

関西鉄道の旅（2009）

関西の鉄道は多種多彩である。そこで、いろいろな関西の鉄道に乗り、その鉄道沿線の分析をし、それにより関西の鉄道の特徴をみてみた。

【1】概要

今回は図1のように関西の鉄道を巡ってみた。必要に応じて、図2も合わせて、照らし合わせながらみる。スタート時点は自分が住んでいる三島からである。まず、三島から大阪までは東海道線を使用した。特に車窓から見る景観や新快速のスピードを楽しんだ。次に、大阪南部のベッタタウンをみるために、南海本線で難波から和歌山まで往復した。昼食是和歌山でとった。その後、大阪から快速福知山行きに乗った。大阪都心からスタートし、そこから尼崎までは東海道線を通る。尼崎から福知山線に入り、宝塚までは市街地を走った。宝塚を過ぎると、のどかな景観が広がるようになり、山間部と田園地帯を繰り返していく。さらに北上し、太平洋と日本海を分ける分水嶺がある石生を越え、福知山に到着した。福知山駅の南のほうにある『ガスト』で、夕食をとり、アークホテル福知山で1泊した。

朝になると、鉄道旅行の再開である。再び福知山線に乗って、谷川まで南下した。その際に日没で見るできなかった谷川～福知山における景観を車窓から見た。谷川から加古川線に乗って、加古川に沿って南下した。加古川線は運行形態が2つに分かれているため、西脇市駅で一度乗換えた。加古川から三ノ宮は山陽本線・東海道線を使用した。山陽本線・東海道線は再び乗る機会があるので、今後みることにする。三宮から快速急行近鉄奈良行きに乗った。兵庫県から大阪府を横断し、奈良県に至る。近鉄奈良に到着した後、徒歩でJR奈良駅に行って、そこから関西本線で名古屋まで行った。亀山駅で乗換える際に時間があつたので、そのときに弁当を買い、昼食をとった。名古屋から東海道線に乗って、ひたすら東進し、三島に帰った。なお、浜松と静岡では乗換えを行なった。

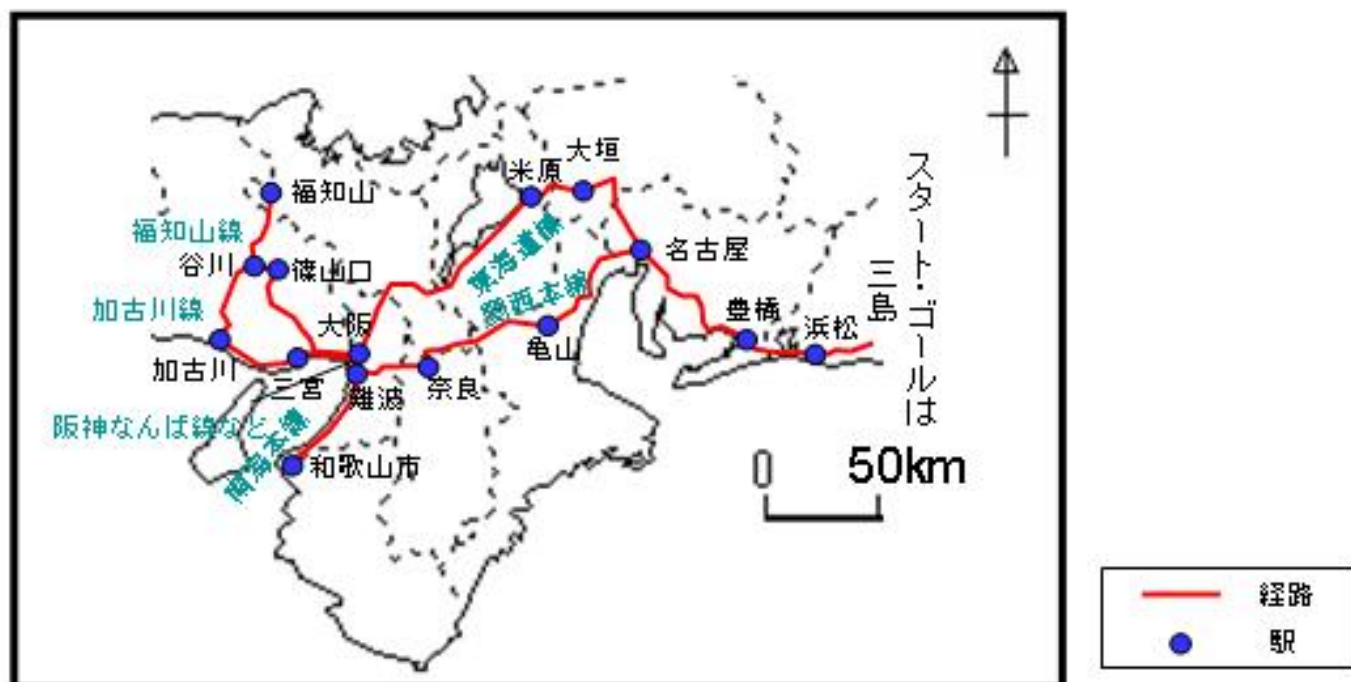


図1 経路図

※地理情報分析支援システム「MANDARA」により作成

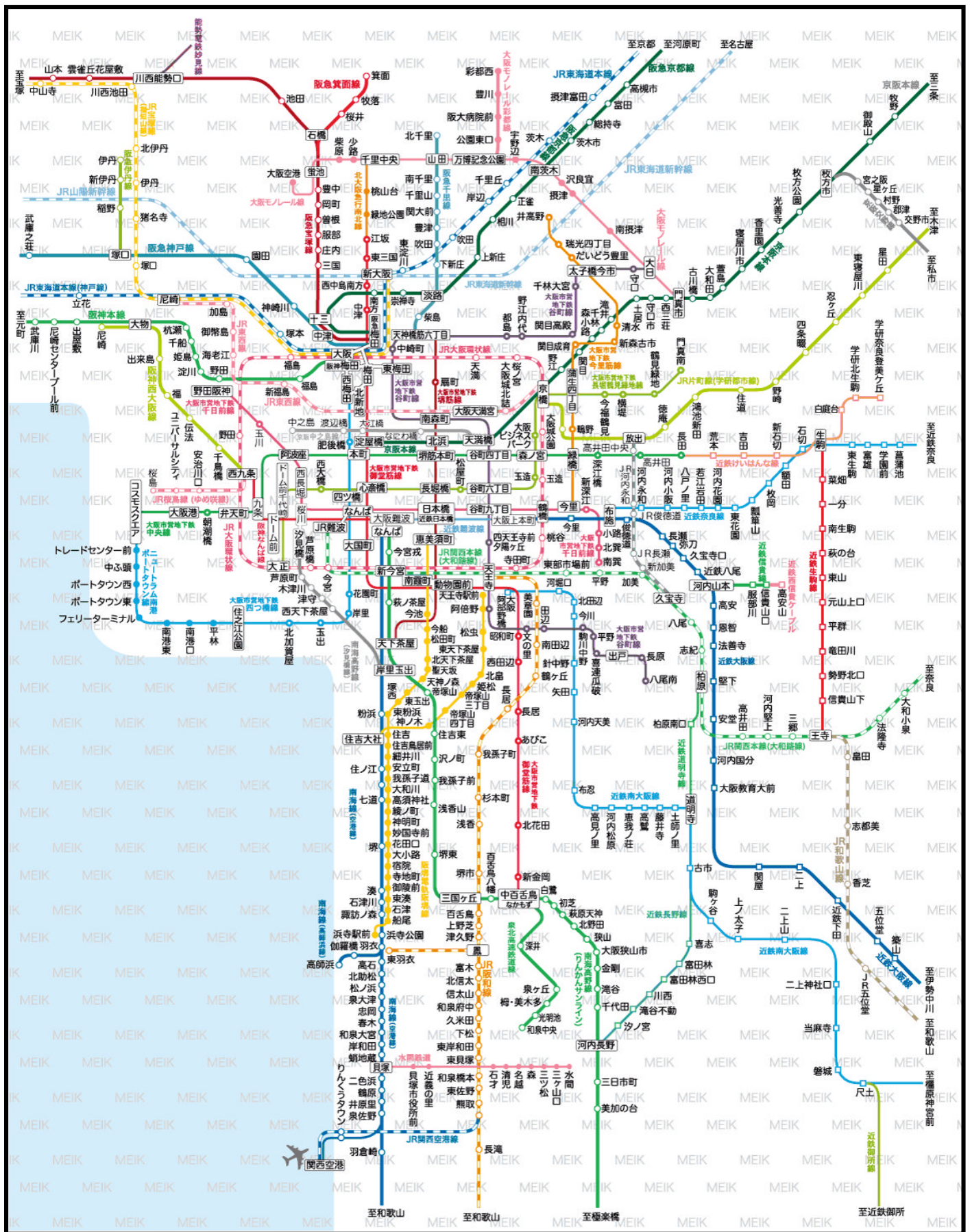


図2 大阪鉄道路線図

【2】着目点と考察方法

今回も、自分が乗車した路線ごとにテーマをもって旅行した。着目点については、このあと挙げることにする。そしてそれぞれのテーマについて、各種資料を使用し、鉄道旅行を通じて考察することで、その地域の様子の分析にもつなげている。なお地域分析において、よく使用する指標である通勤・通学率や通勤・通学圏（都市圏）、土地利用区分は、筆者作成の「鉄道からの地域分析」に定義してあるので、それを参照していただきたい。

ここから、着目点と考察方法をそれぞれ挙げる。三島から大阪については、旅行の概要をまとめ、旅行記的なものにしたいと思う。三島から大阪においては、東海道線を利用している。だから、主に東海道線に乗って、思ったことを記載していく。

以前、「紀伊半島一周の旅」の【4】大阪のベットタウンとしての阪和線の特徴をみてみた。しかし、大阪南部のベットタウンを考察する場合、阪和線と南海本線を比較する必要がある。そこで、今回は南海本線において、以前に阪和線で行なった調査を同様にこなした。往路は区間急行（みさき公園行き）と普通電車に乗り、復路は特急『サザン』に乗った。

福知山線は大阪と北近畿を結ぶ路線であるが、近年急激に発達した。そこで、人の流動や土地利用について、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較する。特に電車に乗った調査は、車窓から土地利用をみるとともに、電車の乗降の様子を見て行なった。また、自然豊かな区間もあるので、その景色を満喫することとした。谷川～福知山における車窓からみた景観は、1日目においては日没になるため、2日目の加古川線に乗るために、福知山から谷川に移動するときに見た。そして、どのような役割を果たしている路線であるかをみた上で、今の電車の運行形態が妥当であるかどうかを考察してみて、福知山線の課題を考えてみた。

加古川線は地方交通線で、地元利用者以外は知らない方が多いかもしれない。しかし、一方で大都市近郊区間に指定されている。そのため私は、これはどのような路線であるか気になった。そこで、利用者特性をみるため、電車の乗降の様子や、どのくらいの人がどのくらいの区間に乗っているか、どのような人が乗っているかなどの概観調査した。それから、各種資料を調べたりするなどをして、今の電車の運行形態について考察してみた。また、この路線の景観の資料が少なかったのも、車窓から景観をじっくりと見た。

三宮～近鉄奈良については、快速急行を利用したため、阪神本線と阪神なんば線と近鉄（難波線・大阪線・奈良線）を合わせて考察することにした。人の流動や運行形態について、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較してみる。特に人の流動は、どのような人が乗っているかなどを概観調査することにより、利用者特性をあきらかにすることでみる。

関西本線（奈良～名古屋）と名古屋から三島までの東海道線については、特にテーマを決めなかった。言い訳をすると、静岡の地震の影響により、計画の変更も検討していて、準備不足になってしまったからである。関西本線は冬（2009年～2010年）に乗る機会があるかもしれないので、今後みることにする。また、東海道線は利用する機会が多く、別途考察を行なっている。そのことから、特に何も考えず、旅行の概要をまとめ、自分が乗って思ったことを旅行記的なものとしてまとめたいと思う。

【3】三島から大阪までについて（旅行記）

三島から大阪までは、東海道線を利用した。まず、三島（初電）から浜松行きの電車に乗った。この日はお盆であったため、大きなリュック・カバンを背負っている人も見かけた。三島発車時には313系3両編成で運行されるが、静岡駅にて後ろに211系3両が増結され、6両編成になった。三島から富士の各駅において、少しずつ利用客が増え、富士で満席になった。そのあと、しばらく着席率が100%前後で推移したが、草薙と東静岡駅で、乗客が増加し、20人程度の立ち客がでた。静岡駅に到着すると、車両増結のために16分停車したが、半分近くの乗客が先発する普通電車豊橋行きに乗り換えた。このことから、静岡以西へ行く人が多く、お盆のために長距離



写真 1 静岡駅で 211 系 3 両増結



写真 2 313 系転換クロスシート

利用客が多かった。私は乗換えるのがめんどくさかったため、そのままこの電車を利用した。静岡以降、この電車は地元利用者の割合が増え、浜松近辺では通勤客が中心になり、特に袋井から 10 人～20 人の立ち客がいた。浜松で乗換えて、浜名湖を渡り、豊橋まで行った。浜松駅で豊橋行きに乗換えた人は約 4 分の 1 であった。浜松～豊橋は、117 系 4 両編成転換クロスシートであった。豊橋から大垣までは新快速に乗った。この電車は 313 系 6 両編成で、座席は転換クロスシートであった。新快速の表定速度は 87.3km であり、そのスピードを楽しんだ。やはり、岡崎や安城あたりで混雑し始めて、金山・名古屋駅で 8 割程度乗客が降りて入れ替わった。大垣から米原行き（313 系 4 両編成転換クロスシート）の電車に乗った。この区間は東海道線の中では、勾配がきつく、カーブが多い。この日は曇っていたため、伊吹山を見ることはできなかった。米原から大阪までは、新快速姫路行きに乗った。この電車は 223 系 8 両編成で、座席は転換クロスシートであった。新快速の最高速度は 130km であるので、そのスピードを楽しんだ。米原駅出発時は、私が乗っている車両において、座席は半分ぐらい埋まっていた。その後、徐々に乗客が増え、ほぼ満席になったのは野洲・守山で、それらの駅ではたくさんの人が乗ってきた。草津からは立ち客が 10 人～20 人ほどでた。それ以降は、着席率が 120% の混雑した状態が続き、大阪に到着した。前回、「紀伊半島一周の旅」の【3】三島から大阪までについて（旅行記）に乗ったときは 12 両編成であったため、着席率が 100% ぐらいで、ちょうど良かったが、8 両編成であると、やはり混雑するようである。また、青春 18 きっぷの利用者も多かった。

【4】南海本線

南海本線は難波駅と和歌山市駅を結んでいて、紀勢本線より海側を通っている。南海本線は、阪和線と同様に都心的なものから自然的なものまでみることができる様々な要素をもった路線である。人の流動について調べるため、往路の区間急行みさき公園行きに乗車し、この調査結果を考察に利用することから、この電車における電車の乗降の様子について記載してみた。私が乗ったのは、1000 系 4+2 両編成（合計 6 両編成）で、座席はロングシートであった。難波駅出発時は、座席は 8 割ぐらい埋まっていた。新今宮と天下茶屋において、地下鉄や JR からの乗換え客で乗客が増加し、着席率が 110% となり、立ち客がでた。その後、天下茶屋～貝塚は乗客の入れ替わりが各駅で 1～2 割あったが、座席が満席の状態が続いた。泉佐野以南からは少しずつ乗客が減少していった。泉佐野以南における着席率は、泉佐野が 60%、尾崎が 40%、箱作以南が 20% 程度であった。それらのことを考慮すると、南海本線は沿線各都市から大阪への輸送と沿線の地域輸送の役割を果たしている。南海本線の詳細については、いずれ、「鉄道関連からみた大阪南部のベッタウン」を作成して、掲載することにする。



写真3 この電車に乗った



写真4 みさき公園駅

【5】進化する福知山線

福知山線とは、尼崎と福知山を結ぶ路線で、起点は尼崎であるが、全ての列車が東海道線、または JR 東西線と直通している。大阪～篠山口はアーバンネットワークの路線の一つとなっていて、JR 宝塚線の愛称を持っている。阪急電鉄にも宝塚線があるため、混同を避けるために愛称に「JR」が付いている。大阪から私が乗った電車は福知山行きの快速電車である。大阪～宝塚は市街地続きである。尼崎から東海道本線と分かれると、高架で同線を乗り越え、曲がりくねりながら高架線を下りて、2005年に起きた脱線事故現場を通り、名神高速道路を潜ると、ホーム2面3線の塚口となる。脱線事故現場のカーブは必要以上に速度を落として走っていた。塚口を出ると、川口池田まで北上し、そこから進路を西に変えて宝塚に至る。宝塚から山間部と田園地帯を繰り返していく。生瀬から道場はかつて武庫川渓流を眺める風情のある路線であったが複線化とともに新線に切り替わり、廃線となった旧線の一部は遊歩道となっている。西宮名塩駅と武田尾駅はホームが橋とトンネルの両方に架かっていることが特徴で、山間部としての風情がでている。道場を過ぎると、田園が広がり、突然三田の市街地が出現する。そこから北上し、篠山口を通り、谷川に至る。そして谷川は加古川線と接続している駅である。さらに北上し、石生周辺まで来ると、太平洋と日本海を分ける分水嶺に到達する。福知山線の特徴はトンネル無しに分水嶺を越えるであり、石生周辺は太平洋と日本海を分ける分水嶺の高度が本州で最も低い所である。そこを過ぎると、主に下り勾配になり、福知山に至る。



図3 JR 宝塚線と阪急各線

※出典：フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』



写真 5 ニ崎～宝塚は市街地を走る



写真 6 田園地帯の中に三田市街地が出現



写真 7 柏原～市島は緩やかな斜面の中に田がある



写真 8 1 日目に乗車した 223 系（福知山駅で回送に）

人の流動についてみる。2005 年国勢調査報告により、阪和線沿線における大阪市内への通勤・通学率を算出したところ、三田市までが大阪への通勤・通学圏である。また、篠山市でも大阪への通勤・通学率は、約 4.4% で通勤・通学圏になりつつある。実際に大阪から電車（快速福知山行き 223 系 8 両編成→篠山口～福知山は 4 両編成）に乗ってみると、大阪出発時に着席率が 110% となり、立ち客がでた。尼崎で乗換え客により乗客が増加し、着席率が 130% となった。その後、尼崎～宝塚は乗客の入れ替わりが各駅で 1～2 割あったが、混雑状況はほとんど変化しなかった。まず、乗客が大幅に減ったところは三田と新三田で、合わせて 3 分の 1 ぐらいの人が降りて、立ち客はいなくなった。その後、相野駅でも結構たくさんの人が降りて、このときの着席率は 70% になっていた。さらに北上して、篠山口以北からは少しずつ乗客が減少していった。篠山口以北における着席率は、篠山口が 60%、谷川が 40%、石生以北が 20% 程度であった。このことから、この電車は三田市民の大阪への通勤・通学輸送と、大阪と篠山口以北の都市間輸送の役割を果たしているといえる。

電車の運行形態をみる。尼崎から宝塚までは、快速（丹波路快速を含む）と普通電車がそれぞれ 10 分～15 分間隔で運行されている。宝塚～新三田では、快速（丹波路快速を含む）が概ね 30 分間隔、普通電車が 10 分～15 分間隔である。新三田～篠山口は、三田以北において全ての駅に停車する快速（丹波路快速を含む）が概ね 30 分間隔で運行されている。篠山口以北は概ね 1 時間に 1 本程度運行されている。このように北上すればするほど、電車の本数が減少していく。尼崎～篠山口は複線、以北が単線でドアは半自動扱いとなる。使用している鉄道車両等を含め、具体的にみる。宝塚から JR 東西線に直通する快速電車が約 15 分に 1 本出ている。使用している車両は 207 系の 7 両編成のロングシートである。丹波路快速は大阪～篠山口で運転され、221 系または 223 系の転換クロスシートが使用されていて、4～8 両編成で運行されている。また、朝夕は大阪から福知山

行きの電車があり、その車両は 221 系・223 系・113 系が使用されている。221 系・223 系は大阪～篠山口が 8 両編成で運行され、篠山口で切り離し作業を行ない、篠山口～福知山は 4 両編成での運行となる。113 系は 4 両または 6 両編成で運行され、篠山口での増解結はない。普通電車は、篠山口以南においては 207 系または 321 系の 7 両編成のロングシートで、篠山口以北では 113 系または 223 系 5500 番台が使用されている。これらをまとめると、宝塚から JR 東西線に直通する快速と篠山口以南の普通電車は、大阪都市圏の近距離輸送を担っている。丹波路快速や大阪から福知山行きの快速電車は、大都市近郊輸送の役割を果たしている。

かつて福知山線には大阪と舞鶴や山陰各都市とを結ぶ幹線として長距離の優等列車が多数運転されていたが、国鉄末期の 1986 年 11 月 1 日の城崎電化により優等列車は電車化・特急化されて城崎までの運転となり、山陰方面への直通列車は夜行を除き廃止された。その後、宝塚から篠山口まで複線化したことにより、果たしている役割が変貌した。現在は大都市近郊路線としての機能していて、特に篠山口以南では大阪への通勤・通学路線としての役割を担っている。これらをふまえ、運行形態は妥当であるかどうかを考察してみる。新三田以北へ行く電車が混雑している。要因としては、使用している車両や編成というよりは、電車の本数の少なさにあると思う。今後も新三田以北においては利用者が増加していくので、新三田以北の運行本数を増やす。それと同時に大阪から福知山行きの電車の篠山口以南における停車駅を減らすことにより、乗客の遠近分離を行ない、混雑緩和策をとるべきである。また、それにより所要時間の短縮も期待できる。それに伴い、福知山線の今後の課題は篠山口から福知山までの完全複線化であると思う。複線化ができれば、電車の増発が容易にできる。しかし、これには問題があり、篠山口以北においては山間部が多く、ルートを変えなければ複線化は難しいのが現状である。大阪～宝塚の阪急との競合はいつかみることにする。

【6】のどかな大都市近郊路線—加古川線—

加古川線は、加古川と谷川を結んでいて、全線単線である。加古川線は名前の通りに兵庫県の中央部を流れる加古川沿いを走っているのが特徴である。田んぼが広がるのどかな景観で、駅前には集落が広がっている。陸橋から見る加古川はきれいである。本黒田～船町口は電車と葉っぱがぶつかる場所もあった。このあたりは少し整備してほしいと思った。

図 4 は加古川線の日中の運行形態をまとめたものである。全線を通して運転される列車は 1 日 1 往復しかなく、厄神駅と西脇市駅を境に運転系統が分かれている。ただし、全線を直通する列車も西脇市で列車番号が変わる。電車の本数は、加古川～厄神が毎時 2 本程度、厄神～西脇市が毎時 1 本程度、西脇市～谷川が 1 日 9 往復で、北に行けば行くほど、電車の本数が減少していく。全線でワンマン運転を実施し、全列車が半自動扉扱いとなっている。使用車両は、西脇市以北においては全て 125 系 1～2 両編成で運転されている。西脇市以南においては、125 系に加えて、103 系（ロングシート）が使用され、2～4 両編成（日中は主に 2 両）で運行されている。時々横尾忠則のラッピング列車に遭遇することもある。

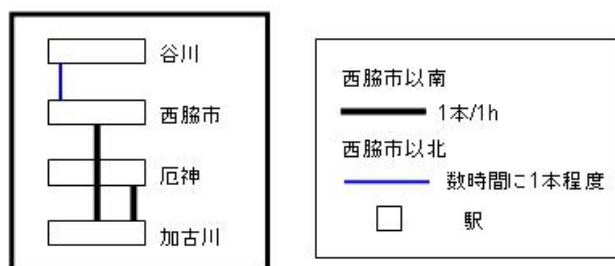


図 4 加古川線運行形態

※小型全国時刻表（2009 年 8 月号）により作成



写真 9 黒田庄周辺→のどかな風景



写真 10 加古川（新西脇～西脇市）



写真 11 横尾忠則ラッピング列車「銀河の旅」



写真 12 谷川駅

人の流動についてまとめてみる。まず、谷川から西脇市行き（125 系 1 両編成）の電車に乗った。谷川駅では、10 人程度しか乗らなかった。谷川～西脇市の各駅で、数人程度の入れ替わりがあったが、乗車人数は大きく変化することはなかった。西脇市駅に到着し、そこから加古川行き（103 系 2 両編成）に乗換えた。その電車に乗換えた人は数人だった。滝野～河合西では、少しずつ乗客が増加し、着席率は社町で 50%、河合西で 70%ぐらいになっていた。粟生駅でも大量の人が乗ってきて満席になった。さらに南下し、厄神駅では結構たくさんの人が乗車し、着席率が 115%となり、立ち客がでた。そして、その状態で加古川駅に到着し、そこから神戸・大阪方面へ乗換える人が多かった。これらのことにより、西脇市駅を境に、南北それぞれの区間で需要に大きな差がある。そして、短距離利用客が主体で、沿線各地域と山陽本線又は福知山線と結んでいる。

それらをふまえたうえで、利用者特性についてみてみる。短距離利用客が主体であるため、地域輸送が主になっているが、一方加古川から神戸・大阪方面へ乗換える人も多く、阪神地域への近郊輸送も担っている。

この路線について思ったことを簡単に記述してみる。加古川～西脇市は毎時 2 本の運行にしてほしいと思った。そのようにすれば、2 両編成でも混雑することがなく、車内が快適になり、また利便性が増す。西脇市以北は利用者が少ないので、今の本数が妥当と言わざるを得ない。一方、現在の車両運用については妥当であると思う。あと、朝・夕のラッシュの時間は乗車していないので分からないが、223 系 8（本編成）+4（付属編成）の 12 両編成で運行する新快速電車の一部を加古川駅で増解結し、付属編成 4 両を加古川線に乗り入れられるようにすると、乗換えがなくなり、便利になるかもしれないと思った。

【7】多機能的な快速急行奈良行き

三宮駅から私が乗った快速急行奈良行きについてみる。この電車は三宮から尼崎までが阪神本線、尼崎から大阪難波までが阪神なんば線を通り、大阪難波から近鉄（難波線・大阪線・奈良線）に入り、奈良に至る。日中の運行本数は概ね1時間に3本である。車両は阪神と近鉄車両の双方が使用されているが、阪神車両の全長が19m、近鉄車両が20.7mで、車両の長さが異なるため、ドアの位置が違ふことが特徴である。主に6両編成で運行されていて、近鉄奈良～尼崎が8または10両編成の場合は尼崎で増解結を行い、三宮～尼崎は6両編成での運転となる。三宮～尼崎と鶴橋～近鉄奈良は快速運転が行なわれ、尼崎～鶴橋は各駅停車となり、三宮～近鉄奈良の所要時間は85分程度である。朝夕・土日は平日日中の快速運転区間に加えて、尼崎～西九条が快速運転されるようになり、西九条～鶴橋が各駅停車となり、所要時間は概ね75～80分である。私が乗った車両は阪神1000系6両編成であった。座席はロングシートである。「赤胴車」と呼ばれる急行系車両であるが、阪神なんば線・近鉄線では各駅停車としても運用されている。行先表示機などは、阪神電鉄線内は阪神仕様で、近鉄線は近鉄仕様で表示されるようになっている。

乗客の様子についてみる。三宮駅するときは、わずか2割程度しか席が埋まっていなかった。その状態が甲子園まで続いた。甲子園から高校野球客が大量に乗ってきて、一気に着席率が150%になり、混雑した。その後、尼崎で3～4割程度の梅田方面と難波方面へ行く乗客が入れ替わったものの、大阪難波までこの混雑が続いた。大阪難波では、8割ぐらいの人が降りて、ほぼ総入れ替えになった。大阪難波～生駒はちょうど座席が満席の状態であった。生駒で半分ぐらいの人が降りた。生駒～近鉄奈良は着席率が50%の状態であった。途中の山と西大寺駅で、京都奈良の観光客により2割程度の入れ替わりがあった。

これらのことから、阪神なんば線の開業により新設された快速急行は多機能的な役割を果たしているといえる。都市間輸送はもちろんのこと、野球観客輸送や奈良への観光輸送の役割を果たしている。今後、さらなる発展が期待できる。

沿線景色についてであるが、結構地下区間があるため、楽しむことができず、地上区間も市街地続きで、雑風景な感じがする。そのため、景色を楽しめるところは限られているが、枚岡～大和西大寺がいかもしれない。

◎快速急行の停車駅…三宮・魚崎・芦屋・西宮・(今津)・甲子園・(武庫川)・尼崎・(大物)・(出来島)・(福)・(伝法)・(千鳥橋)・西九条・九条・ドーム前・桜川・大阪難波・近鉄日本橋・大阪上本町・鶴橋・生駒・学園前・大和西大寺・新大宮・近鉄奈良

※（ ）は一部の列車が停車する駅



写真 13 阪神なんば線の宣伝に真弓監督



写真 14 阪神 1000 系電車（三宮駅にて）

【8】奈良から三島までについて（旅行記）

奈良から名古屋までは、関西本線を利用した。まず、奈良から加茂までは少しだけであるが、大和路快速に乗った。加茂から亀山行き（キハ 120 形気動車 2 両編成）に乗った。特に何も考えずに乗車したため、亀山～柘植は寝てしまった。柘植では乗客が少し降りた。その後、少し景色をみて、のどかな感じを楽しんだ。そして、亀山に到着した。亀山では、乗換える際に時間があつたので、弁当を買い、昼食をとった。そして、亀山から快速名古屋行きの電車に乗った。私が乗ったの車両は、213 系 5000 番台 4 両編成転換クロスシートであった。この快速電車についてであるが、運転停車が多く、ホームで電車を待っていた人が間違っ乗ろうとする人もいて、待っている人にとって運転停車は挑発的なものを感じていたかもしれない。そのことから、運転停車をする駅は客扱いも行なったほうがいいかもしれないと思った。あと、この区間はふるさとから U ターンする帰省客もいて、駅で見送られるシーンが結構見られた。したがって、よく分からないが、非日常的な空間から現実的な空間に戻されると感じた。名古屋市街地に入るときもそのように感じた。

名古屋からは東海道線に乗った。浜松までは新快速で行った。新快速電車は快適であったため、大府から爆睡してしまい、次の瞬間に豊橋に到着していた。だが、豊橋出発時点でも結構乗客が残っていて、お盆の時期においては、長距離運用は人気があると感じた。浜松で興津行きの電車に乗換えた。313 系 3 両+211 系 3 両の 6 両編成であったため、焼津までは快適であった。しかし、焼津で祭があつたため、大量に人が乗ってきた。そして、静岡に到着し、先発する熱海行きの電車に乗換えた。静岡駅では私と同様に祭客・長距離利用客が大量に乗換えた。しかも、今度は 3 両編成であったため、激しい混雑になり、静岡駅の時点では座ることができなかった。なんとか富士川で頑張って座ったが、そのときも乗車率は 130% ぐらいで混雑していた。大きなリュック・カバンを背負っている長距離利用客も多いため、混雑したまま三島に到着した。やはり、3 両編成だと少ないと思った。このことについては別途考察を行なっている。



写真 15 奈良駅



写真 16 213 系 5000 番台（亀山駅にて）



写真 17 特に意味はないがたぶん関西本線亀山～河原田だと思う

【9】関西の鉄道の特徴

関西は JR と私鉄が熾烈に競合していることから、鉄道網が非常に発達している。そして、その鉄道網の発達が大阪の通勤・通学圏を拡大し、現在は概ね半径 60km まで広がっている。東海道線は野洲や草津、山陽本線は明石や加古川あたりまで、東は奈良、南は和歌山、福知山線は篠山口あたりまでが、通勤・通学圏化している。このように大阪都市圏は広大になっている。そこで、関西の鉄道網の発達に関係している JR と私鉄の特徴を、今までの考察から簡単にまとめてみた。

JR の快速電車は 223 系が主体である。223 系は転換クロスシートであるため、長距離利用客のニーズに応えている。しかし、電車の本数は多くなく、大阪都市圏の拡大で利用者が増加傾向であるため、混雑が激しくなっている。今後、本数の増加が望まれる。

一方、私鉄はロングシートが主体で、短距離利用客のニーズに応えるとともに、電車の乗降をスムーズにしている。しかし、関西においては JR のアーバンネットワークによる輸送力強化によって苦戦が強いられている。そんななか、関西私鉄は私鉄間で競合が繰り広げられていたが、協力して JR に対抗しようとする動きがみられる。阪急電鉄と阪神電鉄の経営統合や阪神なんば線の開通による近鉄との相互乗り入れなどが事例として挙げることができる。

参考文献・参考ホームページ

- ・永野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.
- ・山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.
- ・フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- ・えきから時刻表
- ・筆者作成の鉄道からの地域分析
- ・筆者作成の紀伊半島一周の旅