

2009-14  
2009.12.9

## 京都線のダイヤ改正について

阪急電鉄では、摂津市駅の開業にあわせて、来年3月14日に京都線ダイヤ改正を実施いたします。神戸本線に続き、京都本線において進めてまいりましたATS（自動列車停止装置）の改良工事が完了し、従来に増して一層の安全性が確保できる素地が整うことや、特急車として使用している6300系車両の9300系車両への置き換えが完了することから、「スピードアップ」による各駅間の所要時分短縮を図ります。また、列車種別変更や接続の変更、早朝・深夜時間帯の運転を見直すことで、従来以上に利便性の高いダイヤといたします。

また、行楽シーズンには梅田、河原町、および神戸方面、宝塚方面から嵐山への直通列車を運行し、嵐山方面へのお出かけのお客様へのサービス向上を図ります。

概要は次のとおりです。

### 京都線 ダイヤ改正のポイント

- |   |
|---|
| ①京都本線のATS（自動列車停止装置）の改良工事および京都本線特急車の9300系車両への置き換えの完了にあわせて、同線の最高速度を110km/hから115km/hへスピードアップします。 |
| ②平日におけるラッシュ時間帯の混雑緩和と利便性向上を図ります。また、早朝・深夜の運行時刻や運行区間を変更します。                                      |
| ③行楽シーズンに梅田および神戸方面、宝塚方面から嵐山への直通列車を運行します。   |

#### 1. ダイヤ改正実施日 2010年3月14日（日）

[京都線のダイヤ改正は、2007年3月17日以来となります。]



## 2. ダイヤ改正の内容

### 2-1 スピードアップについて

#### ①最高速度を引き上げます

A T Sの改良工事および9 3 0 0系車両への置き換えの完了にあわせて、「特急」「通勤特急」は、相川～東向日間において、従来1 1 0 km/hであった最高速度を1 1 5 km/hへスピードアップします。

#### ②所要時分の短縮を図ります（最速列車の所要時分）

「特急」所要時分（梅田～河原町 昼間時間帯）		
	上り	下り
現 行	4 3 分 3 0 秒	4 4 分 0 0 秒
改 正	4 2 分 5 0 秒	4 3 分 1 0 秒
差	△ 4 0 秒	△ 5 0 秒

### 2-2 サービスアップについて

#### (1) 平日の朝夕ラッシュ時

##### 平日の朝夕ラッシュ時間帯共通

- ① 「通勤特急」の停車駅に茨木市を追加します。
- ② 梅田での発着ホームを変更し、「通勤特急」と「快速急行」の乗車ホームを1ヶ所（2号線）に統一します。

	現行	改正後
1号線	「通勤特急」「北千里ゆき普通」	「河原町ゆき普通*1」「北千里ゆき普通」
2号線	「快速急行」「準急」	「通勤特急」「快速急行」
3号線	「河原町ゆき普通」「高槻市ゆき普通」	「快速」「準急」

\*1 朝夕ラッシュ時間帯の一部の「河原町ゆき普通」は、3号線にて発着します。

なお、昼間時間帯は、1号線を「特急」、2号線を「普通」、3号線を「準急」とし、「普通」と「準急」の発着ホームを入替えます。

##### 平日の朝ラッシュ時間帯

普通列車の混雑を解消するため、茨木市発梅田ゆき「準急」を廃止し、「普通」を増発して、淡路での千里線、大阪市営地下鉄・堺筋線との接続を見直します。

##### 平日の夕ラッシュ時間帯

- ① 千里線、大阪市営地下鉄・堺筋線から淡路で乗り換えて長岡天神、桂、河原町方面へお帰りの利便性向上を図るため、梅田発河原町ゆき「準急」の一部（7本）を、「快速（現在、行楽シーズンに運行）」に変更して、河原町まで先着する列車を増加させます。
- ② 天下茶屋発茨木市ゆき「準急」は高槻市まで延長します。なお、淡路での「快速急行」との接続はありませんが、長岡天神、桂、河原町方面へお帰りのお客様は、茨木市、高槻市で「通勤特急」にお乗換えいただけます。



(2) 平日の早朝・深夜時間帯

平日の早朝時間帯

5時台に長岡天神発の優等列車を1本増発し、初発時刻を繰り上げます。また、5時台の河原町発の「快速急行」を、「快速（現在、行楽シーズンに運行）」に変更します。

【梅田ゆき優等列車初発時刻】

現行	長岡天神発 梅田ゆき「快速急行」	河原町発 梅田ゆき「快速急行」
	5時53分（6時23分）	5時52分（6時37分）
改正後	長岡天神発 梅田ゆき「快速」	河原町発 梅田ゆき「快速」
	5時34分（6時09分）	5時49分（6時38分）

※（カッコ）内は梅田到着時刻を示しています。

平日の深夜時間帯

- ① 梅田24時00分発 高槻市ゆき「準急」を桂まで延長運転します。  
梅田、十三、南方および大阪市営地下鉄・堺筋線方面より、上牧から桂までの最終列車の到着時刻を繰り下げて、深夜時間帯の利便性向上を図ります。
- ② 河原町23時23分発 長岡天神ゆき「普通」を高槻市まで延長運転します。

(3) 土休日

- ① 梅田に8時台に到着する「準急」を増発して10分間隔で運転します。また、8時台の「特急」を「快速急行」に変更します。
- ② 茨木市6時16分発 梅田ゆき「快速急行」を、長岡天神6時02分発 梅田ゆき「準急」に変更します。

(4) 行楽シーズンの嵐山直通列車運行

梅田～嵐山、河原町～嵐山、および神戸方面、宝塚方面から嵐山への直通列車を運行します。なお、宝塚線では、臨時列車として梅田ゆき日生エクスプレスを運行し、十三にて嵐山直通列車と接続させます。（いずれも運行期間、運行時刻などは、シーズン前にご案内します）

	梅田～嵐山	河原町～嵐山	高速神戸～嵐山	宝塚（今津線経由）～嵐山
停車駅	梅田、十三、淡路、桂、嵐山線各駅	河原町、烏丸、桂、嵐山線各駅	高速神戸、花隈、三宮、六甲、岡本、夙川、西宮北口、塚口、十三、淡路、桂、嵐山線各駅	宝塚、宝塚南口、逆瀬川、小林、仁川、甲東園、門戸厄神、塚口、十三、淡路、桂、嵐山線各駅
運行本数	嵐山ゆき 午前 3本 梅田ゆき 午後 3本	嵐山ゆき 午前 4本 河原町ゆき 午前 5本 午後 3本	嵐山ゆき 午前 1本 高速神戸ゆき 午後 1本	嵐山ゆき 午前 1本 宝塚ゆき 午後 1本



(5) 列車種別ごとの停車駅一覧

《千里線(淡路～北千里間)、嵐山線は「普通」のみ運転》

京都本線	特急	通勤特急	快速急行	快速	準急	普通	準急 (堺筋準急)	千里線	準急 (堺筋準急)
梅田	●	●	●	●	●	●		天下茶屋	●
十三	●	●	●	●	●	●		動物園前～扇町	●
南方				●	●	●		天神橋筋六丁目	●
崇禅寺						●		柴島	
淡路	●		●	●	●	●	●	淡路	●
上新庄				●	●	●	●		
相川						●			
正雀						●			
摂津市						●			
南茨木				●	●	●	●		
茨木市	●	☆	●	●	●	●	●		
総持寺						●			
富田						●			
高槻市	●	●	●	●	●	●	●		
上牧					●	●	●注1		
水無瀬					●	●	●注1		
大山崎					●	●	●注1		
長岡天神	●	●	●	●	●	●	●注1		
西向日					●	●	●注1		
東向日					●	●	●注1		
洛西口					●	●	●注1		
桂	●	●	●	●	●	●	●注1		
西京極					●	●	●注1		
西院		●	●	●	●	●	●注1		
大宮		●	●	●	●	●	●注1		
烏丸	●	●	●	●	●	●	●注1		
河原町	●	●	●	●	●	●	●注1		

凡例：「●」…停車駅 「|」…通過駅 「☆」…今回ダイヤ改正で新たに優等列車が停車する駅

「●注1」…朝ラッシュのみ運転する河原町発天下茶屋ゆき「準急」(堺筋準急)停車駅。

夕ラッシュの「準急」(堺筋準急)は天下茶屋発高槻市ゆきのため、上牧以遠は運行しません。

3. その他

土休日の昼間時間帯における大阪市営地下鉄・堺筋線との接続や、堺筋線から京都方面への直通列車の運行など、さらなる利便性向上を図るためダイヤの見直しを検討しております。

【添付資料】A T S (自動列車停止装置)の改良について

【ニュースリリース配付先】青灯クラブ、近畿電鉄記者クラブ

## ご参考

# ATS（自動列車停止装置）の改良について

## 1. 当社における従来型ATS

ATS（自動列車停止装置）は、Automatic Train Stopの略称で、列車が定められた速度条件を超えたスピードで走行した場合、自動的にブレーキが作動して列車間の衝突を防止するなど、安全な列車速度に制御する装置で、当社では1970年3月に全線で設置を完了しています。

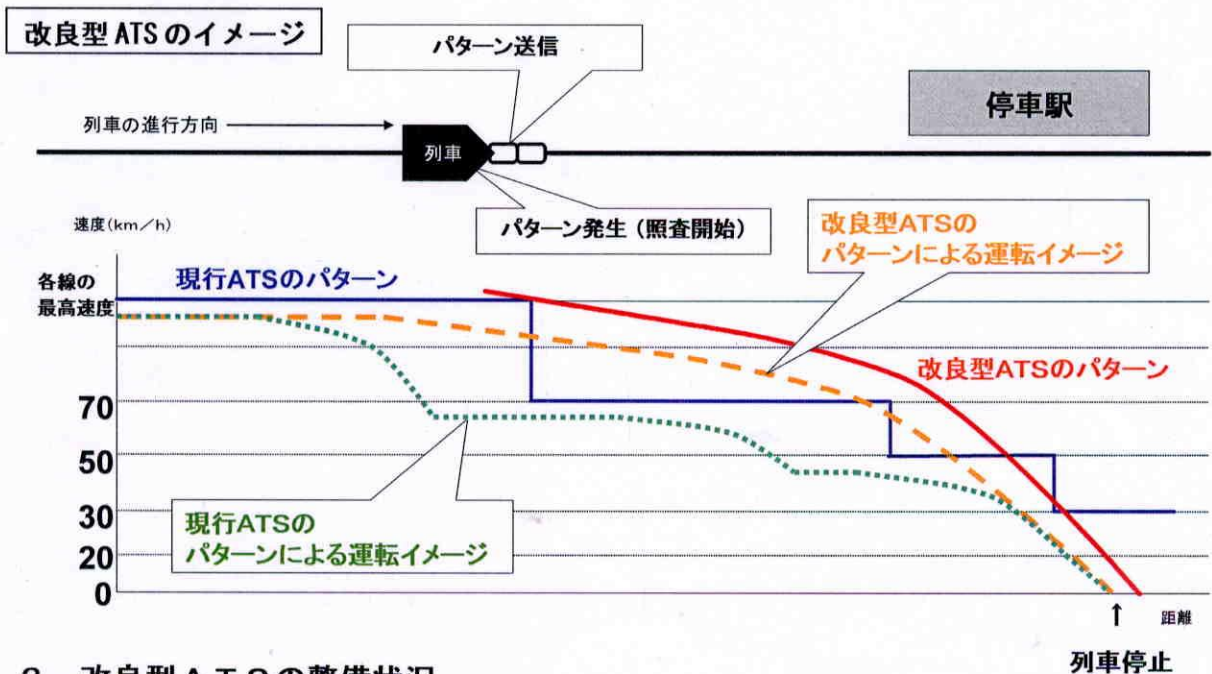
当社の従来型ATSは「高周波連続誘導階段制御方式」というもので、所定の速度を指示するATS信号をレールに流し、列車はこの信号を常に受信しながら走行することで、このATS信号が変化すれば、地上装置から車上装置へと情報が伝わり、瞬時に対応できることから非常に保安度の高いものです。また、従来型ATSでは、このATSブレーキが作動しても、定められた速度以下になると、ブレーキは解除されるように設計されています。

## 2. 改良型ATSの特徴

従来型のATSでは、5段階（各線の最高速度、70km/h、50km/h、30km/h、20km/h）の照査速度を上限とした制限を設けていることから、停車駅では、その照査速度をATS信号として列車で検知しながら段階的な制動操作を行う必要がありました。

一方、今回、改良を加えたATSでは、列車の停車駅において、制動開始から停止するまで、放物曲線を描くような設定の照査速度\*（パターン）と、実際の走行速度の比較を連続的に行い減速できることから、**従来と比べて高い速度での停車駅への入駅を可能にしつつ、滑らかな制動操作ができ、かつ、万一の場合も確実に列車を停止できるようになっています。**

\*照査速度：ATSが制御を掛ける速度



## 3. 改良型ATSの整備状況

2006年10月に改良工事が完了した神戸本線に続き、現在京都本線において工事を進めており、2010年3月に竣工する見込みとなっています。さらに、2010年度中には宝塚本線での改良工事を実施し、3本線のATS改良工事が完了する予定です。

なお、神戸線、京都線、宝塚線の各支線においても、同様のATS改良工事を計画していますが、具体的な時期については未定です。