

第13節 阪神なんば系統

1. 概略

この節においては、阪神電鉄なんば線(以下なんば線という)を介した、阪神電鉄本線(以下阪神本線という)と近畿日本鉄道奈良線(以下近鉄奈良線系統という)¹間の直通運転を扱う。なんば線という新線の開業によって2事業者間が接続され、同時に直通運転が開始された。

2. 沿革

大阪の中心部から西へ向かう阪神電鉄と、東へ向かう近畿日本鉄道との間では、古くから直通運転の構想があり、その発端は1946(昭和21)年の両社共同での軌道敷設申請にみられる²。これは大阪市営地下鉄の整備に代わられ頓挫するが、1958(昭和33)年の大阪都市交通審議会答申にてまとめられた路線計画図を見ると、両社間は仮に点線で結ばれている³。最終的には、1989(昭和64)年に発表された運輸政策審議会答申第10号において、主に阪神方面から都心部への移動利便性の向上と、市内交通機関の混雑緩和を図る目的で、なんば線にあたる区間が整備すべき路線に指定された⁴。

これは当初阪神本線の並行線として整備が進められていた阪神電鉄西大阪線を延長し⁵近鉄奈良線に接続する形で、2001(平成13)年より本格的な整備が開始された。この延長区間については、第3セクターの西大阪高速鉄道株式会社が資金調達・建設・保有を行い、阪神電鉄は線路使用料を支払う形となっている⁶。2009(平成21)年3月20日、なんば線の開業と同時に、これを介した相互直通運転が開始された。

¹ この節では運転系統が一体となっている近畿日本鉄道難波線、大阪線大阪上本町・布施駅間と、奈良線を合わせて近鉄奈良線系統と表記する。

² 日本経営史研究所編(2005)『阪神電気鉄道百年史』阪神電気鉄道

³ 同上

⁴ 運輸政策審議会(1989)

⁵ 阪神電気鉄道(2005) 住民の反対運動により西九条以東の整備が凍結されていた。

⁶ 阪神電気鉄道・西大阪高速鉄道(2012) おもな出資者は阪神電鉄32%、大阪市29%、大阪府14%となっている。近畿日本鉄道の出資比率は1%である。

3, 基準駅と基準駅間のルート

前述の選定方法⁷により、基準駅は阪神本線甲子園駅(兵庫県西宮市)、並びに近鉄奈良線鶴橋駅(大阪府大阪市生野区)とした。直通以前のルートは複数考えられるが、ここでは甲子園駅より阪神本線で梅田駅へ向かい、JR大阪駅へ徒歩移動、大阪環状線の京橋方面行きに乗り換えて鶴橋駅へ向かうものを想定した。

4, 運行概況⁸

各線における運行本数と行先方面を以下に記す。

種別	近鉄への直通列車 ⁹	その他
普通	88	110
準急・区間準急	26	0
急行・区間急行	0	94
快速急行	54	0
特急・区間特急・直通特急	0	104
合計	168	308

表 2-2-53 阪神本線(上り)の平日の運行概況(単位:本/日)

直通運転を行う優等列車である快速急行が一定数確保されている。阪神本線において輸送の基幹を担う特急列車は直通運転を行わないが、なんば線との接続駅である尼崎駅においては、階段の昇降無く相互の路線間を乗り換えられるよう工夫されている。直通運転をきっかけに種別が新設された結果、その種類は9種類にのぼり、直通の有無によって使い分けられてこそのもの、これは利用者にとって複雑で、利便性を欠いている可能性も考えられる。

⁷ 「ハンドブック阪神 2016」及び「近畿日本鉄道 駅別乗降人員」を参照し、2015年(平成27年)度のデータに基づいて算出した。

⁸ 「駅から時刻表」を参照した。

⁹ 阪神本線・なんば線の接続駅である尼崎駅を発着または始発駅とする列車について、大阪難波駅以遠へ運行するものを集計した。

種別	阪神なんば線・ 本線への直通列車 ¹⁰	その他
普通	101	13
準急・区間準急・ 急行	5	84
快速急行	50	12
有料特急	0	54
合計	156	163

表 2-2-54 近鉄奈良線(上り)の平日の運行概況(単位:本/日)

近鉄奈良線からの直通運転は、速達列車である快速急行が中心となっており、またこちらも概ね直通の有無ごとに種別が別れる状況となっている。有料特急を除くと半数以上の列車が阪神線方面へ乗り入れている。

5. 時間に関する指標とそれに関する考察

基準駅間の所要時間 : 開業前 : 37分¹¹ 開業後 : 28分¹²

基準駅間の乗り換え回数 : 開業前 : 1回 開業後 : 0回

基準駅間の所要時間は大幅に短縮され、乗り換えも不要となり、利便性が向上したといえる。これまで時間を要していた梅田駅から大阪駅への徒歩移動が不要になった点は、利用者の負担軽減に寄与しているであろう。

6. 運賃とそれに関する考察¹³

開業前 : 450円¹⁴ 開業後 : 570円

基準駅間の移動にかかる運賃は、開業後のルートが割高となっている。

¹⁰ 接続駅である大阪難波駅を始発とする列車は除外している。

¹¹ JTB パブリッシング『かんたん時刻表 2008年12月号』を参照した。

¹² 「えきから時刻表」を参照した。

¹³ 「えきから時刻表」を参照した。

¹⁴ JTB パブリッシング『かんたん時刻表 2008年12月号』を参照した。

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

	2008(平成 20)年度	2010(平成 22)年度
阪神鉄道全線 ¹⁵	165,656	179,526
近鉄奈良線系統 ¹⁶	185,205	175,457

表 2-2-55 各年の各路線の輸送成績の推移(単位:千人/年)

近鉄についてはこの統計に直通運転の効果が現れていないものの、直通運転開始からの1年間で、鉄道収入において想定を大幅に上回る10億円の増収となった¹⁷という。

ii) バイパス効果について

直通運転の開始に伴い、従来阪神本線から都心部で市内交通へ乗り換え目的地に向かって利用者が、経路をなんば線経由に変更し、市内交通からなんば線へのバイパス効果が発生した可能性が考えられるため、この市内交通にあたる大阪市営地下鉄について、阪神本線との主な接続駅である野田阪神駅、ならびに梅田駅の利用者数推移を確認する。

	2008年度	2010年度	対前前年比
野田阪神駅	15,621	13,470	-7.26%
梅田駅	230,750	208,547	-10.39%

表 2-2-56 市内交通各接続駅の乗車人員の推移¹⁸(単位:千人/年)

相当数の利用者の減少があり、バイパス効果が達成されたとみられる。

8. まとめ

阪神なんば線系統の直通運転においては、基準駅間の所要時間の短縮、徒歩移動を伴う乗り換えの廃止などの利便性の向上が実現した一方で、列車の種別が複雑で、より安価な代替ルートも考えられるなどマイナスの側面も見られた。ただバイパス効果が実現されている様子を見るに、直通ル

¹⁵ 国土交通省『鉄道統計年報』を参照し路線の輸送人員を算出した。

¹⁶ 「大阪府統計年鑑」「奈良県統計年鑑」を参照し乗降人員の路線合計を算出した。

¹⁷ 近畿日本鉄道(2010)

¹⁸ 「大阪府統計年報」を参照した。

ートへの利用者の移行が進んでおり、すなわち、マイナスの側面を差し引いても直通運転の利便性が利用者に評価されているといえるだろう。

このほか、直通運転を行う列車が兵庫～大阪～奈良を東西に結ぶ役割も果たし、奈良方面への観光需要の掘り起こしにもつながったという¹⁹。

¹⁹ 近畿日本鉄道(2010) 直通運転開始後の1年間で、近鉄奈良駅の定期外降車人員が約5%増となっている。