嵯峨野線（山陰本線）

◎嵯峨野線とは

嵯峨野線とは京都駅から山陰地方を経由し山口県の幡生駅を結ぶ、山陰本線の京都から園部駅までの区間の愛称である。

嵯峨野線は JR 西日本のアーバンネットワークに含まれており、221 系･223 系が運用についている。

また保津峡駅周辺では渓谷地帯を貫いているため、トンネルと橋梁が連続し、壮大な自然を眺めることができる。

▲嵯峨野線の主力車両 221 系

◎歴史

1897 年二条～嵯峨嵐山開業

1899 年京都～園部開業

2010 年嵯峨野線全線複線化完了

以上が嵯峨野線の大まかな歴史であるが、現在も園部以北は、現在も単線となっており、地元自治体は、利便性の向上の為に園部～綾部間の延伸を熱望している。

▲複線化を呼び掛ける看板

◎使用車両・運用

―普通列車―

嵯峨野線内では、普通・快速列車が 221 系・223 系が 4 両または 8 両で運転されている。京都-園部間の嵯峨野線を完走するダイヤと園部まで行かずに途中の亀岡どまりのダイヤが存在する。また園部駅以北は 223 系 2 両編成の電車となり、より一層ローカル線の色が濃くなる。

▲園部以北で運用される 223 系(2 両)

―特急列車―

嵯峨野線の特急列車はすべて京都駅発着で山陰本線の城崎温泉行き「きのさき」舞鶴線の東舞鶴行きの「まいづる」京都丹後鉄道に直通する天橋立行き「はしだて」の 3 本の列車で構成されている。また、ほとんどの列車は 287 系と 381 系で運用されているが「はしだて」「まいづる」には京都丹後鉄道所有の KTR8000 系も使用される。

▲「きのさき」運用の 381 系

▲「はしだて」運用の 287 系

◎沿線風景

―京都駅～太秦駅―

嵯峨野線は京都駅の 0 番線の西側にある頭端式ホーム 30 番線～34 番線から発着する。京都駅の案内板には嵯峨野(山陰)線と案内されている。また京都駅の 0 番線の端から 30 番線の端まで約 550M あり、日本一長いホームとして知られている。

▲京都駅の山陰線ホームの構造

京都駅を発車した電車は大阪方面に向かってしばらく東海道線と並走する。その後、大きくカーブし、左手に、2016 年に開館予定の京都鉄道博物館と梅小路蒸気機関車館を眺めることができる。我々が乗車した時はすでに一部の車両は搬入されており、昭和 30 年代に東海道線で活躍した、元祖湘南電車 80 系も見ることができた。これらの最寄り駅の丹波口駅の次に停車した二条駅は嵯峨野線では最古の駅であり、当時の駅舎は先述の梅小路蒸気機関車館に移設され展示室として現在も使用されている。この駅は京都から 5 分程度で到着するが、全特急列車が停車する。そして 2 駅先の、太秦駅は太秦映画村へ行く観光客が利用するため利用者も多く、駅も大変賑わっていた。

―太秦駅～園部駅―

太秦駅を発車すると、先ほどまでの市街地を貫く通勤路線とは打って変わって、山間部、農村地帯を走るローカル線に変身する。

太秦の次の駅、嵯峨嵐山駅は、山陰本線の旧線を活用した観光路線、嵯峨野観光鉄道の起点駅となっており、ここから、亀岡駅まで、川に沿って走っている。嵯峨野観光鉄道と山を貫く山陰本線は何度か交差し、時間が合うと嵯峨野観光鉄道を走るトロッコ列車を眺めることができる。

▲山陰線から眺めることのできる保津峡

いくつかのトンネル・橋梁を過ぎると、開けた場所に出て、右手には嵯峨野観光鉄道の終点トロッコ亀岡駅を見ることができる。山陰線にも亀岡駅は存在するが、嵯峨野観光鉄道と乗り換えることができるのは亀岡駅の手前、馬堀駅である。

馬堀からは開けた農村地帯を走るため、電車は結構な速さで走る。そして終点の園部駅に到着した。

▲園部駅の駅名表

◎おもな駅の紹介

―京都駅―

嵯峨野山陰線の起点駅で東海道線・奈良線・新幹線が乗り入れる巨大ターミナル駅。0 番線と 30 番線は一つのホーム上に存在し、その長さは 550ｍに及ぶため日本一長いホームとして知られている。（新幹線でも 400ｍ～450ｍ程度）

駅前には高さ約 130ｍの京都タワーがある。

▲京都タワー

―二条駅―

山陰線で最も歴史のある駅、山陰本線を開業させた京都鉄道の本社は開業当時の二条駅駅舎の 2 階に置かれた。その駅舎は現在梅小路蒸気機関車館に移設され、展示室となっている。現存する日本最古の木造駅舎である。

―園部駅―

嵯峨野線の終点。すべての特急が停車する。この駅までは JR 西日本のアーバンネットワークとなっているが、園部以北はアーバンネットワークに指定されていないため、2 両編成の短い列車で運転される。駅舎にはホテルが併設されている。

▲園部駅