

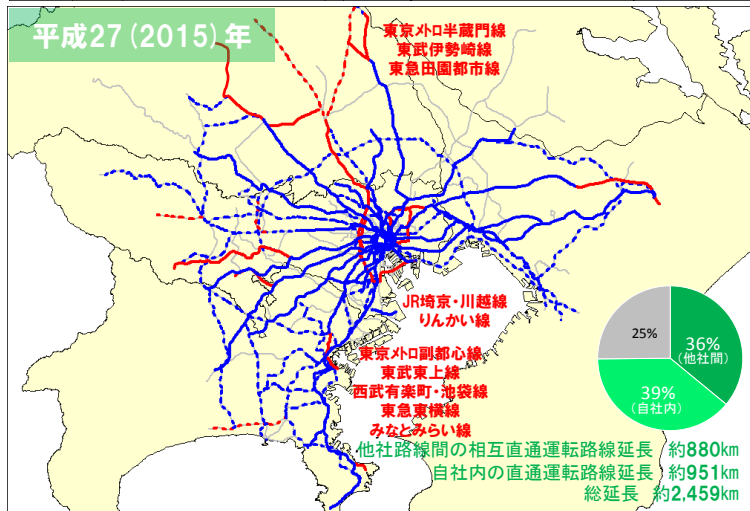
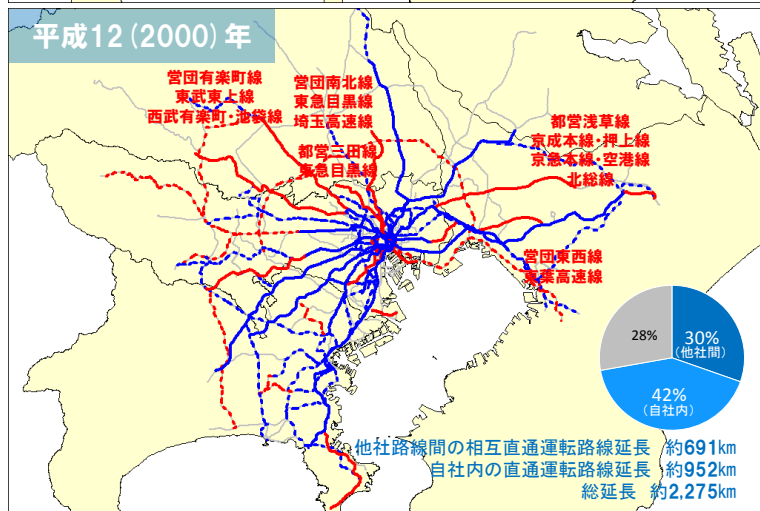
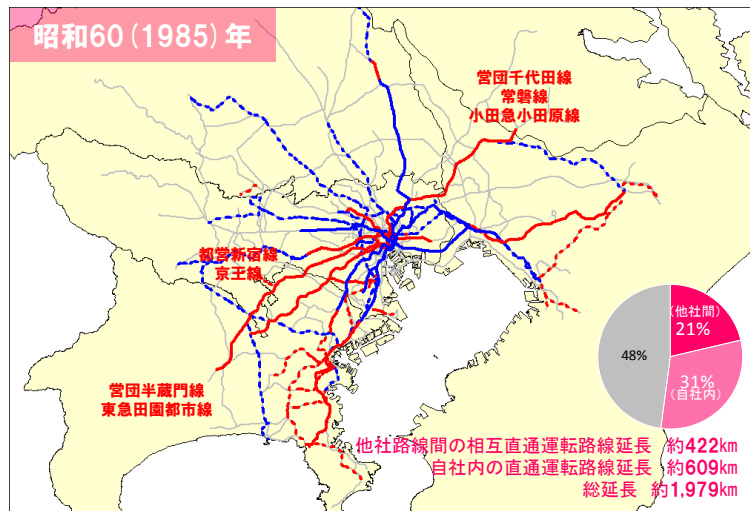
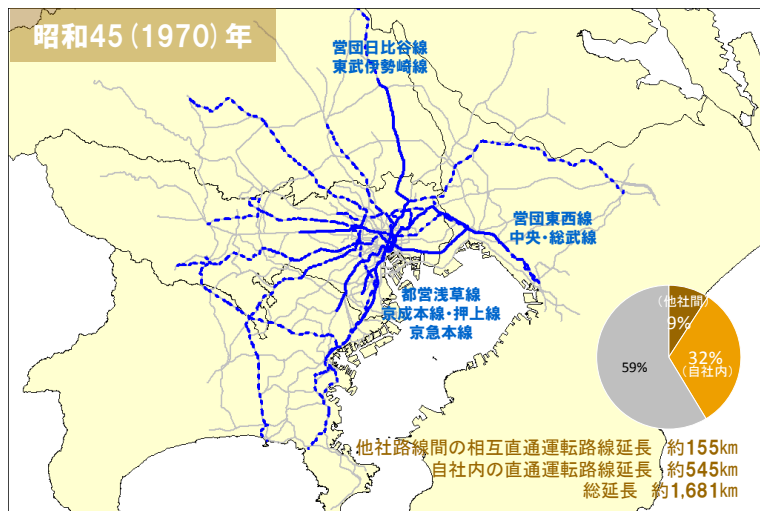
シームレス化の現状と今後の取組のあり方について

直通運転路線延長の変化

現状

他社路線間の相互直通運転路線延長と自社内の直通運転路線延長を合計した直通運転路線延長は、平成27年時点で総路線延長の75%に達する。

他社路線間の相互直通運転及び自社内の直通運転の進展



— 新たに直通された区間
 — 直通済みの区間

※実線は他社路線間の相互直通運転区間、点線は自社内の直通運転区間を表す。

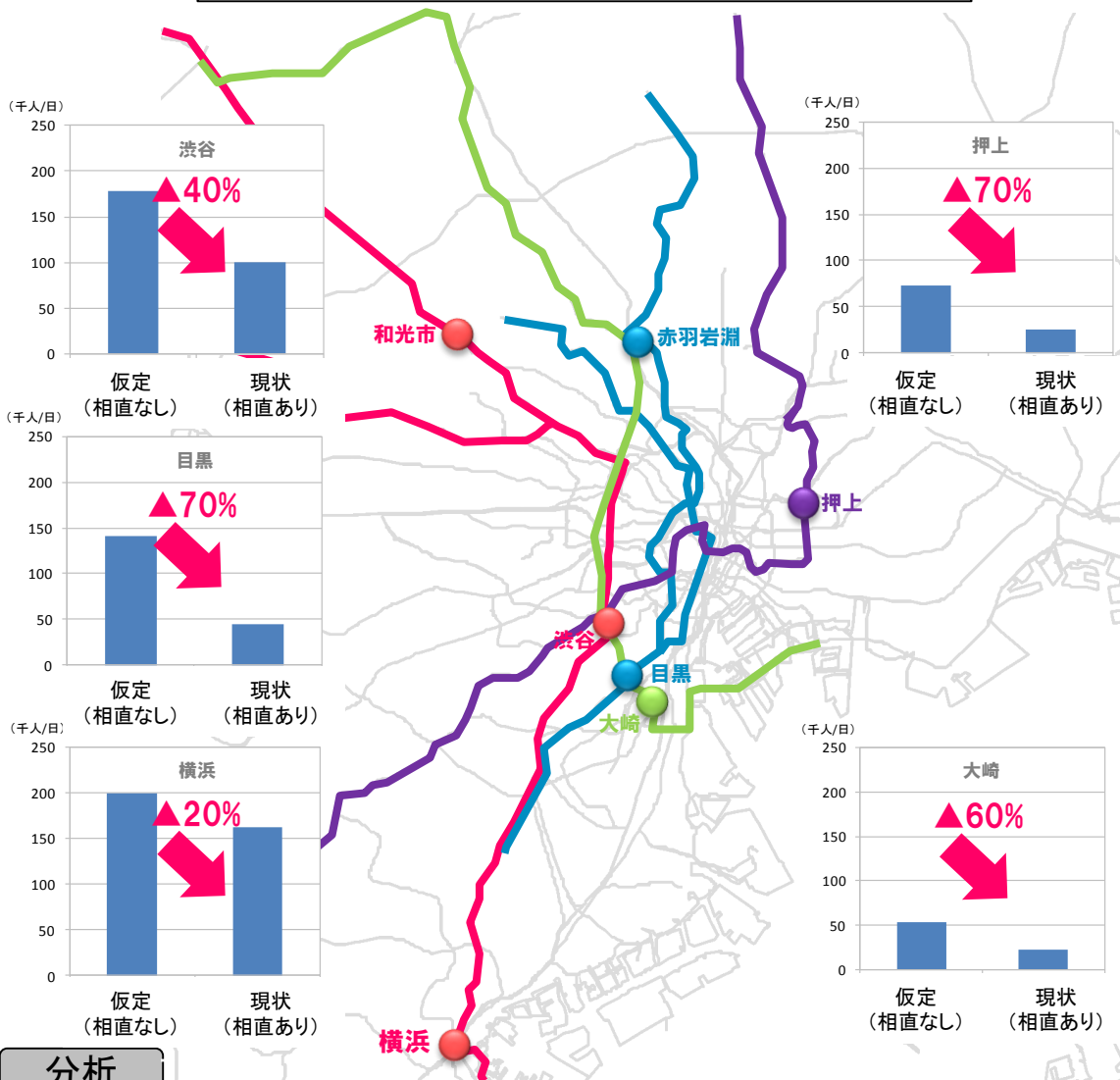
(注) ・ 自社内の直通運転路線延長は、同一事業者における複数路線を直通する列車が設定されている区間の延長を表す。(ただし、他社路線間の相互直通運転区間を除く。)
 ・ 鉄道事業許可時の路線名、区間で集計。

(出典) 総路線延長は平成24年版都市交通年報の首都交通圏高速鉄道営業キロとし、直通運転路線は、時刻表や事業者への聞き取り等を基に国土交通省作成。

※平成12年から平成27年にかけて、自社内の直通運転路線延長が減少しているが、これは同一区間において、自社内の直通運転と他社路線間の相互直通運転が行われている場合、便宜的に他社路線間の相互直通運転路線延長として計上しているためであり、自社内の直通運転区間が他社路線間の相互直通運転区間に編入されたことによるもの。

相互直通運転の効果の試算

相互直通運転の有無による乗換え利用者数等の変化



○「仮定（相直なし）」は、平成27年時点において整備されている東京圏の鉄道網を前提に、平成12年以降に実施された以下の相互直通運転が実施されなかったと仮定した場合の仮想的なネットワークで推計した場合の値。

〔実施しないと仮定した相互直通運転は以下のとおり〕

- ・目黒（南北線・三田線⇄東急目黒線）
- ・赤羽岩淵（南北線⇄埼玉高速）
- ・渋谷（副都心線⇄東横線）
- ・大崎（埼京線⇄りんかい線）
- ・押上（半蔵門線⇄伊勢崎線）
- ・横浜（東横線⇄みなとみらい21線）
- ・和光市（副都心線⇄東武東上線）

○「現状（相直あり）」は、平成27年時点において整備されている東京圏の鉄道網において現状通り相互直通運転をした場合の値。

ネットワーク全体の乗換え等の回数

仮定（相直なし）：12,710 千人・回
（うち高齢者890 千人・回）

↓ 【320 千人・回(3%) 減少】

現状（相直あり）：12,390 千人・回
（うち高齢者870 千人・回）

分析

平成12年以降に実施した相互直通運転により、ネットワーク全体の乗換え等の回数は約320千人・回（約3%）減少した。また、乗換え等を行う利用者数が減少したことにより、ホーム、コンコース等における混雑緩和も期待される。

- ・ 他社路線間の相互直通運転の路線延長が増加してきており、加えて自社内の直通運転についても着実に進展してきたところである。これらにより乗換回数の減少やホーム、コンコース等の混雑緩和が図られ、利用者の利便性の向上に寄与してきた。
- ・ 引き続き、既存ネットワークを有効活用した直通運転の検討を行うことが必要ではないか。
- ・ また今後、新規路線の整備を行うにあたっては、整備効果を広範囲に波及させるため、直通運転化の積極的な検討やミッシングリンクの解消といった観点からの検討も重要ではないか。