

# 近江鉄道

## 1. 路線紹介

### 1.1 概要

近江鉄道は本線、八日市線、多賀線の三路線、59.5km からなる地方私鉄である。全区間滋賀県を走り、単線、直流1500V 電化の路線である。1987（昭和 62）年にワンマン運転が開始された。

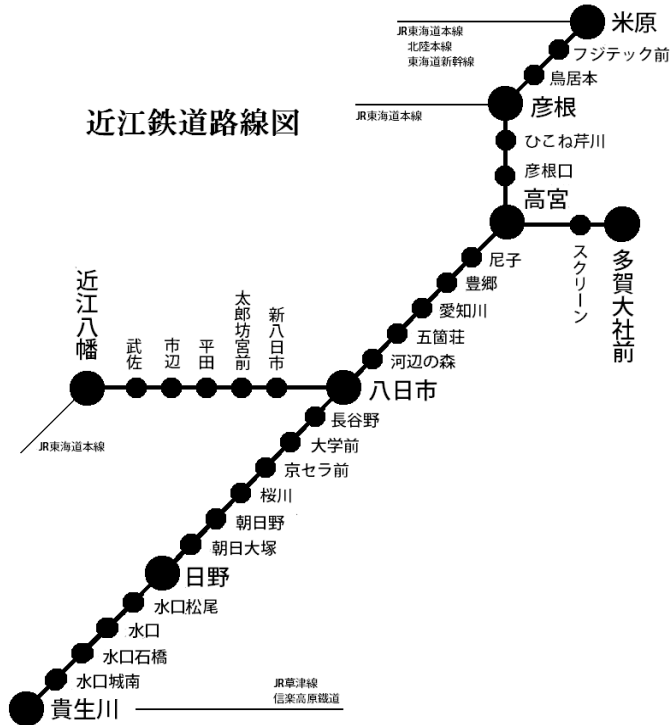


図 1 「近江鉄道路線図」

路線網の核となる本線は米原～貴生川間 47.7km の路線であり、高宮で多賀線、八日市で八日市線と接続している。また、米原、彦根、貴生川で JR と接続している。多賀線は高宮～多賀大社前間の 2.5km、八日市線は八日市～近江八幡間の 9.3km の路線である。また、各駅の情報はこの表 1 の通り。

表 1 「各駅の情報」

図 1 「近江鉄道路線図」

	開業年	駅構造	係員配置時間帯
米原	1931 (昭和6)	1面2線	7:30~18:00
フジテック前	2006 (平成18)	1面1線	平日 7:00~9:00
鳥居本	1931 (昭和6)	1面2線	無人
彦根	1898 (明治31)	1面2線	終日
ひこね芹川	2009 (平成21)	1面1線	無人
彦根口	1901 (明治33)	2面2線	平日 7:00~9:00
高宮	1898 (明治31)	2面3線	7:30~18:30
スクリーン	2008 (平成20)	1面1線	8:00~10:00
多賀大社前	1914 (大正3)	3面2線	多客時のみ
尼子	1898 (明治31)	1面2線	無人
豊郷	1898 (明治31)	2面2線	7:00~9:00
愛知川	1898 (明治31)	2面2線	平日 7:10~9:10、15:00~17:00
五箇荘	1898 (明治31)	2面2線	無人
河辺の森	2004 (平成16)	1面1線	無人
八日市	1898 (明治31)	2面3線	終日
新八日市	1913 (大正2)	2面2線	平日 7:00~9:00
太郎坊宮前	1913 (大正2)	1面1線	無人
平田	1913 (大正2)	2面2線	7:30~16:00
市辺	1913 (大正2)	2面2線	無人
武佐	1913 (大正2)	2面2線	無人
近江八幡	1913 (大正2)	1面2線	終日
長谷野	1916 (大正5)	1面1線	無人
大学前	1990 (平成2)	1面1線	無人
京セラ前	1991 (平成3)	1面1線	無人
桜川	1900 (明治32)	2面2線	無人
朝日大塚	1916 (大正5)	1面1線	無人
朝日野	1900 (明治32)	1面1線	無人
日野	1900 (明治32)	2面3線	7:00~20:00
水口松尾	1989 (平成元)	1面1線	無人
水口	1900 (明治32)	2面2線	平日 7:30~9:30、16:00~18:00
水口石橋	1957 (昭和32)	1面1線	無人
水口城南	1989 (平成元)	1面1線	平日 7:30~9:30、16:00~18:00
貴生川	1900 (明治32)	1面2線	終日

## 1.2 現在の運転状況

全線 30~60 分毎に運転され、全列車ワンマン運転を行っている。

米原~貴生川間、高宮~多賀大社前間、近江八幡~八日市間の列車の他、彦根・高宮・八日市・日野・水口折り返しも設定されている。また、八日市線に1往復、本線上に1本快速列車が設定されている。

## 2. ワンマン運転

### 2.1 形態

ワンマン運転列車は無人駅に到着した際、2両編成では1両目の前後ドアが、単行運転では前後ドアが開く。後ドアから乗車し整理券をとり、前ドアからの降車時に運賃と整理券を運賃箱に投入する方式である。

有人駅では全てのドアが開閉し、駅の窓口で運賃を精算する。また、後述するが、時間帯によって駅員が配置される駅があり、その場合、車内の自動放送で逐次案内される。

日中を中心にトレインアテンダントが乗務している列車があり、乗客への沿線案内や乗車券の販売等を行っている。トレインアテンダントは扉扱い等の車掌業務は行わない。



写真 1.2 「車内の整理券発行機、運賃箱、運賃表」

(2010年9月25日、車内にて)

#### 2.1.1 車両

##### 2.1.1.1 220形

両運転台の小型車両で西武鉄道の廃車発生産品や自社の旧車の部品を流用し、彦根工場で1991（平成3）年から製造され、6両が在籍する。

##### 2.1.1.2 500系

1969（昭和44）年から彦根工場で製造された車両。後述の800・820系に置き換えられ、1983（昭和58）年製造の506+1506の1編成のみ在籍している。

##### 2.1.1.3 700系

元西武401系を1998（平成10）年自社彦根工場で改造した車両。2両1編成が在籍する。車内は転換クロスシートだが、800・820系と共通運用されている。種車がわからないほどに大規模に改造されており、『あかね』という愛称がつけられている。



写真3「220形」  
(2009年2月8日)



写真4「500系(奥)」  
(2010年9月25日、彦根駅にて)



写真5「700系」  
(2009年2月8日撮影)

#### 2.1.1.4 800・820系



写真6,7「800系(左)、820系(右)」  
(2010年9月25日、2009年2月8日撮影)

元西武401系を自社彦根工場で改造し、1998(平成10)年に登場した車両。

3扉ロングシート、2両編成で、近江鉄道の主力形式。大規模な改造を施し、220形と似た雰囲気を持つものが800系(左)であり、簡易な改造にとどめ、種車の雰囲気を残すものが820系(右)である。800系が2両編成11本、820

系が2本の、計13本26両が在籍する。

### 2.1.2 駅

終日有人駅は彦根、八日市、近江八幡のみだが平日の午前中を中心に駅員が配置されている駅がある。駅員配置時間帯は、駅員が運賃を回収する。配置駅と時間は下表の通り。

## 2.2 経営状況

ここ20年の輸送人員の変化は下表の通り。

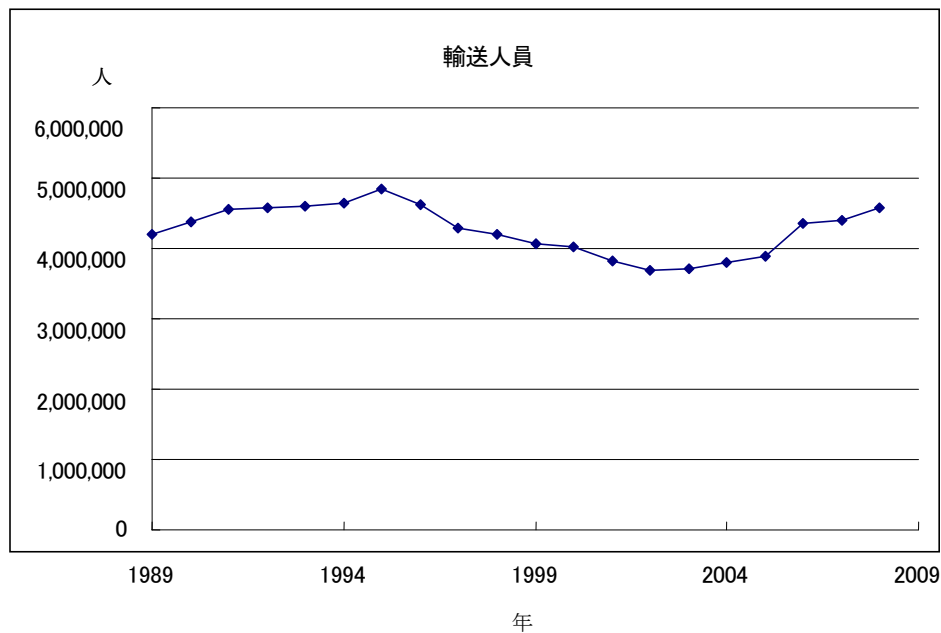


図2 「近江鉄道年間輸送人員」

ほぼ横ばいであるが、東近江市や近江八幡市等沿線自治体より助成金が交付されており、経営が厳しい状況であることが伺える。

### 2.3 ワンマン運転の効果

八日市、彦根、近江八幡等乗降の多い駅や、小駅でも通勤通学時間帯にのみ駅員が配置されるなど工夫されているためワンマン化による大きな弊害は見られなかった。日中などはどの駅も乗降は少ないため、効率はよい。

## 3. 今後

滋賀県は全国的にも人口増加率の高い県であるが、主に京阪神圏大都市圏への通勤通学に便利な JR 琵琶湖線や草津線沿いの地域が中心であり、近江鉄道沿線の人口も横ばいである。そのため、輸送人員は低い水準で推移しているため、様々な増収施策を行っている。例として、土日のみ格安で乗車できるフリーきっぷを販売する、休日に格安で全線に乗れるようになる通勤定期を発売する、本線と多賀線の閑散時間帯に無料で自転車を持ち込めるようにする、駅を増やすなどがある。しかし、今後も沿線に大きな変化がないことからこのまま推移していくと思われる。

#### 参考文献

滋賀県統計書 平成 16 年度～平成 20 年度

私鉄車両編成表 2010、ジェイ・アール・アール、交通新聞社

私鉄全線全駅、交通新聞社

近江鉄道ホームページ <http://www.ohmitetudo.co.jp/>