

# 第10節 烏丸系統

## 1, 概略

この項では、京都市営地下鉄烏丸線(以下地下鉄烏丸線)、近畿日本鉄道京都線(以下近鉄京都線)及び近畿日本鉄道奈良線(以下近鉄奈良線)間の直通運転について取り上げる。

## 2, 沿革

京都市内では昭和 30 年代後半から市電・市バスの利用者が漸減しており、1962(昭和 37)年に京都市交通調査会は市電を「漸次、バスあるいは将来高速鉄道(地下鉄またはモノレール)に代替されるよう検討すること」を示す答申を行った<sup>1</sup>。その後、京都市は 1968(昭和 43)年に財政再建団体の指定を受け、近代的輸送機関の建設計画を早急に樹立することで順次電車軌道を撤去し、赤字が続く市営交通事業を再建するとした財政再建計画を策定した。これを受けた京都市交通対策審議会は 1968 年に烏丸線および御池線を主体とした高速鉄道網を提案する答申を行った。1972(昭和 47)年には北山付近から竹田駅間建設の地方鉄道事業免許を申請し、同年 10 月には運輸審議会が免許を認める答申を行った。

一方、現在の近鉄京都線に当たる奈良電気鉄道は、京阪電気鉄道と相互直通運転を行って京都市中心部の三条駅に乗り入れていたが、この直通を 1968 年に中止していた近鉄は 1971(昭和 46)年に自社の京都線と地下鉄烏丸線の相互乗り入れを提案し、1974(昭和 49)年には京都市と列車の相互直通運転に関する基本協定を締結した。京都市交通事業審議会も 1976 年には近鉄との相互乗り入れにより効率的な輸送を目指すとした答申を行った。1984(昭和 59)年には近鉄と京都市が連絡施設である竹田駅の建設やその費用について合意し、連絡施設の実施設計に関する協定を結んだ。合意に基づいて近鉄京都線の竹田駅も 1987(昭和 62)年に移設され、1988(昭和 63)年 6 月 11 日には地下鉄烏丸線の京都～竹田駅間が開業し、8 月 28 日

---

<sup>1</sup> 京都市(1993)『京都市高速鉄道烏丸線建設小史 続』京都市交通局,p.15

から北大路～新田辺間で直通運転が開始された。2000(平成 12)年には直通区間が近鉄奈良まで拡大され、直通列車の急行運転が開始された。

### 3, 基準駅と基準駅間のルート

この項の基準駅およびルートは前述の選定方法により、以下になる。

烏丸線…京都駅(京都市下京区)<sup>2</sup>

京都線・奈良線…大久保駅(京都府宇治市)<sup>3</sup>

扱うパターンは以下の通りになる。括弧書きにて直通以前のルートも併せて示す。

大久保駅・京都駅間(近鉄京都線)

### 4, 運行概況

	烏丸線直通	線内完結運用
各駅停車	33	79
速達運用	6	122

表 2-2-43 近鉄京都線平日上り列車本数(単位:本/日)<sup>4</sup>

	京都線直通	線内完結運用
各駅停車	33	124
各駅停車(近鉄線内急行)	6	0

表 2-2-44 地下鉄烏丸線上り列車本数(単位:本/日)<sup>4</sup>

近鉄京都線の料金不要の列車のうち、直通する列車の割合は2割程度と少ない。また、直通列車もほとんどが各駅停車であるうえ、下り方面の直通列車のほとんど<sup>5</sup>は接続駅の竹田駅、あるいは竹田駅から4駅目の向島駅で急行列車を先行させており、この直通列車は中長距離の利用者にとっては利便性が高くはない。直通の急行列車は運転本数が少なく、ラッシュ時

<sup>2</sup> 京都市交通局「京都市交通事業白書(事業概要)平成26年度」  
<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/cmsfiles/contents/0000073/73257/hakusyo26.pdf#page=78>

<sup>3</sup> 近畿日本鉄道株式会社「駅別乗降人員」  
<http://www.kintetsu.jp/kouhou/corporation/koutsu/i.html>

<sup>4</sup> 『近鉄時刻表』第39号,近畿日本鉄道株式会社観光事業統括部企画調整部(宣伝)

<sup>5</sup> 平日ダイヤで32本中27本。

の運転もないために利用しにくい。

## 5, 時間に関する指標とそれに関する考察

i) 基準駅間の乗り換え回数及び所要時間

直通前 所要時間 17 分<sup>6</sup> 乗り換え回数 0 回

直通後 所要時間 26 分<sup>4</sup> 乗り換え回数 0 回

基準駅間の乗り換え回数はともに 0 回であり、また直通前の所要時間は 17 分であるのに対して直通後は 26 分である。基準駅間の所要時間や乗り換え回数に関する限り直通による効果はほとんどない。これはこの区間は近鉄京都線のみで移動できる上、朝は京都線から烏丸線方面へ向かう直通の急行列車がないためである。一方、この直通によって近鉄京都線沿線から京都駅以北の烏丸御池駅や四条駅などの間で乗り換え回数をへらすことはできたため、この区間の利便性を向上させる効果はあったといえる。

## 6, 運賃とそれに関する考察

直通前 300 円<sup>4</sup> (現在の同ルートの運賃)

直通後 520 円<sup>7</sup>

直通前の近鉄のみを使うルートでの運賃は 300 円である一方で、直通後のルートは 520 円と大幅に高くなっており、基準駅間の移動に関しては運賃の面でも直通するルートが不利になっている。一方、京都駅以北で最も利用者数の多い四条駅<sup>2</sup>と京都線側の基準駅である大久保駅との移動を考えると、現在の運賃で直通列車を利用した場合 520 円<sup>7</sup>、京都駅まで近鉄京都線を利用し、烏丸線に乗り換えた場合 510 円<sup>7</sup>とほとんど差はない。

## 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

地下鉄烏丸線は直通開始と同年度に延伸しているため、ここでは近鉄京都線のみを示す。このデータは次の項でも用いるため、次でまとめて示す。

ii) バイパス効果について

<sup>6</sup> 『近鉄時刻表』第 13 号,近畿日本鉄道業務局営業企画部

<sup>7</sup> 『JTB 時刻表』通巻第 1083 巻第 4 号,JTB パブリッシング

この直通で発生しうるバイパス効果は JR 奈良線から並行する近鉄京都線への移動と、近鉄京都線の竹田～京都間から地下鉄烏丸線竹田～京都間への移動の二つがある。前者は JR 奈良線と京都線が大部分並行しているため、路線の利用者数で検証する。後者は並行する区間が短いため、近鉄京都線のターミナルの京都駅の利用者数で検証する。データは直通開始前年の 1987 年と直通開始翌年の 1989(平成元)年のデータを用いる。

	近鉄京都線	JR 奈良線
1987 年	104,323	10,564
1989 年	112,583	12,545

表 2-2-45 各年の近鉄京都線と JR 奈良線の利用者数増減(単位:千人/年)<sup>8</sup>

1987 年	26653
1989 年	22834

表 2-2-46 各年の近鉄京都駅の乗車人員(単位:千人/年)<sup>9</sup>

直通後の近鉄京都線の利用者数は約 8%増加している。しかし、並行する JR 奈良線は同時期に約 20%利用者数を増やしており、さらに近鉄京都線の利用者数は JR 奈良線より圧倒的に多く、JR 奈良線から近鉄京都線へのバイパス効果があったとは考えにくい。利用者数の増加率も並行する JR 奈良線の方が高く、直通が近鉄京都線の利用者を増加させたとは言い切れない。この利用者数増加の原因の一つとして、人口増加が考えられる。近鉄京都線沿線の両端の京都市と奈良市を除く自治体の人口は、1987 年から 1989 年の間に 334,966 人から 348,333 人へと<sup>10</sup>約 4%増加している。

近鉄京都線の竹田～京都駅間から地下鉄烏丸線へのバイパス効果については、近鉄京都線全体の利用者数は 8%増加している一方で、近鉄京都駅の乗車人員は 15%ほど減少していることから、この区間から地下鉄烏丸線へのバイパス効果は存在するであろう。地下鉄烏丸線との境界駅である

<sup>8</sup> 運輸政策研究機構(1989)『都市交通年報 平成元年版』運輸経済研究センター, pp.167-168

運輸政策研究機構(1991)『都市交通年報 平成 3 年版』運輸経済研究センター, pp.152-153

<sup>9</sup> 京都府政策企画部企画統計課編(1989)『京都府統計書 昭和 62 年』京都府, p.192  
京都府政策企画部企画統計課編(1991)『京都府統計書 平成元年』京都府, p.192

<sup>10</sup> 京都府政策企画部企画統計課編(1991)『京都府統計書 平成元年』京都府, pp.12-13

竹田駅の乗車人員が1153千人から7618千人へと大幅に増加していることもこれを裏付けている<sup>911</sup>。ただし、境界駅である竹田駅では同方向の列車が同一ホームで乗り換えが可能であり、直通列車は当初運転区間が短く本数も少なかったことを考えると、直通列車を利用せずに竹田駅で乗り換える人は多かったであろう。しかし、地下鉄烏丸線は開業と同年度に近鉄京都線との直通を開始したため、この2年度で増加した乗車人員のうち、どの程度が直通運転開始で生じたバイパス効果であるのかは不明である。

## 8. まとめ

近鉄京都線と地下鉄烏丸線の直通運転は、基準駅として定めた京都駅と大久保駅との間の移動では直通列車を利用しないルートに比べて劣っているものの、京都駅より北の四条駅などと近鉄京都線の駅との移動では乗り換え回数を減らすなど一定の効果がある。しかし、境界駅の竹田駅では同一ホームでの乗り換えが可能であり、乗り換えるの障害がほとんどない一方で、直通列車は本数・優等列車ともに少ない。直通列車を利用するよりも竹田駅で乗り換えを行う方が利便性が高い場合も多く、直通列車の運行による効果はそれほど大きくないであろう。現在竹田駅での同一ホーム乗り換えで直通列車を運転せずとも利便性が保たれている点、竹田駅から地下鉄烏丸線方面へ向かう乗客が増えれば近鉄にとっては減収になる点、過去に昼間に毎時2本あった地下鉄烏丸線直通の急行列車が毎時1本に減便された点などを考慮すると、今後直通列車を大幅に拡大するダイヤへの変更が行われるとは考えにくい。今後この区間の利便性を向上させる施策としては、直通列車の拡大よりも竹田駅での近鉄京都線の優等列車と地下鉄烏丸線の列車の接続時間の改善などの方が現実的であろう。

---

<sup>11</sup> この乗車人員に近鉄京都線から地下鉄烏丸線への乗り換え・直通客が含まれるかどうかは記載されていないが、乗車人員が7倍と烏丸線の延伸開業・直通前後で極端に増加しているため、乗り換え・直通客を含んだ数字だと考えられる。