

第3章 ダイヤ

京阪本線—ラッシュ時における緩急分離—

経済学部 1 回生 中野 峻太郎

本節では先ほどの定義に乗っ取り、緩急分離を行っている鉄道路線の具体例として京阪電気鉄道の本線および鴨東線（淀屋橋～出町柳間）を取り上げ、ダイヤの観点から現状の分析を行い考察を加えるものとする。

また事前に断っておくが、原稿執筆時点において京阪本線・鴨東線は中之島線開業によるダイヤ改正（10月19日）を目前に控えていた。よってこの原稿では執筆時期の関係もあり改正前のダイヤについても概要として触れ、改正後のダイヤを元にして主に考察を行う。

1. 京阪本線の概要

ダイヤに関しては特に明記しない限り淀屋橋から出町柳方面のダイヤとする。

1.1 中之島線開業前の状況

まず中之島線開業後の具体的な時間帯のダイヤと緩急分離について分析を行う前に、既に過去の話となったが京阪本線のダイヤ改正前の実情について一度確認しておきたい。

京阪本線ならびに鴨東線は淀屋橋～出町柳間の 49.3km を結ぶ都市間輸送を中心とした近郊路線であり、支線の宇治線および交野線にそれぞれ中書島と枚方市で接続をしている。

平日昼間においては、淀屋橋～出町柳間直通の特急を軸に、区間運転の急行または準急が淀屋橋～樟葉・枚方市間に設定されており、それらの種別に加えて全区間を通して運転する普通をあわせて、それぞれが 10 分ヘッドで運転されていた。土休日ダイヤでも昼間に関しては同様であった。特急の淀屋橋～出町柳間の途中停車駅は京橋までの各駅、枚方市・樟葉・中書島・丹波橋・七条・四条（現祇園四条）・三条で、全区間の所要時間は 54 分であった。

平日の始発から早朝 7 時台まで（土休日は 6 時台まで）と深夜 23 時以降の急行は守口市と枚方公園を通過し、準急も平日の朝だけは守口市を通過した。また前出の種別に加えて、時間帯によっては樟葉までの区間急行や天満橋発交野線直通の準急ひこぼしなども運転されていた。特急は平日の早朝（朝 8 時までと夕方 17 時以降）においては *K* 特急となり樟葉を通過（夕方は枚方市も通過）した。一部の列車は *K* 特急おりひめとして交野線系統の運用となっていた。

1.2 中之島線開業後の概要

今回のダイヤ改正のポイントは以下の通りである。

- ・中之島線開業に伴い新種別として快速急行を設定。出町柳まで直通運転を行い、特急の停車駅に加えて守口市・寝屋川市・香里園にも停車。
- ・通勤時間帯に運転していた *K* 特急を快速特急に名称変更。
- ・以前の急行や準急は時間帯によって停車駅が異なり混乱を招いていたので、停車駅が異なる同列車の種別名称を深夜急行、通勤準急とすることにより混乱を回避。快速急行にも停車駅が異なる通勤快急という種別が設定されている。停車駅の差は守口市（3 系統すべて）と枚方公園（深夜急行のみ）。
- ・今まで淀屋橋または天満橋発着であった交野線直通の優等列車（*K* 特急おりひめと準急ひこぼし）を中之島線内発着に変更し、種別を通勤快急おりひめと快速急行ひこぼしとして運転。
- ・京都へのさらなる観光客誘致と近隣を走る京都市地下鉄烏丸線への誤乗防止を図って五条・七条・丸太町の各駅名を清水五条・祇園四条・神宮丸太町に変更。

結果としてダイヤは以下のように変更された。

平日昼間の基本ダイヤでは出町柳まで直通の優等列車として淀屋橋発の特急 2 本と中之島発の快速急行 1 本を軸に、区間急行 3 本（萱島行き 2 本、樟葉行き 1 本）、枚方市止まりの特急 1 本、出町柳行きの準急 2 本と普通 3 本（萱島行き 2 本、出町柳行き 1 本）を 30 分ヘッドで運転する。

朝の通勤時間帯の淀屋橋方面は、10 分ヘッドで運転される特急の淀屋橋行きと通勤快急の中之島行きを軸に、出町柳や樟葉・枚方市発の通勤準急、萱島発の普通や区間急行、交野線から本線を経由して中之島線へと入る通勤快急おりひめなどが運転されている。

夕方の帰宅時間帯の出町柳方面は基本的に 20 分ヘッドで、出町柳行きの快速特急が 1 本、出町柳行きの快速急行が 1 本、三条止まりの特急が 1 本、枚方市行きと出町柳行きの準急がそれぞれ 1 本、萱島行きの区間急行が 1 本、萱島行きと出町柳行きの普通が各 1 本という組み合わせのダイヤになっている。快速急行が中之島駅発である以外はすべて淀屋橋駅発である。中之島駅での発時刻基準で 17:30 から 18:30 の間は快速急行樟葉行きが三条止まりの特急の後を追う形で走り（18:30 以降は運転がなくなる）、淀屋橋駅発 20:00 以降では三条止まりの特急は先ほどの快速急行の役目を果たすかのように樟葉止まりになる。そして淀屋橋駅発 22:00 を最後に快速特急の運転は終了し 23:00 まで特急は出町柳行きのみ 15 分間隔運転となる。中之島線からの快速急行は

出町柳まで行かなくなり、樟葉止まりまたは交野線直通のひこぼし号私市行きとして運行されるようになる。

23 時以降はもはやパターンダイヤではなく多様な乗客流動を出来る限りカバーするために特急や中之島線への快速急行ひこぼし号、準急、区間急行、深夜急行などが設定されている。出町柳から淀屋橋方面には深夜急行は設定されていないので深夜急行という種別が走るのは平日休日ともにこの時間の片道 1 本だけである。

休日においても基本的に平日昼間と同じ 30 分ヘッドのダイヤだが区間急行の本数が平日に比べて 1 本少なく萱島行きと樟葉行き 1 本ずつの 2 本となっている。



図 1 「守口市で接続する普通（左）と快速急行（右）」

(2008 年 10 月 21 日、松田撮影)

2. 緩急分離の実態

この項においては京阪本線および鴨東線において緩急分離が顕著に行われている平日朝の通勤時間帯の淀屋橋方面について取り上げる。まず図 2 を見ていただきたい。この図は平日朝の下り出町柳方面のダイヤから出町柳駅発 7 時から 7 時 30 分まで(淀屋橋駅着 8 時台)の 30 分間の列車を抜き出し運転状況をダイヤグラム化したものである。

まずこの図の見方であるが、種別ごとによって線の種類が異なっておりその詳細は図右上にある凡例の通りである。また交野線に関してはスペースの関係上含まれていない。よって図中に存在する枚方市発の通勤快急は実際には交野線私市発の通勤快急おりひめ号中之島行きである。また点線で表されている列車の中で、萱島発のものが区間急行であり、樟葉発のものが準急であり、その他はすべて通勤準急である。

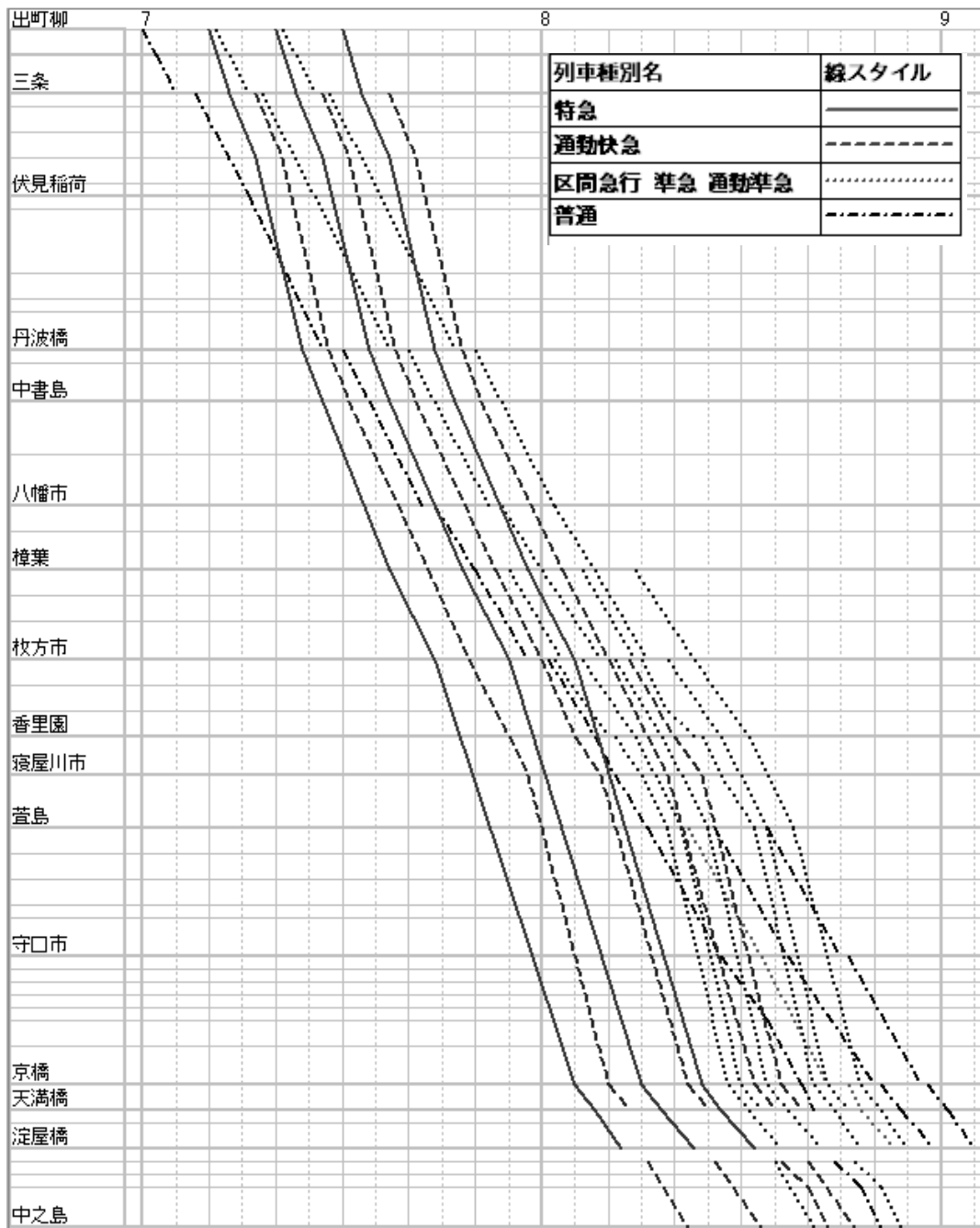
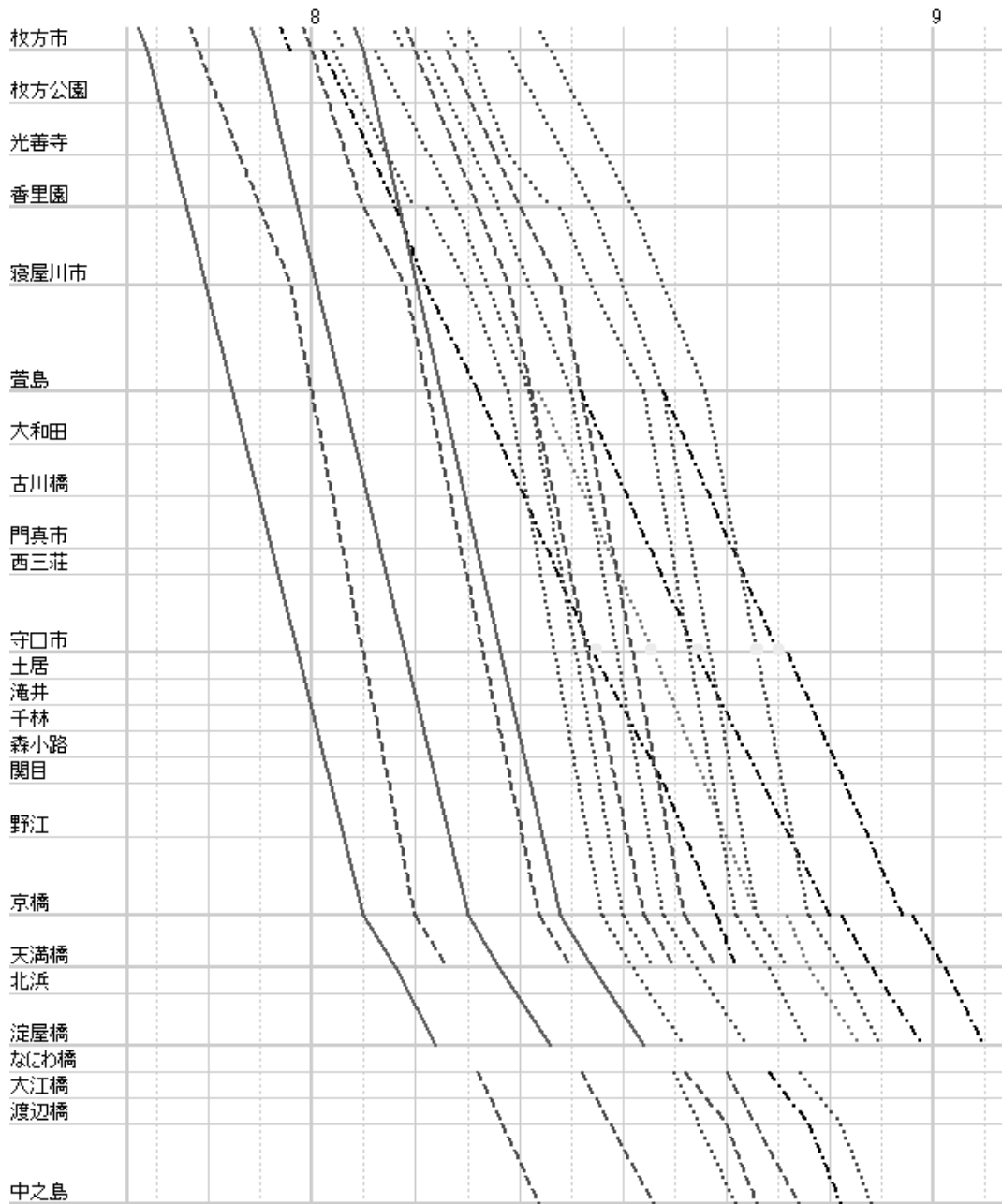


図2「京阪本線朝の淀屋橋方面運転ダイヤグラム」

ここで注目してほしいのは淀屋橋にほど近い守口市における各系統の列車の停車状況に関してである。といってもこの図では不明瞭であるので次項に該当部分（枚方市以遠）だけを抜き出した図を再掲する（図3）。図3で守口市駅の地点に丸が付帯している列車のみが守口市に停車する。



各種別の停車駅 (図3の範囲)

特急：枚方市、京橋から各駅

通勤快急：枚方市、香里園、寝屋川市、京橋から各駅

通勤準急：萱島までの各駅、京橋からの各駅 (準急は守口市も停車)

区間急行：守口市までの各駅、京橋からの各駅

図3 「京阪本線朝の淀屋橋方面運転ダイヤグラム(拡大)」

朝ラッシュ時間帯淀屋橋方面において通勤準急や通勤快急が（「通勤」の付かない）準急・快速急行に代わり運転されているが、停車駅の違いは前述の通り守口市に停まらないということのみである。なお、守口市は 2 面 4 線の構造をした駅で、設備的に緩急接続を行うことが可能であり、実際朝ラッシュ以外の時間帯では準急または快速急行と普通の接続（図 1）が考慮されたダイヤが組まれている。図 2・図 3 のダイヤの最後に登場する準急以降の時間は通勤準急や通勤快急の運転は無く、準急や快速急行が守口市に停車し普通と相互接続している。つまり言い換えると以下のような運行方針であるとまとめられる。

1. 平日朝以外の時間帯は準急・快速急行が守口市に停車し、緩急接続が行われている。
2. しかし平日朝時間帯はこれらが通勤準急・通勤快急となり守口市をすべて通過する。すなわち朝時間帯は意図的に守口市での緩急接続が行われていない。つまりここでは緩急分離が行われている。

しかし緩急分離が行われることにより守口市周辺を利用する側にとっては不都合が生じている。この図だけではわかりにくいかもしれないが、朝ラッシュのダイヤにおける不都合をまとめると以下ようになる。

- ・京都方面から守口市より先の普通停車駅（土居～野江間）へ行く場合と、守口市より手前の普通停車駅（大和田～西三荘間）から淀屋橋方面へ行く場合に、守口市で準急・快速急行から／へ乗り換えることによって速達効果を得ることが不可能である。
- ・出町柳方面から守口市に向かう場合、出町柳方面から守口市まで乗換なしでいける列車は 30 分に 1 本（普通）しかない。よって守口市やその周辺の駅に出町柳方面から向かおうとすると大抵の場合特急などに乗車して枚方市で乗り換える必要がある。しかし特急から乗り換えが可能な下位の列車は守口市に停車しない通勤準急ばかりである（通勤快急から乗り換える場合も同様である）。よって守口市に向かうためにはこの通勤準急に乗り換えた上で、さらに萱島で始発の普通列車や区間急行に乗り換える必要がある。
- ・優等列車がほとんど守口市に停まらないため、守口市から淀屋橋方面に向かうには普通を利用することが最速となる場合が多い。

それではなぜこれらの不都合に反して緩急分離を行っているのであろうか。最終項である次項では緩急分離を行う理由について考察を加えることにする。

3. 緩急分離を行う理由に関する考察

緩急分離を行う利点は混雑の緩和であることはこの章序論で述べられているが、守口市

では具体的にどのような状況であるのか見ていく。

3.1 優等列車への混雑集中防止

まず、前提条件として優等列車が緩行列車に比べて混雑しているという状況を挙げなければならない。表1にいくつかの駅の乗降客数を挙げたが、萱島から出町柳寄りには乗降客数が5万人を超える大きな駅が複数存在する。よってこれらの駅から都心である淀屋橋方面へ向かう通勤準急や通勤快急はかなりの混雑となる。一方萱島始発となる普通はそこまでの混雑とならない。仮に朝ラッシュ時間帯において守口市に通勤準急が停車したとすると、守口市の乗客が通勤準急を用いるだけでなく、大和田～西三荘間の各駅から乗り換えてくる乗客も通勤準急を利用することになる。これでは通勤準急と普通の混雑の差がさらに広がってしまうこととなる。そのため萱島を境にして利用客が使う列車を分けるよう誘導している。遠距離と近距離で乗客を分けるパターン、つまり「遠近分離」と呼称できるものである。このために守口市を通過していると考えられる。守口市に優等列車が停車しないことについては、（守口市から京橋まで無停車の）区間急行の設定によりある程度救済を行っている。

表1 「京阪本線大阪近郊主要駅の乗降人員の比較」

駅名	乗降客数
守口市	46,733
萱島	28,552
寝屋川市	72,577
香里園	61,709
枚方市	91,512
樟葉	62,421

3.2 複々線における平行ダイヤ（※）

京阪本線は萱島（寝屋川信号所）～天満橋間が複々線となっており、守口市はこの区間に含まれている。内線を優等列車（特急・通勤快急・通勤準急）が、外線を緩行列車（普通）が走行する。朝ラッシュ時において内線は約2分間隔で次々と列車がやってくる状態にあり（表2）、これ以上の本数増は困難な状況である。そのために、日中は守口市～京橋間で内線を走る区間急行が朝ラッシュ時においてはほとんどが京橋まで外線を走るほどである（外線では前を走る普通につかえるので所要時間が余計にかかってしまう）。内線の列車がこれだけある状態で守口市を停車駅に増やすこととなると、停車時間がそのまま上位種別（特急）の所要時間拡大につながってしまう。守口市通過は、複々線区間における平行ダイヤのために重要な方策であるといえることができる。

なお、普通や区間急行のほとんどが萱島発となり、京都方面から守口市周辺に行く場合に乗り換えが必要となることの背景にも内線の飽和がある。つまりこれ以上萱島をまたいで直通する緩行列車を増やすことができないのだ。

(※) 平行ダイヤ・・・追い抜きを行わず、各列車の所要時間を等しくしたダイヤのこと。追い抜きを行う場合と比較すると、優等列車の速度低下を招くデメリットがある一方、列車増発や混雑平準化が可能となる。各種別で停車駅の統一が行われることもある(例：東急田園都市線の準急、5 ページ参照)。

表 2 「平日朝淀屋橋方面の京橋駅到着 8:00～8:30 の列車の内線と外線への分布状況」

時刻	種別	時刻	種別
内線から		外線から	
00	通勤快急	00	普通
03	通勤準急	03	区間急行
05	特急		
07	通勤準急		
09	通勤準急	09	普通
11	通勤快急	11	区間急行
13	通勤準急		
15	特急		
17	通勤準急	17	普通
20	通勤準急		
		21	区間急行
22	通勤快急		
24	特急		
26	区間急行	26	普通
28	通勤準急		
30	通勤準急	30	普通



図 4 「外線を通過する区間急行」
(2008 年 10 月 17 日、野江駅、松田撮影)

3.3 まとめ

以上、2つの点から朝ラッシュ時間帯において守口市に優等列車を停めることは不都合が生じると考えられ、内線を走る優等列車はすべて守口市を通過するようなダイヤが組まれている。外線経由の区間急行は内線経由の同系統よりも所要時間が長くなってしまふことや、行き先によっては萱島での乗り換えが必要となるなど不便な点も存在するが、現状の設備的限界のもとで総合的な乗客の不便性を最小限に抑えるという目的を達成するためにはやむないことであろう。

参考文献

『JR時刻表 8月号』交通新聞社、2008

『京阪時刻表 2008 Vol.15』株式会社京阪エージェンシー、2008

大阪府統計年鑑 第9章 運輸及び通信 第4表 関西私鉄駅別乗降客数(平成18年度)

<http://www.pref.osaka.jp/TOUKEI/nenkan/09xls.html>

京阪電気鉄道株式会社 「丸太町 ⇒ 神宮丸太町」「四条 ⇒ 祇園四条」「五条 ⇒ 清水五条」京都市内の京阪線3駅の駅名を変更します (平成19年11月6日付プレスリリース) http://www.keihan.co.jp/news/data_h19/2007-11-06-01.pdf