

### 第3章 ダイヤ

## 阪急京都線における緩急接続

工学部1回生 市川 龍

#### 1. 路線について

阪急京都本線は、十三～河原町間 45.3km の阪急電鉄の路線である。ただし、ここでは運転の実態に合わせて梅田～河原町間を京都線と呼ぶこととする。

阪急京都線は、大半の区間が京阪電気鉄道の子会社新京阪鉄道の手によって建設され、後に京阪電気鉄道新京阪線となった。その後、戦時統制により阪神急行電鉄（現在の阪急電鉄）と京阪電気鉄道が合併し、京阪神急行電鉄となった。戦後、京阪が分離する際、新京阪線は阪急の経営化におかれ、阪急京都線となった。

以上の経緯より、阪急の他の路線とは車輛や規格が異なるが、現在は別形式ながらほぼ同等の性能の車輛が運転されている。また京都線は、京阪本線同様、京都方面が上り、大阪方面が下りとなっている。

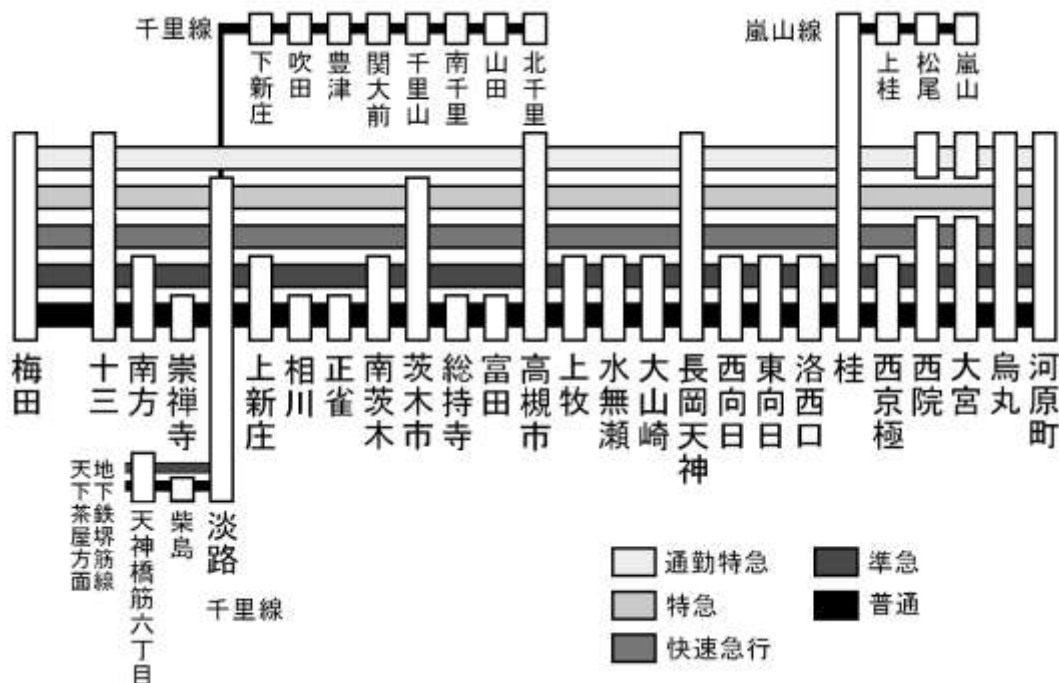


図1 「阪急京都線 停車駅」

## 2. 現況

京都線は京都市内や大阪市内の区間を除き、ほぼ全区間、JR 西日本と並行しており、利用エリアが重複しているため、利用客を奪い合う状況となっている。(表1)

このため、阪急は1997(平成9)年ダイヤ改正まで十三～大宮間無停車の特急列車を設定していたが、主に大阪市内での線形や線路容量の関係から、JR 西日本の新快速と比べて所要時間が長くなっていた。同改正で高槻市、2001(平成13)年改正で茨木市・長岡天神・桂(大宮は通過)、2007(平成19)年改正で淡路、と、停車駅を増加させ、中間駅の利便性の向上を図っている。また、現行の特急の停車駅は01年改正以前の急行とほぼ同じであること、現在昼間に01年改正以前の急行と同様の列車は走っていないことから、特急と急行を統合したとも言える。同時に、01年改正以前の特急では行っていなかった緩急接続も積極的に行われるようになった。

表1「JR 阪急競合各駅乗降者数」

	駅	1987年度	2005年度	増減率(%)
阪急	梅田	182,721	149,224	82
JR西	大阪	515,479	664,659	129
阪急	正雀	35,488	22,431	63
JR西	岸辺	19,596	24,504	125
阪急	茨木市	76,647	67,992	89
JR西	茨木	68,251	76,324	112
阪急	富田	30,234	23,409	77
JR西	摂津富田	26,868	32,935	123
阪急	高槻市	82,814	66,057	80
JR西	高槻	81,529	106,327	130
阪急	大山崎	7,743	6,492	84
JR西	山崎	6,673	11,426	171
阪急	長岡天神	45,831	33,857	74
JR西	長岡京	19,141	32,107	168
阪急	東向日	21,680	16,960	78
JR西	向日町	9,950	18,498	186
阪急	烏丸	68,978	76,174	110
阪急	河原町	96,397	65,775	68
JR西	京都	168,919	281,181	166

※JRは1年度間の累積を365で割った1日平均乗降客数

※阪急はある一日の交通量調査結果による

※水無瀬と島本、洛西口と桂川も近接しているがJR駅の開業が新しいためここでは省いた

### 3. 現在のダイヤ

#### 3.1 概要

現在、阪急京都線は平日ダイヤと土休日ダイヤがある。また、早朝深夜・朝夕ラッシュ時・昼間でパターンが変わり、土休日は夕方も昼間と同パターンで運転されている。種別は、特急・通勤特急・快速急行・準急・普通の5種別がある。各種別の停車駅は図1の通り。

ここでは最もパターン化され、他路線と比較されることの多い平日昼間のダイヤにおける緩急接続をみしてみる。

#### 3.2 昼間

昼間のダイヤは、梅田駅発を基準として、20分サイクルで河原町ゆき特急と準急各2本、普通が高槻市ゆきと北千里ゆきが各1本ずつ運転されている。普通は梅田～高槻市系統と天下茶屋～北千里系統が淡路にて同一ホームで接続する場合と梅田～北千里系統と天下茶屋～高槻市系統が接続する場合が交互にあるため、淡路での乗り換えにより、実質は10分サイクルである。

##### 3.2.1 昼間上り

特急は、梅田を出てから河原町に到着するまでに、高槻市と桂で準急と緩急接続を行い、また、茨木市で普通と緩急接続を行う。

準急は普通を相川で追い抜くが、緩急接続はしない。

高槻市止まりの普通は、前述のように、特急とは茨木市での接続となるため、終点での緩急接続は行われない。

##### 3.2.2 昼間下り

特急は、河原町を出てから梅田に到着するまでに、桂と茨木市で準急と緩急接続を行う。さらに、高槻市で始発の普通に接続する。また、正雀で先行する普通を追い抜くが、緩急接続は行われず、淡路で天下茶屋ゆき普通に接続する。

準急も普通1本を正雀で追い抜くが、緩急接続はしない。

#### 3.3 ラッシュ時

朝夕ラッシュ時の運転については、割愛する。



図2「桂駅における緩急接続」  
(2008年9月27日、筆者撮影)

## 4. 緩急接続による利点

### 4.1 桂における特急と準急の接続

この緩急接続で利便性が向上する区間は、

1. 大阪方面主要駅⇔西京極、西院、大宮
2. 上牧～洛西口間各駅⇔烏丸、河原町

の、2つが考えられる。特に前者は西院、大宮といった特急通過駅の中でも利用客の多い駅の需要をカバーしているため、大きな役割を果たしているといえる。緩急接続がない場合とある場合を仮定して、桂駅を跨ぐ主な駅間の所要時間を比較したのが表2である。

表2「緩急接続の有無による所要時間の比較―桂駅―」

区間	緩急接続		区間	緩急接続	
	あり	なし		あり	なし
水無瀬→河原町	約24分	約25分	河原町→水無瀬	約23分	約24分
東向日→河原町	約14分	約15分	河原町→東向日	約13分	約14分
長岡天神→西院	約11分	約13分	西院→長岡天神	約12分	約14分
梅田→西院	約41分	約59分	西院→梅田	約43分	約59分

※緩急接続なしは、待避も追い抜きも通過もないものとする

### 4.2 高槻市における上りの特急と準急の接続

この緩急接続で利便性が向上する区間は、

1. 南方、上新庄、南茨木⇒京都方面主要駅
2. 大阪方面主要駅⇒上牧～洛西口間各駅

の、2つが考えられる。

#### 4.3 茨木市における下りの特急と準急の接続

この緩急接続で利便性が向上する区間は、

1. 洛西口～上牧間各駅⇒大阪方面主要駅
2. 京都方面主要駅⇒南茨木、上新庄、南方

の、2つが考えられる。高槻市と茨木市での緩急接続は、接続駅が違うものの、恩恵を受ける利用客はほぼ同一である。しかし、利用客にとってみると、行き帰りで乗換駅が違うということになり、混乱が生じる原因となりうる。桂駅と同様に、両駅を跨ぐ主な駅間の所要時間を比較したものが表3である。

表3 「緩急接続の有無による所要時間の比較—高槻市・茨木市駅1—」

区間	緩急接続		区間	緩急接続	
	あり	なし		あり	なし
上新庄→河原町	約37分	約48分	河原町→上新庄	約35分	約47分
南茨木→河原町	約32分	約41分	河原町→南茨木	約30分	約39分
梅田→水無瀬	約28分	約39分	水無瀬→梅田	約30分	約39分
梅田→東向日	約38分	約50分	東向日→梅田	約41分	約50分

※緩急接続なしは、待避も追い抜きも通過もないものとする

#### 4.4 茨木市における上りの特急と普通の接続

この緩急接続で利便性が向上する区間は、

1. 大阪方面主要駅⇒総持寺、富田
2. 相川、正雀⇒京都方面主要駅

の、2つが考えられる。

#### 4.5 高槻市における下りの特急と始発の普通の接続

この緩急接続で利便性が向上する区間は、

1. 京都方面主要駅⇒富田、総持寺、正雀、相川

のみが考えられる。上記2つの緩急接続は接続駅が違うため、利用客にわかりにくいという問題や、これらの緩急接続では普通の停車時分が長いため、時間短縮効果が薄いという問題もあげられる。こちらも所要時間差を表4にまとめた。

表4「緩急接続の有無による所要時間の比較—高槻市・茨木市駅2—」

区間	緩急接続		区間	緩急接続	
	あり	なし		あり	なし
十三→総持寺	約16分	約25分	桂→総持寺	約22分	約24分
梅田→富田	約31分	約22分	河原町→富田	約28分	約33分
正雀→桂	約29分	約33分	桂→正雀	約30分	約32分

※緩急接続なしは、待避も追い抜きも通過もないものとする

## 5. 緩急接続による欠点

これらの緩急接続には、さまざまな問題も考えられる。

### ・接続駅前後の駅間における所要時間の増加

京都線でいうと洛西口～西京極間、南茨木～総持寺間などで、緩行列車が優等列車の待避を行うために桂駅や茨木市駅に長時間停車するため、逆に所要時間が延びる区間が出てしまう。(表5参照)

表5「緩急接続の有無による所要時間の比較—所要が延びる区間—」

区間	緩急接続		区間	緩急接続	
	あり	なし		あり	なし
東向日→西京極	約11分	約7分	西京極→東向日	約10分	約6分
正雀→総持寺	約14分	約7分	総持寺→正雀	約15分	約11分

※緩急接続なしは、待避も追い抜きも通過もないものとする

### ・乗り換えなしに目的地に先着できない場合があること

乗り換えは、不慣れな旅行客や、高齢者・障害者等にとっては大きな負担を強いることになる。

### ・優等列車への乗客の集中

優等列車が停車しない駅からの利用客も路線の終点が近づくにつれ、優等列車に乗り換えてくるため、混雑が激しくなる。特に阪急京都線では特急列車に扉数の少ない車輌が運用されることが多いため、途中駅での乗降に時間がかかり、列車遅延の原因となっている。

## 参考文献

運輸政策研究機構『都市交通常年報 平成19年版』

『JTB 私鉄時刻表 西日本版 第4号』ジェイティビィパブリッシング、2008