





図2「京阪大津線1日平均乗降人員の推移」

※ここで京阪大津線は石山坂本線全駅と京津線の上柴町、大谷、追分の三駅を合わせたものである。

全体的には、2003（平成15）年度まで減少傾向が続いていたが、近年は、微増傾向にある。その要因としては、2003（平成15）年10月より運行間隔を短縮し、便数を増やす等の改善が実施されたことで、利便性が高まったことが考えられる。

## 2. ワンマン運転について

### 2.1 目的

石山坂本線にも、京津線と同じく、かつて車掌が乗務していたが、前年の京津線に続き、2003（平成15）年10月4日のダイヤ改正に伴い、ワンマン運転を開始した。これは京津線と同じく、経営改善事業（「京阪グループ新生計画 Re・Born21」）の一環で、大津線の自立を目的としたものである。

### 2.2 実施形態

#### 2.2.1 車両設備

車両はすべて600系と700系で運行されていて、それぞれ全車両にワンマン運転化工事が行われた。具体的には、全車両に非常通報装置（ボタンを押すと、運転手と会話が可能）が新設された。

#### 2.2.2 駅・その他の設備

石山坂本線には、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。

もっとも特徴的なのが、ステーションスタッフである。これは、石山寺～皇子山間では駅員として時間配置され、近江神宮～坂本間では改集札要員として列車に乗務する。なお、乗務といっても、車掌ではないのでドア開閉等の車掌業務を行うわけではない。



写真 1,2 「600 系 (左)、700 系 (右)」

(2010 年 4 月 24 日、膳所本町駅 (左)、石山寺駅 (右) にて)

### 3. 現況

かつては図 2 で示しているように、80 千人の乗客があったが、沿線人口の減少、東西線開通による運賃の増大等に伴い、現在では 63～66 千人を推移している。そのため、大津線ではさまざまな取り組みを行っている。たとえばダイヤにおいても昼間は毎時 8 本（近江神宮～坂本間は 4 本）とするなど、本数の増発かつ利用者にわかりやすい設定である。

### 4. 考察

上で述べてきたように、財政上の問題、利用者の利便性を考慮して現在のワンマン運転という形態が適切であるといえるだろう。エネルギー問題により鉄道の需要が再認識されるようになってきた今、ワンマン運転化によるこれからの動向に期待したい。

また、今後であるが、3. で示したような経営努力は行われているものの、依然として状況は厳しく、京阪電鉄側からも、大津線の分社化を大津市に打診したという。このような状況は先述した京都市交通局東西線、京阪京津線と複合的に取り組まれるべき課題であり、今後の行方が注目される。

#### 参考文献

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

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

大津市統計年鑑