

はじめに

列車に乗ると必ず耳にするのが車内放送である。次駅の案内や乗り換え案内など、乗客にとって重要な内容が盛り込まれたものである。それは車掌による肉声放送の場合もあれば、自動放送の場合もある。近年では後者をよく耳にするようになってきたと感じる。もちろん、新幹線や京阪の特急などのように車掌が乗務していながら自動放送を採用する例もあるが、このことは「ワンマン運転」が増えてきたことを象徴しているともいえるのではなかろうか。一般に「ワンマン運転」とは車掌が乗務しておらず、運転士のみが乗務している列車のことを指す俗称であるが、この方式を採用する背景には合理化・人件費削減などの必要性といったその路線の厳しい経営状況がある。

今回の葵ではこの「ワンマン運転」に焦点を当て、関西の私鉄・市営地下鉄でワンマン運転を行っている路線を取り上げ、その路線がワンマン運転になった背景や車両・駅の設備について見ていくこととしたい。

ワンマン運転の概要

1. ワンマン運転とその歴史

列車には通常運転士と車掌が乗務する。このうち、車掌の乗務を省略した運転を通称「ワンマン運転」と呼ぶ。逆に、車掌が乗務する運転を「ツーマン運転」・「ツーメン運転」と呼ぶ場合もある。

ワンマン運転が初めて導入されたのはバス事業であり、1950年代前半に各都市でワンマンバスが登場した。鉄道事業においては、この時期にごく一部の路面電車で導入が始まり、1970年代になると地方の中小私鉄を中心に合理化・省力化を目的として「ワンマン運転」の導入が進められた。そして、1980年代後半からはJR各社のローカル線でも導入が始まった。2010（平成22）年2月1日現在、JR・民鉄・公営交通合わせて109の会社、303路線で「ワンマン運転」が行われている。

また、ATO装置、車内モニタ、ホームドアなど、運転システムや安全を確保する設備の開発・整備も「ワンマン運転」の導入を促進してきたと言える。



写真 1 「安全を確保する設備の 1 つであるホームセンサー」

柵間に赤外線センサーがあり、列車の発車時に乗客が遮ると緊急停車する。

(2010年2月13日、竹村駅にて)

2. 都市型ワンマンについて

本冊子では、「都市型ワンマン」という言葉が多用されているため、ここでこの言葉について触れておきたい。地方の JR 線や私鉄などで行われている一般的な「ワンマン運転」はバスのように乗車駅で整理券を取り、降車の際に運賃表で運賃を確認して列車に備え付けの運賃箱にそれを投入する仕組みである。しかし、都市部の大手私鉄、中小私鉄、地下鉄等においては全駅に自動券売機、改札機、精算機などが設置され、車内での精算を一切行わない方式を採用している。つまり、車掌が乗務している場合とほとんど同じように乗降可能であるということである。また、それらの機器が設置された各駅はその路線のどこかの有人駅あるいは管理センターによって一括して管理されている場合が多い。関西の私鉄でも大都市圏だけあってこの方式を採用している路線が多く、本冊子でこの言葉が多く出てくるのはそのためである。

3. 珍しいワンマン運転の例

JR 九州の「九州横断特急」などの一部の特急列車では、特急列車であるにも関わらず「ワンマン運転」を行っている。実際に扉の開閉等の車掌が行う業務を運転士が行っているが、多くの場合車内販売や観光案内をするための客室乗務員が乗務しており、特急券の確認等はこの客室乗務員が行っている。