

3. 参考資料

- 一般社団法人 日本民鉄協会
- e-gov 法令検索

③ 具体例に見る 中小私鉄の取組

一畑電車

1. はじめに

筆者は生まれてすぐに川崎に移住して以来、鉄道といえば長い電車が数分間隔で走るものだという認識がどうしても抜けない。なにせ幼い頃からよく使っていたのは東急田園都市線なのである。10両編成が当たり前。待たずに乗れる。時刻表を見ることなんて一年に一度もない。そのような認識のもと生活する筆者にとって、いわゆるローカル線はとても新鮮なものである。大体1,2両の列車が、数十分おきにやってくる。人影はまばら。各駅で乗り降りする人数も片手に収まるほど。それでも列車は遅れずやってくるのである。それは、鉄道がなおも偉大なインフラとして機能するからであろうか。

前置きが長くなったが、この節では一畑電車の現状と課題を、都市部で育った一大学生の目線から考察していく。筆者は特に中国地方や島根県に縁があるわけではないが、2024年の夏旅行において、短い時間で全線完乗ができそうだという理由で一畑電車に乗車した。その乗車記と合わせ、リアルな一畑電車の姿に迫るとともに、地域に根ざした鉄道のあり方を考えていく。地方鉄道にほとんど乗車したことがないという筆者の背景を踏まえた上で、紙面上で筆者の見方と読者の方々の見方を大いに戦わせていただければ幸いである。なお、本節においては、一畑電車株式会社という会社について記す場合は、「一畑電車株式会社」または「一畑電車(株)」と表記する。鉄道路線について記す場合には、「一畑電車」と表記する。

2. 一畑電車の概要

一畑電車株式会社は、島根県の松江地域と出雲地域を結ぶ鉄道会社である。愛称は「ばたでん」である。一畑電車(株)のホームページに記載の説明文を以下に引用する。

一畑電車は、大正3年に一畑軽便鉄道（現・一畑電気鉄道株式会社）として運行を開始し、平成18年より一畑電気鉄道株式会社からの分社独立を経て一畑電車株式会社となりました。

松江－平田－出雲・出雲大社を結び、通勤・通学等、地元の生活路線として欠かせない鉄道であるとともに、出雲大社・一畑薬師への参詣鉄道としての役割も果たしています。

(一畑電車, n.d.)

一畑電車の路線は、北松江線（松江しんじ湖温泉駅～電鉄出雲市駅）と大社線（出雲大社前駅～川跡駅）の2路線がある。その総延長は42.20km、駅数は26駅である。保有車両は20両、旅客実績は令和元年度でおよそ140万人である。

引用文にもあるように、現在一畑電車(株)は一畑電気鉄道株式会社の子会社という形態を取っており、一畑バス株式会社等とともに一畑グループを形成している。



一畑電車ホームページより引用

列車種別は、普通、急行、特急の3種に大別される。以下、2024年10月現在の運行形態に触れる。

平日ダイヤについては以下のとおりである。北松江線は急行が夕方上り1本、下り2本設定されており、上りは大社線直通出雲大社前行き、下りはいずれも雲州平田行きである。特急も朝の下り列車に1本設定されている。運転間隔は、ラッシュ時で毎時2～3本、日中は毎時1本で1時間おきに運転される。大社線は急行が下りでは朝夕に計3本、上りでは夕方に1本設定されている。上り急行は北松江線直通雲州平田行きであるが、下り急行はいずれも川跡発で大社線内のみを走行する。普通列車は一部が北松江線直通列車として松江しんじ湖温泉行きに設定されている。北松江線と同じくラッシュ時は毎時2～3本、日中は毎時1本が設定されている。

土日祝は休日ダイヤで運行される。平日ダイヤとの違いは、急行の設定がないことと、電鉄出雲市発出雲大社前行きの特急が10時台に1本設定されていることである。朝の時間帯は上り、下りともに毎時1～2本、日中および夜間は毎時1本のパターンダイヤである。

る点は平日ダイヤとほとんど変わらない。特筆すべきこととしては、日中は北松江線は川跡～松江しんじ湖温泉間の運転となり、大社線と北松江線が直通して電鉄出雲市～出雲大社前間で運転されることである。このダイヤは、週末に出雲市方面から出雲大社を訪れる観光客の利便性を図ったものといえよう。

現在運用についている車両は、2100系、5000系、1000系、7000系の4種類である。2100系はオールロングシートの車両が4両のほか、「楯縫号」と名付けられた特別車両が2両ある。楯縫号は、宍道湖向きに2人掛けソファシートを固定した観光列車風の座席配置となっており、座席の前には小さなテーブルが設けられている。宍道湖の雄大な景色を楽しむことができる車両である。5000系は、転換式及び回転式クロスシートの車両が2両と、パーティション付ボックスシートへと改造された車両が2両ある。後者の座席の素材には島根県産木材を使用しており、2100系楯縫号と同じく小さなテーブルが設けられている。1000系はオールロングシートの車両が6両在籍している。このうち2両は、外装及び内装にご当地キャラ「しまねっこ」をあしらった「ご縁電車しまねっこⅡ」となっている。7000系は合計4両が在籍しており、それぞれに「出雲大社」「宍道湖」「棚田」「三瓶山」をイメージした異なるラッピングが施されている。

現有車両のうち、2100系と5000系は京王電鉄から、1000系は東急電鉄から譲渡されたものであるが、7000系はデハニ50形以来86年ぶりとなる新造車両として登場した。また、一畑電車発表の2023年度安全報告書によれば、2024年度は8000系1両1編成を導入するとされており、7000系に続く新型車両の導入が予定されている可能性がある。

現在定期運用されている車両一覧

2100系	5000系	1000系	7000系
2101	5009	1001	7001 (出雲大社)
2111	5119	1101	7002 (宍道湖)
2103 (楯縫号)	5010	1002	7003 (棚田)
2113 (楯縫号)	5110	1102	7004 (三瓶山)
2104		1003(ご縁電車)	
2114		1103(ご縁電車)	
			

一畑電車ホームページを参考に筆者作成
写真は全て一畑電車ホームページより引用

運賃は以下のとおりである。大人の初乗り運賃は170円で、電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉を乗りとおした場合700円、松江しんじ湖温泉～出雲大社前を乗りとおした場合は820円である。一方のJRは、山陰本線の出雲市駅から松江駅までを乗りとおした場合、運賃は590円となっており、運賃面ではJRに後れを取っている。6歳以上12歳未満は小人として扱われ、運賃は半額となる。ただし、端数は切り上げである。障がい者手帳を持っている場合も、小人と同様の運賃の扱いを受ける。1歳以上6歳未満の幼児は大人または小人に同伴した場合運賃はかからないが、1人の大人または小人につき3人目以降、幼児が単独で乗車する場合、団体旅行客に随伴の場合は小人と同額の運賃を支払う必要がある。

3. 一畑電車乗車記

乗車日：2024年8月27日（火）

乗車列車：以下に記載

16:45 発 松江しんじ湖温泉

列車番号 324 普通 電鉄出雲市行き

17:35 着 川跡

17:40 発 川跡

列車番号 28 普通 出雲大社前行き

17:51 着 出雲大社前

18:07 発 出雲大社前

列車番号 25 普通 川跡行き

18:18 着 川跡

18:21 発 川跡

列車番号 326 普通 電鉄出雲市行き

18:30 着 電鉄出雲市

JR 松江駅に着いた筆者は、松江と言えば松江城であろうという安直な考えで、16:18 発 予定の路線バスに乗車した。しかし、乗車してから数分ほどで、間もなく終点の松江しんじ湖温泉駅に着くとこの車内アナウンスが流れた。どうやら乗るバスを間違えたようである。丁度発車時刻に現れたバスが、まさか別の系統とは思ってもよらなかった。かくして予定よりも大幅に早く松江しんじ湖温泉駅に着いた筆者は、すぐさま一畑電車完乗という目標に切り替えた。旅にアクシデントはつきものである。

松江しんじ湖温泉駅の駅舎の天井は一般の建物の2階の天井の高さに相当する位置にあり、駅舎の壁面は一部ガラス張りとなっている。駅舎はそれほど大きくはないが、非常に



開放的な空間である。その壁面の一部は、映画「Railways」の巨大な看板となっている。この映画は一畑電車の経営を救った鍵となった映画なのだが、このことは別項にて後述する。入口を入ると、正面に改札があり、そのままホームに接続している。入って左手は券売機と駅事務所があり、入って右手は椅子などが設置された休憩スペース兼待合室となっている。この空間には切符を買わなくても入れることから、地域の交流の場として機能していることが想像される。

ホームは頭端式である。改札をくぐると、南側ホームには2100系2104、2114が停車していた。現在では珍しい、カルダン駆動式の車両である。本形式は2024年から2025年にかけて新型車両の導入に伴い廃車される予定であり、その活躍もあと僅かである。筆者は、北側ホームに停車している1000系電車に乗車した。



この車両は東急電鉄1000系電車を譲受したものである。筆者は東急線沿線に住んでいることから、はるばる島根まで来てかつては地元を走っていた電車に出会ったことに、言いようのない感慨を覚えた。車内は譲受に伴い多くが改装され、編成も2両へと短縮されているが、松江しんじ湖温泉側の車両のモケットは東急線で運用されていた当時のままであるし、優先席のつり革や網棚、扉などにかつての面影が感じられる。

30秒は鳴っていたであろうかという長めの発車ベルを聞き終え、列車は出雲へ向け発車した。乗客は1両あたり学生が10人弱、30代から50代程度の年齢層が10人弱といったところ。席にはもちろん余裕をもって座ることができる。松江側の車両には、「しまねっこ」というキャラクターのぬいぐるみも座っている。走り始めてまず驚いたのは、列車がよく揺れることである。急曲線こそさほどないが、線路は宍道湖に沿って敷設されているためカーブが多い。加えて、線形があまりよくないにしては速い速度で走るため、上下左右に不規則に揺れるという印象である。ちなみに北松江線の最高速度は85km/hであるが、体感ではかなり速く感じる。また、車輪の回転のたびにガタガタと大きな音を立てて走るため、乗車中の会話は筆者には一苦勞である。学生たちが何事もなく喋っているあたり、慣れの問題であろう。ワンマン運転のため、車内アナウンスは自動化されている。

しばらく乗車するが、松江イングリッシュガーデン前駅から高ノ宮駅までの6駅は基本的には降車する客ばかりで、乗車してくる客は全くと言っていいほどない。降車する客も各駅2、3人程度で、利用状況が芳しくないことが思われる。それとともに、この周辺は完全に松江の商圈であることが想像される。津ノ森駅にてようやく乗車する客が現れ、松江方面行列車との列車交換も行われた。次の伊野灘駅でも親子連れが乗車していた。その次、一畑口駅では、停車時間が長めに取られ、全てのドアが開けられた。一畑口駅はスイッチバック式の構造をしており、この駅から列車は進行方向を入れ替えるためである。しかしながら乗降客は1人しかいなかった。一畑口駅を出発した列車は定刻より10秒ほど早発気味であったが、ホームに客の姿もないのであまり問題ではない。その後も乗車してくる客はなく雲州平田駅に到着する。ここで学生が20人ほど乗車し、車内が一気に賑やかになった。その他に乗車してきた客も合わせると、計30名ほど乗客が増えた。さすがに旧平田市の中心駅である。利用者が比較的多いためか、発車ベルも導入されている。その後乗降はほとんどなく、川跡駅に到着。ここで列車をいったん下車し、大社線出雲大社前駅行きに乗り換える。川跡駅では北松江線の出雲市方面行列車、松江方面行列車、大社線の出雲大社方面行列車の全てが一堂に会する。それにより、各方向への乗り換えをする際の接続が非常に良いものとなっている。その分、ホーム上は乗り換え客でごった返していた。

乗り換えた大社線の車両は最新型の7000系7003編成1両であった。車内は25人ほどの乗客がおり、帰宅中と思われる学生や、20代から40代程度の観光客とみられる若い世代が多い。途中駅では2~3人が降りる程度で、あとは終点の出雲大社前駅で下車していた。出雲大社前駅は大きくはないものの、



レトロな雰囲気の出札口が残っていたり、乗客が書いたものと思われる絵馬が多数飾ってあるなど、出雲大社の最寄り駅としての雰囲気を存分に醸し出している。改札を通る際に入鉄される点も小さなことながら旅情を誘う。

川跡駅行き列車には22人が乗車しており、そのほとんどは20代から40代の観光客である。座席はボックスシートがあり、友人同士で話している様子が多々見られる。もともと3ドアの車両であるが、真ん中のドアは開閉せず、車いすスペース及び自転車置き場として使われている。自転車置き場の上には、やはりしまねっこのぬいぐるみが飾ってある。車内広告には、2024年夏の高校野球で健闘した大社高校へのメッセージが掲示してあった。このような地元のつながりもまたローカル線ならではのよさであろう。さすがに短い路線であるため、途中駅で降車する客はおらず、学生が数人乗車してきた程度であった。



再び川跡駅に到着し、電鉄出雲市駅行の列車に乗車する。乗車したのは2100形2114編成である。客数は1両あたり概ね25人程度であり、仕事帰りと思われる人や学生が多数を占めていた。ただしオールロングシートの車両であるため、ほぼ全員が余裕をもって着席することができていた。途中駅では各駅で4、5人の降車があり、乗車する客も2人ほどいた。全体としてさほど人数の変わらぬまま、終点の電鉄出雲市駅に到着した。

全線に乗車してみた全体的な所感としては、各駅における乗降の少なさが目立ったように思う。それと同時に、一畑口駅を境に、松江商圈と出雲商圈に分かれているように感じられた。また、客層は北松江線が地元住民中心であったのに対し、大社線は観光客が中心と明確な違いがみられた。松江と出雲という島根県内の2大都市を結ぶ路線という性格にとどまらず、地元住民の足、観光路線といった複数の面を持ち合わせた鉄道ということができよう。

4. 一畑電車の現状

この項では一畑電車の現在の経営状況について述べる。

国土交通省の令和3年度鉄道統計年報によると、鉄道営業損益は令和3年度においておよそ3億4817万円の赤字となっている。営業収益は定期外運賃でおよそ1億4797万円、定期運賃でおよそ1億3080万円である²。また、一畑電車沿線地域対策協議会による一畑電車支援計画によると、令和元年度の営業収益は4億4900万円、補助金を含めた経常損益は108万円である³。

ここで、2012年度から2021年度の一畑電車の収支状況を見ていく。以下で用いる数値は、全て鉄道統計年報または一畑電車沿線地域公共交通計画を参照している。



図1：営業収支および営業係数の変化（2012年～2021年）

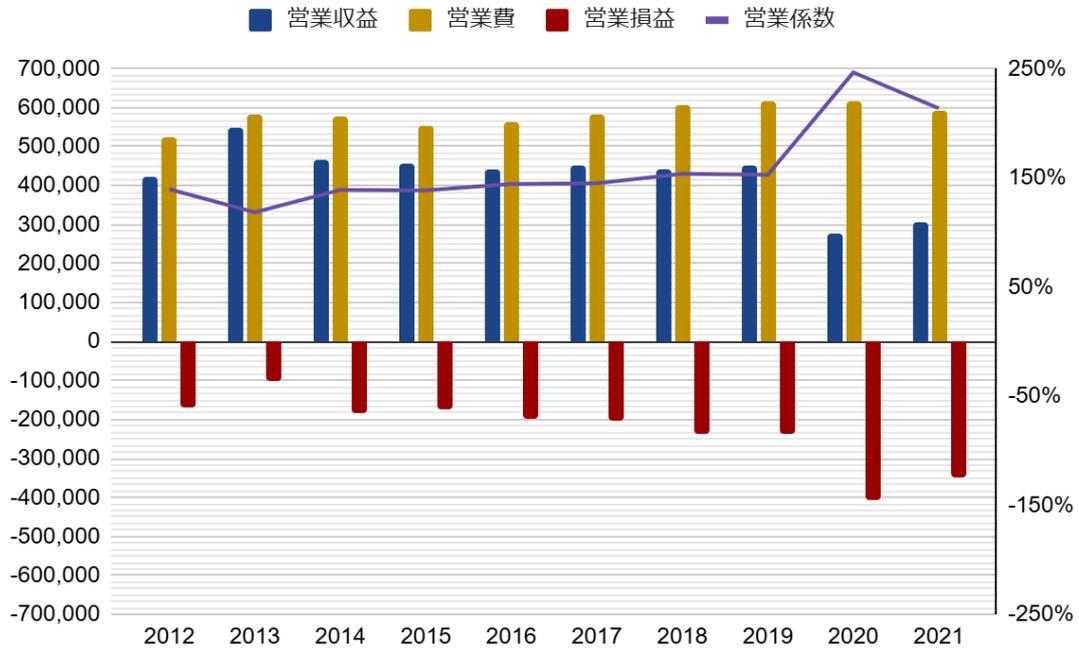
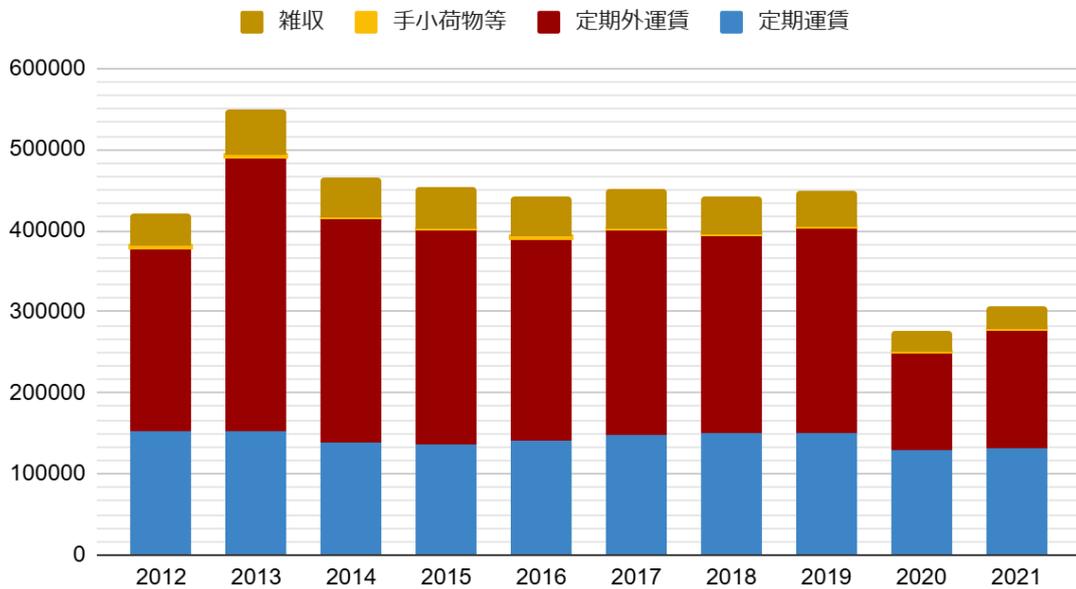


図2：営業収益内訳（2012年～2021年）



鉄道統計年報をもとに筆者が作成
左軸単位はともに千円

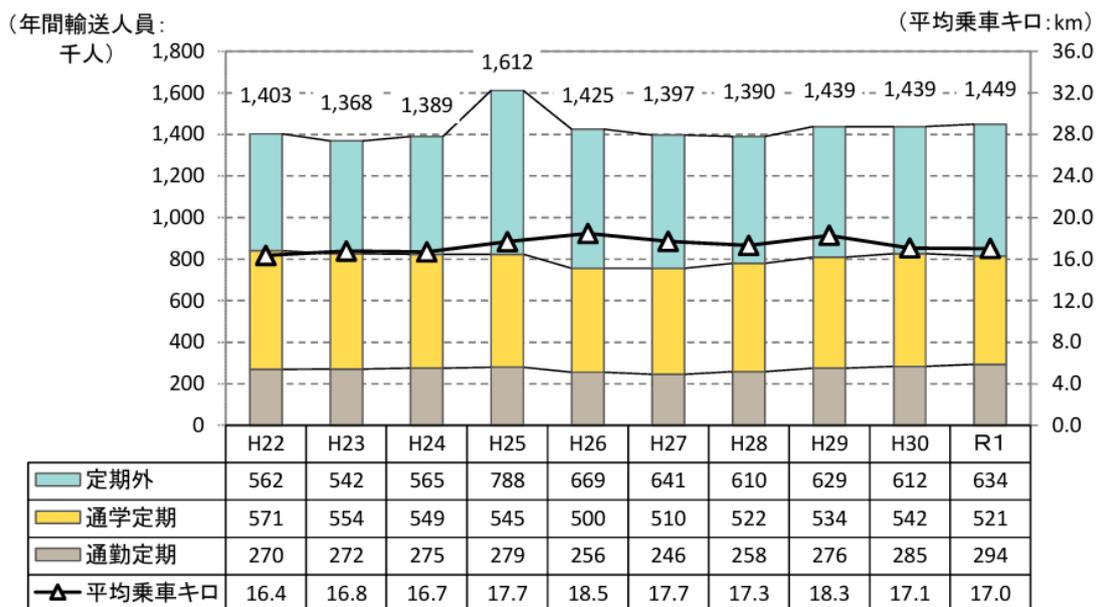
図1は2012年度から2021年度にかけての営業収益、営業費、営業損益、



営業損益を表したグラフ、図 2 は営業収益の内訳を表したグラフである。なお、営業係数とは 100 円を売り上げるために何円の費用がかかったかを表す指標であり、100%なら 100 円の費用がかかったということ、120%なら 120 円の費用がかかったということである。また、営業収益の内訳に関して、手小荷物等には手荷物託送サービスの売り上げが、雑収には運転体験などによる売り上げが主に計上されている。

営業収支に目を向けると、2020 年以降営業収益が例年に比較して 6 割から 7 割程度と急激に減少しているが、これは COVID-19 のパンデミックによる観光等の自粛が原因と考えられる。ここで営業収益内訳に目を転じると、2020 年度以降定期運賃収入はほぼ横ばいであるものの、定期外運賃収入が例年の半分程度まで減少している。すなわち、通勤通学以外での移動需要が大きく減少したということができ、観光客の減少の影響を大きく受けているといえよう。また、2013 年度に営業収益が急増しているが、これは出雲大社で 2013 年に行われた「平成の大遷宮」が理由と考えられる。同時期の島根県内の観光客数は例年に比べ 2 割ほど増加しており、観光客が出雲大社への移動などに利用したものとと思われる。下のグラフを見ると、2013 年度（平成 25 年度）では通勤通学定期の輸送人員は例年とほぼ変わらないにも関わらず、定期外利用者の数が急激に増加している。このことから、2013 年度は例外的に観光客による利用が増加していたことが予想される。

図表 34 年間輸送人員（券種別）



一畑電車沿線地域交通計画より引用

以上の一部イレギュラーな変化を考慮したうえで、全体としては収益の減少と赤字額の増加を読み取ることができる。定期外運賃収入と通勤定期収入は維持、または微増の傾向にあるものの、通学定期収入はやや減少傾向にあり、定期運賃収入はトータルでは減少傾向である。通学定期は利益率がかなり低く設定されており、通常は収益をあまり期待できない。しかしながら、一畑電車の場合では通学定期の利用者が利用者全体の3割程度を占めており、貴重な収入源となっている。そのため、通学定期利用の減少は収益の減少に一定程度影響を及ぼす恐れがある。また、雑収についてもやや減少傾向がみられる。これは、2001年に一畑電車が日本で初めて行った列車運転体験が各地で行われるようになり、次第に一畑電車の運転体験の個性を発揮しづらくなったからではないかと思われる。2024年現在でも全国各地の鉄道会社が列車運転体験を実施しており、「一畑電車でなければいけない」理由が薄まってしまったことで、体験客数の減少が発生している可能性がある。

以上を踏まえていえることは二つある。

一つ目に、一畑電車が純粋に地元の移動需要を満たす路線というだけでなく、観光路線としての役割も大きいということである。利用者数では定期利用が定期外利用を上回るものの、定期は割引率が大いことから、運賃収入面では定期外利用が例年半分以上を占める。そして、2013年の運賃収入の変化を鑑みると、やはり定期外運賃収入では観光客による利用が主であると考えられる。沿線の観光地としてはやはり出雲大社が大きなウェイトを占めているが、その他にも社名の由来にもなっている一畑薬師や、松江城なども一畑電車によるアクセスが便利である。これら観光地間の輸送、およびJR線からの末端輸送の需要が、一畑電車が果たしている役割の一つといえるだろう。

二つ目に、一畑電車の収入源が不安定なものであるという点を指摘することができる。先述したように、一畑電車の運賃収入の多くは観光客の利用などによる定期外運賃収入で占められている。このことは、裏を返せば観光客という人数の変動の幅が大きくなりやすい対象に依存してしまっているということでもある。実際に、観光客による利用がほとんどなくなった2020年度以降は、定期外運賃収入はほぼ半減している。これにより、全体としてみても収入は3割から4割減となっている。一畑電車を使わなければ日常生活を送ることができない地元住民による利用とは異なり、観光客による利用は天候や災害、社会的情勢により簡単に減少しうる。そのような不安定な収入源に頼っていることは、経営上のリスクともなりうる。しかしながら、日本が人口減少社会に入っていることは周知の事実であり、島根では都市部への人口流出などの要因も相まって、定期利用客を増やすことは非常に難しい。

以上に見てきたように、一畑電車には定期利用者の減少や観光客という不安定な輸入減への依存という現状があり、赤字額も年々増加傾向にある。定期利用者の増加は人口減少の流れを受けて難しいところもあり、運賃収入面での劇的な改善は現状難しいといえることができるだろう。

5. 現在行われている改善策

一畑電車は、観光客の集客などを目的に様々な施策を行っている。以下では、近年一畑電車が行った施策について述べる。

1 運転体験

先述したように、一畑電車は2001年に全国で初めて電車の体験運転を実施した。電車の体験運転の実施には多額の費用がかかるため、イベント単体としての利益はあまり大きくない。しかし、話題性により集客を見込むことができることから、現在もデハニ50形を使用した体験運転が継続されている。そして、一畑電車をモデルケースに各地の鉄道会社や鉄道関連施設においても次第に体験運転が実施されるようになってきている。そのような流れで独自性が薄まったこともあってか、近年では体験運転の収入などが含まれる雑収が減少してきている。この状況を打開するため、2024年9月21日、全国で初めてとなる本線上での体験運転を開催した。本来、本線上では免許がなければ列車を運転できないが、臨場感のある体験をしてほしいという思いから、一畑電車が他の車両を止めることなどを条件に国土交通省に打診し、実現した。この体験では、転てつ機上を通過することができたり、列車無線を使用できたりするなど、まさに営業車両を運転する運転士さながらの操作を行うことができる。この体験は好評を呼び、2024年10月5日には第2回が開催された。かつて全国初の電車運転体験を行った経験をもとに、一畑電車の運転体験はさらなる進化を続けている。



一畑電車ホームページより引用

2 乗車券交流

これは、使用済みの乗車券を協定の締結先の乗車券と交換できるという取り組みである。一畑電車は台湾鐵路管理局と協定を結んでおり、日本人は一畑電車において使用済みのフリー乗車券を台湾の指定の4路線の1日乗車券のいずれかと交換することができる。同様に、台湾人は指定4路線で使用済みの1日乗車券を一畑電車のフリーきっぷと交換することができる。この取り組みによって、台湾の人々が島根を訪れるきっかけを作ることができ、観光客が増えることで地域活性化へとつながる。この取り組み自体が

直接的に収入を増加させるわけではないが、台湾の人々に島根の魅力を知ってもらう機会を作ること、2回目以降の訪問時に一畑電車を使ってもらうきっかけともなり得るだろう。

台湾鐵路管理局×一畑電車株式会社
友好協定締結
乗車券交流実施中！

交流期間：2019年5月1日～2025年3月31日

平溪深澳線、集集線、内湾線、東北角のうちいずれかの1日乗車券と一畑電車のフリー乗車券を無償交換いたします。
台湾鐵路管理局で一畑電車の使用済みフリー乗車券を無償交換する場合、交換対象となるのは日本人のお客様となります。
一畑電車で台湾鐵路管理局の上記4種類のうちいずれかの使用済み1日乗車券を無償交換する場合、交換対象となるのは台湾人のお客様となります。

台湾鐵路、一畑電車相互の旅をお楽しみください。

一畑電車ホームページより引用

3 オリジナルヘッドマーク

これは、列車の正面に掲げるヘッドマークを自分の好きなデザインで作り、実際に掲げることができるというサービスである。ヘッドマークといえば列車の名前や種別を表記したものであることが一般的であり、列車の顔ともいえるものである。そんなヘッドマークをオリジナルで作ることができるというのは、今までにはなかった発想であり非常に興味深い。価格も制作費で1枚8,800円、掲出料で1日5,000円、30日で30,000円と、鉄道広告にしてはかなり手ごろな値段である。1日の場合にはイベント列車として運行したり、記念日や誕生日を祝ったりする用途としても使うことができるだろう。30日の場合には、中期的な広告として使用することができる。一畑電車にとって重要な広告収入源となる可能性もあり、非常に興味深い施策である。

一畑電車
オリジナルヘッドマーク
制作「大」募集!!

あなたのデザインが車両の一部に!

会社やキャラクターのPRにも!
家族やペットの写真で特別な記念に!

（優い方はあなれもたい!ご応募お待ちしております!）

ここに取り付けられます!

販売期間	制作費	掲出料 1枚		
通年	1枚 8,800円(税込) <small>※デザイン依頼の場合は別途</small>	1日	7日間	30日間
		5,000円(税込)	15,000円(税込)	30,000円(税込)
装着車両	デザインデータ			
1001号 1101号 または 1002号 1102号 <small>※車両の指定はできません。</small>	持ち込み (イラストレーターで制作したaiデータ、 確認用のPDF)			

お申し込み方法など詳しくはこちら

一畑電車ホームページより引用

4 サイクリング

一畑電車では、列車に自転車置き場を設けているところがあり、料金を支払うことで自転車とともに列車に乗車することができる。また、2023年時点では雲州平田駅にてし

ンタサイクルのサービスも行っている。宍道湖沿いの道路は遠くまで広がる美しい水面を見ることができ、サイクリングにはうってつけである。列車に自転車を持って乗ることができることで、そのようなサイクリングに向かうための移動の需要を拾うことができる。また、好きなタイミングでサイクリングから鉄道旅行に切り替えるということもできるだろう。自然を楽しみたいアクティブな層を取り込むことができる施策である。



一畑電車ホームページより引用

5 映画の撮影協力

2010年5月29日、映画「Railways 49歳で電車の運転士になった男の物語」が公開された。この映画は、一人の男性が一畑電車の運転士になるまでの過程を描いた映画作品である。この映画の撮影にあたって、一畑電車は全面協力をした。撮影にはデハニ50形などの列車が使用され、駅設備なども多数使用されている。この映画は大きな反響を呼び、一畑電車や沿線の魅力を全国的に広めるに至った。デハニ50形は2024年現在運転体験に使用している車両でもあり、観光客の増加にも大きく寄与していると思われる。



一畑電車ホームページより引用

6. 考え得る対策

以下では、筆者が考えたこれから一畑電車を取り組みうるであろう施策を述べていく。あくまでも筆者の考えであることを前提に、考察していただければ幸いである。

1 観光列車の運行

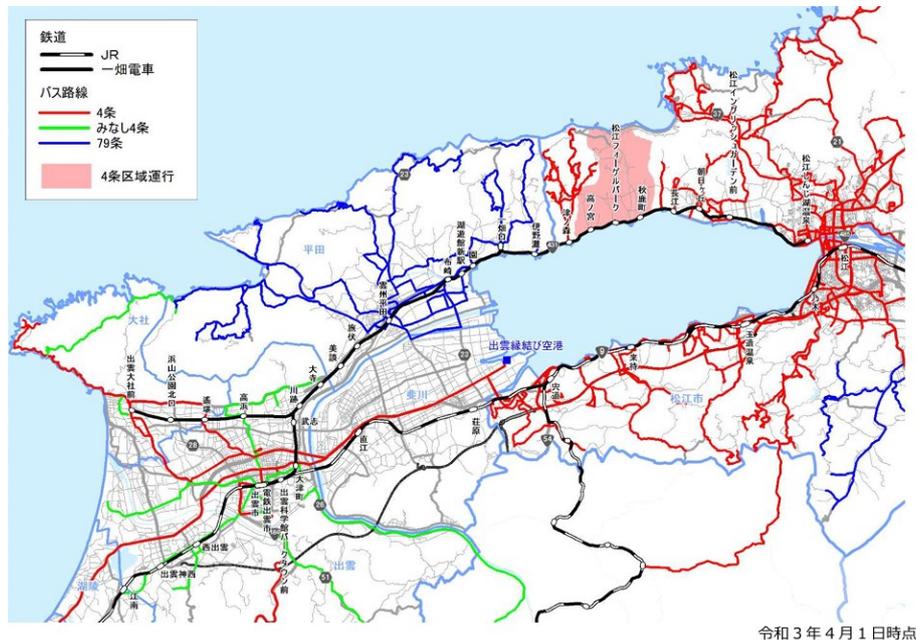
一畑電車は、楯縫号やご縁電車しまねっこⅡなどのラッピング列車や観光客向けの車両は所有しているが、観光専用列車は保有していない。また、特急列車や急行列車を運行しているものの、それらの目的はあくまで速達である。そのため、乗ることを楽しむ目的での観光列車は、一畑電車では運行されていない。

しかし、沿線には出雲大社をはじめとする日本有数の観光地があり、観光列車を導入することで、それらを訪れる観光客の体験の質を向上することができる。また、話題作りの面でも観光列車は有力である。地元宍道湖はしじみの生産で有名であり、しじみを含めた地元の名産品を使用した料理列車などは観光客の興味をひくものと思われる。楯縫号などの小さなテーブルがついている車両では、料理を提供することも可能であろう。一方で課題点も複数ある。観光専用列車を導入する場合、最大の課題は車両の導入費用である。7000系導入の際には自治体と国が全額を負担したが、あまりにも巨額の新造費は自治体の財政を大きく圧迫しかねない。加えて、観光列車の運行と維持にはそれ相応の費用が掛かり、メンテナンスの手間が増える可能性もある。一長一短ではあるが、出雲や松江の魅力を伝える観光列車は地域の活性化にもつながるため、検討の余地があるといえるのではなかろうか。

2 出雲縁結び空港へのアクセス改善

現在、一畑電車の駅から出雲縁結び空港へアクセスする場合には、電鉄出雲駅からバスを利用するか、タクシーや自家用車を使う以外にない。一畑電車の駅の中でも空港に近い湖遊館新駅や布崎駅からでも7kmほど離れており、徒歩で行くのは現実的ではない。そのため、空港利用者は一旦山陰本線宍道駅や出雲市駅などに出たうえで、JR線を利用して出雲や松江に移動するものと考えられる。しかし、空港から布崎駅や湖遊館新駅へのアクセスを改善することで、出雲や松江への移動の際に一畑電車を利用する観光客が増加する可能性がある。大社線に直通する列車を利用することで、出雲大社方面へ一本の列車で移動することができるなど、観光客の移動需要を効果的に満たすことができるであろう。駅から空港へのアクセスはバス路線を開設することで実現できるが、需要がどれほどかは未知数であり、バス会社にとってはリスクを伴うものである。しかしながら、観光客の移動の流れを取り込むことができ、かつ地元住民の移動の足にもなりうるなど、ポテンシャルを秘めている施策ではないだろうか。

一畑電車沿線の公共交通網



一畑電車沿線地域公共交通計画より引用

3 パークアンドライドの推進、路線バスとの連携

パークアンドライドは、最寄り駅までは自動車で行き、駅からは鉄道を使う移動の仕方のことである。この方法のメリットとしては、自動車利用の削減による環境への効果だけでなく、渋滞に巻き込まれにくいため定時性が高いこと、駐車料金やガソリン代を低減させられること、運転距離が短くなるため事故のリスクが相対的に低くなることが挙げられる。現在一畑電車では10駅に駐車スペースを設けているが、さらなる拡大により、地元住民だけではなくレンタカーを利用する観光客なども取り込むことができるのではないだろうか。

また、「出雲縁結び空港へのアクセス改善」とも関連するが、鉄道とバスの連携による公共交通の利用の促進は効果的な利用者増加への方策である。自家用車のメリットの一つは好きなタイミングで好きな場所に行くことができることであるが、公共交通の連携を強化し、乗り継ぎなどをスムーズにすることで、自家用車の利用に近い利便性を確保することができる。当然バス路線はバス会社の管轄であるため、一畑電車が直接的に改善できるわけではないが、各バス会社と協議し、接続の利便性を図る、乗り換えのルートを短くバリアフリーのものとする、乗り継ぎ乗車券を発行するなど、鉄道とバスの間の乗り換えの障壁を低くしていくことは可能である。一畑電車の場合は、まずはグループ会社である一畑バスと連携することで、公共交通機関同士の連携の先鞭をつけることができるだろう。こうすることにより、鉄道とバスの利用に相乗効果が生まれ、収支の改善にも寄与

する可能性がある。

以上の二つは、鉄道と自動車・バスとの間で遠近分離を行うという発想のもとに立っている。これらが推進されることで、自家用車の利用に圧倒される現状を打開することができるのではないだろうか。

7. 終わりに

これまで一畑電車の現状について見てきた。一畑電車の経営状況は決して良いものとは言えないが、筆者の個人的な印象としては、一畑電車は現状を打開するため様々な改善策に積極的に取り組んでいるように思われる。地域住民の利便性をなるべく損なわないよう考慮しつつ、観光客の興味を引くイベントやサービスを通じて、一畑電車の利用を増やそうとする姿勢が見て取れる。地域住民にとって便利であることはもちろん大切だが、観光客を招くことによって、地域活性化にも貢献することができるだろう。これは沿線に有名観光地を持つ一畑電車だからこそできることでもある。ユニークなアイデアで人々を惹きつけ続ける一畑電車からは、今後も目が離せない。

(1年 遠藤)

参考文献

一畑電車, (n.d.), 一畑電車ホームページ, (2024年11月5日参照,

<https://railway.ichibata.co.jp/>)

国土交通省, (n.d.), 国土交通省ホームページ, (2024年10月31日参照,

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.mlit.go.jp%2Ftetudo%2Fcontent%2F001744994.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>)

一畑電車沿線地域対策協議会, 2023, 「一畑電車支援計画」(2024年10月31日参照,

https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/ichibata.data/hp_kaikaku.pdf)

日本経済新聞, 2013, 「出雲大社の平成の大遷宮、経済効果 285 億円」, 日本経済新聞, (2024年11月1日参照,

<https://www.nikkei.com/article/DGXNZO59875070Y3A910C1LC0000/?msockid=1521c430cfee668a0f51d066ce8067b1>)

島根県・松江市・出雲市, (n.d.), 「一畑電車沿線地域公共交通計画」(2024年11月5日参照,

<https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/ichibata.data/bata-denkosukekaku.pdf>)

日本海テレビ, 2024, 「【全国初】実際に電車が走る線路で運転体験 全国で一番最初に運転体験を始めた鉄道会社の新たな企画 『自信は満々です。絶対他社ではできないの

で』 列車無線を使ったやりとりや信号機の確認など本物の運転士さながらの体験 島根県

』, 日本海テレビ, (2024年5月11日参照

<https://news.ntv.co.jp/n/nkt/category/society/nk90eb9ae5fc354d7c9c3d800f1ff3f825>)

一畑電車, 2024, 「令和6年度 第1回『一畑電車こだわり体験運転』参加者募集のご案内」, 一畑電車ホームページ, (2024年11月5日参照

https://railway.ichibata.co.jp/news/m_event/%e4%bb%a4%e5%92%8c%ef%bc%96%e5%b9%b4%e5%ba%a6-%e7%ac%ac%ef%bc%91%e5%9b%9e%e3%80%8e%e4%b8%80%e7%95%91%e9%9b%bb%e8%bb%8a%e3%81%93%e3%81%a0%e3%82%8f%e3%82%8a%e4%bd%93%e9%a8%93%e9%81%8b%e8%bb%a2%e3%80%8f/)

読売新聞, 2024, 「営業路線で国内初の列車運転体験、一畑電車が1人10万円で開催…『列車無線も使ってもらおう』」, 読売新聞, (2024年11月5日参照

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20240919-OYT1T50165/>)

一畑電車, 2024, 「2024安全報告書(2023年度報告書)」, (2024年11月5日参照, [https://railway.ichibata.co.jp/wp-](https://railway.ichibata.co.jp/wp-content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf)

[content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf](https://railway.ichibata.co.jp/wp-content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf))

乗り物ニュース, 2024, 「86年ぶりに新型車両導入 12月に営業運転開始へ 一畑電車

」, 乗り物ニュース, (2024年11月5日参照,

<https://trafficnews.jp/post/54755>)