

区間系種別の分類と学研都市線区間快速

旅するマネージャー

0. ご挨拶

(省略)

1. はじめに

(前略)

さて、JR・私鉄各社は需要と速達性を意識した速達種別を用意している。その中でも「区間快速」「準急」「区間準急」などといった種別は、一定の区間（往々にしてターミナルから離れた駅）については各駅に停車することにより、需要にあった輸送量に抑えつつ速達性を確保している。そのような種別を「区間系種別」としてそのダイヤ構成を分類する。そして、一路線における使われ方を考察するために学研都市線（片町線）の区間快速を取り上げる。なお、今回は極力ダイヤの変遷（当該種別・ダイヤ設定に至った経緯）には深く立ち入らない。

2. 区間系種別の定義

本論に立ち入る前に、種別の上位、下位の概念を見ておく。一般的には停車駅の少ない種別が上位であり、停車駅が多い種別が下位種別である。これ以上深く論ずる異議はさほどないが、直通する区間の長さによって停車駅が同一でも（あるいは多くても）上位とされるものがある。例えば、福知山線の「丹波路快速」と「快速」がその好例であろう。また、通勤時間帯や深夜帯などに用いられる種別に対して、鉄道会社としてそこまで深く上位・下位を意識していないであろうと推察される場合もあると言える。例えば、相鉄の「特急」と「通勤特急（鶴ヶ峰駅に停車する）」や、京阪本線の「快速急行」と「通勤快急（守口市駅を通過）」などが挙げられる。

さて、**区間系種別**を定義するのであれば、「ある基礎となる上位の種別（**基礎種別**）の停車駅に加えて、一定の区間については基礎種別の通過駅各駅に停車する種別」と定義することができるだろう。そして、簡便のために、速達運転を行う区間を**速達区間**、各駅に停車する区間を**各停区間**とする。東海道線（名古屋地区）の区間快速を例にすれば、基礎種別は快速である。快速の（基本）停車駅は「米原～岐阜の各駅と尾張一宮、名古屋、金山、共和、大府、刈谷、安城、岡崎、蒲郡、豊橋」であり、他方区間快速は、「米原～岐阜の各駅と尾張一宮、名古屋、金山、共和、大府、刈谷、安城、岡崎から豊橋までの各駅」であるから、速達区間は岐阜～岡崎、各停区間は岡崎～豊橋となる。

なお、若干の注意を述べるとすれば、特別快速・新快速と区間快速エアポートにも同様の関係が成り立ちそうにも見える。しかし、特別快速・新快速が快速の上位種別であることを踏まえて考えれば、区間快速の基礎種別とならないことは明らかであろう。また、名称に「区間」を含んでいるからとい

って上位種別が存在しない場合（2020年3月ダイヤ改正まで運転されていた区間快速いしかりライナーの札幌～江別～岩見沢間）はこの定義に当てはまらないし、つくばエクスプレス、東京モノレール、JR 関西本線（名古屋～亀山間）の区間快速も、それぞれ、（エアポート）快速との停車駅の乖離から、上記のような速達区間、各停区間を観念しえないので、この定義での区間系種別には入らない。他方で、南海電鉄（南海線・高野線）の区急に対する準急のように必ずしも「区間」を接頭語とする種別である必要はない（南海電鉄の種別設定の場合、おおよそ主要停車駅を定めて、どこから各駅停車にするかで種別を定めているためこのようになるといえる。そのため、急行に対する準急もまた区間系種別になる）。

速達区間で多少停車駅が増える分には問題がないだろう。例えば、東武東上本線の準急は急行を基礎種別とする区間系種別であるといえる。急行の停車駅は池袋、成増、和光市、朝霞、朝霞台、志木、ふじみ野、川越～小川町の各駅であるのに対し、準急は池袋、上板橋、成増～小川町の各駅と停車する。逆に特に通勤系種別の場合にあることだが、各停区間で一部駅が通過していても（それが基礎種別停車駅でも）差し支えないだろう。もっともそのような例は阪神本線の区間急行（住吉駅・西宮駅）くらいである。

更に区間系種別の各停区間は郊外である必要はない。例を挙げれば、東急田園都市線の準急（渋谷～二子玉川）、JR 大和路線の区間快速（大阪～天王寺）、東武伊勢崎線の区間急行・区間準急（浅草～北千住）、東京メトロ東西線の通勤快速（東陽町～浦安）などである。

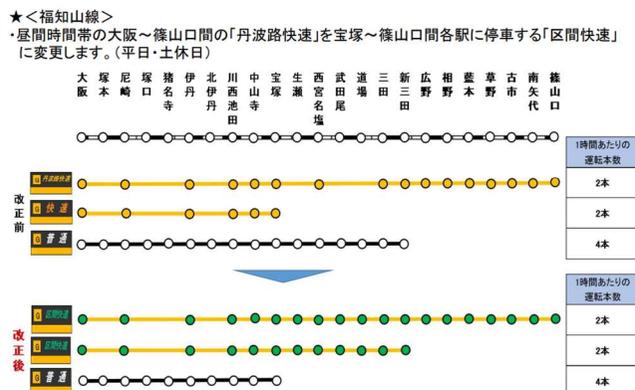
2. 区間系種別の役割類型論

ここからは上記の区間系種別のダイヤ上での様態を見ていく。

2.1. 昼間時間帯の輸送力調整

最も多いのがこの方法である。JR 宝塚線を例に説明する。

JR 宝塚線のダイヤは元々（2019年春ダイヤ改正時点では）、昼間1時間当たり、大阪～篠山口間の「丹波路快速」2本、大阪～宝塚間の「快速」2本、そして大阪方面～新三田間の普通電車4本であった。それを2020年春のダイヤ改正で、大阪～篠山口間の「区間快速」2本、大阪～新三田間の「区間快速」2本、そして大阪方面～宝塚間の普通電車4本とした。



2020年春ダイヤ改正での変更を表した図（JR西日本より引用）

要は宝塚—新三田間での列車運行本数を減らしつつ、同区間での快速通過駅（生瀬・武田尾・道場）への停車本数を確保するというものである。

このようなダイヤ設定の利点は、輸送力調整が簡単であることである。すなわち、昼間の前後時間帯（例えば9～10時台、15～16時台）にはもとのダイヤを設定しておき、途中からはデュータイムのダイヤとして区間系種別を用いたダイヤに変更するということが可能である。

同様の経緯での種別新設を行っているのは、近鉄奈良線・大阪線の区間準急（奈良線は2006年、大阪線は2012年）などが挙げられる。南大阪線の区間急行については、元々存在している種別であったが、2021年7月ダイヤ変更より昼間の急行と古市—樞原神宮前間の各駅停車を置き換える形で増発されている。ただし、急行通過駅のうち、駒ヶ谷・磐城間は区間急行も停車しないため、純粋に停車本数を削減する形となっている。

また、深夜帯にこのようなダイヤ設定を行うことも考えられる。（正式な種別とされてこそいないが、）京王電鉄が2024年3月ダイヤ改正で、高幡不動—北野間で特急を各駅に停車させているなどがその例である。

2.2.遠近分離機能

上記の輸送力調整との明瞭な区別は難しいが、別途立項する。阪和線の区間快速・関空/紀州路快速についてみる。

阪和線の昼間時間帯の運行形態は、2011年春ダイヤ改正までは①環状線・天王寺—和歌山間の関空/紀州路快速が3本、②天王寺—日根野間の快速が3本、③天王寺—和歌山間の普通電車3本、天王寺—日根野間の普通電車3本、という形であった。同改正では、環状線直通電車である関空/紀州路快速を昼間毎時3本から4本に増発するというに伴ったダイヤ改正であったが、①環状線・天王寺—和歌山間の関空/紀州路快速（日根野—和歌山間各駅停車）が4本、②天王寺—日根野間の区間快速（鳳—日根野間各駅停車）が4本、③天王寺—鳳間の各駅停車が4本という運行形態となった。鳳—日根野・和歌山間では速達電車を減らすことにはなるものの、快速通過駅からは乗り換えな

して天王寺方面に出ることが出来るダイヤであると言える。

2.3.混雑緩和、停車本数確保

これは前項で述べたもののうち、各停区間が郊外でないものに見られる。通勤時間帯に都心部で列車停車本数を増やし、もって混雑緩和、輸送遅延防止に資することを目的として導入される場合がある。東急電鉄の田園都市線「準急」がその最たる例である。2007（平成19）年4月5日のダイヤ改正で、朝の渋谷方面行急行13本を二子玉川から渋谷まで各駅に停車させることとした。これで、二子玉川から渋谷までは並行ダイヤとなり（元々は二子玉川などで急行に接続していたほか、桜新町駅で各駅停車が急行の通過待ちをしていた）、輸送障害に一定程度寄与していたと言える。なお、現在では全ての時間帯で準急が運転されている。

なお、更に進んで主要駅を通過させる場合もある。阪神電車の区間急行は魚崎から香櫨園までの特急通過駅にすべて停車する一方で、主要駅であるところの西宮を敢えて通過している。

停車本数確保の場合もある。これは、大和路線から環状線に直通する区間快速が例に挙げられる。速達区間は和歌山線内の天王寺—王寺（奈良）間であり、各停区間が大阪—天王寺間である。環状線内の快速通過駅は、昼間は普通電車しか停車しないわけだが、同線内の電車の大半が快速電車であり、朝ラッシュ時間帯には快速通過駅（今宮・芦原橋・野田）の停車本数確保が必要になるためにこのような列車が設定されているといえる。

3.学研都市線内の区間快速論

さてここまで述べてきたところをもって、学研都市線の区間快速の設定状況を見ていく。学研都市線の快速の停車駅は京橋、放出、住道、四条畷、星田、河内磐船、長尾からの各駅であり、区間快速の停車駅は京橋、放出、住道、四条畷からの各駅である（速達区間は京橋—四条畷、各停区間は四条畷—長尾である）。

学研都市線のダイヤ改正史の大略を述べれば下記の通りである。

1988（昭和63）年	全線電化、松井山手駅設置（昼間ダイヤは20分ヘッド：快速は木津、同志社前行き交互3本、普通は松井山手、四条畷行き交互6本）
1997（平成9）年	JR東西線の開業（昼間ダイヤは15分ヘッド：快速は木津、同志社前行き交互4本、松井山手行き4本と30分ヘッドの京橋—四条畷間計6本）
1999（平成11）年	区間快速設定
2002（平成14）年	7連乗り入れ京田辺まで拡大、昼間の四条畷発着廃止、区間快速大增発
2010（平成24）年	7連乗り入れ木津まで拡大、土休日の区間快速大增発
2015（平成27）年	昼間の快速を区間快速に置き換え
2022（令和4）年	京橋—四条畷間を中心に減便改正

3.1.昼間ダイヤ

2015（平成 27）年 3 月のダイヤ改正で昼間の快速を置き換え、普通電車の運転区間を長尾発着から四条畷発着に短縮している。これは前章で述べた態様のうち、「昼間時間帯の輸送力調整」に当たると言える。当初は平日 11～14 時台、土休日 12～14 時台と時間を絞っていたが、2022 年 3 月のダイヤ改正では平日 10 時台にも拡大している。運転本数と運行時間帯は下記の通り。

京橋駅から四条畷方面：平日 21 本（9:40～14:37） 土休日 13 本（11:38～14:37）

四条畷駅から京橋方面：平日 21 本（10:07～15:07） 土休日 13 本（12:22～15:07）

3.2.平日朝の通勤ラッシュ時間帯（京橋方面）

平日朝ラッシュ時間帯は木津・京田辺から京橋方面にのみ区間快速が運転されている。1999（平成 11）年 5 月のダイヤ改正を皮切りに導入された本種別は当初は普通電車を置き換えた 3 本から運転を開始した。その間の経緯は不明ではあるが、2002（平成 14）年には普通電車を 3 本置き換えつつ 2 本増発し 8 本での運転となり、2010（平成 22）年 3 月ダイヤ改正からは 5 本の普通電車を区間快速に置き換えて 11 本から 16 本に増発され、ダイヤの変更もなく現在に至る。これらの区間快速は「混雑緩和」を主たる目的としている。四条畷駅発車場面（6:00～9:18）でのダイヤを次頁に示す。快速電車は奈良・木津発、区間快速は京田辺・松井山手発、普通電車は松井山手・四条畷発であり、四条畷以西では快速及び区間快速と普通電車が交互に運転し、6 時 30 分発から 8 時 48 分発までは概ね

- ①四条畷発 普通電車を松井山手発区間快速が追い抜き
 - ②四条畷発 普通電車を京田辺 発区間快速が追い抜き
 - ③松井山手発普通電車を木津(奈良)発快速電車が追い抜き
- のパターンを 4 回、②③のみのパターンを 3 回繰り返す。

なお、少々朝通勤ラッシュ時間帯について言及する。2022（令和 4）年春のダイヤ改正で、JR 西日本の近畿圏通勤路線ではパターンダイヤを実施して運転本数を整理している。若干の運転本数の削減を伴いながら朝ラッシュ時間帯特有の不均整な運転間隔を改善する目的があったといえる。しかし学研都市線ではそのようなダイヤ改正はなされず、通勤時間帯の本数は削減されていない。ただ、実際には①②③のパターンを 24 分で繰り返すようなダイヤにするのも手ではなかろうかと考えている次第である。

時刻	種別	始発駅			時刻	種別	始発駅		
6:00	区間快速	京田辺	西		7:48		四条畷	西	★
6:03		四条畷	塚		7:52	区間快速	松井山手	尼	★
6:13		四条畷	京	★	7:55		四条畷	西	★
6:16	区間快速	木津	西	★	7:59	区間快速	京田辺	尼	★
6:22		松井山手	三		8:03		松井山手	宝	★
6:30		四条畷	宝	★	8:07	快速	木津	篠	★
6:33	区間快速	奈良	西	★	8:11		四条畷	塚	★
6:42		松井山手	尼	★	8:15	区間快速	松井山手	三	★
6:45	快速	奈良	三	★	8:20		四条畷	京	★
6:48		四条畷	京	★	8:24	区間快速	京田辺	宝	★
6:52	区間快速	松井山手	三	★	8:27		松井山手	三	★
6:56		四条畷	宝	★	8:30	快速	木津	三	★
6:59	区間快速	京田辺	西	★	8:34		四条畷	京	★
7:03		松井山手	尼	★	8:38	区間快速	京田辺	三	★
7:06	快速	木津	篠	★	8:46	快速	木津	宝	☆
7:11		四条畷	京	★	8:48		松井山手	塚	☆
7:14	区間快速	松井山手	三	★	8:55	区間快速	京田辺	三	
7:18		四条畷	宝	★	8:57		四条畷	西	
7:22	区間快速	京田辺	塚	★	9:04		松井山手	京	★
7:26		松井山手	三	★	9:08	快速	木津	宝	★
7:29	快速	木津	三	★	9:10		四条畷	塚	★
7:34		四条畷	尼	★	9:16	区間快速	京田辺	西	★
7:37	区間快速	京田辺	西	★	9:18		四条畷	京	★
7:42		松井山手	三	★	9:23	快速	木津	宝	★
7:45	快速	木津	三	★	9:25		松井山手	京	★
					9:29	区間快速	松井山手	西	★

備考：種別の空欄は普通電車、★は住道で追い抜き、☆は四条畷で追い抜き

行先は、京＝京橋、尼＝尼崎、西＝西明石、塚＝塚口、宝＝宝塚、三＝新三田、篠＝篠山口

3.3.平日夕方の通勤ラッシュ時間帯（京田辺方面）

平日夕方の区間快速は2002（平成14）年春のダイヤ改正から運転を開始する。尼崎発京田辺行を30分間隔で4本運転していた。2022（令和4）年春のダイヤ改正から3本の運転となり、現在尼崎駅17:36発・18:06発・18:36発の運転となっている（上記改正で減便されたのは19:06発である）。これも要は混雑緩和のための設定と言えよう。

3.4.土休日午前中（京橋方面）

2010（平成22）年春のダイヤ改正で、6～11時台に区間快速（松井山手発西明石行）を10本増発した。つまり、この時間帯の土休日ダイヤは①木津・同志社前発JR宝塚線方面行き快速4本②松井山手発西明石行き区間快速2本③松井山手発西明石行普通電車2本④四条畷発京橋行き普通電車4本、という形である。

行楽時間帯に四条畷～京橋間で普通電車を増発しつつ快速通過駅の利便性を図るためのダイヤである。

3.5.深夜時間帯

深夜時間帯の区間快速電車は下記の通りである。

【木津方面：京橋駅基準】

時刻	始発駅	行先	備考
22:24	新三田	同志社前	土休日22:14発快速
22:34	西明石	奈良	土休日宝塚発
22:54	西明石	木津	木津行最終
23:14	西明石	京田辺	京田辺行最終
23:36	宝塚	松井山手	2021年春まで京田辺行
23:54	塚口	松井山手	松井山手行最終

【京橋方面：四条畷駅基準】

時刻	始発駅	行先	備考
23:17	木津	新三田	

2010（平成22）年春ダイヤ改正で、平日は22:34発に相当する電車が快速である以外は出そろい、土休日は23時台は不明も、22:54発に相当する電車ができていたことがわかる。そのほかに関してそれ以降のダイヤ改正ニュースリリースで具体的に言及されていない。ただ、直前は四条畷発着の普通電車があることからすれば、基本的には快速を区間快速に置き換えているものと推定され、結果的に昼間ダイヤと同様単純な輸送力調整が目的であると思われる。

なお、2021（令和3）年春のダイヤ改正では、尼崎・京橋から京田辺への終電が繰り上げられており、それまでは、現行京橋23:36発の電車が京田辺行きであったことを添えておく。

4.まとめ

本稿では学研都市線の区間快速が複数の意図をもって設定されていることを見てきた。できれば実乗してそれぞれルポすることが必要であるが、今回はご容赦頂きたい。むしろ、ある程度区間系種別を類型化することでおおよその予測を建てられることのほうに意義を見いだせればと思う次第である。

参考文献

近畿日本鉄道株式会社. “ダイヤ変更(大阪地区)及び「けいはんな線」ダイヤについてのお知らせ”. (2006-02-06). 同社 HP.

<https://web.archive.org/web/20060209034923/http://www.kintetsu.jp/news/files/daiyaosakah18.pdf>, 2024-03-09 閲覧

近畿日本鉄道株式会社. “平成 24 年のダイヤ変更について”. (2012-01-20). 同社 HP.

<https://web.archive.org/web/20120302145327/http://www.kintetsu.jp/news/files/daiyahrenkoH24.pdf>, 2024-03-09 閲覧

近畿日本鉄道株式会社. “2021 年 7 月 3 日 (土) ダイヤ変更について”. (2021-05-12). 同社 HP.

https://www.kintetsu.co.jp/all_news/news_info/daiyahrenkou.pdf, 2024-03-09 閲覧

京王電鉄株式会社. “2024 年 3 月 16 日 (土) 始発から京王線・井の頭線でダイヤ改正を実施します”. (2024-02-09).

https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2023/nr20240209_daiyakaisei.pdf, 2024-03-09 閲覧

京阪電鉄株式会社. “電車の種別と停車駅のご案内”. 京阪電鉄 HP.

<https://www.keihan.co.jp/traffic/station/pdf/rosenzu.pdf>, 2024-03-08 閲覧

相模鉄道株式会社. ” 駅・時刻表 | 電車 | 相鉄グループ”. 相模鉄道 HP.

<https://www.sotetsu.co.jp/train/stations/>, 2024-03-08 閲覧

西日本旅客鉄道株式会社. “II.アーバンネットワーク”. 同社 HP.

<https://web.archive.org/web/20020406173837/http://www.westjr.co.jp/news/011214c.html>, 2024-03-22 閲覧

西日本旅客鉄道株式会社大阪支社. “平成 22 年春ダイヤ改正について”. 同社 HP. (2009-12-18).

http://web.archive.org/web/20091228213314/http://www.westjr.co.jp/news/newslst/article/pdf/20091218_kaisei_osaka.pdf, 2024-03-22 閲覧

西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部. “平成 23 年春ダイヤ改正について”. 同社 HP. (2010-12-17).

https://web.archive.org/web/20110312181300/https://www.westjr.co.jp/ICSFiles/afieldfile/2010/12/17/20101217_kinki.pdf, 2024-03-31 閲覧

西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部. “平成 27 年春ダイヤ改正について”. 同社 HP. (2014-12-19).

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/141219_00_keihanshin_kai.pdf, 2024-03-09 閲覧
西日本旅客鉄道株式会社福知山支社. “2020年3月14日にダイヤ改正を実施します”. 同社 HP.

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/191213_00_kitakinki.pdf, 2024-03-09 閲覧
西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部. “2022年3月12日にダイヤ改正を実施します”. 同社 HP.

(2021-12-17). https://www.westjr.co.jp/press/article/items/211217_05_keihanshin.pdf, 2024-03-09 閲覧

東京急行電鉄株式会社. “田園都市線の混雑緩和策を積極的に推進します”. (2007-01-15). 同社 HP.

<https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/070115.pdf>, 2024-03-09 閲覧