

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○牟田原清孝
西日本旅客鉄道株式会社 正会員 黒川 浩嗣
西日本旅客鉄道株式会社 藤谷 卓

1. はじめに

J R奈良線（以下、奈良線）は、京都と木津を結び奈良に至る全長 34.7 km，19 駅の路線である。奈良線は京都市，宇治市，城陽市，井手町，木津川市，奈良市にまたがり，通勤・通学といったご利用だけでなく，我が国を代表する古都である京都と奈良を結ぶ観光輸送を担う重要路線である（図－1）。昭和 62 年 4 月の J R発足時，奈良線は全線が単線区間であり，重要線区としての使命を十分に果たせていない状況であった。

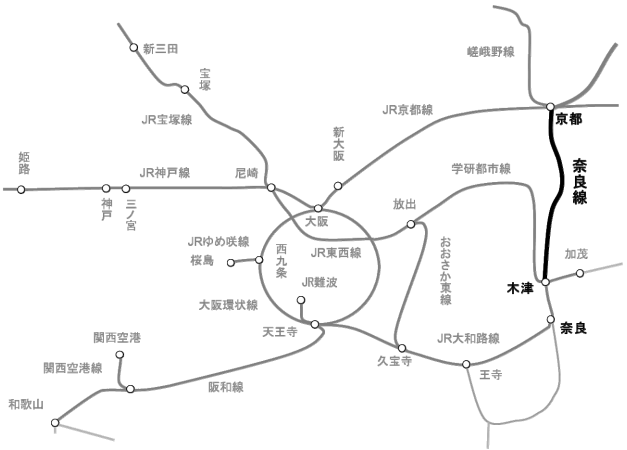
しかし、表－1 に示した輸送改善事業の継続的な実施によって輸送力とサービスの向上が図られ，奈良線は平成 2 年度には 1 日平均 20.9 千人のご利用者数であったが，平成 23 年度では 1 日平均 52.0 千人と，平成 2 年度と比較して 2.5 倍までご利用者数を伸ばしてきた（図－2）。

平成 13 年に一部複線化したものの，単線区間が介在することによって，上下列車の駅での行き違い待ちによる所要時間が発生する，若干の列車遅れでもダイヤ回復は容易ではないなど，快適にご利用いただくうえでの課題も残されている。そのため，競合関係にある他社路線と比較すると，各駅のご利用者数，京都～奈良間での都市間輸送人員において，いまだに大きな差があるのが実情である。

本論文では，平成 25 年 8 月に京都府，京都市，宇治市，城陽市，木津川市，井手町，宇治田原町，J R西日本の 8 者で基本協定書が締結された，奈良線第二期複線化事業の概要を記述する。また，安全対策として複線化事業にあわせて実施される京都駅改良（案）計画内容の概要についてもあわせて記述する。

2. 奈良線第二期複線化

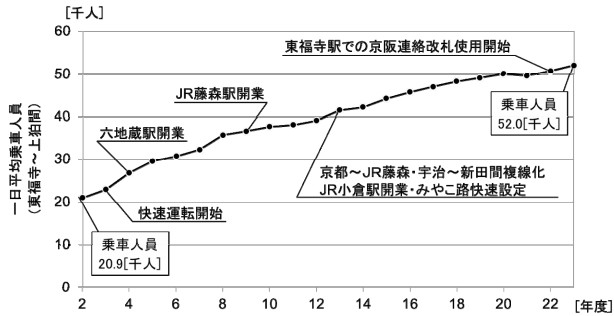
奈良線第二期複線化区間は「J R藤森～宇治」，「新田～城陽」，「山城多賀～玉水」の計 14.0km である。
複線化の効果として，平成 22 年 3 月に全線複線化供用を開始した J R嵯峨野線においては，単線から複線になったことにより，列車遅れ本数を約 1/3 に減らすことができた実績がある。奈良線においては全線複線化ではないものの，平成 13 年に供用を開始した奈良線第一期複線化区間である「京都～J R藤森」，「宇治～新田」間とあわせて，今回の複線化事業でご利用者の多い「京都～城陽」間を完全複線化できることになり，嵯峨野線と同程度の安全・安定輸



図－1 JR 近畿エリア路線図

表－1 奈良線輸送改善の歴史

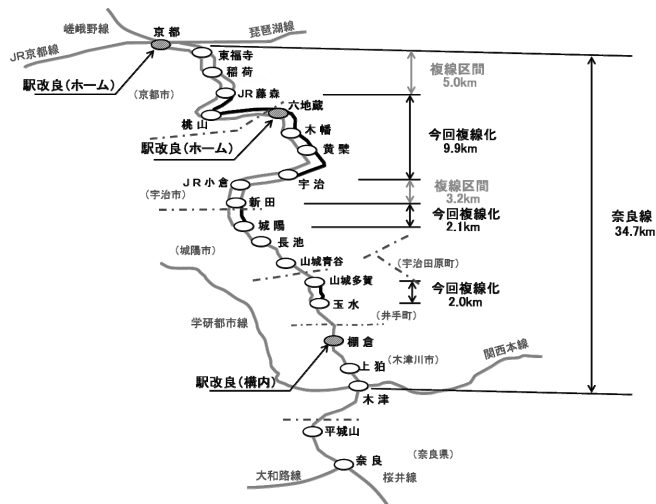
実施時期	実施内容
昭和59年10月	奈良線電化開業
昭和62年 4月	JR発足
平成 3年 3月	京都駅8・9番線新設ホーム供用、快速運転開始
平成 4年10月	六地藏駅開業
平成 6年 7月	東福寺駅行き違い設備供用
平成 9年 3月	JR藤森駅開業
平成13年 3月	京都～JR藤森・宇治～新田間の複線化供用、JR小倉駅開業 山城多賀駅行き違い設備、木幡駅・玉水駅・上粕駅の1線スルー化 桃山駅・棚倉駅の分岐器高番数化、みやこ路快速運転開始
平成22年11月	東福寺駅で京阪との連絡改札口を設置



図－2 奈良線ご利用者数の推移

送を実現できるものと考えている。なお、現状で 24% である奈良線全体での複線化区間割合は 64% と大幅に改善される（図－3）。複線化工事完了については、平成 35 年春を目標としている。

また、山城多賀～玉水間を複線化し、棚倉駅を 1 線スルー化することで、これまで棚倉駅でみやこ路快速上り列車がみやこ路快速下り列車の行き違い待ちをすることで発生していた時間ロスを解消できる計画である。これら輸送品質の向上により、競合路線との競争力強化も期待されるところである。



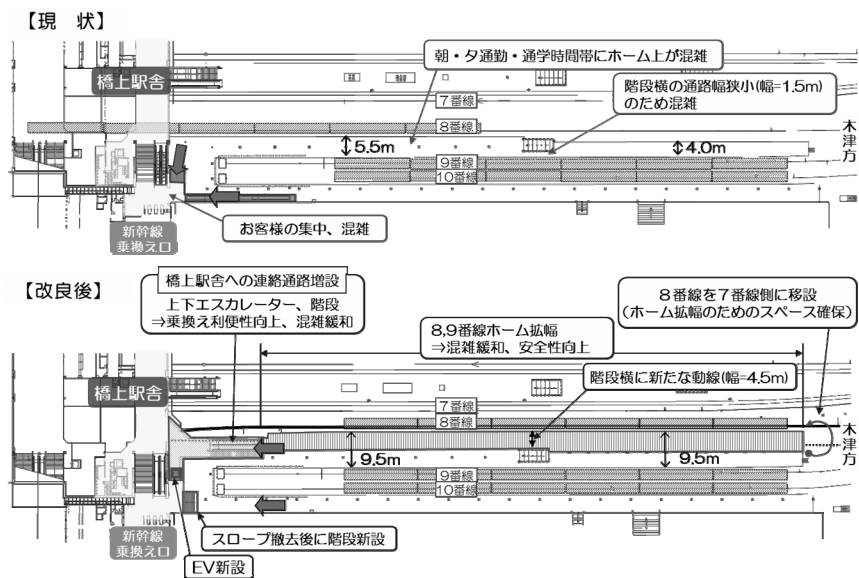
図－3 奈良線第Ⅱ期複線化区間

3. 京都駅改良（案）

京都駅の奈良線ホームはもともと 8 番線ホーム（現・10 番線ホーム）のみであったが、平成 3 年の構内改良で 8 番・9 番線ホームを新設し、名称変更した 10 番線ホームとあわせて 3 ホームを奈良線専用ホームとして供用開始した。現状の 8 番・9 番線ホームの幅は 4.0～5.5m であるが、ご利用者数の増加に伴い、ホーム上での混雑が顕著になり、特にホーム中央にある地下通路につながる階段付近はホーム幅が 1.5m しかなく、列車とご利用者との接触やホーム転落といった危険性が高くなっている。また、8 番・9 番線ホームから橋上駅舎への動線と 10 番線ホームから橋上駅舎への動線が交錯するため、ホーム上でのご利用者の滞留時間が長くなり、乗り換え利便性が低下している。

これらの問題点を解決し、ご利用者の利便性・安全性向上のためにホーム混雑緩和とご利用者動線改良が必要になっている。

図－4 に示した、京都駅改良の内容は、8 番・9 番線ホームを現状 4.0～5.5m から 9.5m に拡幅する。これによって、ホーム上の混雑緩和と 1.5m しか幅のなかったホーム中央階段付近で、より安全性の高い動線を確保できるようになる。また、8 番・9 番線ホームから橋上駅舎への連絡通路（上下エスカレータ、階段）を増設、さらにエレベータを新設する。これまで、8 番・9 番線ホームから新幹線乗換え口方向にまわらなければ、橋上駅舎へ移動できなかったが、連絡通路の増設によってホームから直接橋上駅舎への移動が可能となる。さらに、8 番・9 番線ホームから橋上駅舎までの所要時間も今回の改良によって短縮され、東海道本線等との乗り換え利便性が向上する。



図－4 京都駅改良(案)

京都駅改良工事についてはご利用者の安全性向上に直結するため、できるだけ早期に完了できるよう、現在施工方法等について深度化を図っているところである。

4. おわりに

本事業のために多大なご協力をいただいている自治体関係者の方々に、誌上を借りて御礼申し上げる。地域の皆様に愛される、安全で輸送品質の高い鉄道を作り上げていけるよう、平成 35 年春の複線化区間開業を目指して今後も努力していく所存である。