

## 近江鉄道にみる

# 「上下分離移行」の 現在地について

1898年の開業以来、滋賀県東部・近江地域の足であり続ける近江鉄道。鉄道事業は1994年度以降赤字が続き、このままでは維持が困難になるとして、2024年4月から、県や沿線自治体が鉄道設備を維持管理し、同社が運行を担う「上下分離方式」に移行することが決定した。

管理機構の設立など、上下分離への体制が整いつつある近江鉄道線の「いま」を、全線の乗車と同社への取材を通してレポートする。

取材・文 ● 漆原次郎

撮影 ● 加藤有紀



愛知川橋梁（愛知川駅 - 五箇荘駅間・登録有形文化財）を渡る100形電車。

近江鉄道の上下分離方式への移行が自治体首長、近江鉄道、利用者、有識者などからなる法定協議会で決まったのが2020年12月。2024年度から「上」つまり列車の運行は近江鉄道が引き続き担い、「下」となる線路や駅施設の維持管理を自治体が担う。昨年末には、滋賀県と沿線自治体5市5町からなる「一般社団法人近江鉄道線管理機構」の設立総会も開かれた。

上下分離方式は、鉄道施設の維持管理を、県道・町村道などと同様に自治体が負担することで鉄道事業者の負担を軽減するもの。1994年度から鉄道事業の赤字が続く近江鉄道と、利用者である地域住民にとって、上下分離方式への移行は鉄道の存続を確かなものにする光明といえる。

## ■通学・通勤の乗客が大半

上下分離方式への移行を14か月後に控えた2023年2月の平日、近江鉄道線の「いま」を感じるために全線に乗車した。米原―貴生川駅間の本線、八日市―近江八幡駅間の八日市線、それに高宮―多賀大社前駅間の多賀線だ。米原駅から12時37分発の貴生川行きに乗り込む。昼過ぎということもあり、乗客は少なくのんびりと車窓からの景色を楽しめそうだ。2両編成は静かに発車。かわいらしい駅舎の鳥居本駅を過ぎ、トンネルを抜けると彦根駅。ここで乗客は増える。その後、車

内の9割ほどを占めたのが高校生だった。彦根口駅や愛知川駅などから、制服姿の男子・女子が乗り込む。スマートフォンを見たり、友人と楽しげに話したりしながら思い思いに過ごしている。東海道新幹線と並行しながら電車は進み、乗降客数が多い八日市駅へ。ホームには自転車を引く利用者の姿も見られた。近江鉄道線では全線33駅中26駅で混雑時などを除いて自転車の持ち込み・乗車が可能だ。途中、「京セラ前」などの企業名のつく駅はあるが、沿線の大企業の近くに目立つのは大きな駐車場と車だ。通勤では自動車の利用が多いのかもしれない。

日野駅から路線は大きく西へとカーブし、終点の貴生川駅に到着。JR草津線と信楽高原鐵道の乗り換え駅だ。米原駅からは47・7キロ、所要時間は1時間37分で、全区間乗車したのは記者らスタッフのみ。近江鉄道線の平均乗車キロは8・2キロとのことで、地域の足としてきめ細やかに使われていると感じた。八日市駅まで戻り、今度は近江八幡駅まで9・3キロの八日市線に乗る。東近江市の主要駅である八日市駅と、近江八幡市の主要駅でJR東海道線と接続する近江八幡駅を結び、全線で輸送密度が最も高い区間だ。帰宅時間帯にはまだ早いためか、乗客数は本線とさほど変わらない。高校生以外の利用者も多く見られた。近江八幡駅で折り返し、高宮駅から多賀大社前駅まで2・5キロの多賀線

に乗る頃には、すでに黄昏時で、多賀大社への参詣客は見られなかったが、折り返しの米原行きにはスクリーン駅から大勢乗ってきた。同駅は半導体・印刷機器大手SCREENホールディングスの彦根事業所敷地内にある。

途中、アニメ「けいおん」に登場する高校のモデルとなった旧豊郷小学校への「聖地巡礼」だろうか、豊郷駅で手取っていたグループ客のために発車を待ったり、ベビーカー利用者に運転士が介添えしたりといった場面も見られた。日中は1時間に1〜2本の路線での日常風景なのかもしれない。

## ■自治体との「共通言語」を探す

近江鉄道線は1898（明治31）年、彦根―愛知川駅間で開業した。以降、路線を拡張し、1943（昭和18）年には西武グループの一員となる。

1126万人にのぼった。その後は下降線をたどり、2002年度には368万9千人まで落ち込む。背景には沿線地域の人口減少や自動車の利用増加があったのは明らかだ。2006年度からは400万人台を維持していたが、コロナ禍の影響で2020年度は369万3千人と大きく落ち込んだ。鉄道事業は1994年度から赤字が続き、今後の人口減少や設備の老朽化により、民間企業の経営努力による事業継続は困難との同社判断に基づい

て、滋賀県および沿線の彦根・近江八幡・甲賀・東近江・米原の5市と日野・愛荘・豊郷・甲良・多賀の5町と長らく協議が進められてきた。協議を担当した同社社員の一人が、構造改革推進部部長の服部敏紀さんだ。

「まず滋賀県に協議を申し入れたのが2016年6月です。当時で25期連続赤字という経営状況を知っていたことからでした。とはいえ、行政としては突然の話であり、協議の趣旨を理解していただくことはなかなかスムーズにはいきませんでした」

県から「5市5町にも経営状況の説明を」と促され、各自自治体にも掛け合った。勉強会として自治体の課長クラスに説明を試みたが、「どういった鉄道会社なのか」、「利用状況はどうなのか」といったことを聞かれ、説明する必要があったという。

「それまで、鉄道事業単体での経営状況は開示しておらず、情報を開示して説明するところから始める必要がありました」

いわばゼロからの自治体との関係構築だった。その後、部長クラスによる任意協議会の開催を実現し、方向性やスケジュールを共有、最終的に首長らとの法定協議会を開催して上下分離方式の決定まで漕ぎ着けたのである。一体どのように自治体と関係を構築していったのか。服部さんの話から、そのポイントがいくつか窺える。まず、キーワードに挙げたのが「共



本線の各駅（彦根駅は除く）と多賀線の各駅で実施する「サイクルトレイン」。運賃のみで自転車を車内に持ち込める。平日9時頃～16時頃と土休日に実施。



鳥居本駅（本線）。1931年開業。絵本に描かれそうな洋風建築の駅舎は開業当時のもの。2013年、登録有形文化財として登録。



八日市駅（本線・八日市線／左上）。改札内には「鉄道ミュージアム」（右上）、改札外には「近江鉄道みらいファクトリー」での意見により設置された「駅ピアノ」（右下）がある。



沿線の名所「彦根城」や「武佐宿脇本陣跡」などが描かれたラッピング列車「近江十景とれいん」。2021年11月より運行。

任意協議会の段階で、鉄道の存続とバス代替（部分的な代替を含む）などの比較検証を行い、有識者や運輸局担当者を変えての建設的な議論が進められた結果、「全線での鉄道存続が最善である」という結論を自治体側と共有することができた。近江鉄道が始終一貫していたのは、鉄道を廃止したいとは決して言わない姿勢だ。

「外部からは廃止前提で話を進める方が手取り早い、という意見を聞きました。我々は絶対に言いませんでした」と強調する。鉄道事業をどうするか、という自社での検討時から、近江鉄道線は地域にとって必要とされているのかどうか確認し、思いを共有し

「伝えない事と聞いた事を毎回認識合わせをするようなやりとりを繰り返しました。その点、数字やお金の話は共通言語としては分かりやすいと思います。他社との事例の比較で自社の状況を知らせたりもしました」と服部さんは言う。鉄道用語を知っているのは自分たちだけという前提で、丁寧に説くことを心がけた。

また、第三者的立場にある有識者や運輸局担当者を頼りにしたという。「私たちから発信しても伝わりづらかったり、説得力に欠けるときは、任意協議会のメンバーだった有識者の先生や運輸局の方に詳しく説明していただくことで、納得していただけることもありました」

現在の近江鉄道全線の輸送人員のうち、約7割を占めるのが通勤・通学定期利用者だ。地方ではクルマ社会の発展により、移動における公共交通の分担率が低く、県内における近江鉄道線の移動分担率は2017年の国土交通省調査でわずかカーパーセント。いかに沿線住民に「普段使い」をしてもらうかが当面の取り組み課題だ。

「環境の変化や合理化により、地域との関係が希薄になってしまっているという認識があり、近江鉄道線のことをもっと知っていただくことが何より大切と考えています」（服部さん）

そこで同社は、2019年より地域

たいと考えており、方向性が定まったら上下分離を含むスキームを検討するものと想定していた。

■認知向上を地道に大胆に

2024年度からの上下分離方式への移行により、近江鉄道は「上」の鉄道運行の営業面に経営資源を集中できるようにする。既に、それにつながる取り組みも行われている。



近江鉄道株式会社 総合企画部 部長（企画担当）／構造改革推進部 部長

**服部敏紀**  
Toshiki HATTORI



春先には沿線の桜並木が楽しめる。本線の桜川駅付近を走る900形電車。



市内のデニム店「Forty Niners」との協業で実現した特製デニムのジャケットを着て駅務する南部裕輝さん（上、24ページ左下）。着用は4か9のつく日とイベント開催時。



「全線無料デイ」での彦根駅の様子。推定で通常の12倍の約38,000人が利用した。



新八日市駅（八日市線）。1913年、湖南鉄道の新八幡駅（後の近江八幡駅）を結ぶ八日市口駅として開業。1922年に建設された駅舎では、駅員が乗降客を丁寧に迎えていた。

住民と社員による協働プロジェクト「近江鉄道みらいファクトリー」を立ち上げ、その一環で「タウンミーティング」を開催している。参加者から鉄道への厳しい意見が出ることを覚悟していたが、「近江鉄道の動きを知ることができて興味深かった」、「新しい挑戦を応援したい」などの好意的な声を聞いたそう。

沿線の企業や学校への説明・訪問も地道に行っている。八日市線の武佐駅では、規模を拡張する近隣企業からの要望により、朝の快速を停車させるダイヤ改正を2020年3月に実施した。学生へのアプローチとしては、高校の入学説明会で「定期区間は毎日乗り放題」、「土日祝はプラス100円で全線に乗れる」と謳ったパンフレットを配布。高校生たちには後輩の中学生に向けて自校をPRしてもらい、路線図を入れたポスターを作るなど、鉄道通学に不安を感じさせないよう努めている。

大胆なイベントも実施した。2022年10月16日、近江鉄道グループの「ありがとうフェスタ」開催に合わせ、近畿圏で初となる「電車の全線無料」を実施したのだ。沿線団体にはイベントの同時開催も働きかけ、予想を大きく上回る普段の定期外利用者数の約12倍の利用があった。同社総務課で広報を担当する石原一磨さんは、「高校通学以来乗っていない方や、初めて乗られるお子さんも多くいて、乗車体験していただくという目的を果たせました。電車通勤にかえてみよう」と



近江鉄道株式会社 管理部 総務課 主任／鉄道部 鉄道営業課 主任

石原一磨  
Kazuma ISHIHARA

か、お酒を飲むときは鉄道で行けばいいという気運を高められたと思います。駅周辺の混雑などの課題もあったので、それらの反省・対策も踏まえ、今後の実施を検討していきたい」と話す。

■今後も地域と共に

上下分離方式への移行後も、近江鉄道は「下」となる維持管理業務を管理機構から受託するため、仕事の形態に大きな変化はないという。「今後も、地域における公共交通の担い手として、地に足をつけながら成長していければと考えています」と服部さんは話す。

今後の日本の人口減少を見据えると、地域によりさまざまな形を模索しつつも、上下分離の検討・実施が増えていることは間違いなさそうだ。最後に、服部さんから力強い言葉が聞かれた。

「有識者の方からは、事業が立ち行かなくなる前に協議を開始した事例として評価していただいています。移行前なので大きなことは言えませんが、着実に協議を進め、地域にとって良い形で移行したいと思っています」