

# 京阪交野線

## 1. 路線紹介

### 1.1 路線概要

大阪府枚方市の枚方市駅から大阪府交野市の私市駅までを結んでおり、大阪への通勤路線であるとともに、私市周辺への行楽路線でもある。路線距離は 6.9km である。

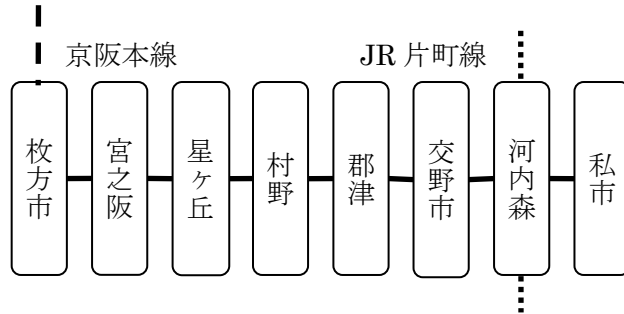
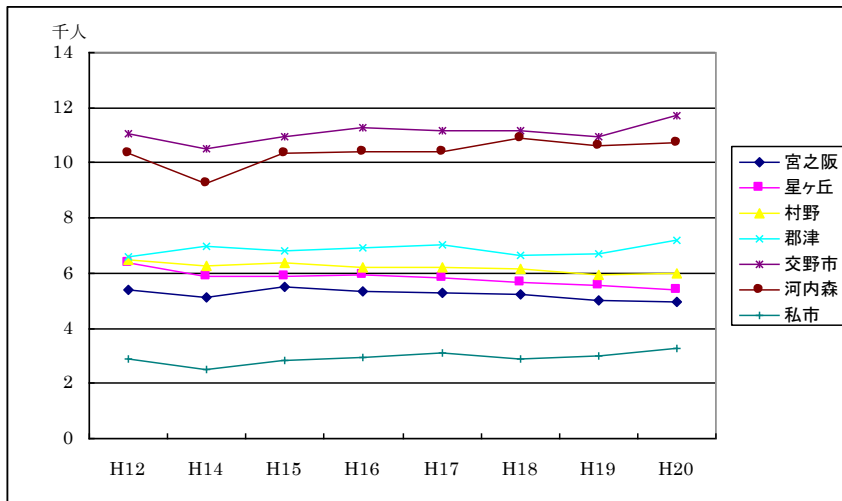


図1「交野線路線図」

### 1.2 近年の状況



※H13は不明。

図2「交野線 1日平均乗降人員の推移 (各駅別)」

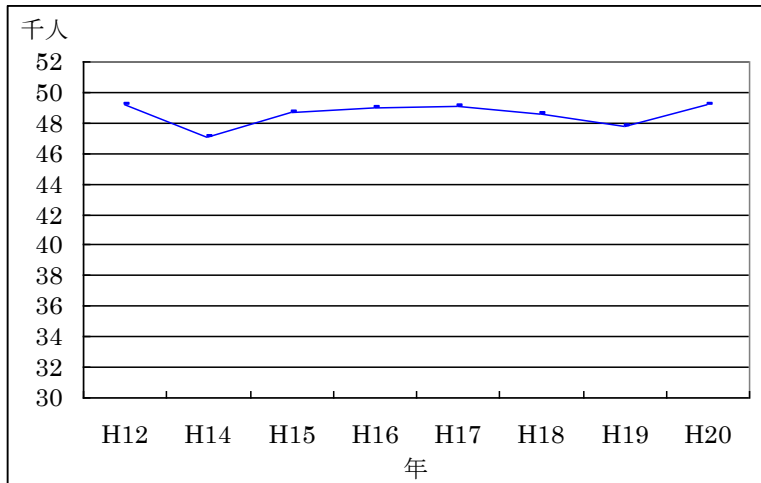


図3「交野線1日平均乗降人員の推移（合計）」

## 2. ワンマン運転について

### 2.1 目的

交野線では従来車掌が乗務していたが、2007（平成19）年9月22日から終日ワンマン運転となった。これは、京津線の章で記した経営改革の一環として行われたものである。

### 2.2 実施形態

#### 2.2.1 車両設備

基本的には10000系を使用した、枚方市～私市間の折り返し運用でワンマン運転が行われる。10000系には運転台のワンマン化が行われている。なお車内の案内はワンマン化によってすべて自動案内放送となり、ホーム検知装置も設置された。また、かつてはターコイズグリーン一色を纏っていたが、最近全編成が通勤型の新標準色に塗装変更された。

なお、10000系以外にも2600系5連などが運用に入っているが、これらは朝タラッシュ時の本線直通用で、車掌が乗務している。

#### 2.2.2 駅・その他の設備

交野線では、全ての駅で有人、かつ自動改札（スルッとKANSAI、PiTaPa等のICカード対応）となっている。ワンマン化に伴い、全駅にホームミラー、およびホーム異常通報装置が設置された。



写真1「旧塗装時代の10000系」  
(2009年6月18日、私市駅にて)

### 3. 現況

交野線の乗降客数を見ると、近年は多少の増減はあるものの、47千～49千人を推移している。特筆すべきは、定期列車としては交野線で始めての本線直通列車K特急「おりひめ」、準急「ひこぼし」が運転を開始し、朝夕の大阪方面での通勤における利便性が高まったことが挙げられる。(図3からも2007(平成19)年を除き48千人になっていることから直通列車の効果が示されているといえるだろう。)

### 4. 考察

ワンマン運転による影響については、上記のように乗降客が4万人台後半を推移している。そのため、ラッシュ時は車掌を乗務させており、今後も沿線人口はほぼ横ばいになると見られ、完全なワンマン化は難しいと思われる。ただ、昼間時間におけるワンマン運転については、これまで特に悪い影響は出ていないようである。

今後の交野線についてみると、並行するJR学研都市線に鳴野で接続するおおさか東線(鳴野～新大阪間)が全通した場合、新大阪への乗客が交野線からシフトする可能性があるが、今後の景気から見ても、建設には非常に時間がかかると思われるため、大きな問題にはならないと考えられる。それよりはむしろ、今後、交野線沿線住民の高齢化が予測されるため、会社としては沿線での住民サービスを向上させながら、交野線の利用を促進させるのがもっとも有効ではないかと考えられる。

### 参考文献

大阪府統計年鑑