

3

京阪間の鉄道輸送の変遷

法学部 3 年

脇 涼介

目次

はじめに

第 1 部 院線の開業

第 2 部 京阪の登場と「京阪王国」の形成

第 1 章 京阪本線開業

第 1 節 京阪電鉄発足と、院線との競合

第 2 節 京阪本線開業と「市営モンロー主義」

第 2 章 「京阪王国」の形成 京阪本線と新京阪線の共存

第 3 部 省線の電化と新京阪線

第 1 章 省線の電化と、私鉄の抵抗

第 2 章 京阪の省線の電化への対抗策

第 4 部 戦争による共存

第 1 章 京阪神急行電鉄の発足

第 2 章 戦時統制の強化と 3 路線の共存・協力

第 5 部 戦後復興から高度経済成長へ

第 1 章 戦後復興期

第 1 節 競合の再開 京阪神急行電鉄からの京阪の分離と国鉄の発足

第 2 節 戦災からの復旧 戦前の水準を目指して

第 2 章 高度経済成長期

第 1 節 高度経済成長と、沿線人口・輸送人員の増加

第 2 節 競争の激化

第 6 部 西日本旅客鉄道の登場と、私鉄との競合

第 1 章 JR 西日本が私鉄王国の切り崩しにかかる

第 2 章 現在の 3 路線の関係 スピード競争からサービス競争へ

おわりに

参考文献一覧

はじめに

近畿地方では、地形的制約により人口と産業が京阪神地区に集中するため、関東地方に比べて鉄道の競合が起きやすい。それは、民営化後の西日本旅客鉄道と私鉄各社の競合が、JR 福知山線脱線事故の遠因になったと指摘されるほどである。

現在、大阪京都間での鉄道輸送を主に担うのは、東海道本線 (JR 京都線) と阪急京都本線、京阪本線・鴨東線である。東海道本線と阪急京都本線は、淀川北岸を通り線形は直線的である。それに対して、京阪本線・鴨東線は淀川南岸を通り、旧京街道沿いの街を縫うように結び、曲線の多さは「京阪カーブ株式会社」と揶揄されるほどである。このように、3路線はそれぞれ異なる特色を持つ。また、現在京阪と競合すると言われる阪急京都本線は、戦前京阪に属しており、後述の通り、京阪本線と役割分担していた。このように、それぞれの関係は時代ごとに様々である。

本稿では、時代ごとに様々に変化する3路線の関係について、検討していく。

第1部 院線の開業

1877年2月5日に、大阪京都間が初めて鉄道によって結ばれた。それは、東海道本線の大阪駅—神戸駅間の営業開始によるものであった。このように、大阪京都間を初めて結んだのは、官設鉄道であった。しかし、以後1906年の鉄道国有化法施行まで、官設鉄道網は京阪地域で発達しなかった(1)。さらに、官設鉄道網は、1872年の新橋—横浜間の鉄道開通にみられるような、いわゆる「開港場路線」を優先した敷設がなされた(2)。この官設鉄道網の空白に、私設鉄道網が発達していく。

第2部 京阪の登場と「京阪王国」の形成

京阪間の鉄道敷設は、関西のみならず関東の財界からも注目されるものであった。このような機運のなか、遂に民間資本による鉄道敷設が行われる。この部では、民間資本による京阪間の鉄道敷設について、みていく。

第1章 京阪本線開業

京阪間の民間資本による初めての鉄道敷設には、さまざまな障壁があった。その障壁のなかには、既成の他の路線との関係によるものがあつた。この章では、この点を中心に、京阪本線開業の経緯について、みていく。

第1節 京阪電鉄発足と、院線との競合

民間資本による京阪間の鉄道建設計画は、1895年頃から見られた。当時、鉄道敷設に関する逓信大臣の諮問機関として鉄道会議が設置されていた。この鉄道会議において、既成の東海道本線などとの競合を理由に、民間資本による京阪間の鉄道敷設が不許可とする諮問がなされることがあつた。このことから、少なくとも1895年頃から、東海道本線と並行する民間資本による鉄道との競合が認識されていたと指摘することができる。この後も、京阪鉄道や京北電鉄などによる京阪間の鉄道敷設計画が持ち上がったが、いずれも頓挫した。民間資本による鉄道敷設計画が相次いで頓挫したものの多数の計画が持ち上がったことから、財界からの京阪間の鉄道敷設に対する注目が高まっていたといえることができる。

このように、京阪間の鉄道敷設への注目が高まる中で、今西林三郎や渋沢栄一らによって畿内電気鉄道が設立された。また、畿内電気鉄道は、私設鉄道法ではなく軌道条例に基づく特許申請が行われた。これは、予定路線を私設鉄道として出願すると、前述の通り東海道本線との競合を理由に出願が不許可とされることを避けるために行われたものである。1906年8月25日に特許状が下付され、同年11月19日に社名が京阪電気鉄道に変更することが決められた。なお、畿内電気鉄道の予定路線は、大阪市東区高麗橋詰町を起点とし、京都市下京区朱雀町五条大

橋東詰が終点とするものであった。これは、後述の大阪市の交通政策の影響を受けることとなる。

第2節 京阪本線開業と「市営モノロー主義」

前述のように官設鉄道網の形成は進まなかったが、1903年11月に「市街鉄道二対スル方針確定ノ件」が大阪市会で可決されたことにより、大阪市内の交通を大阪市が中心的に担う、市営モノロー主義が打ち出された。

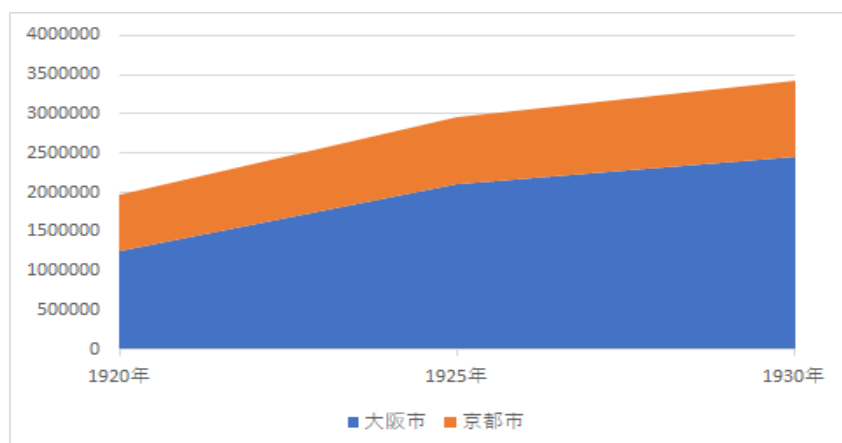
第1節で述べたように、当初京阪は高麗橋を起点とするはずであった。しかし、大阪市との間に市電への乗り入れ契約が締結されたことで、京阪は、大阪側の起点を天満橋南詰に後退させる代わりに、大阪市電北浜線に乗り入れることになった。これにより、京阪は今橋を経て梅田まで乗り入れることができるはずであった。しかしながら、大阪市側は、契約締結前に議論していたはずの京阪の車両の大きさや、道路の自動車交通の増加などの問題を持ちだしたことで、同契約は解除された。これにより、京阪の大阪側の起点は天満橋まで後退し、大阪市中心部への乗り入れはかなわなかった(3)。

第2章 「京阪王国」の形成 京阪本線と新京阪線の共存

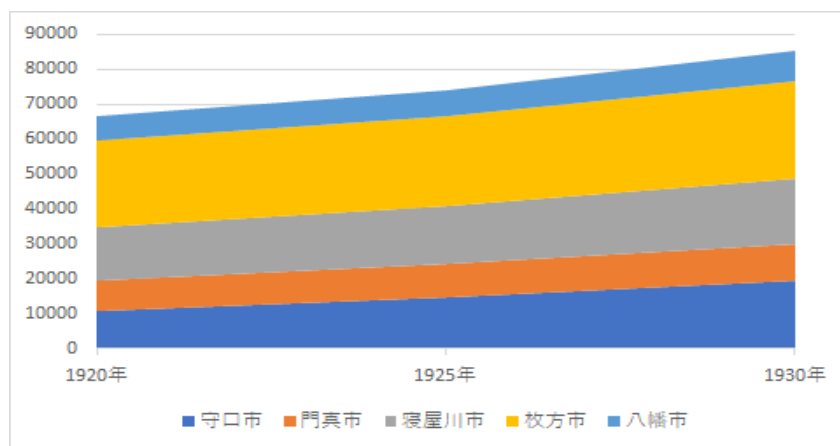
京阪開業直後から、淀川北岸での民間資本による鉄道敷設計画が相次いで持ち上がった。京阪経営陣はこれらの計画が京阪の競合路線になるものとして警戒した。また、1920年代の京阪電鉄では、太田光瀨社長が高速度・短時間・大量輸送の「三条件」の達成が掲げ、積極的な経営が行われた。これらのことを背景に、京阪電鉄内で淀川北岸を通る京阪間を結ぶ新路線が計画された。計画に際しては、京阪本線の弱点を補うことが企図された。京阪本線は、旧京街道沿いの街を結ぶ曲線が多いルートであり、このことが高速化の制約となっていた。そのため、新京阪線は直線的なものとして停車駅数を抑えることで、高速化が図られた。そして、1922年に新京阪鉄道が設立され、1928年に新京阪線(天満橋—京都西院間)が開業した(4)。このように、新京阪線は京阪本線を補うものとして、両者は共存関係にあったといえる。

同時期に、京阪本線の改良も行われた。輸送力強化のために両連結運転が開始され、観光客誘致のために新型車両が導入された。さらに、複々線化や線形改良のための線路変更がなされた(5)。

これらの輸送力強化の背景には、京阪の乗降客数の増加があった。1912年の京阪電鉄の調査によれば、京阪間の往復旅客は、東海道本線が101万人で京阪線が103万人で、京阪線が東海道本線を上回っていた(6)。また、郊外化の進展による沿線人口の増加も乗降客数の増加を後押しした(図表1・2)。しかし、新京阪線沿線は、京阪本線沿線のように開発が進まず利用者数が伸び悩んだ。



図表1 大阪市と京都市の人口推移 『京阪百年のあゆみ』96頁 表2-1-2を基に筆者が作成



図表 2 京阪本線の沿線自治体の人口推移 (大阪市と京都市を除く) 注) 市町名は現在のものに準じる 『京阪百年のあゆみ』 96 頁 表 2-1-2 を基に筆者が作成

第 3 部 省線の電化と新京阪線

第 1 部で述べたように、近畿地方では、官設鉄道網はあまり発達しなかった。それに代わって電化された私設鉄道網が発達しており、このことは私鉄の強みであった。しかし、省線もついに電化されることになった。この部では、省線の電化が京阪間の 3 路線の関係に与えた影響について、みていく。

第 1 章 省線の電化と、私鉄の抵抗

後藤総裁は、外資導入による幹線の電化を計画したが、時期尚早として実現には至らなかった。しかし、第 1 次世界大戦の好景気による工業化に伴った石炭供給のひっ迫を受けて、1919 年の閣議において、石炭節約の方策が討議された (川上 133 頁)。これを受けて、1919 年 7 月 11 日の鉄道院の「鉄道電化の大方針」決定以降、省線の電化が始まった。当初、省線の電化は関東圏を中心に進んだ。他方で、近畿地方では、民間資本による都市間高速電気鉄道が発達し、電化の点で省線は私鉄に著しい遅れをとっていた。このような状況下、1930 年頃から、近畿圏でも省線の電化が始まり、快速・頻発の旅客輸送を目的に電車の導入が進んだ。新京阪線と対抗するため、運転間隔を大きく編成両数を増やすよりも、2 両編成でも運転間隔を詰めることを方針として、電車が導入された。しかし、電車の性能は京阪の後塵を拝した。新京阪の電車の性能が電動機 156kW × 4 であったのに対して、省線電車は電動機 100kW × 4 であった (7)。なお、並行して、1929 年に梅小路一吹田間の複々線化に端を発して、京阪間の省線の輸送力強化が図られた。

このような省線の電化に、京阪を含む関西の私鉄各社は大いに警戒心を抱いた。省線の阪神間の複々線化と高架化に際して進められていた大阪駅の高架化では、付随して必要な自社路線の高架線切下げの工事費を口実に、阪急は鉄道省に激しく反発した。また、1933 年までに省線の大阪三宮間の電化が計画されていたが、1931 年から、京阪が他の私鉄を巻き込み、「電化阻止運動」を展開した。しかし、この運動は功を奏せず、結局電化が実行された (8)。

第 2 章 京阪の省線の電化への対抗策

第 1 章で述べた省線の電化を受けて、京阪は数々の対抗策を講じた。それまで停滞していた新京阪線と阪急の相互乗り入れ問題が進展し、1934 年に相互乗り入れが実現した。また、京阪は、運転士に対して、電力節約の努力の度合いに応じて節約された電力費の一部を給与に償還する電力経済奨励金制度などの経費削減に乗り出した。さらには、通勤通学客の確保のための列車の増発や運賃値下げ実施した (9)。加えて、スピードアップへの取組みもみられた。新京阪線では、日本で初めて急行電車が運行され、「超特急」は天満橋駅と京都西院駅を 34 分で結んだ。

これは、当時の「燕」(京都駅-大阪駅)より2分早かった(10)。これらの取組みは功を奏し、京阪の運輸収入は増加したが、省線の電化が完了すると、運輸収入は減少した。その後、一転して京阪の運輸収入は増加するなど、京阪と省線の間で、激しい競争が行われた(図表3)。

省線電化後の6カ月間の月別運輸収入表 (運輸課報による)

年 月	上旬					中旬					下旬					合計				
	運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率		運取	輸入	前同月比較	年増減率	
12年10月	282,437	△25,992 (△3,618)	△8.4% (△3.8%)			247,567	△66,347 (△29,064)	△21.1% (△28.0%)			270,142	△38,997 (△29,560)	△12.6% (△26.7%)			800,146	△131,336 (△55,906)	△14.1% (△17.7%)		
11月	266,123	△49,650 (△35,682)	△15.7% (△30%)			231,988	△27,986 (△23,430)	△10.8% (△23.2%)			234,219	△36,082 (△33,022)	△12.9% (△29.4%)			732,330	△113,718 (△92,134)	△13.4% (△27.6%)		
12月	258,884	△21,989 (△280)	9.3% (△0.3%)			263,297	△42,575 (△26,637)	19.3% (△26.9%)			275,888	△15,883 (△5,841)	6.1% (△7.2%)			798,069	△80,447 (△32,758)	11.2% (△11.9%)		
13年1月	479,326	△1,458 (△21,103)	0.3% (△15.2%)			282,144	△18,747 (△9,307)	6.2% (△11.2%)			206,876	△4,328 (△10,439)	2.1% (△13.8%)			968,346	△21,617 (△40,849)	2.3% (△13.8%)		
2月	239,526	△1,198 (△11,020)	0.5% (△12.7%)			198,842	△6,548 (△6,851)	3.2% (△9.2%)			159,610	△6,299 (△6,272)	3.8% (△10.2%)			597,978	△14,045 (△24,143)	2.3% (△10.8%)		
3月	244,867	△21,482 (△26,880)	8.1% (△24.1%)			226,250	△13,946 (△1,100)	6.6% (△1.2%)			281,492	△3,280 (△11,036)	1.2% (△10.5%)			752,609	△4,256 (△39,016)	0.6% (△13.0%)		

△印は減、()内数字は新京阪線だけの数字を示す

図表3 省線電化後の京阪本線の運輸収入の変遷 『鉄道五十年』270頁から引用

第4部 戦争による共存

戦前には激しく競合し合っていた省線と京阪の関係は、戦争によって変化していくことになる。この部では、この点について、みていくこととする。

第1章 京阪神急行電鉄の発足

第4部で述べたように、京阪本線や新京阪線と、東海道本線は競合する関係にあったが、これらの関係は変化することになった。1938年に陸上交通事業調整法が制定された。この法律は、交通事業が乱立することにより競合と事業者の経営悪化が発生し、交通の利便性が低下することを防ぐ趣旨であった(11)。しかしながら、戦時統制の強化により、この交通調整は交通統制に変化した。1940年に陸運統制令が發布され、京阪電鉄と阪急電鉄の合併への圧力が強まった。1942年には、鉄道省から京阪電鉄と阪急電鉄に対して合併の勧奨が行われ、翌年6月26日に京阪が阪急に吸収されて京阪神急行電鉄が誕生した(12)。合併に際して鉄道大臣に提出された「会社合併認可申請書」では、この合併の目的が「交通調整ノ国策ニ順応シ、両社事業ノ総合的整備運営ヲ計リ、以テ京阪神間ノ輸送力ニ寄与スル為」とされている(13)。また、陸運統制令では、「国家総動員法第八条ノ規定ニ基ク車輛其ノ他ノ陸上ニ於ケル輸送用物資ノ使用及同法第十七条ノ規定ニ基ク陸上運送事業者間ニ於ケル統制協定ニ関シ必要ナル命令ニ付テハ本令ノ定ムル所ニ依ル 鐵道大臣総動員物資ノ輸送ヲ確保スル為必要アリト認ムルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ陸上運送事業者ニ対シ貨物運送ノ引受若ハ順序又ハ運送スベキ貨物ノ受取若ハ運送シタル貨物ノ引渡ニ関シ必要トル命令ヲ為スコトヲ得 鐵道大臣総動員物資ノ輸送ヲ確保スル為必要アリト認ムルトキハ貨物ノ引渡ヲ請求シ又ハ貨物ノ引取ニ応ジタル荷受人其ノ他貨物ノ引取ヲ為スベキ者ニシテ引取」とされている。要するに、3路線は戦争遂行のために、国の統制の下に、共存・協力関係にあったといえる。

第2章 戦時統制の強化と3路線の共存・協力

1937年の盧溝橋事件の発生以降、戦時統制は一層強まった。この影響で、重油・ガソリンの使用が厳しく制限され、船舶・自動車による輸送は鉄道による輸送に転換されていった。1941年8月の鉄道大臣による陸運統制令発令により、東京、大阪、神戸、福岡と、川崎市内の駅での小運送業者を含む陸上運送事業者による、小運送業以外の業務の引受けが禁じられた(14)。これらの影響で、貨物、特に軍需物資の鉄道輸送は拡大した(図表4)。

総力戦の遂行のため、省線では、軍需貨物の輸送を優先して旅客輸送を抑制する方針が採られた。増大する貨物輸送による国鉄の負担を軽減するために、旅客運賃の値上げが実施された。また、旅客輸送の内容も変容し、不要不急な旅客輸送を抑制するために、旅行証明書がなければ乗車券が販売されることはなかった。しかし、疎開や地方への食糧買い出しのための旅客数は増加した。また、軍需産業関連の工員の通勤のための列車の増発も行われた(15)。

第6・1表 東海道・山陽線貨物輸送量
(1日平均トンキロ)の推移

	昭11	12	13	14	15	16	17	18
東海道本線	12,800	15,566	18,139	21,348	22,803	25,788	28,787	34,742
横須賀線	790	987	1,531	1,977	2,415	3,734	4,805	5,433
御殿場線	272	317	368	447	523	535	556	584
伊東線	56	61	124	164	198	213	247	235
武豊線	639	667	719	817	814	974	1,186	1,438
西成線	4,114	4,445	5,088	5,396	5,995	6,282	6,366	7,227
山陽本線	6,154	7,969	10,533	13,226	14,952	16,432	21,326	32,859
宇野線	977	1,266	1,708	2,251	2,837	3,333	3,779	5,404
呉線	258	405	606	710	1,069	1,571	1,952	2,962

図表4 東海道本線の貨物輸送量の変遷 『新日本鉄道史 上』177頁第6・1表から引用

戦時統制の下で、京阪は省線に協力した。軍需産業関連の工員の省線・京阪線をまたぐ利用に対応して、普通乗車券に対応した対省線連帯運輸が実施された(16)。戦争の激化に伴って、工員の通勤は激増し、一般の通勤客の輸送を圧迫した。工員の輸送を優先して、朝夕の通勤ラッシュ時の混雑を抑制するために、省線同様、乗車前に身分証明書の提示を求めて不要不急の旅客の乗車が制限された。なお、増大する鉄道輸送の影響を京阪も受け、運輸収入は増加した(17)。

第5部 戦後復興から高度経済成長へ

戦後まずは各路線とも、戦災からの復旧が最優先であった。戦災からの復旧がひと段落すると、3路線は競合関係に入った。この章では、この点について、みていく。

第1章 戦後復興期

戦後、京阪間の3路線は、戦災から復旧して戦前の水準を目指すこととなった。この章では、この点について、みていく。

第1節 京阪神急行電鉄からの京阪電鉄の分離 新京阪線が阪急京都本線に

軍需産業が集中する京阪神地区は、米軍機の空襲によって大きな被害を受けた。この地区を走る京阪神急行電鉄も大きな被害を受け、戦後、復旧は大きな課題となった。このような状況下、占領軍施設が沿線に設けられた阪神地区の設備の復旧は進んだのに対して、京阪地区の設備は遅々として進まず事故が多発した。これに対して、京阪神急行電鉄経営陣への不満が募り、京阪の分離へとつながった。分離に際しては、新京阪線が京阪と阪急のいずれかに属するかが問題となったが、旧阪急出身の役員が、数の上で旧京阪のそれを上回ったこともあり、阪急に属す

ることとなった。新京阪線が阪急に属することになったことについて、1949年9月27日の京阪神急行電鉄の臨時株主総会では、太田社長は、京阪神急行電鉄の路線網を淀川の北岸と南岸にブロック分けした上で両ブロックの性質の違いを強調し、北岸のブロックが国鉄との間の競合の関係上重要であることを主張することで、正当化した(18)。

1949年には、公共企業体としての国鉄が発足した。また、同年には京阪と阪急が分離した。これにより、京阪間では、それぞれ独立に利益を追求する3鉄道事業者が、それぞれの路線を運営することとなり、京阪間の鉄道輸送における競合は再開した。しかも、阪急という新たな鉄道事業者が参入することとなった。

第2節 戦災からの復旧 戦前の水準を目指して

戦況悪化による資材・人材不足により、各路線は著しく荒廃していたが、漸次復旧していき戦前のサービス水準を取り戻していった。国鉄では大阪京都間の運行間隔が、混雑時20分・閑散時40分であったが、15分・20分と改善され、1949年から、朝夕限定で42分運転の急行電車が運転された(19)。終戦直後の阪急では、稼働車数は全車両の40パーセント程度であったが、新造車や改造車の投入で、1948年頃には戦前と同水準の車両数を確保した。しかし、乗客数は戦前の3倍に達したため、朝夕の混雑は過酷なものであった(20)。京阪では、急行電車の運転が再開され、同年7月のダイヤ改正によって、戦前と同じ59分間で京阪間が結ばれた。1950年には、京阪間を53分で結ぶ特急電車が運行されるようになった(21)。

第2章 高度経済成長期

高度経済成長期には、3路線の沿線人口が増加した。これに伴い、3路線は輸送力強化とスピードアップとサービス向上に努めた。この章では、この点について、みていく。

第1節 高度経済成長と、沿線人口・輸送人員の増加

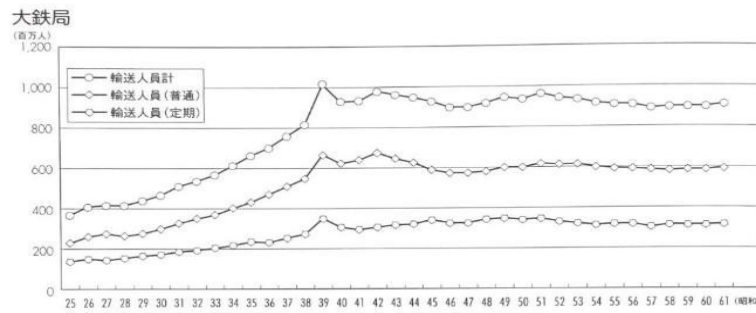
高度経済成長に伴って京阪神間の都市化・郊外化が進展し、各路線の沿線人口は増加した(図表8-10)。第1章で述べたように戦災から復旧した各路線では、高度経済成長に伴う輸送人員の増大(図表5-7)に対応するため、改良が進められた。

阪急では、創業以来から沿線の土地住宅経営によって沿線人口を増やし、自社路線の利用者を増やすという経営手法が採られてきた。この手法は、沿線人口の少なかった阪急京都本線にも活用された。沿線では、宅地が販売され、住宅公団・公営住宅・社宅の誘致も行われた(図表11)(22)。

これらの沿線人口増加の取組みと並行して、輸送力の強化と利便性の向上が行われた。1959年に、梅田十三間の3複線化によって、宝塚線から京都本線を分離独立させた。また、1963年には京都本線が四条河原町へ延伸された(23)。

京阪でも、阪急のような取組みが行われた。住宅金融公庫を活用した沿線での住宅供給や、大阪府の府営住宅の建設などが、行われた。住宅供給だけではなく、沿線の観光資源開発も積極的に行われた。枚方の菊人形の復活やひらかたパークの充実、滋賀県まで伸びる路線網を活かしたスキーや琵琶湖観光の充実などが行われた(24)。さらには、沿線人口増加に対応するため、1961年から76年にかけて、数次の輸送力増強計画が実施された(25)。

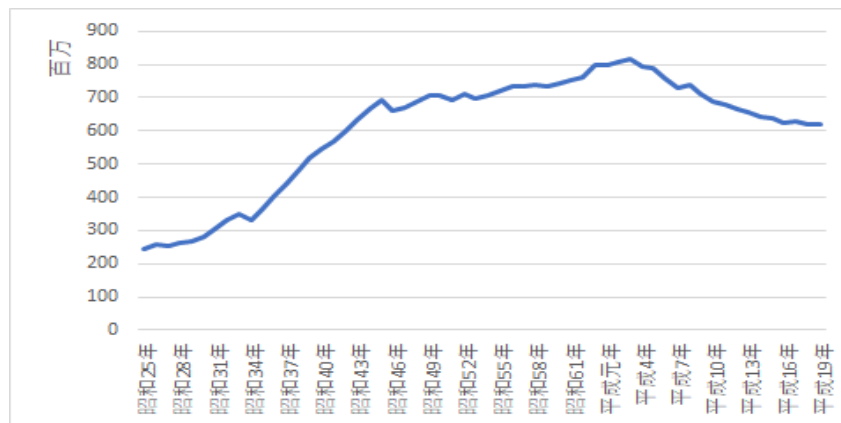
(7) 旅客輸送人員(普通・定期)の推移



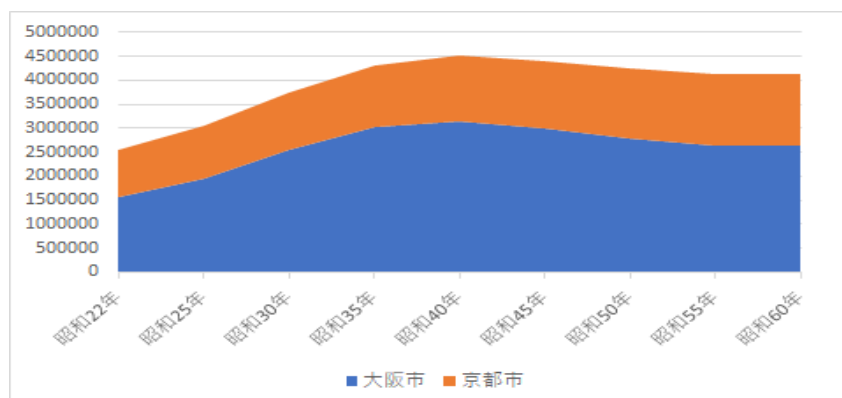
図表 59 大阪鉄道局全体の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『近畿地方の日本国有鉄道』 290 頁から引用



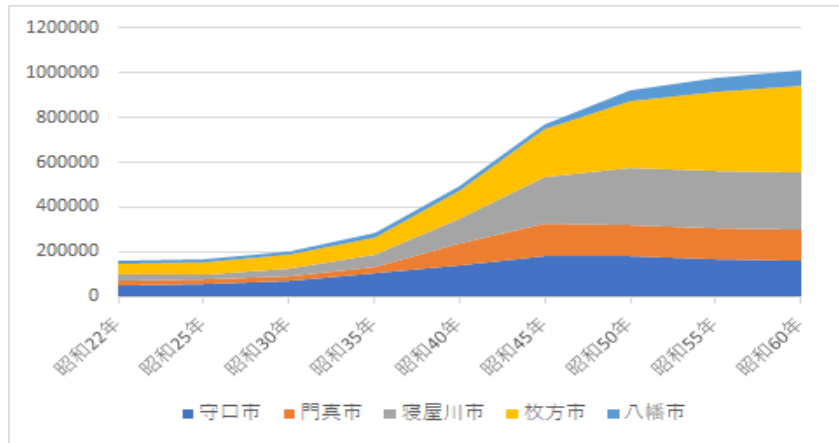
図表 6 10 京阪線(京阪本線+鴨東線)と大津線の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『京阪百年のあゆみ[資料編]』 89 頁から引用



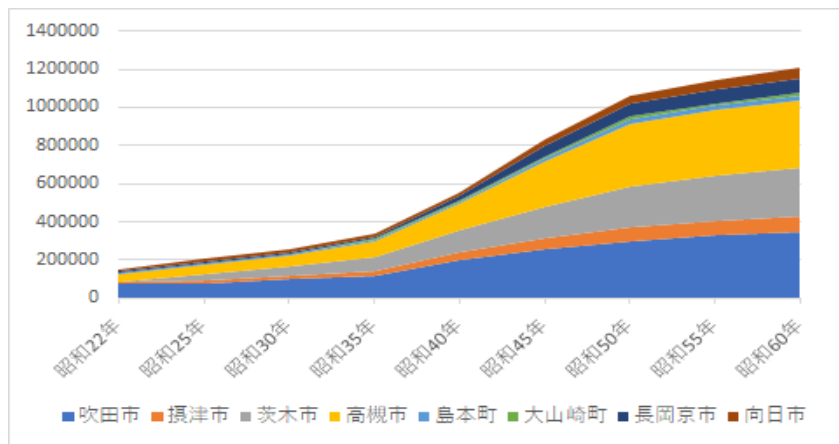
図表 7 阪急電鉄全体の旅客輸送人員(普通・定期)の推移 『100年のあゆみ[部門史]』 340-341 頁を基に筆者が作成



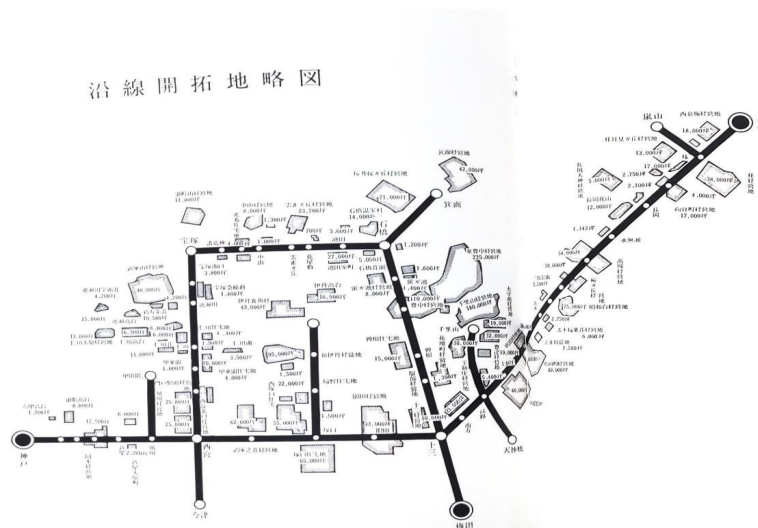
図表 8 大阪市と京都市の人口推移国勢調査を基に筆者が作成



図表 9 東海道本線（大阪—京都間）と阪急京都本線の沿線自治体の人口推移（大阪市と京都市を除く） 注）市町名は現在のものに準じる



図表 10 京阪本線の沿線自治体の人口推移（大阪市と京都市を除く） 注）市町名は現在のものに準じる 国勢調査を基に筆者が作成



図表 11 阪急電鉄の沿線での住宅供給 『京阪神急行電鉄五十年史』116—117 頁から引用

第2節 競争の激化

震災からの復旧が落ち着くと、各路線間の競争は激化した。戦後、朝鮮特需を経て高度経済成長期に入り、京阪神地区は著しい経済発展を遂げた。これに従って、京阪間の旅客需要は増加した。各路線は、この需要を取り込もうと、スピードとサービスの向上に取り組んだ。

京阪では、1954年に大阪でテレビ放送が始まったことを受けて同年9月から1800系特急車両に受像機が設置され、「テレビカー」の愛称で親しまれた(26)。特急の増発・運転時間の拡大が図られ、1956年には天満橋—三条間の所要時間は53分から42分に短縮された。

阪急では、1950年に天神橋—阪急京都間で特急が復活し、所要時間は36分であった。また、1964年には、京都本線特急列車専用のロマンスカー2800系が投入された。これは、2扉車とすることで2窓の連窓を備え、転換式クロスシートを採用するものであり、特急のサービス向上につながった(27)。

国鉄でも、スピードアップが実施された。1970年10月1日に新快速の運転が開始された。これは、国電のイメージアップと増収を目的とするものであり、京都—大阪間を特急並みの32分で結んだ。国鉄はスピードで他の2路線に勝るが、運転頻度や前述のサービスの面では劣った。また、新快速の運転開始などの取組みがなされたものの、通勤五方面作戦など大規模な設備投資が行われた関東ほどの大規模な取組みはなされず、関西は「私鉄王国」となった。

第6部 西日本旅客鉄道の登場と、私鉄との競合

分割・民営化された西日本旅客鉄道は、「私鉄王国」の切り崩しにかかった。これは、3路線の関係に変化を持たした。この部では、この点について、みていく。

第1章 西日本旅客鉄道が私鉄王国の切り崩しにかかる

1987年に、国鉄は分割・民営化されることとなり、西日本旅客鉄道が発足した。JR西日本は、1988年に京阪間の東海道本線に「JR京都線」との愛称をつけた。また、1989年には京阪神都市近郊区間を「アーバンネットワーク」と名付け、輸送サービスの向上に取り組んだ。この取組みの一環として、「新快速」の拡大・増強が行われた。「新快速」の運転区間は拡大され、3枚扉・転換クロスシートを備える221系車両が投入された。これにより、車内の快適性の向上と、最高速度の120km/hへの引き上げが図られた。また、1988年3月以降、数回のダイヤ改正によって、「新快速」の運転時間帯の拡大と増発が行われた。これらの取組みにより、JR京都線は、スピードの面で京阪・阪急をさらに圧倒し、サービス・運転頻度も向上させた(28)。この結果、JR西日本の在来線利用者数は、京阪・阪急の利用者数の減少を尻目に、増加していった(図表12)。

JRのスピードアップ・サービスの向上は、他の2路線にとっては重大な脅威となった。阪急の旅客運賃収入は増加せず横ばいにとどまり、度重なる運賃改定により、JR西日本と阪急の運賃の差額は縮小され、阪急にとっての競合条件は悪化した(29)。淀川南岸の京阪線の旅客運賃収入は、1996年まで増加し続けたもののそれ以降は低迷した(30)。

年度		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
輸送人キロ (百万人キロ)	JR西日本の在来線 (近畿圏)	20,333	21,297	21,841	23,558	24,737	25,738	26,041	26,495	28,550	28,537	28,436	28,436	28,306	28,331	28,457
	近鉄	14,138	14,498	14,566	15,018	15,362	15,304	15,230	15,252	15,136	14,756	14,208	13,776	13,452	13,177	12,874
	南海	4,791	4,798	4,819	4,919	4,985	4,927	4,892	5,036	5,030	4,887	4,681	4,544	4,376	4,253	4,146
	京阪	5,113	5,138	5,146	5,407	5,456	5,388	5,355	5,319	5,355	5,290	4,987	4,798	4,663	4,581	4,518
	阪急	10,992	11,074	11,009	10,983	11,044	10,766	10,686	10,269	9,851	10,159	9,707	9,470	9,352	9,198	9,103
	阪神	2,233	2,233	2,221	2,227	2,245	2,220	2,169	2,118	1,935	1,979	1,858	1,819	1,779	1,727	1,709
合計	37,269	37,742	37,763	38,554	39,094	38,607	38,335	37,994	37,309	37,073	35,443	34,409	33,624	32,938	32,353	

年度		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
輸送人キロ (百万人キロ)	JR西日本の在来線 (近畿圏)	28,082	28,336	28,437	28,272	28,801	28,962	28,933	28,114	28,047	28,218	28,490	29,012	28,830	29,522	29,592
	近鉄	12,495	12,281	12,151	11,953	11,858	11,738	11,489	11,080	11,008	10,802	10,807	11,097	10,766	—	—
	南海	4,014	3,930	3,859	3,835	3,800	3,826	3,796	3,706	3,686	3,629	3,677	3,757	3,729	—	—
	京阪	4,410	4,365	4,251	4,196	4,138	4,116	4,107	4,033	3,975	3,957	3,940	3,981	3,975	—	—
	阪急	8,931	8,865	8,655	8,746	8,585	8,612	8,678	8,459	8,456	8,491	8,646	8,890	8,864	—	—
	阪神	1,683	1,689	1,657	1,670	1,691	1,705	1,783	1,982	2,020	2,058	2,081	2,135	2,144	—	—
合計	31,535	31,131	30,575	30,401	30,073	30,000	29,856	29,261	29,147	28,939	29,152	29,861	29,481	—	—	

※私鉄は「鉄道統計年報」等による(在阪5私鉄中の阪急、阪神については、2009年より神戸高速鉄道(株)分を含む)
 ※JR西日本の近畿圏は、近畿圏基本部の地域で計上
 ※四捨五入しているため、数値の合計が合わない場合がある

図表 12 JR 西日本在来線全体と各私鉄の輸送人キロの比較

『西日本旅客鉄道株式会社 30 年史 1987～2016 [資料編]』81 頁から引用

第 2 章 現在の 3 路線の関係 スピード競争からサービス競争へ

京阪・阪急は、スピードの面で圧倒され、勝っているのは普通運賃のみである(図 7)。しかも、阪急では、この強みがなくなりつつあった。このような状況下、京阪・阪急は競争の方法を変容させ、スピード競争ではなくサービス競争に軸足を移していった。特に、直線的な線形の JR 京都線や阪急京都本線とは対照的に、カーブが多い京阪本線では、この傾向が顕著であった。

かつての京阪特急は、京橋―七条間をノンストップで走っていたが、停車駅を増やすことで、京阪間的高速輸送ではなく沿線住民の利便性向上が目指された。2000 年に中書島と丹波橋が、2003 年には枚方市と樟葉が、終日特急停車駅とされた。2012 年には、京橋―七条間をノンストップで走る臨時快速特急「洛楽」が運行された。これは、他の 2 路線と違い京都東山を通る京阪本線の特徴を活かし、観光客の取り込みを狙ったものである。2017 年には、全席が座席指定座席である「プレミアムカー」が導入された。阪急でも同様の取組みが行われた。かつての特急は、十三―大宮間をノンストップで走っていたが、1997 年にすべての特急が高槻市に停車するようになったのを皮切りに、停車駅が増やされた。また、2011 年には梅田―嵐山間で臨時快速特急「京とれいん」が運行された。なお、以上 2 路線のサービス向上に対抗して、JR 京都線でも座席指定席「A シート」が新快速に導入された。

以上のように、3 路線は、立地やルート、線形などの自らの特徴を活かした競争の方法を採用したことで、競争の方法は変化する傾向にあるといえる。

鉄道会社	営業キロ(キロ)	普通運賃(円)	定期運賃(通勤 1 か月:円)	定期運賃(通勤 6 か月:円)	所要時間(分)
JR 京都線	42.8	570	16,840	80,780	28
阪急(梅田―河原 町)	47.7	400	15,800	85,320	43
京阪(淀屋橋―出 町柳)	51.6	480	18,000	97,200	54

図表 13 京阪間の各路線の比較(2021 年 11 月 2 日現在)

おわりに

本稿では、3路線の関係について、京阪間の東海道本線の開業以来、現在まで追っていった。この間の3路線の関係は、競合や共存を繰り返し、時代ごとに多様なものであるといえる。また、これまでは、京阪間の人口と3路線の利用者は大局的にみれば増加し続けてきた。しかし、近年は京阪神地区では人口減少が始まっている。さらに、コロナ禍により、鉄道事業者大きな打撃を受けている。これらの事情は、3路線の関係に大きな影響を与えうる。少ないパイを奪い合うため、3路線はよりサービス向上の競争を行うかもしれない。京阪地区にとどまらず、都市部の鉄道事業者各社が力を入れる通勤混雑時に確実に座れる座席指定席の導入は、その証左かもしれない。このように、3路線の関係には、今後も変化が見込まれる。

脚注

- (1) 高橋愛典 「近畿圏鉄道市場における競争の特質」『生駒経済論叢』近畿大学経済学会 7(1) 2009.7 468 頁
- (2) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 54 頁
- (3) 同上 56-79 頁
- (4) 同上 100-102 頁
- (5) 同上 111-112 頁
- (6) 同上 76 頁
- (7) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 169 頁
- (8) 廣田誠 「昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への参入と私鉄各社の対応」『大阪大学経済学』大阪大学経済学会、70(1)、2020.6、9 頁
- (9) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 263-267 頁
- (10) 今尾恵介 『地図と鉄道省文章で読む私鉄の歩み 関西1 阪神・阪急・京阪』白水社 2017.3.24 234・302 頁
- (11) 所澤秀樹 「鉄道国有化以降敗戦直後までの私鉄」『私鉄全史』学習研究社、2004.7 79 頁
- (12) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 31-32 頁
- (13) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 185 頁
- (14) 同上 194 頁
- (15) 同上 178 頁
- (16) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 290 頁
- (17) 同上 306 頁
- (18) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 219-221 頁
- (19) 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20 182 頁
- (20) 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30 26 頁
- (21) 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25 331 頁
- (22) 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30 117-132 頁
- (23) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 36-38 頁
- (24) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24 239-243 頁
- (25) 同上 280-283 頁
- (26) 同上 228-229 頁
- (27) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 70 頁
- (28) 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30年史』 2017.10.14 301 頁
- (29) 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31 76 頁
- (30) 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』[資料編] 2011.3.24 92 頁

参考文献一覧

- 高橋愛典 「近畿圏鉄道市場における競争の特質」『生駒経済論叢』近畿大学経済学 7(1) 2009.7 465—489
https://kindai.repo.nii.ac.jp/?action=repository_action_common_download&item_id=10854&item_no=1&attribute_id=40&file_no=1 (最終閲覧 2021.11.16)
- 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 2011.3.24
- 京阪電気鉄道株式会社 『京阪百年のあゆみ』 [資料編] 2011.3.24
- 京阪神急行電鉄株式会社 『京阪神急行電鉄五十年史』 1959.6.30
- 今尾恵介 『地図と鉄道省文章で読む私鉄の歩み 関西 1 阪神・阪急・京阪』白水社 2017.3.24
- 所澤秀樹 「鉄道国有化以降敗戦直後までの私鉄」『私鉄全史』学習研究社 2004.7
- 阪急阪神ホールディングス 『100年のあゆみ 部門史』2008.3.31
- 川上幸義 『新日本鉄道史 上』 1967.7.20
- 廣田誠 「昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への参入と私鉄各社の対応」『大阪大学経済学』大阪大学経済学会 70(1) 2020.6 1-17 頁
<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/repo/ouka/all/76187/> (最終閲覧 2021.11.16)
- 京阪電気鉄道株式会社 『鉄路五十年』 1960.12.25
- 大阪・天王寺・福知山鉄道管理局史編集委員会 『近畿地方の日本国有鉄道 大阪・天王寺・福知山鉄道管理局史』 2004.12
- 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30年史』 2017.10.14
- 西日本旅客鉄道株式会社 『西日本旅客鉄道株式会社 30年史 [資料編]』 2017.10.14