

# 京都市交通局東西線

## 1. 路線紹介

### 1.1 路線概要

京都市で烏丸線に次ぐ2番目の市営地下鉄路線として開業した。京都市中心部と同市東南部の山科区・伏見区との通勤輸送、及び滋賀県大津市との都市間輸送の一部を担う路線であり、1日平均12万人が利用している。現在、路線距離は17.5kmである。

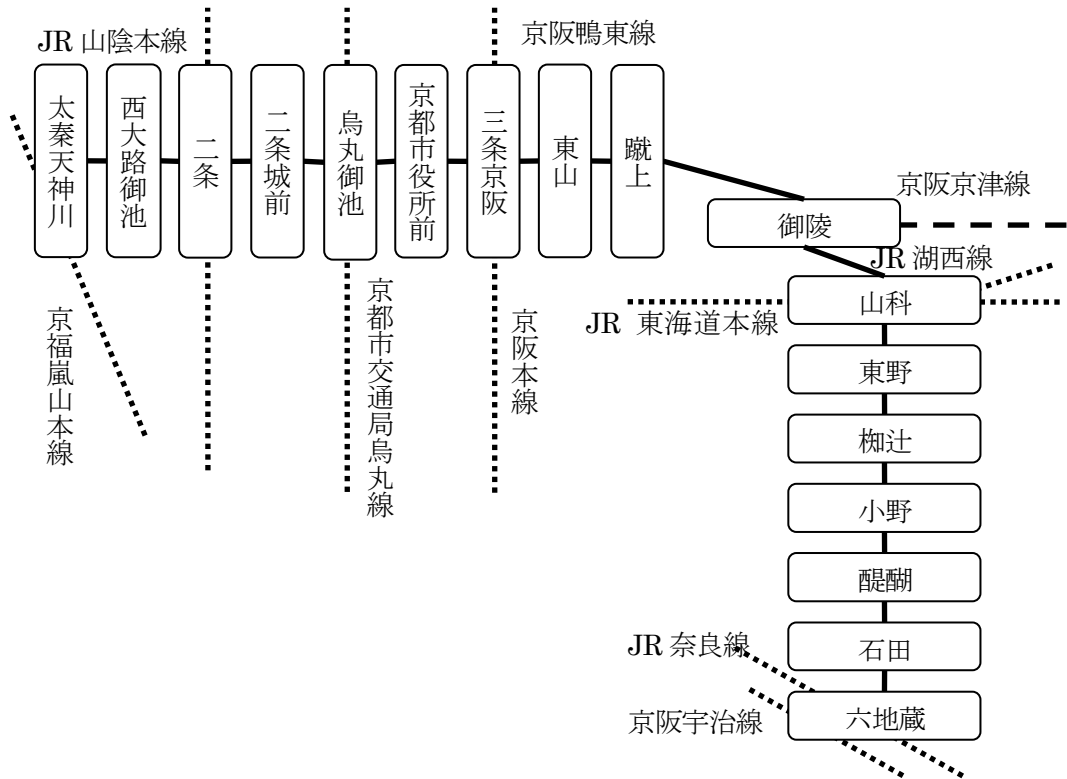


図1「東西線路線図」

六地藏駅から山科駅までは伏見区東部・山科区を京都外環状線の地下を通過して南北に走る。山科駅から蹴上駅まで山を迂回するようにカーブし、蹴上駅から太秦天神川駅までは市内中心部を三条通・御池通・押小路通の地下を通過して東西に走っている。京都市中心部で東西方向に走っていることから、東西線と名付けられているが、東西方向に走っているのは全体の半分程度である。

京阪からの片乗り入れの形式で、京阪京津線の電車が浜大津駅から御陵駅を経て太秦天神川駅まで直通運転している。しかし、車両連結両数が違うことや、車両装備の関係で京都市営地下鉄の電車は京津線への直通運転を行っていない。

## 1.2 近年の状況

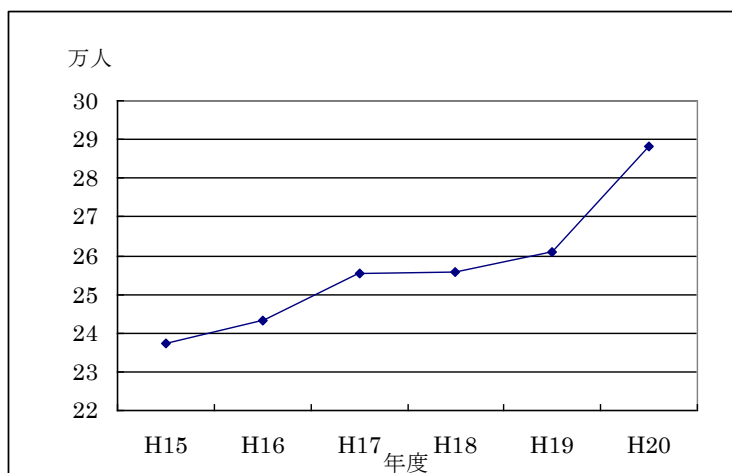


図2「東西線1日平均の利用者数の推移」

※烏丸御池においては烏丸線からの乗り換えも含んでいる。

利用者数は年々増加している。とりわけ新区間が開通した平成16年度前後、平成19年度前後の増加率は著しい。

## 2. ワンマン運転について

### 2.1 目的

京都市交通局では、東西線開業当初からワンマン運転を行っている。理由としては、地下鉄事業がバブル期に着工を開始したことなど、その巨額の建設費用と、開通後の収益を見越して行われた経費削減の一環だと考えられる。なお、開通当初は38万9千人の乗客を見込んでいたが、1.2で示したように、利用者数は増加しているものの、現在も低迷し続けており、日本の地下鉄の中でも特に厳しい状態になっている。

### 2.2 実施形態

#### 2.2.1 車両設備

車両についてみると、東西線では現在2種類の車両が運用されており、1つが京都市交通局50系、もう1つが京阪電鉄800系である。後者に関しては京阪京津線の章で述べるため、ここでは前者について紹介する。

50系は、1997（平成9）年の東西線開業に合わせ、近畿車輛で造られた車両である。ワンマン運転の仕様として特徴的なのが、ホームの状況が確認できる画像伝送装置が運転台に設置されていることである。これにより、運転士は乗務員室の窓から顔を出してホームの安全確認をせずに済むため、都市のワンマン運転時に見られる扉の開閉時のタイムラグを抑えることが可能になっている。これは、京阪800系にも導入されている。また、ワンマン運転のため全車自動放送になっている。

#### 2.2.2 駅・その他の設備

最大の特徴は東西線の全駅にフルスクリーンタイプのホームドア（天井まで完全に被われているもの）が設置されていることである。また、全駅が有人、自動改札で、かつスルッとKANSAIおよびPiTaPa等のICカードに対応している。



写真1「東西線各駅に設置されているホームドア」

(2010年9月14日、三条京阪駅にて)

### 3. 現況

烏丸線、東西線の開通により京都市の東西及び南北の地域から中心部の烏丸御池まで10分から20分で到着できるなど交通事情は、飛躍的に向上した。地下鉄は景観、環境に配慮しながら、京都市の都市内交通の大動脈としての役割を果たすとともに、他の鉄道や市バスをはじめとするバス輸送と結節し、公共交通のネットワークの充実に寄与している。

しかし一方で、建設費の増大、利用者数の伸び悩みにより、財政状況は2008(平成20)年度決算において、建設費などの長期借入金である企業債残高が約5,000億円、日常の運転資金の不足額である累積資金不足が約310億円に上るうえ、地下鉄事業者の中で唯一、運賃収入で運営費と建設費返済金の利子分すら賄っていない、いわゆる現金収支が赤字であるなど厳しい状況にある。この結果、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づく資金不足比率は、経営健全化団体となる基準(20%以上)を大きく上回る133.5%となっている。そして、今後さらに建設費返済のため累積資金不足が大幅に増加していくことが見込まれることから、新たな経営健全化に取り組むことを余儀なくされている。

このため京都市は2008(平成20)年12月に京都市高速鉄道事業経営健全化計画案」を作成し、駅職員業務の一部民間委託化、職員の削減と給与カットによる人件費削減や、案内やPRの強化、駅沿線への施設の誘致、利便性サービスの向上などによる利用者の拡大を行うことにより、公営企業としての地下鉄事業の更なる経営健全化を推進している。

### 4. 考察

上で述べてきたように財政上の問題から東西線においてはワンマン運転が最適であると考えられる。これから財政が健全化され、延伸計画が見直されることにより利便性が改善され、東西線が京都市民、観光客にとってより親しみが持てるようになることを期待したい。

東西線の今後について見てみると、更に南西方向へ、洛西ニュータウンのアクセス充実を目指し、天神川～梅津～上桂～洛西間7.7kmの延伸計画がある。洛西ニュータウンは京都市によって設けられた大規模なニュータウンである。元々の計画では、さらに南、長岡方向へ伸ばし、大阪方面と接続する構想もあった。

この東西線の延伸計画も、京都市の財政悪化のため大秦天神川までにとどまり、以遠は頓挫状態にある。さらに肝心の洛西ニュータウンそのものが人口減少傾向にあるうえ、阪急洛西口駅やJR桂川駅も開業したため、この延伸計画の先行きは不透明である。

#### 参考文献

京都市情報館 交通局 <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>

日本経済新聞、2009年10月28日、39面 近畿経済・京滋