

# 3 具体例に見る 中小私鉄の取組

# 伊予鉄道

本節では、中小私鉄の具体的な取り組みを考察するにあたっての例として、伊予鉄道を取り上げる。

## 第1項 企業概説

伊予鉄道は、愛媛県松山市に本社を構える中小私鉄である。1887年の創業以来、鉄道事業を中心に、鉄道にとどまらない交通・観光や百貨店、不動産など様々な事業に参入し、多角的な経営を行っている。（詳しい事業については、伊予鉄グループホームページ「沿革」「グループ関連会社の詳細」等を参照されたい。）2018年より（株）伊予鉄グループを中心とする持ち株会社制に移行し、鉄道部門は伊予鉄道（株）として事業会社化された。

## 第2項 路線概説

伊予鉄道の路線は、郊外線（鉄道線）と市内線（軌道線）の2つに大別される。なお、これ以降それぞれの呼称は郊外線、市内線に統一する。

郊外線は、高浜線・横河原線・郡中線の三路線で構成され、その名の通り、松山市内中心部を起点に松山市郊外、あるいは東温市、松前町、伊予市といった松山市のベッドタウンを結ぶ路線となっている。なお、早朝・深夜帯を除いてほとんどの列車が高浜線・横河原線を相互に直通する運行形態をとっている。

図1:郊外線路線図(伊予鉄道公式ホームページより引用)



列車本数については、高浜・横河原線は平日・土日祝日とも日中15分ヘッド、郡中線は平日日中15分ヘッド、土日祝日は日中20分ヘッドのパターンダイヤが組まれている。ただし、朝ラッシュ時には各線で増発が行われるほか、深夜帯には30分ヘッドでの運転となる。

優等種別は設定されておらず、すべての列車が各駅停車として運転される。各線を乗り

とおした場合の所要時間は、高浜線（松山市～高浜）が21分、横河原線（松山市～横河原）が30分、郡中線（松山市～郡中港）が24分となっている。

郊外線の使用車両は以下の三種類であり、自社発注車の610系を除いてすべて京王電鉄からの譲渡車両である。

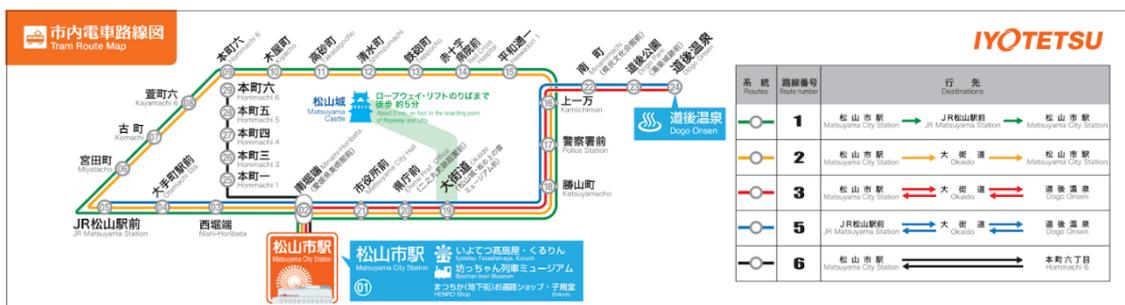
表 1:郊外線の車両

形式	700系（旧京王5000系）	610系	3000系（旧京王3000系）
画像 （全て神井撮影）			
運用開始（京王）	1963年	-	※1983年
運用開始（伊予）	1987年	1995年	2009年

※伊予鉄に譲渡されたグループは1983年以降の製造車だが、京王3000系列自体は1962年より製造・運用されている。

市内線は、1～6系統（4系統は欠番）の5つの系統で運転されている。JR松山駅や松山市駅といった交通の結節点を起点として、道後温泉・松山城のような観光地を結び3・5系統や住宅街や病院を経由する1・2系統など様々な路線があり、松山市中心部の交通を担っている。以下に路線図を示す。

図2：市内線路線図（伊予鉄道公式ホームページより引用）



なお、宮田町～平和通一丁目間は専用軌道を走行し、そのうち古町～平和通一丁目間は軌道法ではなく鉄道事業法が適用されるが、ここでは運行形態に鑑み、同区間も含めて「市内線」と呼称することに留意されたい。また、大手町、古町の両駅では郊外線と平面交差するが、両線の運行は独立しており、相互直通等を行われていない点にも併せて留意されたい。

使用車両は路面電車タイプの車両であり、現在運用されているのは京都市交通局より譲受したモハ2000形を除いてすべて自社発注車である。

また、夏目漱石の小説「坊っちゃん」に登場する「マッチ箱のような汽車」を復元した「坊っちゃん列車」も、市内線において運行されている。

表2：市内線の車両

形式	モハ50形	モハ2000形	モハ2100形（低）
画像 (全て神井撮影)			
運用開始	1951年	1964年（京都） 1979年（伊予）	2002年
形式	モハ5000形（低）	坊っちゃん列車	
画像			
運用開始	2017年	2001年	

※形式名の後の（低）は低床車両であることを意味する

※坊っちゃん列車は2編成在籍しており、相互に形態が異なっている。画像はD1形機関車+ハ1+ハ2の編成。

### 第3項 利用概況・営業係数

以下にデータを示す。

表3:令和5年度

	営業 キロ	輸送人員（千人）			輸送人キロ（千人）			一人平均 乗車キロ		一キロ一日平均輸送 人員
		定期	定期外	計	定期	定期外	計	定期	定期外	
郊外線	33.9	6,034	5,023	11,057	39,907	29,066	68,973	6.6	5.8	5,559
市内線	9.6	2,031	4,219	6,250	4,340	8,245	12,585	2.1	2.0	3,582

※データは国土交通省四国運輸局ホームページ「鉄道の輸送実績の推移」より引用

併せて、営業係数についても記す。なお、入手の都合上令和3年度のデータを示している。

表4：令和3年度 営業係数

	営業係数（単位：％）	
	償却前	償却後
郊外線	86.8	101.6
市内線	101.9	115.0

※データは国土交通省「鉄道統計年報[令和3年度]」より引用

輸送実績に着目すると、郊外線は定期利用が定期外利用をやや上回る一方で市内線は定期外利用が定期利用の約二倍と、両線で対照的な値を示していることが分かる。また、一人平均乗車キロに着目すると、郊外線では定期利用者の方がやや長く、市内線では両者の間に大きな差は見られない。

償却後の営業係数に着目すると両線ともに赤字であるが、令和3年度の輸送においては、コロナウイルスの感染拡大による影響があったことに留意が必要である。

以下に、コロナウイルスの影響がほとんどなかった令和元年度のデータを示す。

表5：令和元年度 営業係数

	営業係数（単位：％）	
	償却前	償却後
郊外線	82.4	91.2
市内線	75.9	89.2

※データは国土交通省「鉄道統計年報[令和元年度]」より引用

コロナウイルスの影響がほとんどなかった年においては、郊外線・市内線ともに黒字であったことが分かる。

#### 第4項 乗車記ならびに利用の様子

筆者は愛媛県松山市で生まれ育ち、日常利用・趣味としての利用を問わず、頻繁に伊予鉄道に乗車していた。それゆえ、詳細な乗車記を残しておらず、毎回の利用によって形作られた「印象」に基づいて記述する場面が多くなることをご容赦いただきたい。以下、各路線の各列車について、利用する上で印象的であった点について記述する。

### ＜特殊なシチュエーション＞

ここでは、一時的に利用が増えるシチュエーションについて記述する。

#### ・通勤・通学ラッシュの様子

2024/8/23（金）

乗車区間：牛湫団地前（7：46）→松山市駅（8：08）

使用車両：700系4両編成（2+2）

平日朝の横河原線においては、通勤・通学需要に応じて、7時台に松山市駅方面に向けて横河原を出発する204・304列車と、その送り込みにあたる203・303列車が4両編成に増結される。

なお、204・304列車共に後ろの2両を古町駅で切り離し、古町～高浜間は2両で運転される。

図3：700系4両編成で運転される303列車（2024/8/23 神井撮影）



牛湫団地前から乗車した際は、座席がほとんど埋まり、一部に立ち客が出る程度の乗車率であった。しかし、松山市駅に近づくにつれて乗客は増え、松山市駅到着前には新聞を広げて読むことが難しい程度の混雑が見られた。印象的だったのは、松山市駅で大半の乗客が降車した点である。松山市駅発車時には、高浜行きの前2両はドア付近に数名の立ち客が見られる程度の混雑となり、2駅先の古町止まりとなる後ろ2両はほとんどの座席が空いていた。このことは、松山市駅が松山市内の交通の結節点となっていることを示す一つの例であろう。また、全区間を通して乗客は通勤・通学客がほとんどであった。

#### ・沿線で催し物があった際の様子

2022/7/31（日）※伊予彩花火大会開催日

乗車区間：往路 余戸（19：07）→新川（19：21）/復路 新川→余戸（22時前に乗車したと考えられるが、臨時列車のため詳細な時刻は不明）

使用車両；3000系3両編成

郡中線の終点である郡中港駅からほど近い場所に位置する「五色浜」では毎年花火大会が催されており、伊予市内外から多くの見物客が集まる。花火見物ができる場所が郡中線沿いに点在していることから、伊予鉄道においては、需要増に合わせて臨時列車が運転されている。

往路については、各駅で10~20名程度の乗車がありながらも、一貫してゆったりと立てる程度の混雑状況であった。

復路については、花火大会が21時前に終了したことから21時~21時半の間に郡中港を出発した電車は非常に混雑していたが、その混雑も徐々に緩和され、筆者が乗車した22時前の列車はゆったりと立てる程度の混雑状況となっていた。各駅で少数の降車がありながらも、余戸までの区間では混雑状況に大きな変化はなかった。

主な乗客としては、浴衣や甚兵衛を着た家族連れや、20~30代の若者が目立っていた。

なお、電車の混雑が花火大会終了から1時間程度で収まったのに対して、会場近くの道路では、1時間ほど経過しても依然として大渋滞が見られたことを併記しておく。

#### <平常時>

ここでは、筆者が日常的に利用する中で得た「印象」に基づく記述が多くなる。

郊外線・市内線を問わず、まとまった乗降がある駅が持つ要素として

1. ショッピングモールの近傍に位置する（例：高浜線 衣山駅・郡中線 古泉駅・市内線 宮田町電停）
2. 病院が近くにある（例：横河原線 愛大医学部南口駅・市内線 赤十字病院前電停）
3. 他路線・他交通機関と乗換が可能な駅（例：松山市駅・古町駅・大手町駅）
4. 観光地が近い駅（例：市内線 大街道電停・市内線 道後温泉電停）

の四つが挙げられる。このうち、①・②は主に地元の利用者、④は主に観光客、③はその両者に関係する事柄である。また、松山市駅は③の例として挙げたが、実際には①~④すべての要素を兼ね備えている。

乗客の層については、郊外線と市内線でやや異なる。

郊外線は学生からお年寄りまで幅広い層の利用があるが、家族連れの姿はあまり見られない。また、観光客然とした乗客も少なく、地元住民の利用が主であるという印象を受ける。

一方の市内線では、松山市駅を起点として住宅街や赤十字病院を経由する1・2系統では、郊外線同様地元住民の姿が主であるのに対して、多数のホテルや観光地が位置する大街道を経由して、松山市駅もしくはJR松山駅と道後温泉の間を結ぶ3・5系統では観光客の姿も目立つ。なお、松山市駅と本町6丁目を結ぶ6系統は、本数が僅少なうえ、伊予鉄バス北条線が全線にわたって並走していることもあり、乗客の姿はまばらであった。

（筆者が平日昼間に乗車した際は、始発駅から終点まで乗降がなかった）

## 第5項 利用促進の取り組み

この項では、鉄道利用促進に向けて、伊予鉄道が取り組んでいる、または過去に取り組んでいた施策について記す。

### 1 新型車両の導入

市内線においては、続々と低床車両の導入が進められている。2024年10月現在在籍する低床車両は、2002～2007年にかけて製造されたモハ2100形10両と、2017年から製造が続けられているモハ5000形14両の計24両である。両車ともに、アルナ車両（旧アルナ工機）が設計した「リトルダンサータイプS」シリーズに属する。バリアフリー対応もさることながら、モハ5000形では「乗ってみたいくなる未来型流線形デザイン」という点も意識されている。（出典は※1に示した通り）

図4（左）モハ2100形・図5（右）モハ5000形（ともに神井撮影）



郊外線においても、老朽化が進む700系の代替として、新型車両7000系の導入が発表された。

図6：郊外線新型車両 7000系（出典は※2に示した通り）



車いすスペースが設けられており、車内案内表示機にLCDを採用する点は従来車と同等である。プレスリリースで発表された車両仕様のうち、乗客の目線で分かる従来の車両

からの変更点としては、

- ・外国人観光客対応を目的とした、英語車内アナウンスの導入
- ・中づり広告を廃止し、デジタルサイネージに置き換え

の2点が挙げられる。

製造は近畿車両が担当し、2025年2月に3両2編成が導入されるのを皮切りに、以降2027年2月まで毎年2編成ずつ、計6編成の導入が予定されている。

また、導入にあたっては3年間合計で約39億円の投資がなされる予定である他、環境省の国庫補助金も活用される見通しである。

## 2 従来型車両及び設備の改修

伊予鉄道は新車導入に積極的な一方、従来型車両および設備の改修も併せて実施している。

市内線においては、行先方向幕が英語表示に対応していないモハ50形、モハ2000形に対して、順次日英の二言語表示に対応したフルカラーLED表示機への換装がなされている。

図7・8 モハ2000形に装着されたフルカラーLED表示機の様子



停車時に日⇔英を交互に表示する

このほか、すべての市内線車両でえひめ Free Wi-Fi を提供可能とする改修や、電停のバリアフリー化改造・リニューアル等もなされている。

郊外線においては、老朽化した駅舎等について、バリアフリー化を主な目的とした改修・建て替えが行われている。直近 10 年で、余戸・愛大医学部南口・横河原・久米・北久米駅は駅舎の建て替えが行われたほか、土居田駅ではバリアフリー化工事が行われている。加えて、多くの駅でトイレの改修がなされている点にも注目したい。

### 3 全国交通系 IC カードの導入

2005 年 8 月、伊予鉄道は「IC い〜カード」を導入した。このカードは伊予鉄道の電車・バス・タクシーの運賃精算のみならず、駅に設置された自動販売機や、松山市駅周辺での買い物等にも利用できる「地域カード」として展開された。松山市の人口がおよそ 50 万人であるのに対し、IC い〜カードの発行枚数は 2019 年 12 月現在で 49 万枚を超えており、稼働率も 7 割超を維持している。(※3) このように、地域住民の間で広く用いられてきた IC い〜カードだが、全国交通系 IC カードと互換性がないがゆえ、伊予鉄道においては Suica や PASMO が使用できず、このことを知らない観光客が運賃を支払う場面で手間取る様子も散見されていた。

このような状況に鑑み、2024 年 3 月より市内線および松山空港リムジンバスにおいて交通系 IC が利用可能となったほか、2025 年 3 月からは伊予鉄道・伊予鉄バス全線に利用エリアが拡大されることとなった。この施策は、主に観光客の利便性を大きく向上させるものであろう。

なお、従来の IC い〜カードは 2025 年 9 月をもって廃止されることが決定している。

図9：交通系 IC 用端末（右上の黄色い端末）と、い〜カードおよび現金用の運賃箱（2024 年 3 月神井撮影）



#### 4 観光列車の運行

市内線においては、土日祝日を中心に、松山市を舞台にした夏目漱石の小説「坊っちゃん」に登場するSL列車を模した「坊っちゃん列車」の運行がなされている。SLを模したレトロな見た目ながら、市街地を走行することを鑑みて走行にはディーゼル機関を用いたほか、スチームは水蒸気を用いて再現する等、都市環境への配慮もなされている点が興味深い。けん引する客車や乗務員の制服に関しても往時のものを忠実に再現しており、「坊っちゃん」の時代にタイムスリップしたかのような体験を提供している。観光地までの移動そのものを観光の目的とするこの施策は、観光客を中心に好評を博しており、長期休暇ともなれば旅客を満載して走る坊っちゃん列車の姿を頻繁に見ることができる。

一方で、この施策が「コストの増大」という問題を招いている点にも触れておきたい。2023年の11月、突如坊っちゃん列車が運休するという旨の発表がなされた。伊予鉄道はこの理由について、「毎年最大で1億円にも上る赤字」を挙げている。さらに、車両の老朽化に伴う更新費用として、今後約3億円が必要であるとも述べている。クラウドファンディング等も行われたが、目標額を大幅に下回って終了する形となった。その後、2024年の3月より運行が再開されたものの、依然としてコスト面での問題は解決せず、伊予鉄道は継続して市に支援を求めていくとしている。

全国的に、鉄道利用促進のための案として観光列車の導入が取りざたされる場面は少ない。坊っちゃん列車の例は、観光列車導入にあたっては、コスト面について慎重な検討が必要であるということを示唆するものであろう。

#### 第6項 おわりに

ここまで、伊予鉄道がどのような交通として利用されているのか、また、よりよい交通機関となるべくどのような施策を行っているのかについて触れた。伊予鉄道は、松山市とその近郊エリアにおいて、地元住民ならびに観光客の両方の足として用いられていることが分かった。さらに、積極的な新車および新サービスの導入・設備改修など、設備投資を積極的に行っていることも示された。

一般に、地方私鉄は資金面での余裕がなく新規投資に消極的な態度を示すことが多いなかで、積極的な投資を続ける伊予鉄道の姿は、貴重なモデルケースとなることが期待される。

(1年 神井)

#### 参考文献

図1：伊予鉄道 郊外線路線図

[https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail\\_kogai/rail\\_kogai.pdf?03](https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail_kogai/rail_kogai.pdf?03)

図2：伊予鉄道 市内線路線図

[https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail\\_shinai/rail\\_shinai\\_all.pdf?2](https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail_shinai/rail_shinai_all.pdf?2)

表3：輸送実績

<https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/tetsudo/yusou.html>

表4：令和3年度営業係数

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000061.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000061.html) に掲載の 3.(5)-2 鉄・軌道業営業損益 より

表5：令和元年度営業係数

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000053.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000053.html) に掲載の 3.(5)-2 鉄・軌道業営業損益 より

※1

2017.1.25 伊予鉄道プレスリリース「市内線に新型 LRT 車両を導入！」

[https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2017/0125\\_r1lt.pdf](https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2017/0125_r1lt.pdf)

※2

2023.11.14 伊予鉄グループプレスリリース「郊外電車に新型鉄道車両 7000 系を導入！～バリアフリーに対応、環境性能を向上～」

[https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2023/1114\\_rk7k.pdf](https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2023/1114_rk7k.pdf)

※3

発行枚数、稼働率等の数値は『2020.3.31 payment navi 「IC 乗車券 「IC い〜カード」 は地域で高い普及率を達成（伊予鉄グループ）」』より

<https://paymentnavi.com/paymentnews/91802>