

京阪京津線

1. 路線紹介

かつては京阪本線と共通の三条駅（後に同線から分離して京津三条駅と改称）を起点とし、蹴上駅付近では碓氷峠並みの 66.7‰の急勾配を越え、御陵駅までは併用軌道も交えて京都・大津間を結んでいたが、1997（平成 9）年 10 月 12 日に御陵駅以西を廃止し、京都市営地下鉄東西線へ乗り入れを開始した。同駅以东の逢坂山を越える大谷～上栄町間にも 61‰の勾配区間がある。浜大津駅付近は併用軌道となっており、4 両編成の電車が地下鉄と併用軌道を直通するのは日本全国でここだけである。

京都と大津の都市間輸送を担うものの、所要時間や運転本数、運賃などの面で、並走する JR 西日本の琵琶湖線に対して大きな差があるのが現状である。

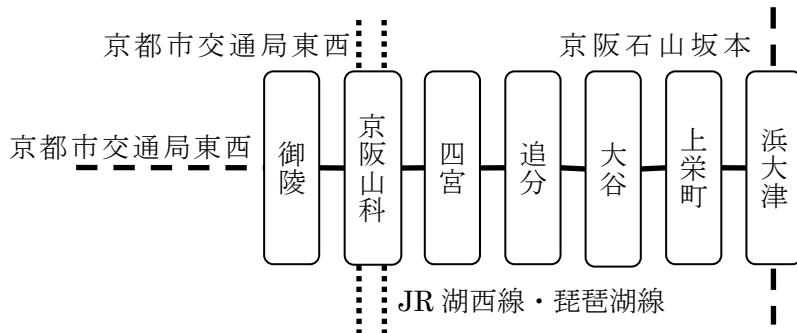


図 1 「京津線路線図」

2. ワンマン運転について

2.1 目的

京津線にはかつて車掌が乗務していたが、2002（平成 14）年 11 月 30 日のダイヤ改正に伴い、ワンマン運転となった。これは当時の業績の悪化で経営の見直しが迫られたため、京阪グループが策定した「京阪グループ新生計画 Re-Born21」によるもので、その中でワンマン運転の目的として、大津線全体の自立化が挙げられている。

2.2 実施形態

2.2.1 車両設備

京津線では 800 系が使用されている。800 系は東西線に京津線から直通運転するため、1997（平成 9）年に新造した車両である。

東西線内ではワンマン運転のため ATC/ATO 装置、ホームドア対応回路、誘導無線およびホーム監視装置などの設備・装置を搭載している。また、広範囲の電車線高さに対応するパンタグラフ、急曲線・急勾配・併用軌道に対応するための台車・主電動機・制御装置・ブレーキ装置や車体など直通運転を配慮した特別設計となってい

る。

車内を見ると、先頭車はセミクロスシート、中間車はロングシートの座席配置とし、インテリアは京阪本線 9000 系に準じている。



写真 1 「800 系」(2010 年 4 月 24 日、京阪山科駅にて)

2.2.2 駅・その他の設備

全駅が有人、自動改札で、かつスルッと KANSAI および PiTaPa 等の IC カードに対応している。(ただし、上栄町の京都市内方面行きホームには改札がないため、浜大津から上栄町までこれらを使用する場合は、上栄町において自動精算機を通さねばならない。また、上栄町京都市内方面行きホームおよび大谷には券売機がないため、発駅証明書を取って降車駅で精算しなければならない。)

また、各駅にホームミラー、ホーム異常通報装置が設置されている。

3. 現況

図 2 からも見取れるように、京津線の乗降客は近年 1 万人を維持している。が、路線としての収益は依然として厳しい状況が続いている。その最大の理由が東西線開通による運賃の値上げである。

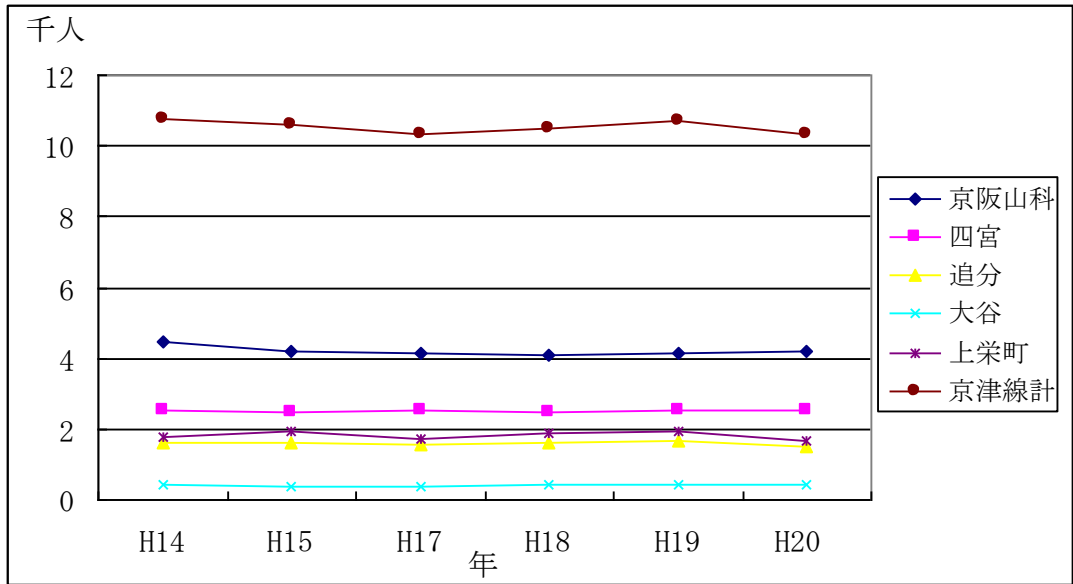


図2 「京津線の1日平均乗降人員の推移」

4. 考察

ワンマン運転による影響だが、朝夕などの混雑時はステーションスタッフが乗務しているので、乗降時のタイムラグが少なく、特に問題はないと思える。

ただ、4両編成にも関わらず、まだ後方の安全性がきちんと確保されていないように思われる。特に、短い区間とはいえ、浜大津～上栄町間の併用軌道区間の安全性の向上が今後の課題として挙げられる。

また今後、仮に京阪電気鉄道から分離、グループ社化した場合、更なる厳しい経営状況となることが予想されている。京都市交通局東西線も含め、更なる経営改革が求められる。

参考文献

京阪電車 大津線 公式 web サイト <http://www.keihan-o2.com/>

大津の京阪電車を愛する会 <http://www10.ocn.ne.jp/~ok-love/>

営業私鉄キップ館 <http://www.kigekiraumen.com/kippu/keihan.htm>

京阪電気鉄道 第80期 事業報告書

<http://www.keihan.co.jp/ir/report/pdf/80kimatsu.pdf>

大津市統計年鑑