては 1941 年に消滅した。  
現在の近畿日本鉄道大阪線・山田線に相当する。

1932 年～ 南海鉄道⇔高野山電気鉄道

南海鉄道の区間は近畿日本鉄道へと改組された。近畿日本鉄道の旧南海鉄道区間を高野山電気鉄道が吸収して南海電気鉄道を設立し、会社間直通としては 1941 年に消滅した。

現在の南海電気鉄道高野線に相当する。

1939 年～ 東京地下鉄道⇔東京高速鉄道

両社が合併し、会社間直通としては 1941 年に消滅した。

現在の東京メトロ銀座線に相当する。

2 観光地輸送 ～長距離直通列車の系譜～

鉄道会社を買収・合併によって規模を拡大しようとした大きな理由として「都市部から観光地へ移動する乗客の獲得」というものがあつた。先に挙げた参宮急行電鉄も、大阪から伊勢への輸送ルートを獲得するために大阪電気軌道が設立した子会社である。

大阪電気軌道と参宮急行電鉄は近畿日本鉄道に統合されたため会社間直通列車ではなくなったが、現在に至るまで会社間直通列車として残っているものも多い。その多くは優等列車を使用した「直通特急」となっている。また、近年になって開始された会社間直通も存在する。観光地輸送への需要が如何に大きいかを物語っているといえるだろう。

1933 年～ 鉄道省東海道本線⇔伊豆箱根鉄道駿豆線

戦時中に一旦消滅している。

現在の特急「踊り子（土曜運転の修善寺行き）」のルーツである。

1933 年～ 鉄道省紀勢西線⇔阪和電気鉄道線

1934 年～ 鉄道省紀勢西線⇔南海鉄道線

準急「<sup>くろしおごう</sup>黒潮號」に始まる各種優等列車で、戦中の一時廃止と復活、阪和電気鉄道の国鉄路線化などを経て、1985 年に急行「きのくに」が廃止されたことで会社間直通運転は消滅した。現在の特急「くろしお」などのルーツである。

1950 年～ 小田急小田原線⇄箱根登山鉄道鉄道線

特急「はこね」などでスタートし、1995 年には「スーパーはこね」、2008 年には千代田線直通の「メトロはこね」がそれぞれ登場した。普通列車の乗り入れも行われている。なお、現在箱根登山鉄道の小田原～箱根湯本間の旅客列車には小田急車しか使用されていない。



「スーパーはこね」箱根湯本行き  
写真の車両は小田急 60000 形で、  
小田原～箱根湯本は箱根登山鉄道  
に乗り入れる形を取る。

1955 年～ 国鉄御殿場線⇄小田急電鉄小田原線

現在の特急「あさぎり」のルーツである。



JR 東海 371 系  
「あさぎり」用の JR 車



小田急 20000 形  
「あさぎり」用の小田急車

1961 年～ 国鉄東海道本線・伊東線⇄伊豆急行線

現在の特急「スーパービュー踊り子」「リゾート踊り子」「踊り子（伊豆急下田行き）」のルーツである。



JR 東日本 185 系「踊り子」（左）  
伊豆急行 2100 系「リゾート踊り子」（右）



JR 東日本 251 系  
「スーパービュー踊り子」

1962 年～ 国鉄中央本線⇔富士急行大月線・河口湖線  
現在の「ホリデー快速河口湖」のルーツである。

1986 年～ 東武伊勢崎線・日光線・鬼怒川線

⇔野岩鉄道会津鬼怒川線⇔会津鉄道会津線  
直通開始当初の直通区間は東武線の浅草駅から野岩鉄道線の会津高原駅（現在の会津高原尾瀬口駅）まで。1990 年には会津鉄道の会津田島駅まで直通区間が延伸された。



東武 6050 系

東武 6000 系の改造によって生まれた伊勢崎・日光線用車両。直通先である野岩鉄道・会津鉄道も同型車を保有している。

1989 年～ 西武池袋線・秩父線⇔秩父鉄道秩父本線

2006 年～ JR 山手貨物線・東北本線⇔東武日光線・鬼怒川線

JR の車両を用いた「日光」「きぬがわ」、東武の車両「スペーシア」を用いた「スペーシア日光」「スペーシアきぬがわ」の各特急列車。



JR 東日本 189 系

通常「日光」「きぬがわ」に使用される 485 系の予備車として、代走や増発の際に運用される。485 系・189 系ともに「スペーシア」と共通のカラーリングである。



東武 100 系「スペーシア」

東武線内の特急「きぬ」「けごん」、JR 線との直通特急「スペーシア日光」「スペーシアきぬがわ」に使用される優等車両。

### 3 都市圏内直通 ～通勤需要の拡大と鉄道～

戦後の復興の中、都市機能の拡大に応じて都市への通勤人口が増えていった。さらに都市圏やベッドタウンの領域そのものが拡大して、通勤時間帯の混雑や通勤時間の長期化が起こるようになった。それらを改善する一つの手段が相互直通運転である。乗換えによる混雑の緩和はもちろん、直通優等列車の運行により通勤時間の短縮も実現できる。

直通形態としては、私鉄が既存路線を用いて行うほか、直通のために新会社・新路線が設立される例も少なくない。

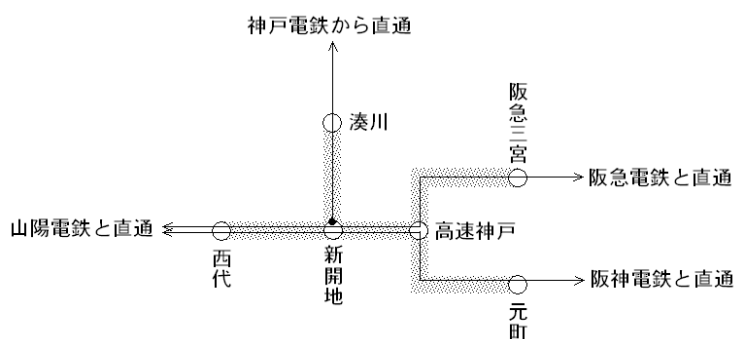
1968 年～ 阪神本線⇄神戸高速鉄道東西線⇄山陽電気鉄道本線

1968 年～ 阪急神戸本線⇄神戸高速鉄道東西線⇄山陽電気鉄道本線

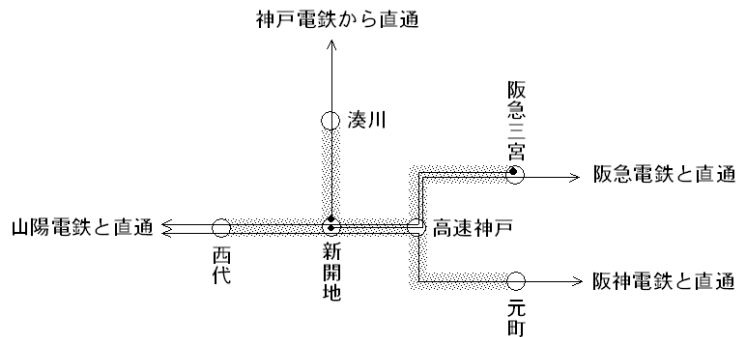
1968 年～ 神戸電鉄三田線・粟生線・有馬線⇄神戸高速鉄道南北線

神戸高速鉄道は神戸市内にターミナルを持つ阪神・阪急・山陽・神戸電鉄を相互に結ぶために設立された車両・乗務員を保有しない会社で、1968 年の開業と同時に各社の相互直通が開始された。

1998 年には大規模なダイヤ改正を実施。阪神と山陽は阪神梅田～山陽姫路の直通特急を運転開始して結びつきを深めた。これに対し、阪急と山陽はそれまでの阪急六甲～の相互直通を廃止し、阪急の列車は神戸高速の新開地止まり、山陽の列車は阪急三宮止まりとなった。



1968 年神戸高速鉄道が開業した当初の運転系統図



1998年のダイヤ改正後の運転系統図

- 1969年～ 大阪市営地下鉄堺筋線⇔阪急千里線・京都本線  
 大阪市営地下鉄が、既存の私鉄路線に直通した唯一する事例である（他は大阪市営地下鉄に規格を合わせた新線との直通）。  
 1993年に動物園前～天下茶屋が延長。



大阪市交通局 66系  
 堺筋線の車両で、阪急千里線・京都本線に乗り入れる。



阪急 3300系  
 阪急の京都線系統用の車両で、堺筋線に乗り入れた初の車両。

- 1970年～ 大阪市営地下鉄御堂筋線⇔北大阪急行電鉄南北線  
 大阪万博に間に合わせて開業した北大阪急行電鉄が、開業と同時に御堂筋線と直通を開始。
- 1971年～ 南海高野線⇔大阪府都市開発泉北高速鉄道線  
 大阪のベッドタウンである泉北ニュータウンへのアクセス路線を、大阪府などが出資の第3セクターが建設し、開業と同時に直通運転が開始された。
- 1979年～ 新京成電鉄新京成線⇔北総開発鉄道  
 北総開発鉄道の第1期線（北初富～小室）開業と同時に相互直通開始、1991年の第2期線完成を受け1992年に廃止。

1979 年～ 名古屋市営地下鉄鶴舞線⇔名鉄豊田線・三河線  
名鉄豊田線⇔名古屋市営地下鉄⇔名鉄犬山線による直通を目的として開業。

1983 年～ 福岡市営地下鉄空港線⇔国鉄筑肥線  
福岡市営地下鉄の開業に伴い、筑肥線の姪浜～鳥飼～博多間が廃止になり、福岡市営地下鉄の姪浜～博多間で代替することになった。



福岡市交通局 1000 系  
筑肥線との乗り入れを視野に入れ  
国鉄の意向も取り入れて設計され  
た車両。  
写真は筑肥線との接続駅である姪  
浜で折り返す列車で、直通列車で  
はない。

1986 年～ 大阪市営地下鉄中央線⇔近鉄東大阪線  
東大阪線は 2006 年にけいはんな線へと改称。  
1980 年にラッシュ時の混雑率 192%を記録し、その混雑緩和  
のために、東大阪線を開業させ直通運転を開始した。

1988 年～ 北神急行電鉄北神線⇔神戸市営地下鉄西神・山手線  
北神急行電鉄の開業と同時に相互直通が開始された。

1988 年～ 京都市営地下鉄烏丸線⇔近鉄京都線・奈良線  
2000 年からは相互直通急行を設定した。

1993 年～ 名鉄犬山線⇔名古屋市営地下鉄鶴舞線  
鶴舞線の延伸で遅れながらも名鉄犬山線との相互直通も実現  
した。現在では名鉄豊田線⇔名古屋市営地下鉄⇔名鉄犬山線  
の形態をとる相互直通もある。

1997 年～ 京阪京津線⇔京都市営地下鉄東西線  
京都市営地下鉄東西線の開業と同時に乗り入れが開始された。

1997 年～ 阪急宝塚本線⇔能勢電鉄妙見線・日生線  
阪急梅田からの直通特急「日生エクスプレス」が運転開始。



2002 年～ JR 埼京線・川越線⇄東京臨海高速鉄道りんかい線  
りんかい線全線開業により大崎での相互直通が可能となった。



JR205 系（右手前）  
麗川発着の川越線乗り入れ運用に入るため、行き先表示などもそれに対応したものとなっている。  
東京臨海高速鉄道 70-000 系（左奥）  
埼京線の川越までしか乗り入れないので、川越線対応の表示はない。

2003 年～ 名鉄小牧線⇄名古屋市営地下鉄上飯田線  
小牧線の通勤列車としての需要が増え、名古屋都心へのアクセスとして直通がなされた。

2004 年～ 東急東横線⇄横浜高速鉄道みなとみらい 21 線  
横浜のみなとみらい 21 地区・関内・中華街・元町と都心とを結ぶアクセス手段として計画され、みなとみらい 21 線の開業と同時に東急と相互直通を開始した。同年に廃止された東横線の横浜～桜木町区間の代替輸送手段としての側面もある。



東急 5050 系  
東横線の最新鋭主力車。前世代主力車 9000 系、横浜高速鉄道 Y500 系と共に東横線・みなとみらい線直通運用に使用されている。



横浜高速鉄道 Y500 系  
東急 5050 系・9000 系と共通に運用される横浜高速鉄道の車両。車体は東急田園都市線用の 5000 系がベース。

2007 年 ～ JR 東北本線⇄仙台空港  
鉄道仙台空港線

仙台から空港への定時性・所要時間短縮を目的として仙台空港線は設立され、相互直通によってそれらの目的を果たそうとしている。



#### 4 首都圏地下鉄直通 ～都心縦貫系統の誕生～

首都圏における地下鉄と通常の鉄道の直通運転は、上記の都市圏内直通と同様に、拡大する通勤需要に応えるべく開始された。首都圏地下鉄直通第一号は高度経済成長の最中、1960 年に開始された。その後現在までの間に、8 つの直通運転系統が誕生した。営団（現・東京メトロ）の日比谷線・東西線・千代田線・南北線、都営三田線の各系統が比較的短期間で集中的に整備され、長距離を誇る都営 1 号線（現在の都営浅草線）・営団半蔵門線の系統が長いスパンで直通区間を延長したのは、好対照を為している。

2008 年には小田急電鉄の特急が東京メトロに乗り入れを開始した。都心直結型観光地輸送の需要の高まりに応え、新しい首都圏地下鉄直通の形を示したといえる。

1960 年～ 京成本線⇄都営 1 号線

地下鉄と通常の鉄道線が直通を開始した日本初のケース。1 号線は京成、京急との直通を念頭に建設され、同線の開業と同時に直通を開始した。

1962 年～ 東武伊勢崎線・日光線⇄営団日比谷線

1964 年～ 東急東横線⇄営団日比谷線

日比谷線内は 18m 級 3 ドア車しか乗り入れできない。このため、直通運転の開始以来、東武・東急の両社は日比谷線乗り入れ専用の 18m 級車両を保有している。



東急 1000 系



東武 20000 系

東急の日比谷線直通用 18m3 ドア車 東武の日比谷線直通用 18m3 ドア車

1966 年～ 国鉄中央緩行線⇄営団東西線

4 月の段階では営団車両が中央線に片乗り入れ。10 月には国鉄が乗り入れ対応車 301 系を投入し相互直通を開始した。

1968 年～ 京浜急行電鉄⇄都営 1 号線

都営地下鉄側の乗り入れ車は、「踏切事故などの際に脱線し難くし、軌道回路の検知を正確にできるように、先頭車は全て電動車とする」という京急の伝統に則っている。

1969 年～ 国鉄中央緩行線⇄営団東西線⇄国鉄総武緩行線

地下鉄を国鉄線が挟んだ形での直通運転も行われ、通過連絡運輸運賃が設定されている。



JR 東日本 E231 系 800 番台  
JR 東日本の標準車 E231 系を東西線乗り入れに対応させた車両。



東京メトロ 07 系  
東西線 5000 系を置き換えるために有楽町線から転属した車両。

1971 年～ 国鉄常磐緩行線⇄営団千代田線

1978 年～ 国鉄常磐緩行線⇄営団千代田線⇄小田急小田原線・多摩線  
乗り入れ開始時の経緯から、常磐線（緩行線）と営団千代田線は一体化した運行形態になっている。北千住～綾瀬間では特定運賃が制定されている。保安上の問題により、3 路線をまたぐ運用に使用される車両は、営団地下鉄車のみである。



JR 東日本 207 系 900 番台  
VVVF インバータ制御試作車として国鉄が 1 編成だけ製造した車両。国鉄分割民営化により、国鉄最初で最後の VVVF 車となった。



東京メトロ 6000 系  
営団の標準車として 1971 年に本格的な量産開始。営団が東京メトロに民営化された現在でも千代田線の主力車の地位を保っている。

1978 年～ 東急田園都市線・新玉川線⇄営団半蔵門線  
運転形態が一体化しており、半蔵門線の定期列車はすべて田園都市線に乗り入れする。

田園都市線・新玉川線は 2000 年に田園都市線に統合された。

1980 年～ 京王高尾線・動物園線・相模原線・京王本線⇄都営新宿線  
京王が地下鉄と直通するための京王新線は 1978 年に先行開業しており、都営新宿線の開業と同時に相互直通を開始した。



京王 6000 系 30 番台  
京王初の 20m 級 4 扉車で、30 番台以降の車両が都営新宿線への乗り入れに対応している。



東京都交通局 10-300 形  
JR 東日本の E231 系をベースとして開発された新宿線用の車両。

1987 年～ 東武東上線⇄営団有楽町線  
有楽町線の営団成増～和光市の開業と同時に相互直通開始。

1991 年～ 北総線⇄京成本線⇄京成押上線⇄都営浅草線⇄京急本線  
既にそれぞれが都営浅草線と直通していた京成と京急が、浅草線を介して相互直通を開始。



東京都交通局 5300 形 (左)  
北総鉄道 7250 形 (中央)  
京成 3800 形 (右)  
全て相互直通対応車。18m 級 3 扉規格を統一し、系列番号の千の位を会社毎に割り振るなど、直通系統の確立が徹底されている。



京急旧 1000 形  
都営 1 号線 (現・浅草線) との直通を踏まえて開発された車両。京成・北総・千葉急行 (現・京成千原線) 等の直通相手会社に譲渡やリースもされていた。京急新 1000 形の登場後は「旧」として区別されている。

1996 年～ 東葉高速鉄道東葉高速線⇄営団東西線

東葉高速鉄道は元々営団勝田台線として計画されていた路線で、東葉線のほぼ全ての列車が営団に直通運転している。保安機器上の問題から、東葉と JR は互いに自社の車両を相手会社の路線に乗り入れさせられない。



東葉高速鉄道 2000 系 快速中野行き

1998 年～ 西武池袋線⇄営団有楽町線

両線は西武有楽町線を介して接続している。

2000 年～ 東急目黒線⇄営団南北線/都営三田線

2001 年～ 東急目黒線⇄営団南北線⇄埼玉高速鉄道線

目黒～白金高輪間は南北線、三田線の共用区間である。ほとんどの列車が直通運転を行う。



東急 5080 系

東急 5000 系の目黒線仕様車。東急 3000 系と共に目黒線と乗り入れ各線で使われている。



東京都交通局 6300 形

都営三田線用の車両。東京メトロ南北線の白金高輪以北と埼玉高速鉄道線には入線しない。



東京メトロ 9000 系

メトロ南北線用の車両。都営三田線の白金高輪以北には入線しない。



埼玉高速鉄道 2000 系

メトロ 2000 系と同様、都営三田線の白金高輪以北には入線しない。



2002 年～ 芝山鉄道⇔京成東成田線・京成本線・押上線

⇔都営浅草線⇔京急本線・空港線

芝山鉄道が開業と同時に、都営浅草線を介した京成・京急の直通系統に参加。

2003 年～ 東武日光線～伊勢崎線⇔営団半蔵門線⇔東急田園都市線

それぞれ独自に半蔵門線に乗り入れていた東武と東急が、同線を介して相互直通を開始し、長大直通系統が誕生した。



東武 30000 系  
東武の半蔵門線・田都線直通用の  
前世代主力車。最新鋭の 50050 系  
に取って代われつつある。



東京メトロ 8000 系  
メトロの東武線・田都線直通用の  
前世代主力車。後継の 06 系登場後  
も主力の地位を保っている。



東急 8500 系  
東急 8000 系の半蔵門線直通対応仕  
様車。写真はハイアンブルーの  
帯を巻いた「伊豆のなつ」編成。



東急 5000 系  
田都線の最新鋭主力車にして、東  
急新世代車のスタンダード。前代  
主力の 8500 系と共に活躍。

2008 年～ 箱根登山鉄道登山線⇔小田急小田原線・多摩線

⇔東京メトロ千代田線～有楽町線

「メトロさがみ」「メトロホームウェイ」「メトロはこね」の  
運行開始。日本の地下鉄で初の指定席特急である。土曜・休  
日のみ有楽町線に直通する。

2008 年～ 東武東上線/西武池袋線⇄東京メトロ副都心線

西武池袋線と副都心線は西武有楽町線を介して接続している。

副都心線は和光市～小竹向原間で、有楽町線と路線を共用しており、有楽町線と同様の直通形態がとられている。

#### 5 旧特定地方交通線・公団建設線の直通運転 ～国鉄再建法と第3セクター化～

国鉄は採算の取れない地方ローカル線でも、建設を積極的に推進した。これにより、1960年代半ば以降1度も黒字を出せないほどに経営が悪化した。

1968年には国鉄諮問委員会が「赤字83線」の廃止を促したが、この取り組みは「日本列島改造」を掲げる田中角栄内閣の成立によって挫折。「田中角栄が生みの親となった」とも言うべき日本鉄道公団が新線の建設を続行した。

これにより、本州と四国・北海道を結ぶ鉄道路線が確立した一方で、国鉄財政の悪化はいっそう進行した。このため、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（通称「国鉄再建法」）が成立し、旅客輸送密度4000人未満の路線を「特定地方交通線」として廃止することとなった。これと並行して、日本鉄道公団の建設中路線の建設予算も凍結された。

これらの一部は、「地元民の足」を残す必要性から第3セクター会社に移管され、特定地方交通線は存続され、公団建設線は建設が続行されて開業した。それらの中には、国鉄路線（現 JR 線）と直通運転を行っているものもある。直通の形態としては、

A：特定地方交通線を含む国鉄路線間で元々行われていた直通運転が、特定地方交通線が第3セクターに転換されてからも存続された

B：特定地方交通線が第3セクターに転換されてから直通運転を新規に開始した

C：計画段階で既存国鉄路線との直通を考慮していた公団建設線が、第3セクターに移管され開業した後に国鉄路線との直通運転を開始した

という3パターンが存在する。いずれも既存の、あるいは計画されていた国鉄線間の直通系統が、財政上の理由から形式的に会社間直通となったのであり、これまでに挙げた直通系統とは明らかに性格が異なる。

1985 年～ 国鉄鹿島線⇔鹿島臨海鉄道大洗鹿島線

鹿島臨海鉄道は公団建設線  
北鹿島線を完成させる形で  
開業した。

開業と同時に国鉄鹿島線（北  
鹿島～鹿島神宮、北鹿島は  
現・鹿島サッカースタジア  
ム）との直通運転を開始。



鹿島臨海鉄道 6000 形

1986 年～ 国鉄東北本線⇔阿武隈急行線

阿武隈急行は国鉄丸森線を継承して開業した。  
転換前の東北本線（槻木～仙台）と丸森線の直通列車が存続。

1987 年～ 国鉄関西本線⇔伊勢鉄道伊勢線

伊勢鉄道は国鉄伊勢線を継承して開業した。  
転換前の関西本線と伊勢線の直通列車（特急「南紀」を含む）  
が存続した。  
中京圏から紀伊半島への観光路線としての性格も有する。

1987 年～ JR 只見線・磐越西線⇔会津鉄道会津線

会津鉄道は国鉄会津線を継承して開業した。  
転換前の只見線・磐越西線と会津線の直通列車が存続。

1987 年～ JR 岩徳線⇔錦川鉄道錦川清流線

錦川鉄道は国鉄岩日線を継承して開業した。  
転換前の岩徳線と岩日線の直通列車が存続。

1987 年～ JR 因美線⇔若桜鉄道若桜線

若桜鉄道は国鉄若桜線を継承して開業した。  
転換前の因美線と若桜線の直通列車が存続。

1987 年～ 三陸鉄道南リアス線⇔JR 山田線⇔三陸鉄道北リアス線

三陸鉄道は国鉄盛線（盛～吉浜）・宮古線（宮古～田老）・久  
慈線（普代～久慈）を継承し、公団建設線（吉浜～釜石・田  
老～普代）を完成させる形で開業した。盛～釜石が南リアス  
線、宮古～久慈が北リアス線。開業は 1984 年で、JR 山田線  
（釜石～宮古）との直通開始はこれに遅れる形となった。



1988 年～ JR 予土線⇔土佐くろしお鉄道中村線

1988 年～ JR 土讃線⇔土佐くろしお鉄道中村線

1997 年～ JR 土讃線⇔土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線

土佐くろしお鉄道中村線は国鉄中村線を継承して開業した。  
転換前の土讃線と中村線の直通列車(特急「南風」「しまんと」)  
が存続。

1997 年には公団建設線(中村～宿毛)を完成させる形で宿毛  
線が開業し、直通特急の区間も宿毛線まで延伸した。

1994 年～ JR 東海道本線・山陽本線⇔智頭急行智頭線

⇔因美線・山陰本線

智頭急行は公団建設線智頭線  
を完成させる形で開業した。

開業と同時に京都発の特急  
「スーパーはくと」を含む JR  
との直通列車が運転開始、

1997 年には岡山発の特急「ス  
ーパーいなば」が運転開始。

京阪神地区・岡山から鳥取方面  
への観光路線としての性格も  
有する。



智頭急行 HOT7000 系  
智頭線・因美線の勾配とカーブ  
に対応するため振り子を装備し  
た特急用ディーゼル車。「スー  
パーはくと」に使用される。

1997 年～ JR 上越線⇔北越急行ほくほく線

⇔JR 信越本線・北陸本線・七尾線

北越急行は公団建設線北越北線を完成させる形で開業した。

開業と同時に「はくたか」を含む JR との直通運転開始。

越後湯沢で上越新幹線と接続していることにより、首都圏か  
ら北陸方面への観光特急としての性格も有する。



JR 西日本 485 系  
2002 年 3 月に「サンダーパー  
ド」用の 681 系が「はくたか」  
用に改造されたため、運用から  
離脱した。



**JR 東日本 485 系 3000 番台**  
2005 年 2 月に「はくたか」運用から離脱。その空白は北越急行の 683 系 8000 番台が埋めた。



**JR 西日本 681 系 0 番台**  
現在の主力形式で、JR 西日本が保有している車両。帯色は青。



**北越急行 681 系 2000 番台**  
JR 車と基本的には同形式だが、北越急行車は赤帯を巻く。



**北越急行 683 系 8000 番台**  
最新鋭車両。JR 東日本の 485 系が「はくたか」運用から外れたのを補う形で増備された。

- 1999 年～ **JR 福塩線⇔井原鉄道井原線**  
井原鉄道は公団建設線井原線を継承して開業した。  
開業と同時に **JR 福塩線** (福山～神辺) との直通運転を開始。
- 2002 年～ **JR 土讃線⇔土佐くろしお鉄道阿佐線**  
土佐くろしお鉄道阿佐線は公団建設線阿佐西線を完成させる形で開業した。  
開業と同時に **JR 土讃線** との直通運転を開始。

2005 年～ JR 中央本線⇔愛知環状鉄道線  
愛知環状鉄道は国鉄岡多線  
（岡田～新豊田）を継承し、  
公団建設線（新豊田～高蔵寺）  
を完成させる形で 1988 年に  
開業した。



JR 東海 211 系 5000 番台  
「快速エキスポシャトル」

2005 年に沿線で万博「愛・地  
球博」が開催されたため、名古  
屋からの臨時直通列車を運行、  
万博終了後にこれを定期化す  
る形で直通運転を開始。

2005 年のゴールデンウィークと  
愛知万博が開催された同年 7 月  
～9 月に運転された。万博終了  
後は定期普通列車として現在ま  
で運転されている。

## 6 並行在来線の直通運転 ～整備新幹線の開業と経営分離～

国鉄民営化後も、旧国鉄で計画された「整備新幹線」の建設は JR に引き継がれた。JR の収益性を確保するため、並走する新幹線の開業に伴う乗客減が見込まれる在来線（並行在来線）を第 3 セクター線として経営分離することが認められた。これを受けて、現在までに 3 区間について整備新幹線の開業と並行在来線の経営分離が行われた。この全てについて、それまでの運行系統を継承する形の会社間直通運転が発生している。

JR 線の一部が第 3 セクターとなることで形式的な会社間直通が生じるという意味では、「5 旧特定地方交通線・公団建設線の直通運転」で挙げたケース A と共通するが、並行在来線を経営分離する場合、

①新幹線の建設・開業によって、JR・地元ともに大きな利益を受ける。その一方、新幹線を建設する JR の負担、第 3 セクターを介して並行在来線を請け負う地方自治体の財政的負担も大きい。利益・負担ともに非常に大きくなるので、その配分を JR・地方自治体間で取り決めるのが難航しやすい。

②並行在来線は総じて幹線クラスの路線なので、経営分離されると、寝台列車を含む長距離特急や貨物列車が大きな影響を受ける。

といった深刻な問題を生じる。

後に詳しく述べるが、整備新幹線は今なお建設が進んでいるので、今後もうした並行在来線の分離、それに伴う列車運行系統の変化が発生することは必定である。

**1997 年～ JR 信越本線⇄しなの鉄道線**

北陸新幹線の高崎～長野間（長野新幹線）開業と同時に、信越本線の横川～軽井沢間を廃止、軽井沢～篠ノ井をしなの鉄道に経営移管。

移管された区間を通っていた優等列車のうち、特急「あさま」「白山」「そよかぜ」は廃止、急行「能登」は上越線経由に変更された。

**2002 年～ JR 東北本線⇄IGR いわて銀河鉄道線⇄青い森鉄道線**

**2002 年～ JR 八戸線⇄青い森鉄道線⇄IGR いわて銀河鉄道線**

**2002 年～ JR 花輪線⇄IGR いわて銀河鉄道線**

東北新幹線盛岡～八戸間開業に伴い、東北本線の盛岡～目時間を IGR いわて銀河鉄道に、目時～八戸間を青い森鉄道にそれぞれ経営移管。



JR 東日本 701 系 1000 番台

移管された区間を運行していた特急のうち「北斗星」「カシオペア」は乗り入れる形で運転を継続、「はつかり」「はくつる」は廃止された。



IGR7000 系

なお、IGR いわて銀河鉄道の保有する IGR7000 系・青い森鉄道の保有する青い森 701 系は、いずれも JR 東日本 701 系 1000 番台を譲り受けたか、共通設計で新造した車両である。



青い森 701 系

2004 年～ JR 鹿児島本線⇔肥薩おれんじ鉄道線

九州新幹線の新八代～鹿児島中央間開業に伴い、鹿児島本線の八代～川内間を肥薩おれんじ鉄道に経営移管。

移管された区間を通っていた「ドリームつばめ」「はやぶさ」などの特急は熊本止まりとなった。

## 7 直通運転のこれから

会社間直通運転は、現在でも大都市圏の大手私鉄が中心となって数多く計画されている。首都圏と京阪神圏で秒読みとなっている直通計画を紹介しよう。

2009 年予定 近鉄奈良線・大阪線・難波線⇔阪神なんば線・阪神本線  
西九条止まりとなっている阪神西大阪線を近鉄難波駅まで延伸することで直通を開始する（阪神西大阪線が阪神なんば線に、近鉄難波駅が大阪難波駅にそれぞれ改称予定）。  
現在阪神西大阪線と阪神本線は社内直通運転を行っていないが、この直通系統が成立すると同時に社内直通も開始し、神戸・大阪・奈良を結ぶ大動脈が成立する。

2012 年予定 東武東上線/西武池袋線⇔東京メトロ副都心線  
⇔東急東横線⇔横浜高速鉄道みなとみらい 21 線  
現在は地上駅となっている東急東横線の渋谷駅を地下化することで、東武・西武・副都心線と東急・みなとみらい線という 2 つの直通系統がさらに連絡され、埼玉西部・山手線西側・横浜を結ぶ一大直通系統が誕生することになる。

また、今後の整備新幹線建設に伴う並行在来線の経営分離、それに付随する在来線特急の改廃もいよいよ現実味を帯びている。

2010～2011 年頃 東北新幹線（八戸～新青森）

2015 年予定 北海道新幹線（新青森～新函館）

2020 年予定 北海道新幹線（新函館～札幌）

まず東北新幹線の全通に伴い、八戸～青森の JR 東北本線が青い森鉄道に移管される。また、現在八戸で東北新幹線「はやて」と接続して北海道へのリレー輸

送を担っている「白鳥」「スーパー白鳥」は全列車青森始発となることが予想される。八戸線と大湊線は他のJR在来線から孤立することになるが、これについてはJR東日本は引き続き運営していく方針を取っている。このため、現在大湊線と東北本線（野辺地～青森/八戸）で運行されている快速「しもきた」が、大湊線と青い森鉄道の直通列車として残る可能性がある。

北海道新幹線が新函館まで開業すると、これまでの例からいえば並行在来線である江差線の本古内～五稜郭が第3セクターとなるが、同区間は函館までの通勤需要のために輸送量が多く、一概に経営分離されるとも言いきれない。またこの段階でリレー特急としての機能を失う「白鳥」「スーパー白鳥」は廃止され、函館～札幌を結ぶ「北斗」「スーパー北斗」が新たなリレー特急となるであろう。

北海道新幹線が全通すれば、「北斗」「スーパー北斗」は廃止される可能性がある。函館～小樽の函館本線は並行在来線となるわけだが、JR北海道が引き続き運営するのか、第3セクターに移管されるのか、完全に廃止されるのかは不透明である。

また、この一連の過程において、現在JR東日本・IGRいわて銀河鉄道・青い森鉄道・JR北海道の直通列車として上野～札幌を結んでいる寝台特急「北斗星」「カシオペア」の存廃が議論されるのは確実である。



北斗星（左）とカシオペア（右）いずれもIGR・青い森鉄道に乗り入れる形を取っている。北海道新幹線の開業がこれらの存廃に大きな影響を与えることは間違いない。



時期未定 北陸新幹線（長野～金沢～敦賀）

この区間の開業によって、信越本線（長野～直江津）と北陸本線（直江津～敦賀）、さらには同区間の枝線である各路線が経営分離される予定となっている。現在大阪と北陸方面とを結ぶ「サンダーバード」などの特急は敦賀止まりとなって北陸新幹線との接続を取ると考えられる。ただし、これ以外にも同区間を走る長距離列車として、上野～金沢を結ぶ急行「能登」、大阪から新潟・青森・札幌へと延びる「きたぐに」「日本海」「ト



ワイライトエクスプレス」の寝台列車群、さらには貨物列車が存在するので、これらの処遇も議論されることになる。

トワイライトエクスプレス  
走行区間が北陸・北海道両新幹線と重なるため、北斗星・カシオペアと同様、新幹線開業に伴う廃止が危ぶまれる列車である。

時期未定 九州新幹線（博多～新八代）

九州新幹線（博多～新鳥栖～長崎）

博多～新八代の並行在来線である鹿児島本線については、新幹線開業後も引き続き JR 九州が運営することになっている。従って、引き続き鹿児島本線と肥薩おれんじ鉄道の直通運転が行われることになる。

長崎行きの西九州ルートについては、長崎本線の肥前山口（佐賀県）～諫早（長崎県）が並行在来線として指定されている。2007 年に JR 九州・佐賀県・長崎県の三者で「新幹線開業後 20 年間、同区間を JR 九州が運営し、赤字補填を両県が行う」という合意が成立した。このため、長崎までの在来線特急は廃止される見込みが大きいですが、普通列車は（JR のままで）存続することになる。20 年の期限が切れてからの処遇は未定だが、肥前山口と諫早を結ぶメインのルートは佐世保線・大村線経由で、長崎本線の同区間は閑散区間なので、第 3 セクター化すらされずに廃止されてしまうかもしれない。



## 8 おわりに

こうして日本の鉄道史の中における会社間直通の歴史を見てきたが、こういう切り口にも、あまりに鮮やかに近現代の日本の在り方が反映されている。都市部で大手私鉄が次々に相互直通を行って活況を見せている一方で、地方が生き残りを賭けて新幹線を誘致し、並行在来線が切り離されるという「直通格差」の意味するところは興味深い。

50 年後には、一体どのような直通運転が行われているのだろう。そのことに思いを馳せつつ、筆を置くこととしよう。