



高1 杉村 春樹

1. はじめに

皆さんは、大阪と京都を結んでいる鉄道路線といえほどの路線を思い浮かべるだろうか。すぐに思い浮かぶ路線は、新快速電車が走っていることで有名な JR 京都線(東海道線)ではないだろうか。他にも東海道新幹線や阪急京都本線などがあるが、この記事では大阪と京都を結んでいる路線のひとつである京阪電気鉄道の京阪本線・鴨東線、中之島線について書いていこうと思う。

京阪本線・鴨東線は、大阪の淀屋橋駅と京都の出町柳駅を結んでいる全長 51.6km の路線である。なお、京阪本線は淀屋橋駅～三条駅、鴨東線は三条駅～出町柳駅のことを指す。また、天満橋駅～寝屋川信号所の約 12.6km は方向別複々線となっており、内側が急行線、外側が緩行線となっている。2008 年には中之島線(中之島駅～天満橋駅)が開業した。京阪線には他にも交野線や宇治線という支線が、大津方面には京津線や石山坂本線が存在するが、今回は詳しい説明を省く。なお、この記事の情報は 2018 年 8 月現在のものである。

2. 種別・路線図

ここでは京阪線の路線図や種別、その特徴について簡単に説明する。

<種別>

・普通

各駅に停車する種別。日中はすべて中之島駅～萱島駅・枚方市駅までの区間列車となっており、毎時 6 本運行している。

・区間急行

淀屋橋駅・中之島駅～守口市駅のみ急行運転をし、それ以外は各駅に停車する種別。淀屋橋駅・中之島駅～樟葉駅までの区間列車となっており、平日・休日ともに朝夕のみ運行している。複々線区間では、萱島駅～守口市駅は緩行線を、守口市駅～京橋駅は急行線を走行するが、一部列車は緩行線のみを走行する列車もある。

・準急

複々線区間のみ通過運転を行い、それ以外は各駅に停車する種別。平日朝ラッシュ時の下り(淀屋橋方面)を除き、一日を通して運行している。現在、日中の普通は中之島駅～萱島

駅・枚方市駅までしか運行していないため、萱島駅～出町柳駅の普通の役割も担っている。

・通勤準急

準急停車駅から守口市駅のみを除いた種別。平日の朝ラッシュ時に下りのみ運行している。中之島線開業(2008年10月19日)以前は、平日下りは朝のみ準急は守口市駅通過と案内されていたが、中之島線開業を機に通勤準急という新種別として設定された。現在は淀屋橋行きが14本、中之島行きが3本設定されている。

・急行

特急と準急の中間に位置する種別。複々線区間での準急との違いは、萱島駅停車の有無である。現在、基本的に平日・休日ともに、朝夕のみの運行であるが、快速特急が運行している時間帯には、京都観光の最寄り駅(伏見稻荷駅・清水五条駅など)に配慮し運行されている。また、淀駅は急行通過駅であるが、淀車庫への入出庫の関係で、淀始発または淀止まりの列車のみ停車する。

・深夜急行

急行の停車駅から守口市駅と枚方公園駅を除いた種別。中之島線開業時のダイヤ改正で新設された。大阪府内郊外主要駅の最終帰宅需要に特化した列車として1日1本、午前0時20分淀屋橋駅発の樟葉行きとして運行している。なお、列車種別として「深夜急行」が存在する鉄道は日本で唯一、京阪電車のみである。

・快速急行

中之島線開業時のダイヤ改正で新しく設定された種別。停車駅は、淀屋橋駅・中之島駅～枚方市駅は急行(枚方公園駅を除く)、枚方市駅～出町柳駅は特急となっている。中之島線開業当時は、中之島駅発着の最速達種別として急行を置き換える形でほぼ終日運転されていたが、ダイヤ改正毎に本数が大幅に削減され、現在では日中の運転が無くなりほとんどの列車が淀屋橋駅発着になり、中之島駅を発着する快速急行は上下1本ずつのみとなった。

・通勤快急

快速急行の停車駅から守口市駅を除いた通勤種別として、快速急行と同じく中之島線開業時のダイヤ改正で誕生した。平日の朝ラッシュ時に下りのみ運行している。現在は淀屋橋行きが1本、中之島行きが3本設定されている。この種別名を採用・使用しているのも京阪電車のみである。

・特急

終日にわたって運転され、ほとんどの列車が淀屋橋駅～出町柳駅を走る直通列車となっている。平日下りの朝ラッシュ時間帯や早朝・深夜以外は毎時6本運転している。臨時列車以外では中之島線への乗り入れはしていない。主に8000系や3000系が使用されているが、朝夕のラッシュ時には一般車が運用に就く列車も



▲8000系の「鳩マーク」

存在する。2017年8月20日のダイヤ改正より、8000系車両の6号車を改造し、有料座席

指定車の「プレミアムカー」として運行を開始したことで、日中は1時間に6本中4本がプレミアムカー連結の特急となった。また、「京阪特急」として長年親しまれ、現在8000系・3000系車両が特急運用に就く際には、伝統のヘッドマーク(鳩マーク)が掲出されている。なお、8000系の鳩マークは幕式、3000系は液晶ディスプレイ式となっている(後ほど車両紹介で説明する)。

・ライナー

2017年8月20日からのダイヤ改正時に新設され、翌21日より運行を開始した種別。現在(2018年8月時点)は平日朝の下りのみ、樟葉駅および枚方市駅発の淀屋橋行きがそれぞれ1本ずつ運行されている。どちらの列車も始発駅を出発後、京橋駅までノンストップとなっており、京橋駅からは各駅に停車する。使用車両は8000系のみ、



プレミアムカーを含め全車座席指定の列車となっている。運賃のほかにライナー券(300円)またはプレミアムカー券(400円)が別途必要である。なお、京橋駅からは運賃のみで乗車できる(プレミアムカーを除く)。

・快速特急「洛楽」

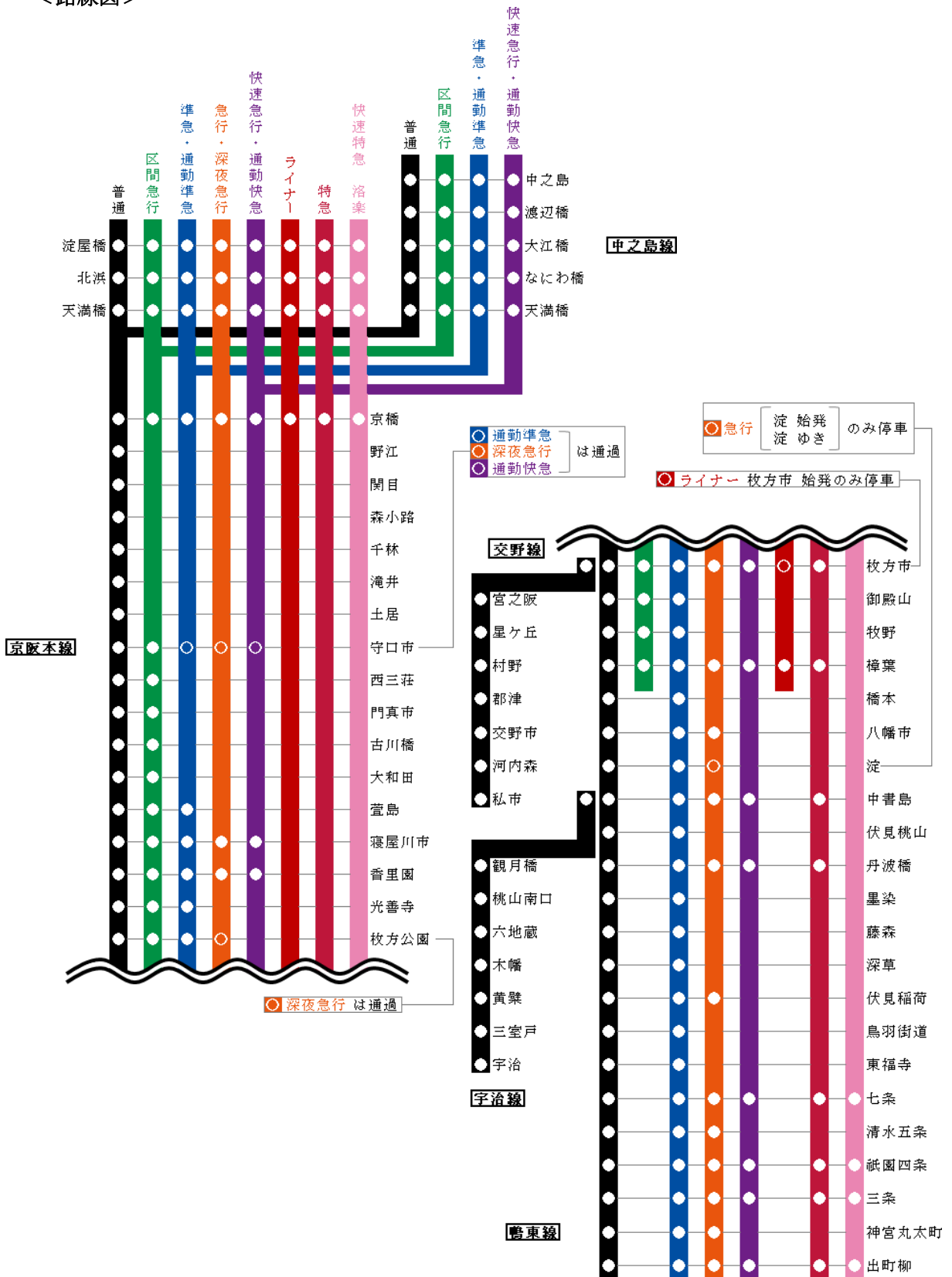
京阪線の最速達種別。運行区間は淀屋橋駅～出町柳駅で、平日の上りは9時台に、下りは17・18時台にそれぞれ2本ずつ、休日の上りは9～11時台に、下りは16～18時台にそれぞれ5本ずつ運行している。停車駅は淀屋橋、北浜駅、天満橋駅、京橋駅、七条駅、祇園四条駅、三条駅、出町柳駅で、大阪の京橋駅と京都の七条駅間をノンストップ、約35分で運行する。現在、使用車両は3000系のみである(行楽期には8000系も使用される)。



▲3000系による「洛楽」

▲8000系による「洛楽」

<路線図>



3. 歴史

ここでは、京阪電車の主な歴史について説明する。(画像は京阪ホールディングス HP より引用)

1906年11月19日……京阪電気鉄道(株)創立。

1910年4月15日……大阪・天満橋～京都・五条間開通。

1913年6月1日……宇治線(中書島駅～宇治駅)開通。

1915年10月27日……五条駅～三条駅間開通。

1945年5月1日……交野電気鉄道(株)の事業を譲り受け、
交野線とする。



▲天満橋駅～五条駅 開通

1954年9月3日……1800系によるテレビ付特急列車(テレビカー)運転開始。

1963年4月15日……京阪本線を淀屋橋駅まで延長。

1980年3月16日……京阪本線の天満橋駅～寝屋川信号所間の複々線化完了。



▲テレビカー

1983年12月4日……京阪本線・宇治線・交野線の架線電圧を直流600Vから1500Vに昇圧。

1987年5月24日……京阪本線東福寺駅～三条駅間連続立体交差・地下化工事完成。

1989年10月5日……鴨東線(三条駅～出町柳駅)開通。

2008年10月19日……中之島線(天満橋駅～中之島駅)開業。

2013年3月31日……8000系30番台(初代3000系)の営業運転終了によりテレビカー廃止。



2017年8月20日……京阪線で座席指定の有料特別車両

「プレミアムカー」が営業運転開始。 ▲中之島線開業

4. 車両紹介

現在京阪線で活躍している車両を紹介する。

・1000系(3代)

製造初年：1977年

制御装置：界磁添加励磁制御

京阪線電車線電圧の1500V昇圧に備え、700系の代替用として新造された。7両編成6本が在籍している。

現在、8000系・3000系以外の車両の塗装はこのような配色となっており、シティー・通勤ター(CITY COMMUTER)と呼ばれている。



・2200系

製造初年：1964年

制御装置：界磁添加励磁制御（一部車両は抵抗制御）

各停用の2000系に続き新造された急行用車両。車体は2000系を踏襲している。7両編成7本が在籍している。



・2400系

製造初年：1969年

制御装置：界磁添加励磁制御

2200系の増備用として新造された、戦後関西初となる冷房装置を搭載した通勤車両。7両編成6本が在籍している。



・2600系

製造初年：1978年

制御装置：界磁位相制御

2000系の代替用として新造された。2両～4両を1ユニットとしており、4両～8両編成に自由に組み替えることができる。2000系の車体や一部の機器を流用して製造された0番台と、増備および1800系代替用として新造された30番台が存在する。7両編成7本が在籍している。



▲0番台

▲30番台

・3000系(2代)

製造初年：2008年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

中之島線開業時に快速急行用車両として新造された。10000系をベースに様々な改良を加え、1列+2列の自動転換クロスシートを付きの3扉セミクロスシート車としている。また、京阪線では唯一、シングルアーム式パンタグラフが採用され、各扉上にはLCD車内案内表示器が設置されている。最近では中之島線直通の快速急行が減少し、本来の運用であった3000系に至っては中之島線直通の快速急行が消滅、本線での運用も1日1本のみになってしまい、特急や快速特急の運用に就いている有様。さらに2017年には京阪特急のシンボルマークである「鳩マーク」や快速特急「洛楽」の文字やマークを表示できる液晶ディスプレイと装飾灯が設置された。愛称はコンフォート・サルーン(COMFORT SALOON)。8両編成6本が在籍している。



▲前面液晶ディスプレイ設置直前の3000系「洛楽」用の装飾灯のみ設置されている。



▲前面液晶ディスプレイ設置後の3000系ロゴと車番の位置が変更され、中央には伝統の「鳩マーク」が表示されている。時々鳩が飛んでいくようなアニメーションも表示される。

・5000系

製造初年：1970年

制御装置：界磁添加励磁制御

ラッシュ時の混雑緩和や乗降時間の短縮を目的として5扉車として製造された。ラッシュ時以外は5扉のうちラッシュ用ドアである2扉を締め切り、そのドア上部に格納されている座席を下ろして3扉車としても運転できるというユニークな車両である。現在でも朝ラッシュ時間帯の通勤準急などで活躍し、混雑緩和に貢献している。7両編成6本が在籍している。



・6000系

製造初年：1983年

制御装置：界磁位相制御

京阪線の電車線昇圧に際し、昇圧改造に対応できなかった車両の代替用として新造された。最近では、行先表示器を幕式からフルカラーLED式に変更、各扉上部にLCD装置設置などのリニューアルが順次進められている。現在京阪線では最多の、8両編成14本が在籍している。



・7000系

製造初年：1989年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

鴨東線開業時の増備用として新造された。車体は6000系を踏襲したが、6000系とは少し正面デザインが異なっている。京阪線で初めてVVVF制御が本格採用された形式である。7両編成4本が在籍している。



・7200系

製造初年：1995年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

輸送力増強のために新造され、7000系をベースに改良が加えられた車両。この正面デザインは9000系や10000系、京津線用800系にも受け継がれている。7両編成3本が在籍している。



・8000系

製造初年：1989年

制御装置：界磁位相制御

登場から30年近く経った今も京阪を代表する車両で、鴨東線開業時の特急増備用の2扉車として新造された。その後増備され、先代特急車の初代3000系は置き換えられたが、最後に残った初代3000系8両は8000系30番台と形式名

▼プレミアムカー改造中は7連で運行していた



を変更し、2013年3月31日まで走り続けた。

本形式は京阪で初めてワンハンドルマスコンを採用し、任意の速度での定速運転が可能になった。座席は2+2列の転換クロスシートを採用、また、京阪特急伝統の鳩マークやテレビカーが設置され、車内広告も一切無い。さらに1997年から1998年にかけては2階建て車両(ダブルデッカー)が製造、増結された。2010年からはリニューアルが始まり、運転席後部を除く車端部はハイバックロングシート化、各扉上部にはLCD装置が設置され、テレビカーはテレビが撤去され廃止となった。2016年からは6号車が有料座席指定車両の「プレミアムカー」に改造され、2017年8月20日より運行を開始した。愛称はエレガント・



サルーン(ELEGANT SALOON)。8両編成10本が在籍している。

▲ダブルデッカーの外観および車内の様子

・9000系

製造初年：1997年

制御装置：VVVF制御(GTO素子)

輸送力増強、混雑緩和を目的として新造された。基本的には7200系と同仕様としたが、朝ラッシュ時の特急運用にも就くことを考慮し、3扉セミクロスシートを採用した。しかし、中之島線開業時に3扉セミクロスシートの3000系が登場したため、9000系はオールロングシートに改造された。7両編成4本と8両編成1本が在籍している。

・10000系

製造初年：2002年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

1900系や2600系の代替用として新造された。交野線・宇治線のワンマン運転に



対応し、主に4両編成で運行しているが、一部編成は7200系や9000系の中間車を組み込み7両編成として京阪本線でも運行している。4両編成4本と7両編成2本が在籍している。

・13000系

製造初年：2012年

制御装置：VVVF制御(IGBT素子)

現在京阪線では最新鋭の車両。2200系や2600系の代替用として新造された。0番台は交野線・宇治線用の4両編成、20番台は京阪本線・鴨東線用の7両編成となっている。4両編成7本、7両編成7本が在籍している(現在13023編成のみ、13022編成の13772号車を組み込み8両編成となっている)。



コラム①：京津線のハイスpekク車両 800系(2代)

現在御陵^{みきさぎ}駅～びわ湖浜大津駅を結んでいる京津線。かつては三条駅～浜大津(現：びわ湖浜大津)駅を結んでいた路線で、1997年の京都市営地下鉄東西線開業に伴い三条駅～御陵駅が置き換えられ、その区間は廃線となった。そしてその東西線と直通する目的で、2代目800系は作られた。京津線は急勾配・急曲線が多い路線であり、上栄町駅～びわ湖浜大津駅は併用軌道となっている。さらに東西線に直通するには地下鉄車両の基準も満たさなければならず、両線を直通するため様々な設備や最新の装置が搭載された。急勾配・急曲線・併用軌道に対応した台車や車体、ブレーキ装置はもちろん、京津線のATS装置に加え東西線のATC・ATO装置やホームドアにも対応、地下鉄の低い架線と併用軌道の高い架線に対応した京阪初のシングルアーム式パンタグラフ、IGBT素子を使用したVVVF制御装置の採用など高性能な4両編成の電車となっている。外観は京阪本線7200系を縮小したもので、先頭車2両は固定セミクロスシートとなっている。塗装は800系のオリジナルで、琵琶湖をイメージした水色とアイボリーの地に、京津線のラインカラー「荊安色」(黄色)の帯が延びている。なお、2017年より京阪本線の一般車の塗装に順次変更されている。



5. プレミアムカー

2017年8月20日、京阪電車では初となる有料座席指定車両の「プレミアムカー」の運行を開始した。既存の8000系特急車両の6号車を改造し、外観には京阪特急のカラーで

ある赤色を基調に、扉や帯には特別車両としての品格を表す金色が配色され、座席配置は従来の2+2の4列から2+1の3列となり座席数は40席に抑えられ、前後のシート間隔を100mm拡大、また、京阪電車初のリクライニングシートを採用し、1扉化することによりゆったりとした空間を実現した。各座席には大型テーブル(一部座席には壁面テーブルまたはインアームテーブル)とコンセントが配置され、無料Wi-Fiも使用できる。また、車内には大きな荷物やトランクも置けるラゲッジスペースが用意されている。

プレミアムカーには専属のアテンダントが乗車し、車内販売(プレミアムカーグッズ)やブランケット、携帯電話充電器の貸し出し(無料)などのサービスを行っている。

なお、乗車には運賃とは別にプレミアムカー券(400~500円)が必要で、京阪線の特急停車駅のインフォステーション等または予約専用サイト「プレミアムカークラブ」にて購入できる。



▲プレミアムカーの外観および車内の様子

現在、プレミアムカーは日中は毎時4本、主に特急またはライナー(平日下り朝ラッシュのみ)での運転となっているが、行楽期には快速特急「洛楽」で運転することもある。また、通常ダイヤでも寝屋川車庫、淀車庫からの入出庫の関係で、早朝と夜間のみ急行で運転する列車があるが、2018年9月15日のダイヤ改正でプレミアムカーは快速特急・特急・ライナー以外の種別の運用は廃止するとの発表があった。

プレミアムカーサービス開始以来、乗車率も好調で、京阪電鉄も今後さらにこのサービスを拡大していくと発表している。

そんな中、公式発表ではないが、2020年を目処に3000系にもプレミアムカーを連結しほぼすべての特急がプレミアムカー付きで運行する方向で調整しているというニュースが。もしこれが実現されるならば、今後どうなるのか非常に楽しみである。



▲早朝の8000系の運用の急行出町柳行き 急行なので「鳩マーク」は掲出されない。



▲8000系の急行淀行き 豪華な急行である。

6. 様々な新しい試み

京阪電鉄は、昔から多くの日本初・関西初などの新たな事柄にチャレンジしてきた。まず、1914年に京阪本線で日本初の料金不要の急行の運転を開始、1931年には当時の京阪電鉄系列の、新京阪鉄道(現：阪急京都本線)が関西初の地下路線(京阪京都駅～西院駅、現：大宮駅～西院駅)を開業させた。

他にも、1967年には関西民鉄で初めてATSによる運転を開始し、1980年には日本初となる土曜ダイヤを開始した。

車両面においても様々な新しい試みがされており、1927年に製造された1550型は日本初の転換クロスシートを装備した車両で、1934年には日本初の連接車(台車が連結部に設置されている車両)である60型が登場した。また、1957年には空気バネ台車(KS-51)を日本で初めて採用した1810系が登場した。さらに、1970年に登場した5000系は日本初の5扉車であり日本で唯一座席昇降機構を備え、閑散時には2扉を締め切り収納されていた座席を下ろして3扉車としても運用できる。また、5000系は多扉車のため、ラッシュ時に冷房の効きが悪くなることを考慮し、車内に満遍なく冷風が行き渡るように「回転グリル」と呼ばれる独自の冷風ファンが開発、採用された。その後、1000系、2200系、2600系にも採用され、5000系を含め現在でも使用されている。



▲ 現在も残る回転グリル
社章の付いたカバーが回転する。



▲ 5000系の閑散時のラッシュ用ドア部分
ドアの前に座席があるとやはり違和感がある。



▲ 5000系の側面部分 銀色のドアには「ラッシュ用ドア」と記されている。



コラム②：阪急京都本線は京阪が作った？
大正中期以降、京阪は拡大戦略のひとつとして淀川西岸への進出を試みた。西岸にはすでに北大阪電気鉄道が十三～豊津間に線路を敷設していたが、淀川を渡る橋梁建設費が出せずに延伸できなかった。そこで、京阪は1922年に新たに新京阪鉄道を設立、翌年1923年には北大阪電気鉄道を傘下に収め、1928年に天神橋(現：天神橋筋六丁目)駅～京都西院(現：西院)駅、1931年には京阪京都(現：大宮)駅まで開業させた。しかし、1930年に京阪に吸収合併され、戦中の1943年には京阪電気鉄道と阪神急行電鉄が合併し、京阪神急行電鉄(のちの阪急電鉄)となった。戦後の1949年に京阪は京阪神急行電鉄から分離し独立を果たしたが、元新京阪鉄道の京都線、嵐山線、千里山線、十三線は阪急に残る形となり、現在の阪急京都本線・嵐山線・千里線となった。



▲阪急京都本線 6300系「京とれいん」

7. 発車メロディー

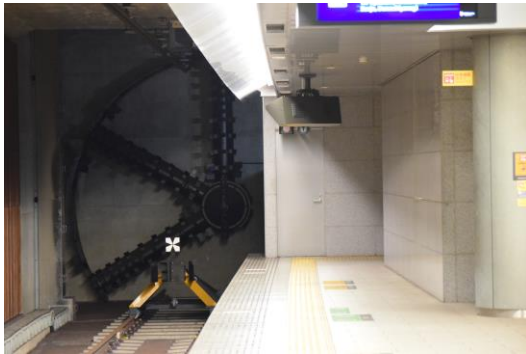
京阪線では、2007年(中之島線は開業時の2008年)から、フュージョンバンド「カシオペア」の元メンバーである向谷実氏作曲の発車メロディーが採用されている。現在、発車メロディーは快速特急、特急、一般(快速特急、特急以外の種別)のそれぞれの上下線計6パターンが使用されている。使用駅は始終着駅または4線以上のホームがある駅に限られていて、中之島駅、淀屋橋駅、天満橋駅、京橋駅、守口市駅、萱島駅、香里園駅、枚方市駅、^{きさいち}私市駅、樟葉駅、八幡市駅、淀駅、中書島駅、宇治駅、丹波橋駅、深草駅、三条駅、出町柳駅の18駅である。例外として、八幡市駅は現在1番線と4番線の線路が撤去され使用されていないが、発車メロディーは使用されている。また、それぞれの発車メロディーは、その各駅のメロディーを繋げると一曲になるという工夫がされている。このようなしかけは東京メトロ東西線の発車メロディーにも採用されていて、同じ向谷氏が手掛けた曲となっている。

8. これからの京阪

プレミアムカーは利用状況も好調なことから、先程の「プレミアムカー」の項にも記述した通り、いずれ3000系にも連結される可能性は高いと言えるだろう。

京阪線延伸の可能性としては、中之島線延伸計画がある。現在、中之島線は天満橋駅～中之島駅を結んでいるが、開業以来利用客が低迷し、開業当初に見込んでいた1日当たりの平均乗降客数8万人を大きく下回った2万人となっている。しかし、京阪電鉄は大阪府・

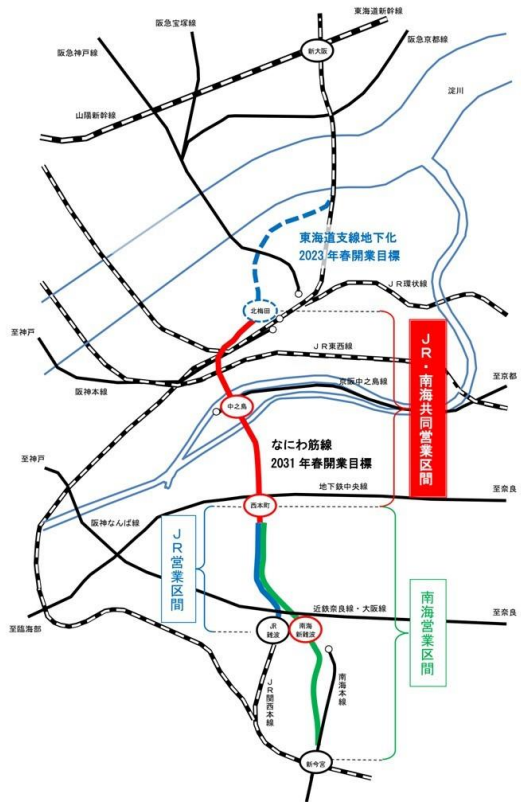
市が夢洲に、2024年に開業が予定されている統合型リゾート(IR)や2025年開催の万国博覧会(万博)の誘致に成功した場合中之島線を、夢洲への延伸を予定している大阪メトロ中央線の九条駅まで延伸し、そこから中央線に乗り入れる考えを示した。さらには九条駅から西九条駅への延伸も考えているという。ところが、中之島線が中央線に乗り入れる場合給電方法や電圧、車体の大きさなどの違いがあり、それらを克服しなければならないという課題も残されている。また、西九条駅はユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)方面へ向かうJR桜島線や、JR大阪環状線、神戸方面等へ向かう阪神なんば線が乗り入れているため、西九条駅へ延伸することでUSJや神戸方面から京都方面へのアクセスが確保されることになる。さらに、2031年春には北梅田駅(仮称)とJR関西本線のJR難波駅および南海本線の新今宮駅を結ぶなにわ筋線が開業を予定しており、中之島駅も経由する予定で、なにわ筋線からの乗り換え客や周辺の開発により利用客の増加が期待できる。



▲中之島駅の最奥部に設置されているシールドマシンのカッターのモニュメント
この先へ線路が延びる日は近いのかも知れない。



▲中之島線延伸のイメージ(画像は毎日新聞HPより引用)



▲なにわ筋線のイメージ(画像は大阪市HPより引用)

9. あとがき

期限ギリギリまで書き終わりませんでした。京阪電車について少しは興味を持っていただけでしょうか...? 大阪・京都を訪れた際は是非、京阪電車に足を運んでみてください。

10. 参考文献

- ・京阪電気鉄道株式会社ホームページ
- ・京阪ホールディングスホームページ
- ・大阪市ホームページ
- ・京阪電気鉄道 - Wikipedia
- ・京阪本線 - Wikipedia
- ・京阪中之島線 - Wikipedia
- ・新京阪鉄道 - Wikipedia
- ・京阪特急 - Wikipedia
- ・京阪電鉄：中之島線、西九条延伸検討 USJ アクセス向上 - 毎日新聞
- ・PDF「京阪グループ長期戦略構想の策定について」
- ・書籍「京阪電鉄のひみつ」 編者 - PHP 研究所
- ・その他各車両 Wikipedia、ブログ等

