

JR大阪環状線 特製時刻表

Osaka Loop Line Standard timetable



—2014-3-15ダイヤ改正—

大阪環状線全列車の標準時刻を掲載！
(JRゆめ咲線、くろしお&はるかルート含む)

T-TAKE(ていーていく) @ttakewebpage
<http://www.t-take.com>

自家製のため、記入ミスの可能性もあります。
公式の時刻表ではありませんので、独自研究による「特製」としています。
あくまで「参考程度」として、ご活用頂ければ幸いです。
2014-11-25更新

この「JR大阪環状線特製時刻表」は、当方、T-TAKE（てーていく）が、市販の時刻表や、各駅の駅掲示の時刻表より引用し、OuDiaの時刻表作成機能、及び、エクセルで、当方によるタイピングで、可能な限り分かりやすくまとめたものです。

■掲載範囲の区間

大阪環状線（天王寺－西九条－大阪－京橋－天王寺）、JRゆめ咲線（桜島－西九条）及び、環状第三線・梅田貨物線（西九条－新大阪）

■掲載範囲の列車

大阪環状線全列車、及び、同区間（天王寺－新今宮間）を走行する、JR難波乗り入れ列車、但し、一部の回送列車、不定期列車は掲載していません。（2014-4-22～貨物列車の掲載を追加）

この時刻表を印刷される場合は、冊子印刷（キヤノン製の場合）の設定をお勧めします。この場合でも、見やすいように予め編集をしています。

この特製時刻表について

時刻の探し方

- 新今宮駅では、文字枠に色付けをしましたので、大和路線～大阪環状線間の乗り換えも一目瞭然です。この他、快速停車駅である大正駅、鶴橋駅でも、同じ色付けをしています。
- 天王寺駅、西九条駅、大阪駅、京橋駅では、着時刻を記入しています。尚、これらは、公式の時刻と前後する場合があります。
- 天王寺駅では、「**天王寺西引上**」の項目があります。これで「＝」と二重線がある場合は、到着後、係員によって、車内点検の後、一旦、西引上線に入出区とみられる列車です。
- 「直折返」は、天王寺駅12/13番のりばで折返となる列車です。
- 同じ項目に「↓」がある場合は、引き続いて運転される、大阪環状線周回列車となります。外回り列車は、天王寺出発後、列車番号が変わります。内回り列車も、天王寺到着後に列車番号が変わります。
- どちらも、列車出発後に、途中止まりや大和路線・阪和線・ゆめ咲線直通列車は、天王寺→寺田町間、天王寺→新今宮間で列車の表示が変わります。
- 即ち、内回り天王寺発で、大和路快速、関空・紀州路快速や、桜島行列車は、天王寺出発前は「普通・大阪環状線」の表示、天王寺出発後、寺田町到着までに、正規の行先表示に変わります。（※これは、天王寺駅での誤乗防止による措置です。列車としては天王寺発時点で正規の列車です。また、14番のりば出発、例えば、外回り京橋行となる場合も、天王寺出発後、京橋行の表示に変わります。）

ご注意

- 列車の時刻は秒は切り捨てています。また、**記入ミスの可能性もあります**。これらが間違っていたことによる損害や、不利益等は一切負えません。
- このため、公式の時刻表ではありませんので、独自研究による「特製」としています。あくまで「参考程度」として、ご活用頂ければ幸いです。
- この時刻表で、JRの駅や関係各所の問い合わせは、現業機関のご迷惑となりますので、ご遠慮下さい。当方としても非常に困ります。当方へのお問い合わせは、ブログのメールフォームからお願いします。
- 列車の記入方は、スペース上の都合で前後があります。新今宮や天王寺駅で、接続列車をお探しになる際はご注意ください。
- この他、天王寺駅15/16番のりば、17/18番のりば間の接続列車もあります。
- ダイヤ乱れなど、実際の運行状況から、乗り換え列車は**不接続となり、接続がされない場合があります**。
- 臨時列車の運転や、その後の輸送状況の変化で、時刻が変更になる場合があります。
- 運用番号については、ダイヤ乱れや運用変更など、車両の都合により、所定の車種や両数で運転されない場合があります。
- 特急列車の運用番号について
281、381系――所定の運用を基本にしています。繁忙期では、6両所定の列車でも、増結の上、9両運転となる場合があります。
283、287系――6両編成時の運用を基本としています。**9両運転時の運用番号は反映していません**。
貨物列車の運用番号は、2014貨物時刻表記述によります。

記号の説明

列車種別の説明です。

普通	各駅停車の列車
区快	区間快速列車（※大阪環状線内は各駅停車）
直快	直通快速列車（※大阪環状線内は各駅停車）
B快	B快速列車（※大阪環状線内は今宮・芦原橋・野田通過）
快速	快速列車（※今宮・芦原橋・野田通過）
大快	大和路快速列車（※今宮・芦原橋・野田通過）
関紀	関空・紀州路快速列車（※今宮・芦原橋・野田通過）
特急	特急列車（※天王寺のみ停車、一部くろしお西九条停車）
回送	回送列車（※お客様はご乗車になれません）

関空・紀州路快速列車で、単独運転となる場合は「関空」「紀州」と区別

して記入しています。また、貨物列車も別途記入（枠色は黄色）

- ☒ グリーン車指定席がある列車
- 👤 指定席がある列車
- ↳ 同じ列車だが、列車番号が途中駅で変わる場合
- ＝ 始発及び終点
- || 他線経由の列車
- ↘ 通過の列車
- ⑪ 列車の発着番線（丸内数字、??番のりばの番号を表す）
- 弁 JR時刻表記、駅弁販売駅（※駅コンビニの弁当は除く）

営業キロについて

左側の営業キロは、起点を踏まえたものです。大阪環状線は大阪駅を起点に、内回りで一周となります。ゆめ咲線は西九条駅、環状第三線は梅田信号場（※新大阪－梅田信号場は梅田貨物線）、大和路線（関西本線）は名古屋駅起点となります。

運用番号の書き方について

森ノ宮車－01MとMを付与（色分け有）
奈良車で103系、201系－A61とAを付与（色分け有）
この他、414＋406とある連結列車で、下になっている運用番号が、進行方向前編成の運用番号となります。
※221～225系はその数字のみです。

■ 列車番号について

1000 -- 大阪環状線内の列車で、周回運転をする列車
2000 -- 大阪環状線内の列車で、天王寺、京橋、大阪行となる列車
上記にEを付与 -- ゆめ咲線直通の列車
600 -- ゆめ咲線内の列車、及び、回送列車
300 -- 大阪環状線内の回送列車の番号となる模様ですが、未確認点により未記入があります。
大和路線天王寺～新今宮間の列車と特急列車は、説明を省略します。

■ 大和路快速列車について

この特製時刻表では、3300Kと、Kを付与していますが、大阪環状線内の**大阪－京橋－天王寺間**は、Kはなく**数字のみ**となります。

■ 関空・紀州路快速列車について

この特製時刻表では、4101Mと、Mを付与していますが、大阪環状線内の**京橋－天王寺間**は、Mはなく**数字のみ**となります。
また、紀州路快速は、連結列車の場合、**関空快速の列車番号が基本**となります。紀州路快速で単独運転する列車は、例えば「4544→4144」と、-400とし、日根野以北では関空快速の列車番号となります。
直通快速列車についても、上記と同じ要領です。

■ 区間快速列車について

この特製時刻表では、2302Yと、天王寺から（まで）の大阪環状線内での、実際の列車番号となります。天王寺～新今宮間が大和路線の線路走行でも、+2000となり、天王寺駅で列車番号が変わります。

これらは、大阪・または京橋で、別々の列車として記入した方がいいのですが、実際は直通運転であるため、一部の例外列車を除いて、列車番号にKとMを付与していますので、ご注意下さい。

■ 一部の例外列車について

但し、**一部、大阪駅や京橋駅で、列車番号そのものが変わる場合**があります。外回りで一周して、天王寺駅から、さらに一周をする列車は、この考え方の模様です。

この場合は、判別上、別々で記入していますが、実際は直通運転となりますので、ご注意下さい。（例：平日の2321Y→大阪→1370、4314M→京橋→1378）

■ 特急列車の車種と両数について

特急列車の車種は、列車によって異なりますので、それぞれ個別に記入しています。「はるか」「くろしお」は、繁忙期に9両で増結運転の場合があります。



■ 両数について

8両 - 8両編成
6両 - 6両編成（下線有）
4両 - 4両編成

この両数項目で、ピンク色の枠色は、「女性専用車」の設定がある列車となります。

https://www.jr-odekake.net/railroad/service/train_woman/

● 大阪環状線、ゆめ咲線

U S J ラッピング車を含む、8両4ドア車で、4号車に女性専用車【画像左のステッカーがある車両、**大和路線の場合**】を設定、普通列車のみ

（※同じ車両で運転される快速・区間快速列車、及び大和路線内は、女性専用車設

定外です。）

尚、42+51運用で運転される、奈良車103系4+4両の列車は、8両4ドア車で、**大阪環状線内でも女性専用車の設定はありません**。このため、この列車に関しては「○8両」と区別しています。

● 大和路線

6両4ドア車で、3号車に女性専用車を設定、快速・区間快速列車と普通列車のみ（おおさか東線全区間・和歌山線内の王寺－高田間を含む、但し、桜井線内全区間は対象外）

△ 8両 - 8両編成

△ 6両 - 6両編成（下線有）

△ 4両 - 4両編成

△としたのは、転換クロスシート車両である、3ドア車である場合で、駅案内での△を踏まえています。221、223、225系で運転される列車となります。**3ドア車には女性専用車はありません**。トイレは、1号車に設置（4+4両で運転の場合は、1号車の他に5号車にも設置） トイレ付近に、車椅子スペース（ベビーカースペース）のある車両もあります。



■森ノ宮車の車両運用

大阪環状線で主に運転される森ノ宮車は、「01M～17M」と、17運用あり、8両20編成、予備3編成という車両運用です。

日中は15分間隔運転により、内回り・外回りで各3運用の周回運用となり、この他の大半の車両は、朝夜のみでの運行となります。

特徴的な運用として、平日に限って大和路線での運行もあり、日中は、平城山駅近くの車庫である、奈良支所に留置となります。以前はもう少し多く、このような運用がありました。221系化により、現在は1運用のみです。いずれも、区間快速として大和路線直通の列車があり、この場合は女性専用車の設定はありません。

「～2324Y-324Y-奈良支所-457Y-2457Y-2456Y-456Y-495Y-2495Y～」

456Y-495Yは、唯一、加茂駅まで乗り入れる運用となります。このため、京都府内（京都府木津川市）にも入線します。

その他、「61M～63M」と、ゆめ咲線を中心に運行される運用が3運用あります。予備車は01M～と共通となります。USJラッピングの201系2編成を中心に運行されますが、1運用は必ず、通常の車両で運行となります。

61Mは、全日、桜島～大阪～京橋間でのみの運行となりますが、62M、63Mは、平日2422E-2431E、2426E-2435Eで、土休日は2350E-2369E、1305-1315-2327E、2422E-2435Eで、京橋～天王寺～西九条間を走行する運用もあります。

その他、一部、01M～17Mの運用でも、ゆめ咲線内で運行となる時間帯があります。

平日13Mの回644-回647は、ダイヤ上の都合か、今回のダイヤ改正から、西九条1番（上下貨物線）に、一旦往復の上、回送で立ち寄るとい、変わった運用も登場しています。

夜間留置として、天王寺駅、大阪駅引上線、桜島駅の都合7運用のみで、この他は全て、森ノ宮支所での留置となります。

車両は201系8両16編成【画像上】がメインですが、103系8両7編成【画像右】も所属し、全車両、延命化や内装の改善をした、40N、30N体質改善工事済車両となっておりますが、今後、新型車両の置き換えという動きもあります。

天王寺～新今宮間の大阪環状線区間では、時間帯によっては、列車間隔が大きい場合があります。

例えば、土休日、新今宮→天王寺間だと、21:48発の次は、22:12発と、次の列車まで24分後となります。日中だと平均15分後となり、新今宮から鶴橋、京橋方面（この逆も）は、天王寺駅でも乗り換える必要があり、乗る列車や時間帯によっては注意が必要です。

（※環状内回りの列車でも、天王寺時点で、始発列車が先発する場合もあり、注意が必要です。適宜、車掌さんによる案内はされます。）



■奈良車の車両運用

主に、大和路快速で運行される221系は、JR化後間もない1989年に登場して以来、25年に渡って運行の、お馴染みの車両です。奈良支所に新製配置された車両もありますが、多くは、223系や225系投入による、網干総合車両所から転属となった車両が中心で、大阪環状線の運用をも置き換えています。

大和路快速（加茂～天王寺～大阪環状線内）では、6両編成の運行がメインですが、ダイヤ改正の度に、日中の8両編成の運行も、少しずつですが多くなっています。8両固定編成の転入や、車両の組み換えも多くあります。日中、元々は6両編成のみの運行でした。

その他、みやこ路快速（京都～奈良）や、いわゆる高田快速（高田～JR難波）での運行も、この221系による運行がメインです。

その一方で、大阪環状線内を一周したり、大阪環状線内を普通列車として運行される場合も目立ちます。

平日：1305-1315-1329、1309、1335、2377-2406 土休日：1362-1378-2392、1485-1501-1519、2609-2634

いずれも、221系8両編成で運行となります。森ノ宮支所留置が4両6運用もあるため、間合いで、普通列車に充当することになります。平日朝で内回りの列車を、2周半する列車もあります。この内、2377-2406列車は、大阪駅引上線で折返しとなるのも特徴的です。

土休日は、309Y-1378-2392と、朝に外回りで2周となります。1485-1501-1519列車は、夕方に内回りを2周半した後、2460Y-460Yと区間快速に流れる運用や、2609-2634で、大阪駅引上線で折返しの上、森ノ宮支所留置となる運用もあります。

さらには、早朝や終電付近を中心に、**2 2 1系が大和路線で普通列車として運行される場合**もありますが、**平日、2728K-2735Kでの柏原普通**が、2006-10月ダイヤ改正（当時は夜間に設定）以来の登場となりました。

平日午前中であった2 2 1系普通運用は、一部で設定が減りましたが、1746Kで残す場合もあります。平日夜間では、1848K-1861K、土休日夜間では、1846K-1855K-1870K-1879K-1884K-1891Kという、2 2 1系での普通運用が逆に増えた場合もあります。

2 2 1系4両編成で運行される大和路線普通（奈良－JR難波間）は、平日1709K-1714K-3656Mで、土休日1871K-1882Kもあります。



この他、桜井線で運行される2 2 1系、2 0 1系の運用もあります。

平日：**522S-4525T(A72)**、524S-527S(A0413)、526T-4529T
難波行(A0418)、530T(A0404)
土休日：522S-527S(C0423)、**524S-527S(A70)**、526T-4529T
T難波行(C0418)、530T(C0404)

2 2 1系4両または、2 0 1 / 1 0 3系6両（上記太字の列車）となります。朝ラッシュ時のみの運転ですが、高校生の多客が一部区間でありまして、意外と混雑します。

1 0 5系でも4両運用が1列車（528S）あり、奈良到着後は解放され、それぞれ別々の列車（528S後編成は531T、前編成は1533S）で奈良駅を

出発となります。

この他、1 0 3系4両や2 2 1系8両は、朝夜の天理留置線での回送列車のみ、土休日運用でC0601、C0603は、天理への臨時列車運行日は、2 2 1系6両編成の入線もあります。（※平日の臨時列車は2 0 1 / 1 0 3系6両運用）



【画像】体質改善工事を受けた2 2 1系

今回のダイヤ改正で、**和歌山線五条駅に乗り入れる、2 2 1系6両編成の入線はなくなり、全て4両編成のみ**となりました。和歌山線では、高田－王寺間で、平日2455M-1343T、土休日2455M-1327Tで、2 2 1系6両編成の運転があるのみです。

2 2 1系8両編成：加茂－天王寺－JR難波間と大阪環状線、回送で奈良－天理間

6両編成：加茂－天王寺－JR難波間と大阪環状線、高田－王寺間、京都－木津間

4両編成：6両編成の区間に、桜井線全線、和歌山線五条－王寺間

2 0 1 / 1 0 3系6両編成：加茂－天王寺－JR難波間と、桜井線全線

1 0 3系4両編成：加茂－天王寺－JR難波間と大阪環状線、回送で奈良－天理間、京都－木津間

と、上記が主な運行区間となります。

2 2 1系の運用として、8両6運用（7編成予備1）、6両8運用（9運用予備1）、4両25運用（29編成予備4）となります。8両と6両の予備車は各1編成のみですので、検査等は、車両を組み換えた、いわゆる「改編成」は過去にも実績があり、希に発生します。

4両編成は4編成の予備ですが、1編成程度体質改善工事が発生しても、421運用で1 0 3系4両の代走も可能な範囲です。平日409と421運用は、奈良線内で普通運用に充当となります。2013-3-16改正で、1 0 3系4両2編成が転入しましたが、現状では、その工事用の予備車を1編成のみ残り、1編成は日根野支所に返却となった模様です。

車両運用の持ち変わりにより、大阪環状線内の運行は増加傾向で、車両の延命と、混雑改善を含めた一部の腰掛撤去、補助椅子化となった「**体質改善工事**」をする車両が、2013年以降多くなっています。（目印は、LED行先表示の有無や、ヘッドライトのHID化、尾灯のLED形状変更など）

体質改善車では、新たな機器の設置などにより、運用番号の表示がなくなったため、車両運用の把握が難しくなっています。この工事の進捗により、今後の運用調査も厳しくなるだろうと思われそうですが、運行管理システム普及の影響なのか、運用番号表示の必要性がなくなった模様です。元々、運用調査のためにある表示ではなく、信号が駅扱いだっただけの名残（目印）と言え、撤去はやむを得ません。尚、シールで貼付の、先頭車の白い数字は車両番号となります。2 2 0形式は0－1として、ハイフン付与で区別です。

2 0 1 / 1 0 3系6両運用は、17運用19編成予備2となります。4運用はおおさか東線での運用、7運用は日中の大和路線普通運用となります。大半は普通運用ですが、一部で、快速運用も存在します。

平日：455K-442K-487K-476K、1323T、1348K(王寺快速)、1309T、496K(加茂快速)、1315T-312K、1437K(王寺快速)、326K、4335K(4525Tから続く桜井高田経由快速)

土休日：325K(加茂快速)、432K、1311T-308K、1437K(王寺快速)、467K-452K-加茂-491K、496K(加茂快速)、1348K(王寺快速)

このように、意外と2 0 1 / 1 0 3系6両の快速列車も多く存在します。加茂まで運行される運用もあり、特に、停車駅が少ない王寺－久宝寺間は、高速で運行される区間もあり、注目です。

103系4両運用は、11運用13～14編成予備2～3となります。但し、41運用は運行がありませんので、事実上の予備車は3～4編成と、比較的多めです。また、いわゆる「4251スジ」も健在で、平日のみですが大阪環状線での運用もあり、注目です。460Y-497Kで、加茂まで運行の列車もあります。



【左画像】225系

■日根野車の車両運用（3ドア運用の223/225系）

大阪環状線内では、主に関空・紀州路快速での運行が中心ですが、平日朝、126+128運用で、4314M-1378-2390と、さらに大阪環状線を一周する運用もあるのが特徴です。

今回のダイヤ改正では、きのくに線内での運用が増加しています。117系の運用と持ち変わる形で、今まで紀伊田辺留置だった2運用を活用し、日中や夜間の和歌山～御坊間は、223/225系の運行で統一されました。

つまり、日中紀伊田辺留置を117系とすることで、実現となった訳です。これにより、車掌乗務の列車が増え、日中のワンマン列車がなくなりましたが、車両が置き換わることによる「イメージアップ」を優先させたのではと思われる。

これにより、御坊～紀伊田辺で運転される113系で、予備車が117系となり、ワンマン対応車両ですから、検査時の代走も、円滑に行える車両運用となっています。

	←大阪方面	④	③	②	①	関空・和歌山方面→	④	③	②	①	号車
基本パターン		⑧	⑦	⑥	⑤		④	③	②	①	号車
		紀州路快速～和歌山行				+	関空快速～関西空港行				
基本パターンの逆組成 大阪方面の列車のみ、運用上の都合で、 関空快速が前連結となる場合 (逆組成パターン)		⑧	⑦	⑥	⑤		④	③	②	①	号車
		関空快速				+	紀州路快速				
関空快速だが、後4両日根野行 但し、8両で関西空港行の場合もあり (関空快速8両パターン)		⑧	⑦	⑥	⑤		④	③	②	①	号車
		関空快速～日根野行				+	関空快速～関西空港行				
紀州路快速だが、和歌山市から8両 または、前4両日根野から連結・解放 (紀州路快速8両パターン)		⑧	⑦	⑥	⑤		④	③	②	①	号車
		紀州路快速(日根野で連結解放注意)				+	紀州路快速(和歌山発)				
阪和線内快速・B快速 但し、8～5号車が日根野、和歌山で 連結・解放の場合があり B快速8両は必ず日根野連結・解放となる		⑧	⑦	⑥	⑤		④	③	②	①	号車
		快速(日根野で連結解放注意)				+	快速				
		快速停車駅は全て8両対応 但し、日根野～和歌山間で日根野・和泉砂川・紀伊・六十谷・和歌山駅以外は6両限界 このため、B快速、熊取以南各駅停車の紀州路快速は4両編成のみ。									

また、一部、日根野での連結時に、関空快速が前(8-5号車)となる場合があります。これは、運用上の都合となり、59運用あるこの運用に、同一の運用番号で、出区先、組成を極力同じにした影響といえます。

【逆組成パターン】

平日：4220M

土休日：4196M、4218M、4220M、4226M

【関空快速全区間8両パターン】

平日：4215M、4221M、4302M(直通快速)、5228M

土休日：5111M、4215M、4221M、4102M、4114M、5228M

【関空快速全区間4両】

平日土休日共：5101M、5103M、5224M、5230M、5232M

関空快速の全区間8両、全区間4両の列車は上右の通りで、他は、全列車日根野で連結・解放となります。逆組成は、土休日での設定が多く、組成が前後異なりますので、降車駅でのエレベーターや階段の位置も、全て逆となります。

その他のパターンは下記の通りとなります。

【関空快速8両パターンで、8～5号車日根野解放の列車】

平日：4207M、4213M、4219M 土休日：4213M、4219M

【関空快速8両パターンで、8～5号車日根野連結の列車】

平日：なし、土休日：4104M

【紀州路快速、快速、B快速8両パターンで、8～5号車日根野解放の列車】

平日：2523H、2531H、2157H、2165H、2923M 土休日：2507H、2513H、2157H、2163H、2171H、2173H、2177H、2923M

【紀州路快速、快速、B快速8両パターンで、8～5号車日根野連結の列車】

平日：4910H、4918H、4536H、4544H、2560H、2162H、2574H 土休日：4726H、4536H、4544H、2560H、2164H

【紀州路快速、快速、B快速全区間8両パターン】

平日：4113M、2111H、2155H、2159H、2161H、2163H、2169H、2173H、2175H、2177H、2179H、2181H、2183H、2189H、2193H、4306M、2110H、4312M、4316M、2124H、4320H、2130H、2134H、4130M、2164H、2166H、2170H、2172H、2176H、2178H、2180H<この他の天王寺～日根野間快速も8両>

土休日：2101H、2155H、2159H、2161H、2165H、2167H、2169H、2175H、2189H、2193H、4106M、2112H、4112M、2116H、4118M、2166H、2168H、2170H、2174H、2176H、2178H、2180H<この他の天王寺～日根野間快速も8両>

【紀州路快速、快速、B快速全区間4両】

平日：2101H、2909M、321H～363H、151H、2153H、365H、2900M、302H、140H～150H、322H～356H

土休日：2909M、325H～363H、151H、2153H、365H、2900M、126H～136H、326H～356H



【左画像】205系（6両編成）

青色帯下にある橙色のテープは、6両編成、及び最高速度が100Km/hの目印です。

■日根野車の車両運用（4ドア運用の103／205系）

4ドア運用の103／205系は、6両12運用予備2、4両7運用予備1、205系4両4運用予備1という具合です。

6、4両は、車両の所要編成の関係で、両数は統一されておりません。平日天王寺7:30～8:37着の9列車は、6両編成のみ充当の車両運用にはなっています。さらに今回の改正～、日中の天王寺～鳳間の普通列車は、平日・土休日共、6両6運用のみで運行となります。

6両編成は103系、205系6両編成で、車両形式も共通の混在運用です。4両編成は、103系、205系、それぞれ個別の運用で充当となり、103系の運用番号は41～47、205系の運用番号は51～54となります。

号は41～47、205系の運用番号は51～54となります。

4両運用で、車両形式別に別々の運用となっている理由としては、103系と205系6両編成の最高速度が100Km/hなのに対し、205系4両編成（1000番台）の最高速度が110Km/hと異なるため、運転上で認識させるための措置と思われる。

このため、4両編成は朝、夕方のみとなり、今改正から、日中の運行がなくなっています。

羽衣線のワンマン運用は1運用とこのままですが、鳳派出所に、予備1編成が常時待機する形となっています。車両の検査は、鳳～日根野間で、その都度、夜間に回送となる模様です。

【4ドア運用の103／205系での区間快速】

平日：304H-301H(41運用)、2306H-303H(27運用)、308H(24運用)

土休日：なし

4ドア運用の103／205系での区間快速は、平日のみで、先の5列車のみです。205系4両運用での区間快速運用はなくなりましたが、6両運用で、205系の区間快速充当があるのが分かります。

その他について

この、特製時刻表は、市販の時刻表では詳細なダイヤが掲載されていない、大阪環状線のみ制作します。この制作と編集には、とても時間を要しますので、他路線については制作予定はありません。拙著運用表をご覧の上、携帯全国時刻表など、市販の時刻表をご一緒にご用意の上、ご利用下さい。

尚、一部で、「時刻表っぽいフォント — DiaPro (<http://but.tw/font/>)」も利用させて頂きました。見やすくなっていると思います。

他は、「Meiryo UI」フォントをベースにしています。