

## 第4章 案内

# 京阪神間における緩急接続案内の実態調査

工学部 2 回生 樋口 貴士

緩急接続は便利なシステムではあるが、利用者に乗り換えを強いることになるという、避けて通れない短所がある。そしてまたそれを正確に、わかり易く案内しなければ折角のダイヤの意味も半減してしまう。案内は接続と追い越しの違い、複々線の有無などで様々ではあるが、一定の法則性が見受けられる場合もある。この章では緩急接続に対して実際にどのような案内が行われているかを取り上げ、検証していく。

### 1. 対象

本稿では、関西において最も競争が激しいと考えられる大阪・神戸・京都間の鉄道を中心に取り上げる。具体的には JR 神戸/京都線・阪急・阪神・京阪の 4 社に絞った上で、それらの緩急接続及び利用者への案内がいかに行われているかということを取り上げる。

各社とも優等列車と緩行列車の種別が多数存在し、それらが複雑に接続を取っている。そのため、接続案内が適切に行わなければ利便性に富んだダイヤが組まれていたにしても、利用者にとっては煩わしく感じられるだけとなってしまう。

本稿では「利用者の目」を重視し、些細な言い回しや表示形態の違いなどについては取り上げないものとする。さらに、緩急接続以外の接続案内については取り上げない。また、各社とも案内は規格化されていると考えられるが、本稿の調査が（時間帯や係員間での差などが原因で）必ずしも実態に準拠していることが保証できない点もご賢察いただきたい。

### 2. 着眼点

本稿では、以下の点に着目した上で接続案内を考える。

#### 2.1 案内が必要だと考えられる場所

- (a) 接続前の駅
- (b) 接続駅
- (c) 優等列車内
- (d) 緩行列車内

#### 2.2 接続案内に関して

(A) 至近の接続駅(もしくは当駅)での接続に対する案内が行われているか。

→行われている場合○；行われていない場合×

(Bc) 2.1 節(c) に対して

さらにその先の駅での接続に対する案内が行われているか。

→行われている場合○；行われていない場合×

(Bd) 2.1 節(d) に対して

優等列車に乗り換える場合、その先での緩行列車への接続に対する案内が行われているか。

→行われている場合○；行われていない場合×

(C) 列車の接続案内を表示する設備が存在するか。

→至近の接続のみ表示の場合○；さらにその先の駅での接続も表示されている場合◎；

一部に存在する場合△；無い場合×

また、「－」の欄は調査の対象外であることを示す。特記すべきことがある場合は(注)として欄外に記述する。

### 3. 実地調査

#### 3.1 阪急電鉄

##### 3.1.1 京都本線

阪急京都本線は優等列車として「特急」「通勤特急」「快速急行」、緩行列車として「普通」、両者の性格を併せ持つ列車として「準急」が運転されている。なお、両者の性格を併せ持つ列車の定義は優等列車・緩行列車いずれとも接続を行う種別とする(以下も同様)。京都本線は阪急の中でも最も長い距離を結んでおり、それに伴い緩急接続が最も頻繁に行われる路線である。待避可能な駅も他線に比べて多く、淡路・相川・正雀・茨木市・富田・高槻市・長岡天神・桂である。なお、富田の待避設備は現在、通常用いられることはない。調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	○	－	－	○
(b)接続駅	○	－	－	○
(c)優等列車内	到着前	×	－	×
(d)緩行列車内	到着前	－	×	×

##### 3.1.2 宝塚本線

阪急宝塚本線は優等列車として「特急日生エクスプレス」「急行」「通勤急行」「通勤準急」「準急」、緩行列車として「普通」が運転されている。宝塚～石橋間では全列車が各駅に停車する。さらに、待避可能な駅が庄内・曽根に限られるため接続駅は実質上豊中

と石橋のみであると言える。平日朝ラッシュ時準急が運転される時間帯は曾根にて優等列車と緩行列車が同一ホームをはさんで停車し、接続が行われるが、その他ではこのような接続が行われないことが大きな特徴である。しかしながらダイヤの章でも述べたようにこれは緩急接続よりも単なる待避の意味のほうが大きいと考えられる。

調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗 り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	○	—	—	○
(b)接続駅	○	—	—	○
(c)優等列車内	○	—(注1)	—	×
(d)緩行列車内	○	—	—(注1)	×

(注1) 宝塚線では先ほど述べた待避線の事情からも理解できるように、緩急接続が行われても高々1回なのでこのような事象は考えられない。

### 3.1.3 神戸本線

阪急神戸本線は優等列車として「特急」「通勤特急」「快速急行」、緩行列車として「普通」、両者の性格を併せ持つ列車として「通勤急行」「急行」が運転されている。待避可能な駅は園田・西宮北口・六甲である。西宮北口は全列車が停車する。接続パターンは時間帯により変化し、優等列車と緩行列車を同一ホームをはさんで停車させての接続が行われる場合はすべて西宮北口で行われることとなる。なお、今津線から直通の「準急」は西宮北口に停車しないため、塚口から乗車する人に対してのみ神戸線内での優等列車としての機能を果たす。

調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗 り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	○	—	—	(注2)
(b)接続駅	○	—	—	(注2)
(c)優等列車内	到着前	×	—	×
(d)緩行列車内	到着前	—	×	×

(注2) 緩行列車に対してのみ優等列車の先着を案内。

### 3.2 JR 神戸/京都線

JR 神戸/京都線では優等列車として「新快速」、緩行列車として「普通」、両者の性格を併せ持つ列車として「快速」が運転されている。西明石～草津間は複々線であり、この利点を活かしたダイヤが組まれている。芦屋駅などでは「新快速」「快速」「普通」の3列車を接続させ、さらに電車線を走行する「快速」が「普通」を追い越すために複雑なダイヤが組まれている。

調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	×	—	—	△(注3)
(b)接続駅	○	—	—	○
(c)優等列車内	到着前	×	—	×
(d)緩行列車内	到着前	—	×	×

(注3) 特にJRはダイヤ乱れがよく発生するため、事前案内を行うことが少ない。

### 3.3 阪神電鉄本線

阪神電鉄本線では優等列車として「区間特急」「直通特急」「特急」、緩行列車として「準急」「普通」、両者の性格を併せ持つ列車として「急行」「区間急行」、さらに千鳥停車を行う列車として「快速急行」が運転されている。待避可能な駅は野田・千船・尼崎・尼崎センタープール前・甲子園・西宮・青木・御影・大石であり、並行する阪急電鉄神戸本線(3駅)に比べ非常に多いのが特徴である。これは駅間距離の短さを反映したものであると考えられる。

調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	×	—	—	×
(b)接続駅	(注4)	—	—	×
(c)優等列車内	到着前	×	—	×
(d)緩行列車内	到着前	—	×	×

(注4) 先発、次発のみ案内。

### 3.4 京阪電鉄京阪本線

京阪電鉄京阪本線では優等列車として「快速特急」「特急」「快速急行」「通勤快急」「急行」「深夜急行」、緩行列車として「普通」、両者の性格を併せ持つ列車として「準急」「通勤準急」「区間急行」が運転されている。

天満橋～寝屋川信号所間は関西の私鉄では珍しい複々線区間となっている。複線区間である寝屋川市以北で待避可能な駅は香里園・枚方市・樟葉・八幡市・丹波橋・深草・三条である。

調査結果は以下の通りとなった。

	(A)至近駅	(Bc)その先	(Bd)優等乗り換え先	(C)設備
(a)接続前の駅	○	—	—	◎
(b)接続駅	○	—	—	◎
(c)優等列車内	○	○	—	×
(d)緩行列車内	○	—	○	×

## 4. まとめ

以上、関西の案内の形態を概観した。各社とも利用者に対する基本方針として見て取れる点は乗客を先着案内で優等列車に誘導して、下車駅最寄りの接続駅で緩行列車に乗り換えさせることによって最速で目的地に送り届けるというスタンスである。しかしながら、接続が行われず優等列車が緩行列車を追い越す場合や、そもそも接続などない場合は乗り換えが徒労に終わってしまう場合も考えられる。このようなことを防ぐ上で接続案内の位置づけが重要となる。

広範囲の路線の影響を受ける JR は先着案内のみを行う傾向にある。これは遅れなどの影響が生じたとき、混乱を招かないようにするための工夫であると考えられる。それとは対照的に、特に京阪電鉄はきめ細やかな案内を行っている印象を受ける。阪神電鉄は列車本数が極めて多く煩雑化を避ける目的からか、極力至近になるまで接続案内を行わないという方向性とも捉えられる。京阪電鉄を除く各私鉄の電光掲示には先着案内程度の情報しか掲示されていない。各社でそれぞれ案内が異なることは興味深い、慣れない利用者にとっては分かりにくいものともなりかねない。