一本掌握京阪神列車路線！

關西鐵道超圖鑑









◀一本掌握京阪神列車路線！▶

關西鐵道超圖鑑

前言

在京阪神地區有京都、大阪與神戶這3座大都市。除此之外，京都、奈良與神戶等地都是日本的代表性觀光地，總是有大批校外教學的學生等旅客造訪。最近又開始有許多外國觀光客走訪這些地區。

本書是以京都、大阪與神戶為主，介紹在京阪神地區運行的鐵道。行駛於這些地區的鐵道眾多，且大阪市等地的主要幹道底下通常都有地下鐵運行。此外，鐵道路線之間的互相串聯也很發達，只須加以了解即可方便利用。

總是不以為意地搭乘，或是有搭巴士巡遊的經驗卻不曾搭鐵路旅遊的人，請務必閱讀這本書並善加運用，好好享受京阪神鐵道的樂趣。

※本書的編輯原則如下：

1. 大阪市高速電氣軌道皆統稱為「大阪Metro」。
2. 日本旅客鐵道一律統稱為「JR」。
3. 針對行駛列車種類眾多的路線，有時只會介紹主要的列車。
4. 本書並未將空中纜車與坡道纜車列入介紹。
5. 將路面電車的停靠站視同一般鐵道的「車站」來處理。
6. 有些車站雖可轉乘，但如果判斷兩站相距過遠，則不視為轉乘站。

目錄

京阪神鐵道 互相串聯地圖 …… 4
京阪神的人氣鐵道 特集 近畿日本鐵道 …… 6

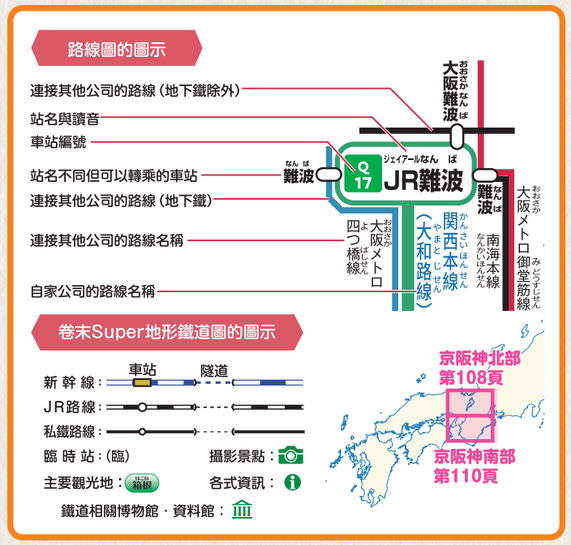
JR路線
- 大阪環狀線 …… 10
- 片町線（學研都市線）・JR東西線 …… 12
- 阪和線・關西機場線 …… 14
- 關西本線（大和路線） …… 16
- 大阪東線 …… 18
- 櫻島線（JR夢咲線） …… 19
- 東海道本線（JR京都線・琵琶湖線） …… 20
- 山陽本線・東海道本線（JR神戶線） …… 22
- 福知山線（JR寶塚線） …… 24
- 山陰本線（嵯峨野線） …… 25
- 湖西線 …… 26
- 北陸本線 …… 27
- 奈良線 …… 28
- 草津線 …… 29
- 關西本線（加茂～龜山） …… 30
- 和歌山線 …… 31
- 櫻井線（萬葉Mahoroba線） …… 32
- 浪速筋線（建設中） …… 33
- 京阪神的JR快速 …… 34
- 京阪神的JR特急列車 …… 36
- 新幹線 …… 38

地下鐵路線
- 大阪Metro御堂筋線 …… 40
- 大阪Metro谷町線 …… 41
- 大阪Metro四橋線 …… 42
- 大阪Metro中央線 …… 43
- 大阪Metro千日前線 …… 44
- 大阪Metro堺筋線 …… 45
- 大阪Metro長堀鶴見綠地線 …… 46
- 大阪Metro今里筋線 …… 47
- 京都市營地下鐵烏丸線 …… 48
- 京都市營地下鐵東西線 …… 49
- 神戶市營地下鐵・神戶高速鐵道 …… 50

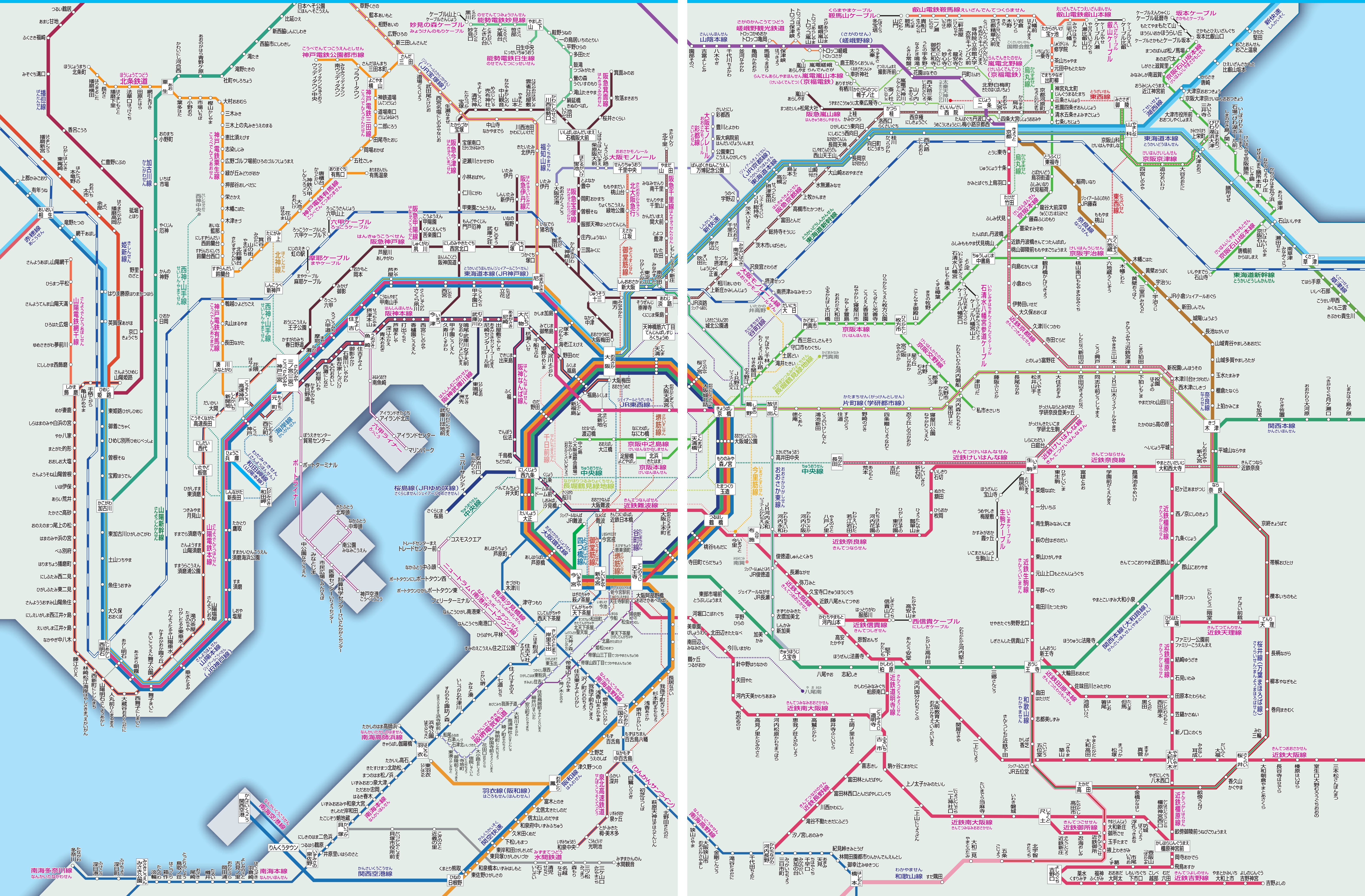
私鐵路線
- 近畿日本鐵道 …… 52
- 南海電氣鐵道 …… 66
- 京阪電氣鐵道 …… 70
- 阪急電鐵 …… 74
- 阪神電鐵 …… 80
- 山陽電氣鐵道 …… 82
- 神戶電鐵 …… 84
- 能勢電鐵 …… 86
- WILLER TRAINS 京都丹後鐵道 …… 87
- 叡山電鐵 …… 88
- 信樂高原鐵道 …… 89
- 近江鐵道 …… 90
- 伊賀鐵道 …… 92
- 和歌山電鐵・水間鐵道 …… 93
- 阪堺電氣軌道 …… 94
- 京福電氣鐵道（嵐電） …… 96

其他鐵道
- 大阪單軌電車 …… 98
- 新電車（大阪Metro南港港城線） …… 99
- 神戶新交通 …… 100
- 嵯峨野觀光鐵道 …… 102
- 京都鐵道博物館 …… 103

地圖
- 京阪神鐵道路線圖 …… 104
- 京阪神地下鐵路線圖 …… 106
- Super地形鐵道圖（京阪神北部） …… 108
- Super地形鐵道圖（京阪神南部） …… 110



京阪神鐵道 互相串聯地圖




齊聚於賢島站的觀光特急「島風號」（左）與特急「伊勢志摩Liner」（黃色與紅色的列車）

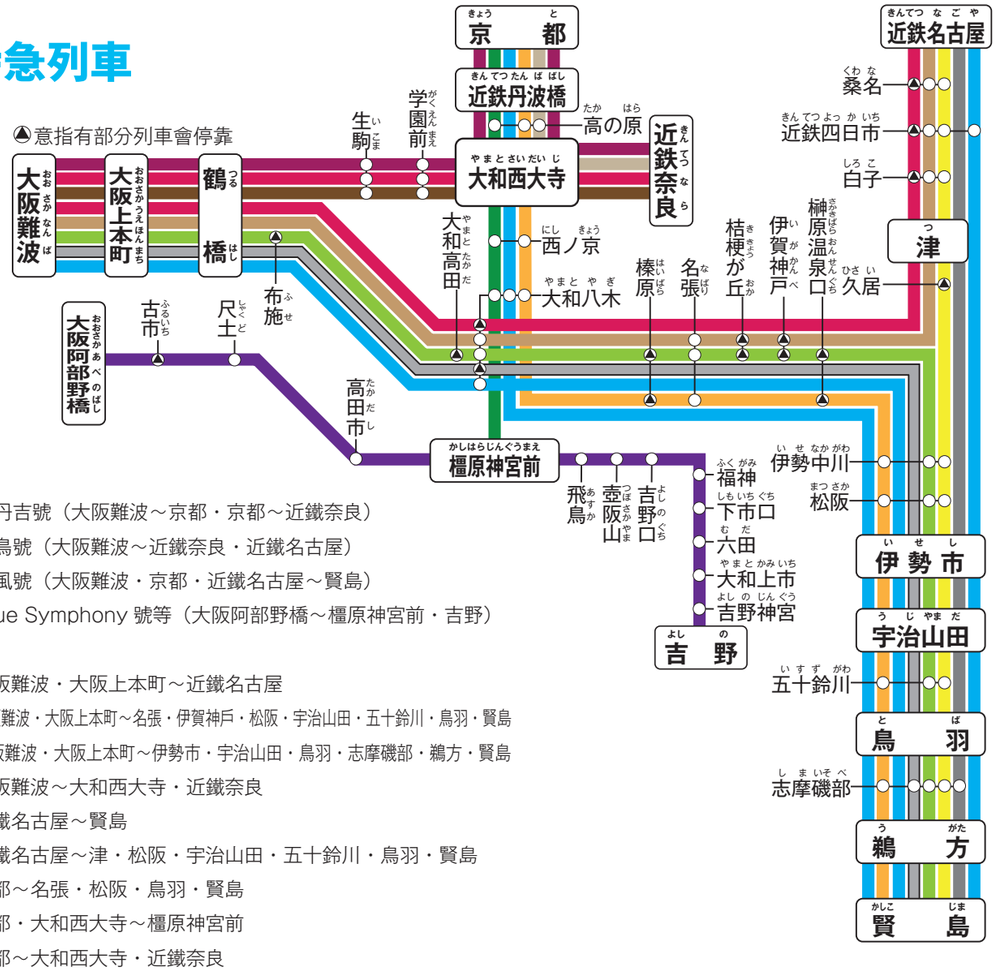
特集

近畿日本鐵道

在日本，近畿日本鐵道（近鐵）是JR集團之外路線最長的鐵道，連結大阪・京都・奈良・伊勢・賢島・名古屋。路線總長為501.1㎞（第二名是關東長達463.3㎞的東武鐵道）。

說到近鐵的優點，自然是橫跨紀伊半島且遍布各處的眾多路線，以及在這些路線上奔馳的各種特急列車。讓我們一起來看看這些在大阪・京都・奈良・名古屋、伊勢志摩・吉野等，大都市與觀光地之間互相連結的近鐵特急吧！

近鐵的特急列車





19200系　觀光特急 青丹吉號

於2022年4月首次亮相，是近鐵最新的觀光特急。連結大阪難波站～京都站、京都站～近鐵奈良站，這輛特急對於往來大阪・奈良・京都的觀光格外方便。車輛是以12200系改造而成，以4節車廂編制來運行。


「青丹吉號」的車內（1、3、4號車）

16200系　觀光特急 Blue Symphony 號

在大阪阿部野橋站與吉野站之間1天往返2趟的觀光特急。爲3節車廂編制，中間的2號車被規劃成休閒車廂。車輛是以一般型列車的6200系改造而成。




「Blue Symphony號」的休閒車廂（2號車）



50000系　觀光特急 島風號

連結大阪難波站・京都站・近鐵名古屋站與賢島站的觀光特急。是全新打造的車輛而非改造車。爲6節車廂編制，不僅將1號車與6號車規劃成展望車廂，還有咖啡館車廂可供用餐。


「島風號」的展望車廂

此外，本書中的意見、主張與評價皆出自於日文編著者，並不是近鐵集團控股有限公司及近畿日本鐵道株式會社的見解。記述的內容皆以編著者獨立的採訪為依據，文責歸屬平凡社編輯部，與近鐵集團控股有限公司及近畿日本鐵道株式會社無涉。



80000系 特急 火鳥號

特急「火鳥號」於2020年首度亮相，以最快行駛速度189.7km，連結起近鐵距離最長的大阪難波站與近鐵名古屋站之間，車程爲2小時5分鐘。爲8節車廂編制，1號車與8號車爲高級車廂，座椅也十分豪華，設計成可欣賞前後方景色的展望車廂。



高級車廂的豪華座椅

23000系 特急 伊勢志摩 Liner





原本是配合1994年三重縣志摩市度假設施「志摩西班牙村」開業而製造的特急型列車。在製造後18年的2013年10月，又配合在伊勢神宮舉行的式年遷宮儀式（定期遷建社殿的例行活動），針對車體進行了一番整修，才變成現在所看到的面貌。與觀光特急「島風號」一起持續運行，連結大阪・京都・名古屋與觀光地伊勢志摩一帶。

26000系 特急 櫻 Liner

是作爲特急使用的列車，行駛於大阪阿部野橋站～吉野站之間。一般以4節車廂編制來運行，1號車與4號車中設有展望空間。此外，3號車爲豪華車廂。



豪華車廂的獨立旋轉座椅



特急專用列車 22600系 Ace



特急專用列車 VISTA EX 30000系



其他作爲特急專用列車的還有22600系Ace、VISTA EX30000系，以及爲了讓22600系可以在窄軌區間（P.64）行駛而打造的16600系（車體設計同22600系）。VISTA EX是以雙層車廂連結而成的特急專用列車，備受喜愛，甚至博得「講到近鐵就想到VISTA Car」的好評。

21000系 特急 特急 Urban Liner Plus



21020系 特急 特急 Urban Liner Next



隨著「火鳥號」的登場而略爲淡出舞台，不過仍是近鐵最具代表性的特急列車。於1988年推出的Urban Liner是連接大阪難波站～近鐵名古屋站、作爲名阪的不停站特急專用車；Urban Liner Plus則是以Urban Liner翻修而成。2002年另外打造了Urban Liner Next以作爲其翻修期間的替代車輛。有2班6節車廂的列車運行。

不僅限於特急！一般列車也將引進新型車輛



近鐵已經決定於2024年秋季引進新型的一般列車。預計將以奈良線・京都線・橿原線・天理線爲主，引進4班10節編制的列車。新型列車的型號尚未定案。



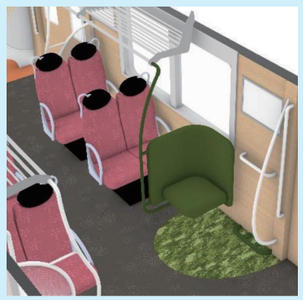
設爲直排式座

因應嬰兒車



設爲橫排式座椅

因應大型行李



採用可橫、直排互調的座椅（2種設定皆可的座椅），確保車門附近也有空間可因應大型行李或嬰兒車。

※插圖取自近畿日本鐵道的新聞稿

JR大阪環狀線



用於環狀線各站停車的323系

JR大阪環狀線是環繞著大阪市中心運行的路線，連結大阪（梅田）・京橋・鶴橋・天王寺・西九條等大阪的鬧區。環狀線如同字面般是繞圈運行的電車，與其他路線串聯而來的電車彼此交錯著運行。從其他路線串聯而來的電車以快速居多，並不會各站停車。

坐過站會很麻煩的環狀線內環

環狀線有外環（順時針繞行）與內環（逆時針繞行）的2條運行路線，但是會於天王寺站與大和路線・阪和線（關西機場線）串聯，於西九條站與夢咲線串聯，皆以順時針繞行環狀線、天王寺站爲終點。相反的，若是從天王寺站出發並以逆時針繞行環狀線，夢咲線會從西九條站分岔出去；大和路線・阪和線（關西機場線）則是繞行1圈後才從天王寺站分岔出去。換言之，搭乘內環線時，如果搭上與環狀線串聯的電車，一旦不小心坐過站，就會朝著日本環球影城或關西國際機場・和歌山・奈良出發，所以最好格外留心。

大阪站與梅田站

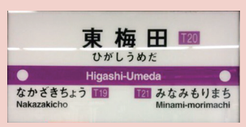




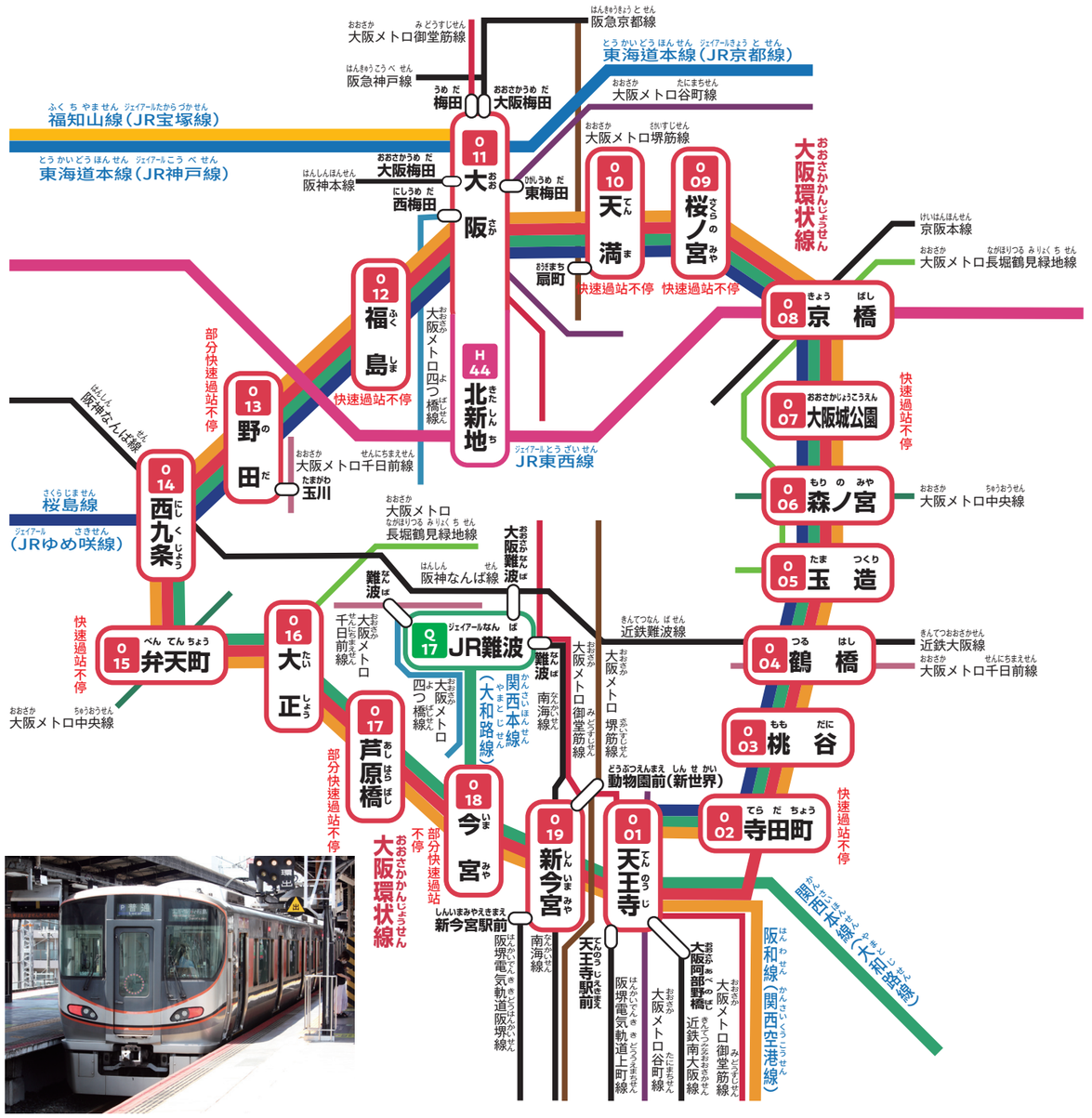
JR的大阪站、阪急與阪神的大阪梅田站、大阪Metro四橋線的西梅田站、大阪Metro谷町線的東梅田站，還有大阪Metro御堂筋線的梅田站——這些全是互相連結的車站。明治時期，鐵道的車站皆設置於郊外而非市中心。當時的梅田甚至被稱爲「埋田」，是填土造陸的土地而不甚便利，不過明治政府在此處建造了車站，命名爲「大阪站」。之後這一帶便逐漸被開發，成了大阪最大鬧區，不過據說當時在其東南西北方皆分別推動了不同的開發案，所以車站名稱有了各式各樣的稱呼。無論如何，大阪人可能還是習慣稱這個地區爲「梅田」，「大阪」是比較陌生的叫法。











正停靠西九條站的夢咲線323系


與大阪環狀線串聯的關空・紀州路快速223系


行駛於大和路線並連結大阪與奈良的大和路快速221系

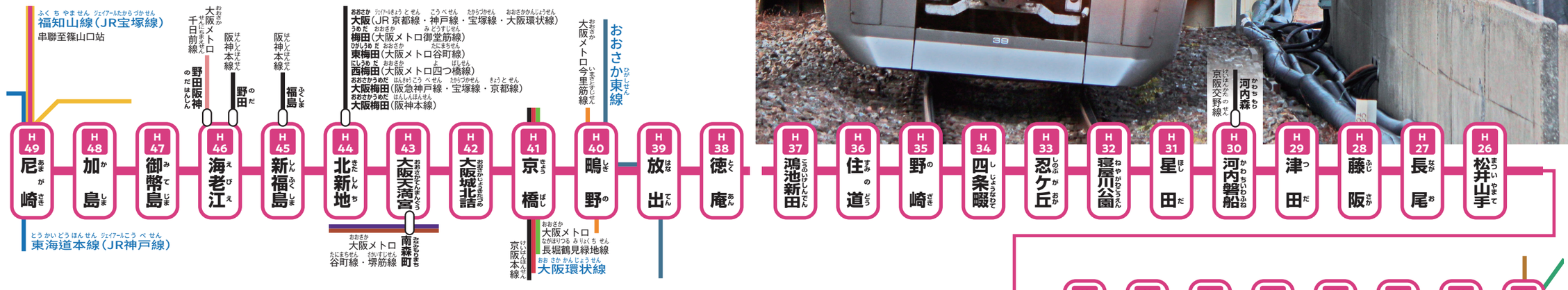

關空・紀州路快速225系

H JR片町線（學研都市線）・JR東西線


直通JR寶塚線的207系為通往塚口的區間快速，正在駛近放出站

從木津站通往京橋站的這條路線稱為片町線（學研都市線），從京橋站通往尼崎站的路段則稱為JR東西線。行駛於這2條路線上的列車皆為直通運轉。從木津站的H18到尼崎站的H49，連車站編號也是連續號碼。不僅如此，還有部分列車與福知山線（JR寶塚線）串聯，會行駛至篠山口站。


通往松井山手且各站停車的321系駛抵 野站



Mitsu-Mambo

京都府京田邊市裡有好幾座水路橋（有水渠流通於橋上）。當地將這些水路橋稱爲「Mambo」，不過位於JR片町線（學研都市線）同志社前站～京田邊站之間的馬坂川水路橋，是磚造的3拱狀構造，被稱爲「Mitsu-Mambo」（正式名稱爲馬坂川跨線水路橋）。昔日這個地區有許多地上河，但是後來不斷推動翻修工程等，最終僅保留包括Mitsu-Mambo在內的3處水路橋，且每座都有JR片町線（學研都市線）穿過其下。


通往寶塚且各站停車的207系
正奔馳穿過Mitsu-Mambo



正在駛近淺香站的關空快速・紀州路快速223系2500番台

阪和線是連結大阪市與和歌山市的路線。關西機場線從阪和線途中的日根野站延伸至關西機場站。從天王寺站與大阪環狀線串聯。關空快速與紀州路快速皆從大阪環狀線的京橋站與天王寺站出發，終點卻分別駛至關西機場站與和歌山站，其中有不少班車連結運行至日根野站。另有區間快速奔馳於天王寺站～日根野站之間。此外，此線亦為特急遙號・黑潮號行駛的路線。



正停靠大阪環狀線西九條站的關空快速・紀州路快速223系0番台



通往關西機場・和歌山的關空快速・紀州路快速225系5000番台



與大阪環狀線串聯的關空快速・紀州路快速225系5100番台



往返於關西機場站與日根野站的列車稱為「Shuttle號」

關西國際機場聯絡橋



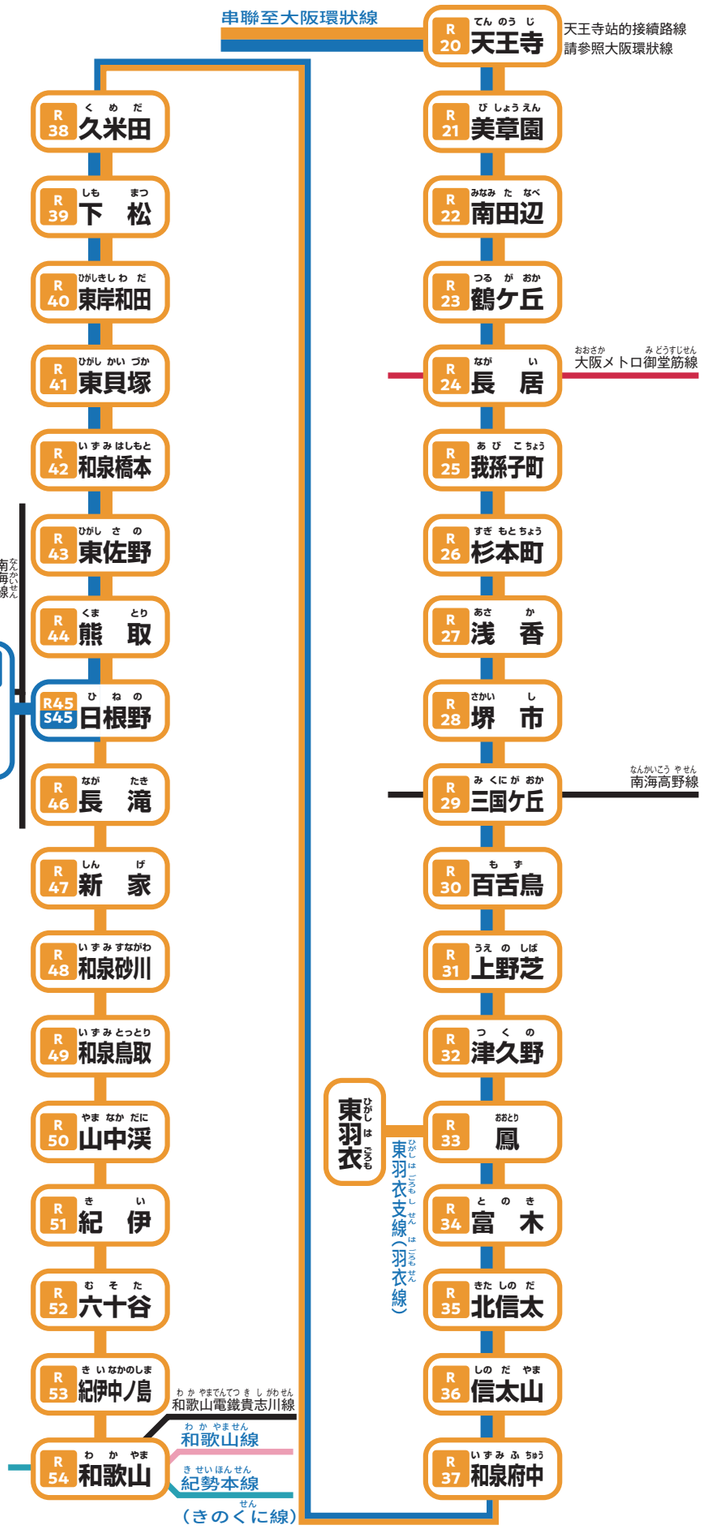
關西國際機場的建地是填埋大阪灣所打造出來的島，所以來往必需要經過橋梁。這座橋是由道路與鐵道合爲一體所構成，被稱爲關西國際機場聯絡橋（Skygate Bridge R）。JR與南海電鐵串聯。

Wing Shuttle是電車？

關西機場站是JR與南海電鐵2條鐵道的停靠站。車站位於第一航站，不過關西國際機場中還有一座與第一航站相距甚遠的航站（第二航站）。


連接2座航站的Wing Shuttle

Wing Shuttle行駛於這2座航站之間（見上方照片）。乍看之下很像電車或新交通系統，但是這並非鐵道，而是電梯的一種，是往水平而非垂直移動。爲免費搭乘。

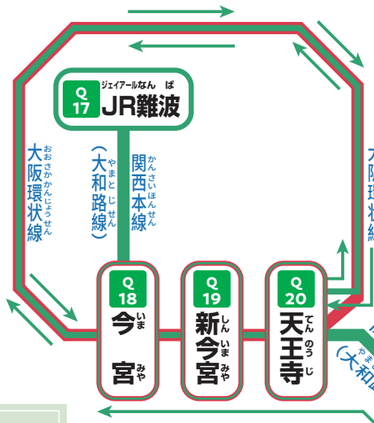


Q JR關西本線（大和路線）



與大阪環狀線串聯並通往天王寺的221系大和路快速

關西本線是連結大阪（JR難波站）與名古屋的幹線，但是並沒有從大阪直通名古屋的列車，這是因為途中加茂站至龜山站的區間尚未電氣化（P.30）。關西本線會從已電氣化的加茂站繞行JR難波站・大阪環狀線一周，再連結至天王寺站。另外有行經櫻井線（萬葉Mahoroba線）・和歌山線的列車從奈良站行駛至王寺站。此外，有些列車是從奈良一帶出發，行經久寶寺站後與大阪東線串聯，通往新大阪站。有大和路快速行駛於加茂站至JR難波站・天王寺站之間，經由大阪東線通往新大阪的路段則有直通快速運行。



從天王寺站與大阪環狀線串聯。有些列車以關西本線的終點JR難波站為起訖站，有些列車則是從天王寺站起訖並繞行環狀線一周。

JR難波爲大和路線上的車站

路線從環狀線的今宮站再往北延伸1站之處有座名爲JR難波的車站。難波是大阪的市中心之一，但是這座車站坐落於大和路線上而非環狀線，原名爲湊町站，位於OCAT（OSAKA CITY AIR TERMINAL）中。目前連結JR難波與大阪站（北梅田站）之間的浪速筋線正在建設中（P.33）。


JR難波站



通往王寺且各站停車的201系正停靠天王寺站（這款車輛將逐漸除役）



通往奈良的直通快速321系



經由大阪東線通往新大阪的直通快速207系即將駛入奈良站

在奈良站與郡山站之間建設新站

目前奈良周邊正在推動京奈和自動車道（大和北道路）的建設，預計奈良交流道會剛好建在奈良站與郡山站之間。JR西日本正在建造關西本線（大和路線）的新站，使其緊鄰這個交流道。

站名未定，不過預計於2028年開通。

F JR大阪東線



通往新大阪並各站停車的221系
即將駛入久寶寺站

東海道・山陽新幹線在大阪的車站是新大阪站，而非位於市中心的大阪站。若要透過鐵道前往新大阪站，只能利用JR京都線或大阪Metro御堂筋線。為了搭乘這2條路線，很多人都會經過大阪站（梅田站）等大阪的市中心，但凡通過市中心的路線都擁擠不堪。

為了紓解洶湧的人潮而特地打造了大阪東線，以便將來自奈良一帶的旅客直接送達新大阪站。換言之，是在大阪環狀線以東、往南北方向運行，藉此讓來自那一帶的旅客可以南北向移動而不必經過擁擠的大阪市中心。大阪東線的路線是從新大阪站通往久寶寺站，不過有直通快速串聯至關西本線（大和路線），可直通運轉至奈良站。



通往新大阪的直通快速321系正行駛於城北公園通站附近



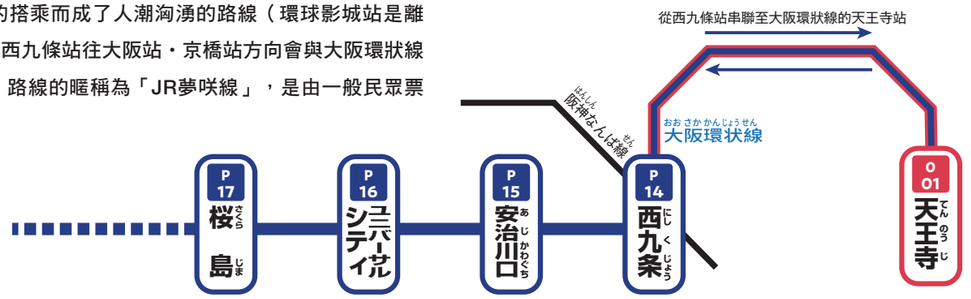
通往新大阪的直通快速207系即將駛入關西本線（大和路線）的奈良站

P JR櫻島線（JR夢咲線）



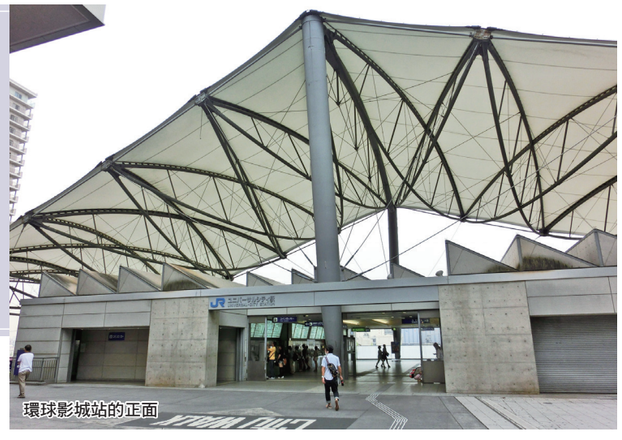
通往環球影城・櫻島的323系正在駛近安治川口站

原本是通往沿線工業區的通勤電車，但自從日本環球影城（USJ）開業後，因為該園區遊客的搭乘而成了人潮洶湧的路線（環球影城站是離USJ最近的車站）。從西九條站往大阪站・京橋站方向會與大阪環狀線串聯，駛至天王寺站。路線的暱稱為「JR夢咲線」，是由一般民眾票選決定的。



以帆船爲意象打造而成的環球影城站

環球影城站於2001年建成，是日本環球影城開業後才蓋好的車站，建設時原是以「此花臨海」作爲臨時車站名。車站是以帆船爲意象設計而成，爲鐵道日紀念活動的一環，獲選爲「近畿車站百選」。



環球影城站的正面

A JR東海道本線（JR京都線・琵琶湖線）



通往姬路的新快速225系即將駛入京都站

東海道本線是從東京站通往神戶站的路線，不過京阪神地區裡的好幾個區間都各有各的路線暱稱。從米原站通往京都站的區間稱為「琵琶湖線」；從京都站通往大阪站的區間為「JR京都線」；而從大阪站通往神戶站的區間則稱為「JR神戶線」。此線連結京都、大阪與神戶這3座大都市，是京阪神地區鐵道交通的大動脈。



通往須磨且各站停車的207系正行駛於長岡京站～山崎站之間


通往姬路的新快速223系即將駛入新大阪站



通往野洲的快速221系



通往京都且各站停車的321系

