

信楽高原鐵道

1. 路線紹介

1.1 概要

信楽高原鐵道は、JR西日本信楽線を転換して開業した第三セクター鐵道である。信楽線の一路線からなり、全線非電化単線の14.7kmの路線である。全線滋賀県甲賀市内を走る。また、貴生川駅以外の駅はすべて甲賀市信楽地区内(旧・信楽町)に設置されている。

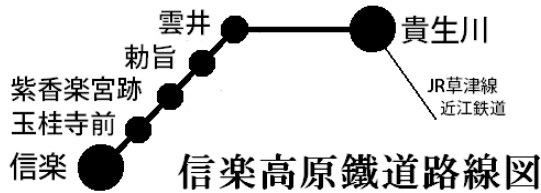


図1 「信楽高原鐵道路線図」

1.2 現在の運転状況

1991(平成2)年の事故を契機に途中唯一の交換設備であった小野谷信号場の使用を停止、全区間一閉塞運転としてゐる。全列車が貴生川～信楽間を運転し、全駅に停車する。一日15往復の普通列車が運転されている。

2. ワンマン運転

2.1. 形態

信楽駅以外の駅では後ろの扉から乗車、整理券を取り、前扉から下車時に運賃箱に運賃と整理券を投入する。

また、貴生川駅はJR西日本との共同使用駅(下りホームの切り欠きホームに発着している)であり、駅業務はすべてJR西日本が行っているが、信楽高原鐵道の切符は販売していない。このため、駅に設置された乗車駅証明書発行機から乗車駅証明書を取り、降車時に精算する必要がある。

2.1.1 車両

3型式4両が在籍し、全て富士重工業製のローカル線用15m級気動車である。

2.1.1.1 SKR200形

1987(昭和62)年の第三セクター開業時より導入された車両で、5両が製造されたが、事故廃車や老朽廃車により、現在は1両のみが在籍する。



2.1.1.2 SKR300形

1995(平成7)年に1両が製造された。信楽高原鐵道事故の教訓から、安全面を強化した車両である。

2.1.1.3 SKR310形

2001(平成11)年から、老朽化したSKR200型の代

替として2両が製造された。SKR300形とほぼ同じ外観であるが、エンジン出力が増強された。

写真1 「SKR310形」(2009年2月8日、貴生川駅にて)

2.1.2 駅

信楽駅にのみ駅員が配置されている。また、先述の通り、貴生川駅は JR 西日本の管理駅だが、信楽高原鉄道の切符は販売されていない。

2.2 経営状況

元々、国鉄が不採算路線ということで経営から切り離された路線であり、やはり経営状況は芳しくない。近年の輸送人員の変化を下表に表す。

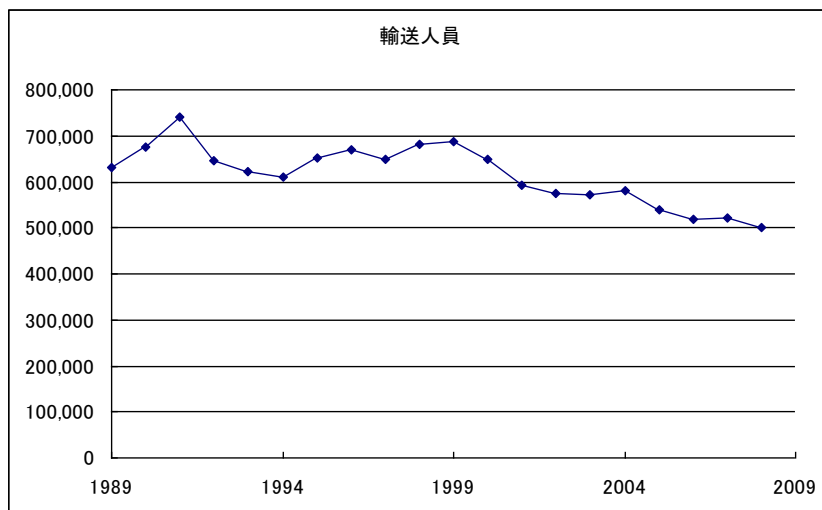


図2 「年間輸送人員」

輸送人員は年々減少傾向である。主に2地点間(貴生川と信楽地区内各駅)の乗車が多い路線であり、ワンマン化のデメリットはあまり無いと考えられる。

3. 今後

甲賀市信楽地区と草津線貴生川を結ぶ典型的なローカル線であり、今後の沿線人口増加や通勤通学需要の増加も見込めないと思われる上に新名神高速道路など沿線道路も充実してきているため、何らかの対策が求められる。信楽は信楽焼で有名な多くの第三セクター鉄道がそうであるようにここも観光には力を入れているが、先行きは不透明である。

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

信楽高原鉄道ホームページ <http://www.biwa.ne.jp/~skr/>