JR 奈良線

はじめに

JR 奈良線は奈良駅～京都駅を結ぶ路線であるが、奈良駅～木津駅間は関西本線の駅である。もともと関西本線の支線であるため起点駅は木津だが、上下線が逆転しており、京都から奈良方面へ向かう列車が下り列車、奈良から京都へ向かう列車が上り列車となっている。

保安装置

私が毎度毎度必ず書いている項目だ。保安装置は列車を運行するうえで線路、駅の次に大切設備だ。

現在奈良線で使用されている保安装置は ATS-P(拠点 P)型及び ATS-SW 型である。2006 年までは ATS-SW 型であったが 2005 年に発生した福知山線脱線事故を受けて、福知山線での ATS-P の設置が義務化された関係からか奈良線も 2006 年から ATS-P の設置が始まった。この拠点 P 型は西日本独自のものでATS-Pの閉塞信号機での速度照査を省いたものである。閉塞信号機での速度照査はもともと ATS-SW 型でも行えるため既存の ATS-SW を残して P 型でしかできない機能のみを追加することにより安価に安全性を向上させることができたのだ。

種別

現在奈良線ではみやこ路快速、快速、区間快速、普通の 4 種類の種別が設定されている。

みやこ路快速

001 年より運行され主に日中の速達列車として 30 分間隔で運転されている。停車駅は奈良を出ると木津、玉水、城陽、宇治、六地蔵、東福寺、終点京都である。21 駅中 8 駅とかなり止まる駅が限定されている。同区間を結ぶ近鉄の急行をかなり意識しているようで、京都～奈良を近鉄と比較してみると近鉄は 45 分ほどで 620 円、一方 JR も 45 分ほどで 710 円と 100 円ほど高くなっている。運行本数は圧倒的に近鉄の方が多いため、近鉄の方が安くて便利である。

快速

快速は朝夕の通勤ラッシュに運転されていて停車駅はみやこ路快速の停車駅のほかに新田、JR 小倉に止まる。要は通勤快速のようなものである。運転本数もみやこ路快速と入れ替わりのため多く、毎時 2 本である。

区間快速

こちらは朝と夜に運転される。停車駅は宇治までの各駅と六地蔵、東福寺、終点京都である。宇治までは各駅停車で、そこから快速運転というわけだ。区間快速は快速から枝別れしてできたもので快速と入れ替わりのため毎時 2 本である。奈良線の優等列車はどの時間でも 30 分間隔最多 2 本しかない。優等列車の使用車両は全て 221 系で 4 両または 6 両で運転されている。

普通

もちろん奈良～京都間すべての駅に停車する普通列車。行先は下りのみ 2 つあり城陽行きと奈良行き、上りはすべて京都行きである。日中上りは毎時各 2 本、下りは毎時 4 本で同じである。車両は 103 系と優等で使用されている 221 系であるである。103

系は全て 4 両、221 系は優等と同じく 4 両と 6 両がある。

使用車両

使用されている車両は先ほど記載した通り 221 系と 103 系の 2 種類である。

221 系

この車両は JR 西日本が初めて製造した車両である。車内は転換クロスシートを採用しているため新幹線のように座席の向きを前後に変更することができる。(新幹線のように座席自体が回転するわけではなく背もたれだけが動くようになっている)

乗り心地はかなり快適である。

▲221 系電車(体質改善) 6 両編成　@山城多賀

▲221 系電車　4 両編成　@山城多賀

103 系

こちらは国鉄時代に 21 年間で 3447 両と桁外れなほどに超大量に生産された鋼鉄車である。JR 東日本では 2418 両所有していたがすべて置き換えをして 2014 年現在は 0 両となっている。一方西日本は 894 両所持していたが 2014 現在まだ 278 両も残っている。古いものでは製造から半世紀近く立つこの車両が西日本ではいまだ主力として走っているのだ。

つい最近、東日本が譲渡したインドネシアで 103 系が廃車になったばかりである。西日本がこれほどまでに長く使っている理由はお財布事情である。

乗り心地は決して良いものではない。加速時に抵抗器のつなぎでガクガク揺れる。減速時は直にブレーキパッドを当てているせいでブレーキをかけたときにガクッとなる。221 系に比べると天と地ほどの差だ。半世紀の技術進歩はやはりすごいものだ。

▲103 系電車　4 両編成　@山城多賀

▲103 系電車(221 系の代走のため 60 臨運用)　@山城多賀

最後に

国鉄車両大国JR西日本は運転台等はそのままで必要な新しい機器がそのまま付け足されているので明らかに周りと合わないものができている。見た目はオンボロ、機能は最新（性能は最新とは言っていない）という状態になっている。見ていて面白いがそれが毎日となると少し考えものである。西日本に新車であふれるのは何年後になるのだろうか?楽しみに待ちたいと思う。

最後までありがとうございました。

参考文献

JR西日本公式HP

Railway Enjoy Net

鉄道事故調査委員会福知山線脱線事故調査報告書