

阪急電鉄 今津南線・甲陽線

1. 路線概要

1.1 今津南線に関する路線概要

今津線は 1921（大正 10）年西宝線として西宮北口～宝塚間 7.7km で営業を開始したことに由来する。1926（大正 15）年西宮北口～今津間 1.6km が開通したことにより、宝塚～今津間の 10 駅 9.3km を結ぶ路線を今津線とした。西宮北口駅では神戸本線に接続しており、同駅を境として、以北は私立学校が沿線に多く主に学生が利用し、以南は阪神電鉄今津駅に連絡するためその乗換に利用する乗客が多い。現在全区間で複線化されている。

西宮北口駅での神戸本線と直角に平面交差する、通称ダイヤモンドクロスが有名であったが、神戸本線の輸送力増強に不都合が生じはじめ、本線での 10 両編成の運転のためのホーム延長などの理由により 1984（昭和 59）年同駅で今津線は分断された。このため、特に西宮北口～宝塚間を今津北線、西宮北口～今津間を今津南線と呼ぶこともある。

1998（平成 10）年 10 月に甲陽線とともに今津南線がワンマン運転で営業することとなった。南線は前述したように 1.6km の区間で、途中の阪神国道駅を含めた 3 駅がある。

1.2 甲陽線に関する路線概要

甲陽線は 1924（大正 13）年に夙川～甲陽園間の 3 駅 2.2km を開業した。単線路線であり、途中に列車の行き違い設備のある苦楽園口駅がある。夙川駅で神戸本線に連絡する。なお前述のように今津南線は 1.6km であるが、北線と合わせて今津線として営業しているため、実際には甲陽線が阪急の支線としては最も短い路線となっている。開業当初の甲陽園駅一帯は民間による歓楽街が最盛期を迎えるなどでにぎわったが、昭和に入り歓楽街は衰退し、戦後は住宅地として脚光を浴び現在に至る。

ワンマン運転は今津南線と同じく 1998（平成 10）年 10 月より行われている。

2. ワンマン化の経緯

主な理由としては人件費の削減といった事情が挙げられるだろう。ともに始発駅・終着駅を含めて 3 駅であり（これは阪急の支線の中でも最小の駅数である）、区間が短いことも理由の一つとして考えられる。

3. 車両

2 路線ともに 6000 系の 3 両編成で運行されている。乗務員室はワンマン運転仕様となっている。ワンマン対応でない車両と比較すべき点は、運転席側面壁にある扉開閉スイッチと、前後進切り替えスイッチ右脇に埋め込まれた自動放送割り込みスイッチの 2 機器が施されていることである。行き先表示にはワンマン運転であることは示されていない。



写真1「阪急ワンマン対応車両の運転席」

扉横部に扉開閉スイッチが、運転台右端部に自動放送割り込みスイッチがある。

(2010年8月24日撮影)

また、ワンマン対応の車両に限られたことではないが、列車連結部分に車両間転落防止装置（ほろ）が設置されている。駅で人が連結部に誤って巻き込まれる事故を未然に防ぐものであるが、ワンマン区間では保安の面で大きな役割を担っているといつてよいだろう。

4. 運賃収集方式

都市部を走るいわゆる「都市型ワンマン列車」であり、車両に運賃箱は備えられておらず、運賃は駅の改札で支払う。また、現金のみならず、磁気カードのスルッとKANSAIやICカードのPiTaPaなども利用可能である。

5. ダイヤ

2010（平成22）年9月現在では通常は10分間隔で運行している。朝夕ラッシュ時は今津（南）線で4～8分、甲陽線で8～9分間隔となる。また甲陽線における夙川駅での神戸本線との接続は基本的に、三宮（神戸）方面特急利用者が甲陽線にスムーズに乗り換えできる時間に発車し、梅田（大阪）方面特急に乗り換えできる時間に到着するようなダイヤが組まれている。

6. 駅設備

両線ともにワンマン運転に対応するための設備がある。運転士の後方確認用ミラーが進行方向に、また線路上には開扉方向指示標識が設置されている。

また、両線すべての駅にICカード対応の自動改札機・自動券売機が設置されており、有人駅である。ホームドアのようにホームからの転落などを防ぐ設備はないが、転落などの異常時にその発生を知らせる非常通報ボタン（転落支障報知装置）が設置されている。



写真2 (左)「信号横に設置された後方確認用ミラー」と写真3 (右)「開扉方向指示標識」
(2010年8月24日、夙川駅にて)



写真4「ホーム上の非常通報ボタン（転落支障報知装置）と阪急甲陽線ワンマン列車」
(2010年8月24日、夙川駅にて)

7. 考察

2 路線ともに大阪・神戸の二大都市の中ほどに位置する。沿線は住宅地であるため、乗客数は少ない。そうした中でも人件費の問題や機械化など時代の流れによるワンマン運転はやむを得ないのかもしれない。しかしワンマン線区では、より一層の安全に配慮と対策が必要であると思われる。非常通報装置ボタンなどは全ての路線で採用されているものではあるが、ワンマン線区ではその重要性を感じる装置の一つである。

参考文献

『阪急電鉄開業 100 周年記念 HANKYU MAROON WORLD 阪急電鉄のすべて 2010』阪急コミュニケーションズ、2010

「特集：大手民鉄のワンマン運転」『鉄道ピクトリアル』No.669 (1999年5月号)、鉄道図書刊行会、5頁、28頁

「特集：阪急電鉄」『鉄道ピクトリアル』No.837 (2010年8月臨時増刊号)、鉄道図書刊行会、34-35頁、259-260頁