

第12節 けいはんな系統

1. 概略

本項では、大阪市営地下鉄中央線(以下中央線とする)と近畿日本鉄道けいはんな線(以下けいはんな線とする)との相互直通運転について取り上げる。南北を結ぶ大阪市の大動脈の役割を果たしている北大阪急行・大阪市営地下鉄御堂筋線と並び東西を結ぶ中央線・けいはんな線も多くの旅客に利用されており、周辺自治体の輸送力に多大な貢献をしている。以上の重要な役割にもかかわらず当初の直通運転計画はうまくいかなかったことも、本項における注目点である。

2. 沿革

中央線はコスモスクエア駅と長田駅を結ぶ 17.9 km の路線で、1997(平成 9)年 12 月 18 日全通した。けいはんな線は、長田～学研奈良登美ヶ丘間を結ぶ近鉄で最も新しい路線である。けいはんな線のうち、長田～生駒間の 12.2km は 1986(昭和 61)年 10 月 1 日に東大阪線として開業しており、生駒～学研奈良登美ヶ丘間は 2006(平成 18)年 3 月 27 日に開業し、長田～学研奈良登美ヶ丘区間 18.8km が全通した。また、生駒～学研奈良登美ヶ丘間の開業と同時に東大阪線をけいはんな線と改称し、現在に至る¹。

直通運転の経緯に関しては、1971(昭和 46)年の都市交通審議会答申 13 号において、4 号線(当時の大阪市営地下鉄中央線の正式名称)は生駒まで近鉄奈良線のバイパス線として緊急に建設すべきだと提言された。

これに対して大阪市は市域外に路線を建設することに難色を示し、大阪市は中央線を長田まで延長し、近鉄は東大阪市生駒電鉄を設立し、長田～生駒間を建設するという形で²、1986(昭和 61)年 10 月 1 日に東大阪線(当時の近鉄けいはんな線の名称)が開業し、中央線との相互直通運賃が開始された。

¹ 近畿日本鉄道「近鉄資料館 路線の履歴書 けいはんな線」
<http://www.kintetsu.jp/kouhou/Rireki/A40020.html>

² 川島令三(1992)『全国鉄道事情大研究 大阪都心部・奈良篇』草思社,p109,p.114

3, 基準駅と基準駅間のルート

本項では前述の選定方法により、基準駅は以下の二駅が選択されている。なお、選定するために用いたデータは両路線の 2015 年に集計したデータである。

大阪市営地下鉄中央線…本町駅(大阪市中央区)³

近畿日本鉄道けいはんな線…生駒駅(奈良県生駒市)⁴

基準駅間の経路を以下に定める。なお括弧書きにて直通以前の経路を記す。

生駒駅・本町駅間(近鉄奈良線・大阪市営地下鉄御堂筋線)

4, 運行概況

	線内完結運用	けいはんな線直通
各駅停車	20	154

表 2-2-50 大阪市営地下鉄中央線平日下り列車本数(単位:本/日)⁵

	中央線直通	直通なし
各駅停車	163	0

表 2-2-51 近畿日本鉄道けいはんな線平日上り列車本数(単位:本/日)⁶

種別は各駅停車のみであり、直通運用が中心となっている。特に、けいはんな線からの列車はすべて中央線に直通する。

³ 大阪市交通局「路線別駅別乗降人員(平成 27 年 11 月 17 日 交通調査日)」

http://www.kotsu.city.osaka.lg.jp/library/ct/kotsutyousa/20151117_subway_nt.pdf

⁴ 近畿日本鉄道「駅別乗降人員 一日乗降人員 生駒線・田原本線・信貴線・けいはんな線」

<http://www.kintetsu.co.jp/tetsudo/d.html#05>

⁵ 大阪市交通局「大阪市営地下鉄中央線 本町駅 学研奈良登美ヶ丘方面 時刻表」

<http://kensaku.kotsu.city.osaka.lg.jp/subway/dia/jikoku/jikoku2618210221.html>

⁶ 近畿日本鉄道「近畿日本鉄道けいはんな線 生駒駅 コスモスクエア方面 時刻表」

<http://eki.kintetsu.co.jp/norikae/T5?USR=PC&slCode=352-4&d=1&dw=0>

5, 時間に関する指標とそれに関する考察

基準駅間の乗り換え回数及び所要時間

開業前：31分⁷、1回

開業後：27分、0回

直通運転の開業により、乗り換えがなくなり、さらに4分ほど所要時間が短縮された。十分な利便性向上効果があったと考えられる。

6, 運賃とそれに関する考察

経路：生駒駅・本町駅間

開業前：580円⁸

開業後：670円⁹

直通後のほうが90円高いという結果になった。建設費回収のための加算運賃が原因となっている¹⁰。しかし、乗り換えがなくなったというメリットは大きく、直通前の経路との選択の余地は十分あると考えられる。

7, 利用客数に関する指標とそれに関する考察

i) 利用客数とその変化

データは国土交通省が毎年刊行している『鉄道統計年報』および大阪府が毎年公開している『大阪府統計年鑑』から引用したものである。

	1985(昭和60)年	1987(昭和62)年
大阪市営地下鉄中央線	260,037	323,390
けいはんな線(東大阪線) ¹¹	-	76,735 ¹²

⁷ 近畿日本鉄道(1986)『近鉄時刻表11号』
『スピード時刻表86年8月号』JTBパブリッシング

⁸ 大阪市交通局「経路・料金検索」
<http://kensaku.kotsu.city.osaka.lg.jp/dia/route/web/>

近畿日本鉄道「運賃・料金検索」
<http://www.ticket.kintetsu.co.jp/M/MRS/MRS10.do?jsessionid=4g8bX9TPnZ!2117644057> より計算

⁹ 同上

¹⁰ 近畿日本鉄道、鳥羽線・けいはんな線における加算運賃について
<http://www.kintetsu.co.jp/gyoumu/kippu/kasan/kasan.html>

¹¹ 国土交通省『鉄道統計年報(昭和60、61、62年)』、大阪府『大阪府統計年鑑(昭和60、61、62、63年)』参照

表 2-2-52 各年の各路線の乗降人員の推移(単位：人/日)

中央線においては、直通開始前年度から開始翌年度にかけて利用客数が大きく増加している。

ii) バイパス効果について

上にも記したとおり、けいはんな線と中央線の直通運転は近鉄奈良線のバイパスとして行われている。近鉄奈良線からけいはんな線へのバイパス効果を検証するために、けいはんな線開業前後の御堂筋線難波駅および御堂筋線と中央線の本町駅の乗降客数の変化を見ていく。

	1985(昭和 60)年	1987(昭和 62)年
難波駅(御堂筋)	336,860	334,827
本町駅(御堂筋)	195,348	203,903
本町駅(中央)	19,985	26,005

表 2-2-53 難波駅及び本町駅における利用客数の推移¹³(単位：人/日)

表 2-2-53 から見ると、本町駅の利用客は御堂筋線、中央線ともに増加しており、本町駅を利用する人が増えていることが分かる。それに対して奈良線から本町駅に向かう際の乗換駅であった御堂筋線難波駅の利用客数はわずかながら減少している。これは、奈良線を使って本町駅へ向かっていった人の一部がけいはんな線、中央線の直通運転を利用するようになったことを表していると考えられるだろう¹⁴。奈良線のバイパスとしての役割を十分果たしているといえるだろう。

8. まとめ

相互直通運転の開業により、上述のように大阪市を東西に貫く路線が初めて完成し、生駒市、奈良市から大阪中央区へ通勤する人々にとっては非

¹² 『大阪府統計年鑑』に生駒駅の乗降人員が記されていないため、さらに『奈良県統計年鑑(昭和 63 年)』を参照し、『大阪府統計年鑑』のデータと合算し得られた数値である。

¹³ 大阪府『大阪府統計年鑑』昭和 61、63 年

¹⁴ ここではデータは挙げていないが、御堂筋線の他の駅の大部分で利用客が増加しており、このことから難波駅の利用客減少がバイパス効果によるものであるといえるだろう。

常に便利になったといえるだろう。

また、上で見た通り、バイパスとしての役割を一定程度果たしており、乗り換えがなくなったことによる利便性の向上を直通運転によって達成していると考えられる。さらに、学研奈良登美ヶ丘への延伸に際して最高時速が 95 キロまで引き上げられるなど路線改良も行われている。今後建設費の回収が終われば運賃が引き下げられることも見込まれ、ますます利便性が高まっていくであろう。