
一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月
松江市・出雲市

| | |
|--------------|---|
| ■ はじめに | 1 |
|--------------|---|

1. 一畑電車とその沿線の現状

| | |
|-----------------------|---|
| 1.1 路線の特徴 | 2 |
| 1.2 沿線環境 | 2 |
| 1.3 他の交通モードとの関係 | 3 |
| 1.4 輸送状況 | 4 |
| 1.5 経営状況 | 5 |
| 1.6 鉄道施設 | 6 |
| 1.7 沿線自治体等による支援 | 7 |
| 1.8 事業者による取組 | 7 |

2. 一畑電車に対する住民及び利用者のニーズ

| | |
|-------------------------------|----|
| 2.1 沿線住民へのアンケート結果 | 8 |
| 2.2 利用者へのアンケート結果 | 10 |
| 2.3 利用促進を目的とした実証実験の実施結果 | 12 |

3. 一畑電車の運行継続にあたっての課題

| | |
|-------------------------|----|
| 3.1 沿線人口と輸送人員の見通し | 14 |
| 3.2 収支見通し | 14 |
| 3.3 課題の整理 | 15 |
| 3.4 課題解決に向けた方向性 | 17 |

4. 地域公共交通総合連携計画

| | |
|------------------------------------------------|----|
| 4.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針 | 19 |
| 4.2 地域公共交通総合連携計画の区域 | 19 |
| 4.3 計画期間 | 19 |
| 4.4 計画の管理・進行 | 19 |
| 4.5 地域公共交通総合連携計画の目標 | 20 |
| 4.6 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項... | 22 |
| 4.7 事業・実施主体一覧 | 33 |

【参考】

| | |
|-----------------------------|------|
| 1. 一畑電車活性化協議会規約 | 参考 1 |
| 2. 一畑電車活性化協議会委員名簿 | 参考 3 |
| 3. 一畑電車活性化協議会における検討経緯 | 参考 4 |

■ はじめに

一畑電車は、1914年（大正3年）の開業以来90年以上にわたり、人口集積地である松江市と出雲市を結ぶ広域交通軸を形成し、沿線住民の生活を支える交通手段として、また、風光明媚な観光路線として大きな役割を果たしてきた。

しかしながら、モータリゼーションの進展や少子化等の影響により、平成21年度における輸送人は1,398千人（昭和42年度の1/4以下）、経常損失は240百万円と厳しい経営状況が続いている。

一畑電車の運行維持にあたっては、島根県、松江市及び出雲市により構成される「一畑電車沿線地域対策協議会」（以下、「沿対協」という。）による支援が昭和49年度より行われてきたが、平成18年度からは、従来の欠損補助に代わり、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式*」による基盤設備維持費の補助を中心とした支援が行われているが、平成22年度までの5年間で期限としているため、次期の支援制度が検討課題となっている。

また、近年においては、鉄道施設の老朽化が進む中、脱線や列車分離といった重大事故が続いて発生しており、安全性の確保・向上のための重点的な設備改良が必要となっている。

このような背景のもと、関係地方公共団体、一畑電車株式会社及び国土交通省中国運輸局の参画による「一畑電車活性化協議会」を設立し、地域公共交通活性化・再生総合事業（調査事業）の活用により、地域の財産である一畑電車を持続可能な鉄道として次世代に継承できるような仕組み・方策の検討のための調査（輸送・経営・鉄道施設等の現状、住民・利用者等のニーズの把握、支援の方向性等）を行った。

本調査の実施結果をもとに、一畑電車の活性化に向けて地域が一体となって取り組むための今後の方針と施策を明確にし、地域公共交通総合連携計画を策定するものとする。

* インフラ所有権を移転しない上下分離方式

一畑電車の安定的な運行を確保するため、一畑電車は地域における社会的な基盤であると位置づけた上で、下の部分である線路・電路・車両の維持修繕や施設整備等の経費について、沿対協が負担する。

一方、事業者である一畑電車株式会社は、上の部分である電車の運行について責任をもって行う。利用者を増やすための利用促進や経営の健全化等も事業者の役割である。

1. 一畑電車とその沿線の現状

1.1 路線の特徴

- 一畑電車は、一畑薬師への参詣輸送を目的として明治45年に創立された一畑軽便鉄道株式会社が始まりである。大正3年に出雲今市（現在の電鉄出雲市）～雲州平田間が開業し、その後、雲州平田～一畑間（昭和19年に廃止）、小境灘（現在の一畑口）～北松江（現在の松江しんじ湖温泉）間、川跡～大社神門間（現在の出雲大社前）の順に路線網を拡大した。
- 平成18年4月に、一畑電気鉄道株式会社の鉄道部を分社化する形で一畑電車株式会社が設立された。現在は、電鉄出雲市から松江しんじ湖温泉までの北松江線（33.9km）と、途中の川跡から分岐して出雲大社前に至る大社線（8.3km）の2路線を有している。軌間は1067mmで、全線が単線である。
- 駅数は26駅で、駅員が終日配置されている駅は、電鉄出雲市、松江しんじ湖温泉、雲州平田、川跡、出雲大社前の5駅である。現有車両は20両で、全て2両1ユニットの固定編成である。
- 各駅の発着本数は平日が上下各21～26本、休日が16～18本、初乗り運賃は160円の対キロ区間運賃制である。JRへの対抗等の理由から、25～34キロの区間の賃率が低く設定されている。

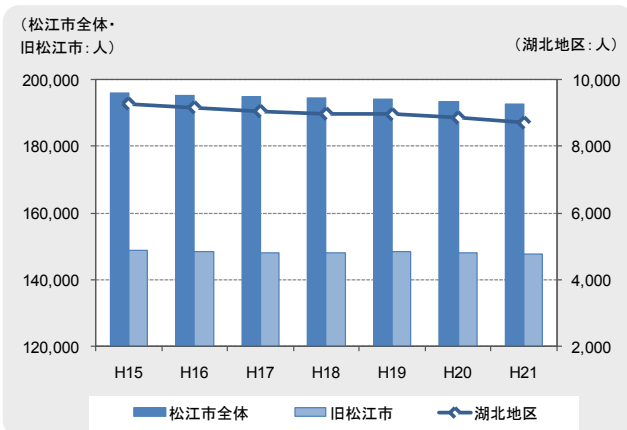
図表 1-1 路線図



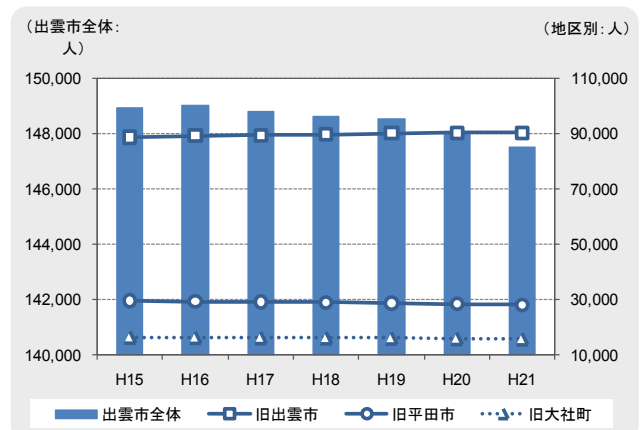
1.2 沿線環境

- 平成15年度から21年度にかけての沿線人口の推移をみると、旧出雲市においては増加しているが、松江市の湖北地区では約6%、旧平田市及び旧大社町では3～5%、それぞれ減少している。
- 沿線では少子高齢化が進行しており、平成21年度における老年人口割合は約25%となっている。
- 各駅を中心とした半径2km圏内の人口（駅勢圏人口）は約120千人で、布崎駅以西の出雲市内と朝日ヶ丘駅以東の松江市内に9割以上が集中している。
- 沿線には松江城や出雲大社等の観光資源が点在しており、松江市及び出雲市の観光入り込み客延べ数（平成21年度）は、それぞれ8,874千人、7,732千人となっている。

図表 1-2 松江市の人口推移

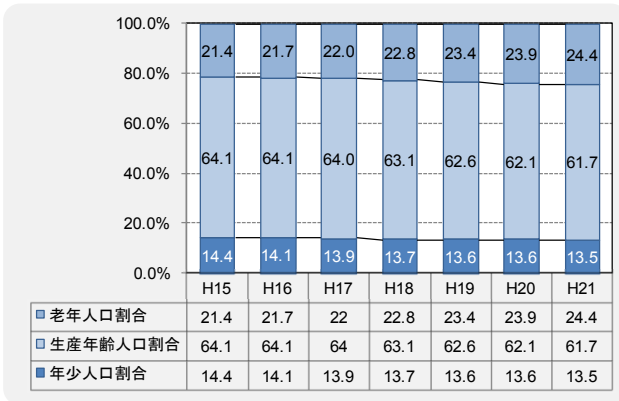


図表 1-3 出雲市の人口推移

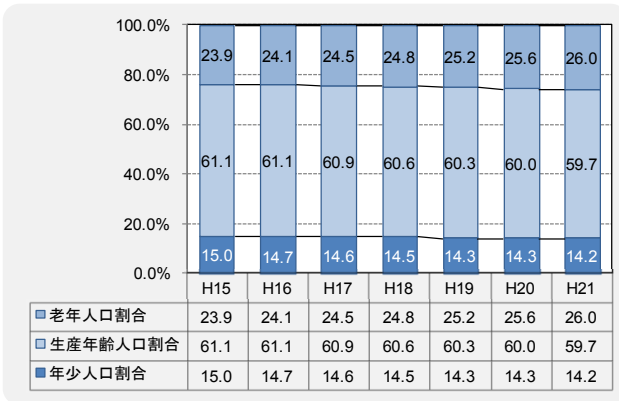


出典：住民基本台帳

図表 1-4 松江市の年齢3 区分別人口割合の推移



図表 1-5 出雲市の年齢3 区分別人口割合の推移

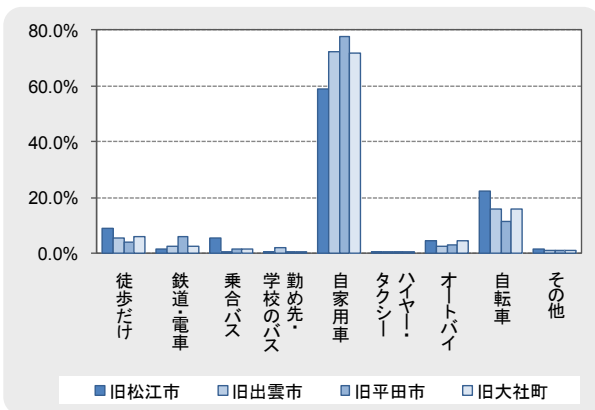


出典：住民基本台帳

1.3 他の交通モードとの関係

- 自動車の交通分担率が6~7割と圧倒的に高く、鉄道は最も高い旧平田市でも6%程度である。自動車登録台数の伸び率は鈍化傾向にあるが、人口千人あたりの自家用乗用車数は全国平均を上回っている。
- 国道431号や県道の整備・改良が進み、高速道路無料化による影響も懸念されている。
- 混雑時における出雲～松江間の所要時間は自動車（国道431号利用）が約52分、一畑電車の普通列車は約60分（特急は約42分）であり、輸送サービスに関しては定時性以外の優位性を見だしにくい。
- JR山陰本線と比較すると、本数、運賃、所要時分等について概ねJRが優位となっている。
- 主な駅から路線バスやコミュニティバスの路線網が延びており、出雲大社前～電鉄出雲市間等、一部の区間では競合関係にある。

図表 1-6 交通分担率（平成12年国勢調査）



図表 1-7 バス路線との結節状況



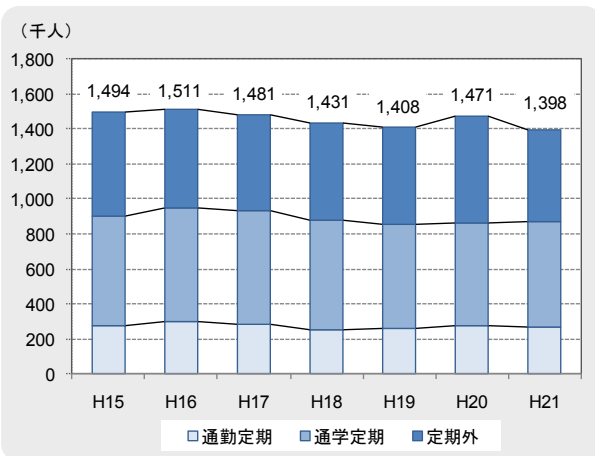
図表 1-8 JR とのサービス水準比較

| 項目 | | 一畑電車 | JR |
|----------------|---------------|--------------------|---------------------|
| 比較区間 | | 松江しんじ湖温泉～電鉄出雲市 | 松江～出雲市 |
| 駅間距離（営業キロ） | | 33.9km | 32.7km |
| 平日運行本数 | 終日（上下計） | 43本（特急1本、急行1本） | 36本（快速13本）【46本】 |
| | 朝ピーク時間帯 | 6本（特急1本） | 5本（快速2本）【3本】 |
| | 夕ピーク時間帯 | 6本（急行1本） | 6本（快速1本）【6本】 |
| 表定速度（平日） | 朝ピーク時（JR特急除く） | 34.8km/h | 48.9km/h |
| | 終日（JR特急除く） | 35.6km/h | 48.3km/h |
| | 終日（全列車） | 35.6km/h | 58.5km/h |
| 所要時間 | | 57分（特急41分、急行45分） | 約40分（39分）【26分】 |
| 運賃 | | 670円 | 570円【特急料金1,240円】 |
| 平日始発時刻（JR特急除く） | 松江→出雲方面 | 6:16 | 6:43 |
| | 出雲→松江方面 | 6:34 | 6:12 |
| 平日終発時刻（JR特急除く） | 松江→出雲方面 | 22:15 | 23:40 |
| | 出雲→松江方面 | 21:29 | 22:48 |
| 備考 | | （ ）は料金不要の特急・急行 ※外数 | （ ）は快速、【 】は有料特急 ※外数 |

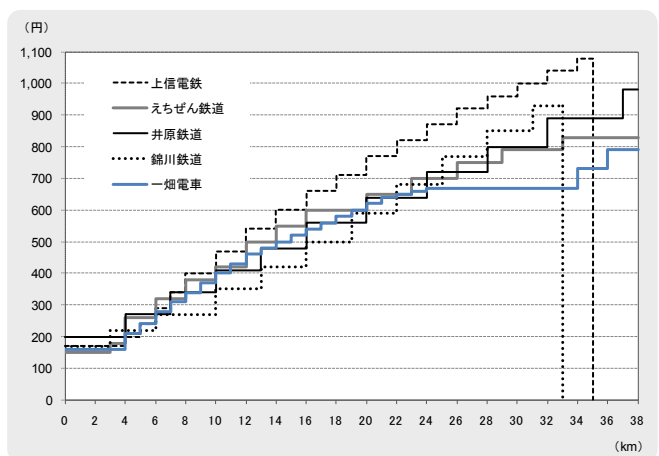
1.4 輸送状況

- 輸送人員は長期的に減少傾向にあり、昭和 63 年度を 100 とすると平成 21 年度では定期が 86、定期外が 64 となっており定期外の減少率が大きい。平成 21 年度の年間輸送人員は 1,398 千人である。
- 平成 21 年度の輸送密度（1 日 1km あたりの輸送人員）は 1,447 人/日キロで、輸送人員と同様に減少傾向にある。大社線の輸送密度は 694 人/日キロで、北松江線（1,632 人/日キロ）の半分以下となっている。
- 平成 21 年度における主な駅の乗降人員は、松江しんじ湖温泉 664 千人、雲州平田 447 千人、電鉄出雲市 439 千人である。市町村合併等の理由により雲州平田は平成 15 年度の 3/4 程度にまで減少している。
- 平日では雲州平田と電鉄出雲市・松江しんじ湖温泉相互間の通勤・通学利用者、休日では松江しんじ湖温泉と出雲大社前相互間の定期外利用者（観光客）の割合が高い。平日の駅間通過人員は雲州平田～川跡間が最も多い。
- 平成 15 年度と平成 20 年度の駅間通過人員を比較すると、通勤定期はほぼ全区間で微増、通学定期は湖北地区で 2～3 割減少、定期外は北松江線を中心に 1～2 割減少している。
- 全 10 編成が 2 両固定ユニットで、輸送密度に対して車両走行キロが長くなる傾向にあるため、日中の閑散時間帯を中心に利用者数に対して輸送力が過大となっている。
- 松江・出雲（平田）の都市間輸送が主であること、定期外（観光客）は松江しんじ湖温泉～出雲大社前を通して乗車することが多い等により、平均輸送キロは約 16 キロ/人と比較的長い。
- 平均運賃（一人 1 キロあたりの営業収益）は約 17 円で比較的小さい。初乗り運賃（4km まで 160 円）が他社よりも若干安く、対キロ区間 25～34 キロの賃率が低いこと等によると考えられる。

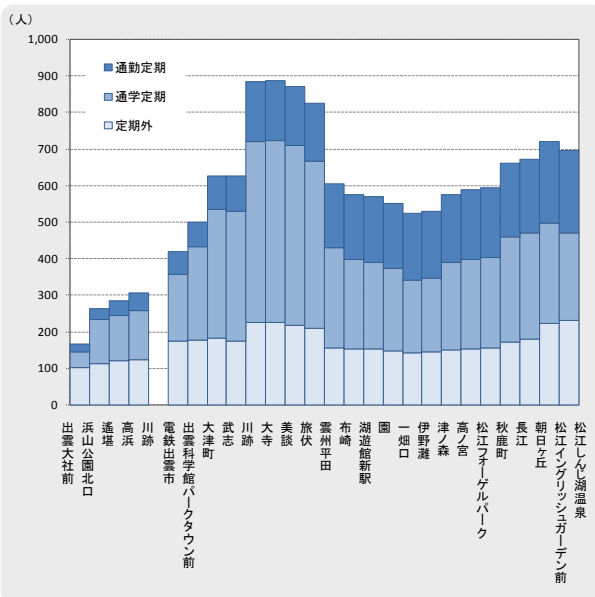
図表 1-9 年間輸送人員の推移



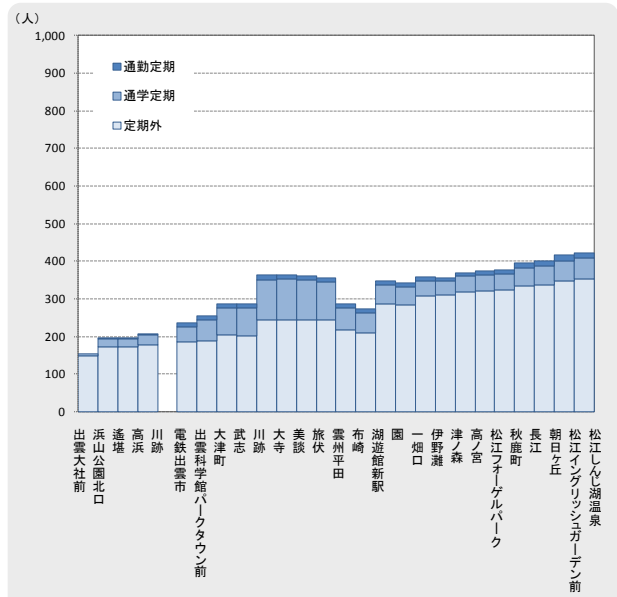
図表 1-10 対キロ区間運賃



図表 1-11 駅間通過人員（平日：松江しんじ湖温泉方面）



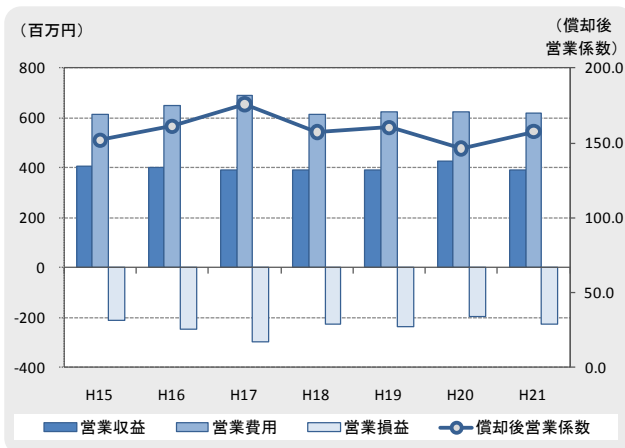
図表 1-12 駅間通過人員（休日：松江しんじ湖温泉方面）



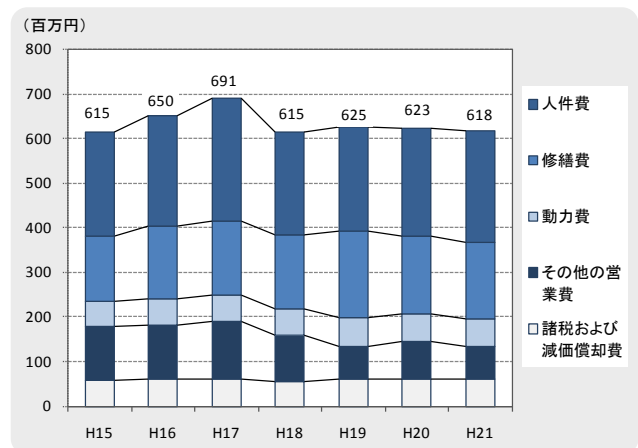
1.5 経営状況

- 平成21年度の営業収益は393百万円（うち旅客運輸収入は364百万円）、営業費用は615百万円（人件費40%、修繕費28%、動力費10%）であり、年間約237百万円の営業赤字となっている。
- 平成21年度の人件費は245百万円であり、人員の見直し等により分社化前に比べて減少している。
- 平成21年度の修繕費（運輸修繕・修繕費除く）は171百万円で、内訳は線路が5割、電路が4割、車両が1割となっている。近年では線路の修繕費が増加傾向にある。
- 鉄道事業の経常収支率と輸送密度との関係を他の地方鉄道事業者と比較すると、輸送密度1,000~2,000人/日キロの事業者の中では経常収支率が低い位置にある（平成19年度比較）。
- 常時雇用者は約60名で、臨時雇用者を含めると90名弱が在籍。役員を除く常時雇用者の内訳は、本社部門約10名、現業部門（運輸）30名強、運輸部門（技術）10名で、組織上は運輸営業部と技術部（鉄道建設室との兼務を含む）の2部体制をとっている。
- 営業費用に占める人件費の割合は他社に比べて小さいが、反面、修繕費の占める割合が高い。
- 車両走行キロあたりの旅客運輸収入は他社に比べて小さく、逆に営業費は高い。乗車効率が低いため車両の走行距離に対して十分な収益が得られず、運行コストの負担が重くなっている。
- 他社に比べて、営業1kmあたりの職員数や、職員1人あたりの人件費が少なく、職員1人あたりの車両走行キロは長い。人件費削減や省力化が図られていると言えるが、近年、脱線や列車分離等の重大事故が相次いで発生していることから、適切な要員・組織体制が課題となっている。

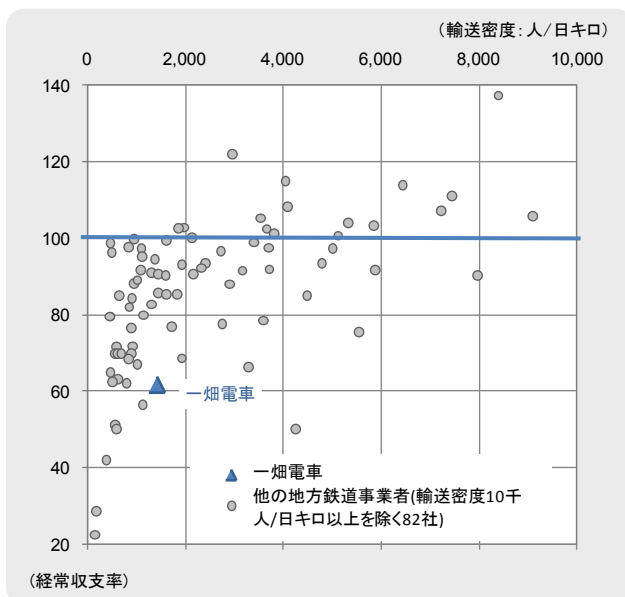
図表 1-13 営業損益の推移



図表 1-14 営業費用内訳の推移



図表 1-15 経常収支率と輸送密度の関係（他社比較）



(平成19年度鉄道統計年報をもとに作成)

図表 1-16 営業費の構成比・1人あたりの生産性（他社比較）

| | 一畑電車 | 類似事業者 * 30社の 平均 | 第三セクター 中小民鉄の 平均 | 大手民鉄16社の 平均 |
|-----------------------|-------|-----------------------|-----------------------|----------------|
| 営業費に占める人件費の割合 | 41.3% | 56.9% | 41.4% | 47.8% |
| 営業費に占める修繕費の割合 | 34.3% | 18.0% | 14.6% | 14.4% |
| 営業1kmあたりの職員数 (人/km) | 1.23 | 2.06 | 4.18 | 17.10 |
| 職員1人あたりの人件費 (千円/人) | 4,488 | 4,988 | 6,475 | 9,161 |
| 職員1人あたり車両走行キロ (千km/人) | 26.8 | 19.3 | 29.2 | 46.6 |

* 上信電鉄、えちぜん鉄道等、営業キロや輸送状況等が同程度である事業者30社（一畑電車を含む）の平均

** 民鉄のうち、大手民鉄16社及び公営事業者を除く事業者

(平成19年度鉄道統計年報をもとに作成)

1.6 鉄道施設

(1) 線路

- 一畑口以東の北松江線を中心に道床や路盤の劣化が進んでおり、抜本的な改良が必要となっている。
- PC まくら木化率は平成 21 年度時点で 5.2%にとどまっており、木まくら木の定期的な交換が必要なため、修繕費の増加要因となっている。
- 設置後 40 年以上経過している橋梁が約半数を占めており、特に小規模橋梁（溝橋）の痛みが激しい。

写真 1-1 路盤の劣化（噴泥）



(2) 電路

- 約 1,500 本の架線柱のうち 9 割以上を鉄柱が占めており、腐食等による老朽化が進んでいる。
- 継電連動装置（転てつ機と信号機の動作を電気信号により連鎖させる装置）の中には設置後 40 年を経過したものがあり、計画的な更新が必要となっている。
- 多い年度で 40 件以上、平成 21 年度においても 20 件の保安装置故障（踏切送受信機やリレーの接触不良、遮断機・警報機の誤動作等）が発生しており、老朽化した設備の更新が必要となっている。

(3) 車両

- すべての車両が 2 両固定編成で平日は最大 8 運用となるため、定期点検入庫車両を除き予備車がない状態である。
- すべての車両が製造後 40～50 年経過しており、在籍年数も 11～16 年にわたり老朽化が進んでいるため、今後は全般検査・重要部検査等による修繕費の増加が予想される。
- 車両故障の発生件数の推移をみると、各年度とも 3000 系の故障件数が他の形式に比べて多くなっている。車両故障の発生件数自体は減少傾向にある。
- 安全性確保と利便性向上の観点から、また、老朽化に伴う修繕費の増高等から、車両の更新が課題となっている。

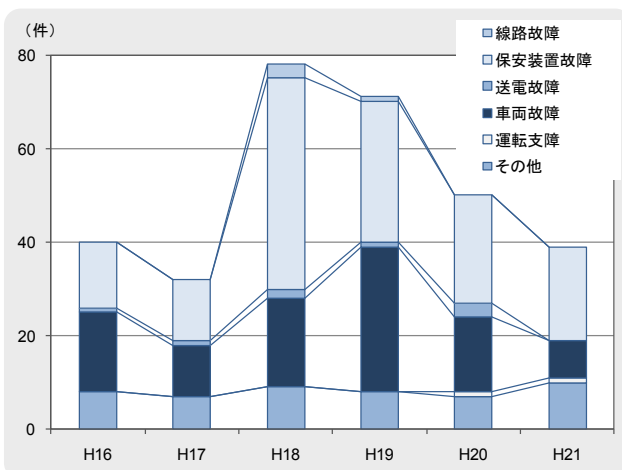
写真 1-2 車両（3000 系）



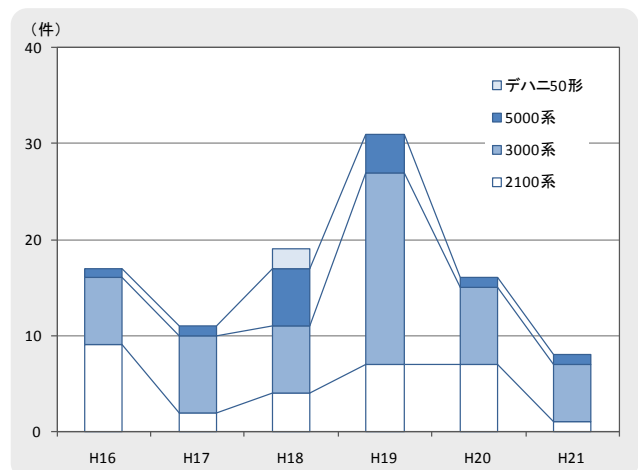
(4) 部内原因による輸送障害の発生状況

- 部内原因による輸送障害発生件数の内訳の推移をみると、発生件数自体は近年減少傾向にあるが、保安装置故障の占める割合が各年度とも高くなっている。

図表 1-17 部内原因による輸送障害の発生状況



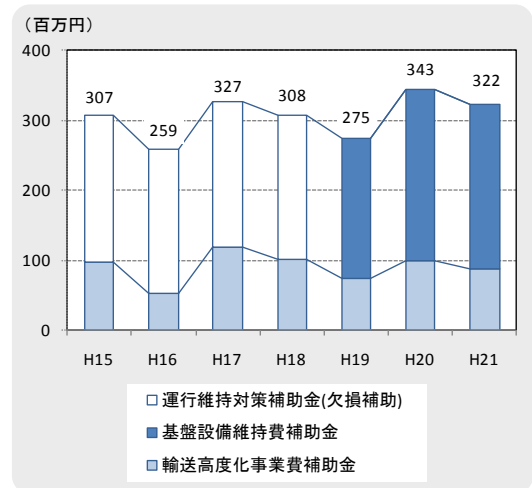
図表 1-18 車両故障の発生状況



1.7 沿線自治体等による支援

- 一畑電車に対しては、昭和49年度より沿対協による支援が行われている。
- 平成17年度までは欠損補助方式がとられていたが、平成18年度より、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づく基盤部分（電路・線路・車両）の維持・整備費の補助を柱とした支援が行われている（平成21年度の支援額は322百万円）。現行制度は平成22年度を期限としており、今後の方向性が課題となっている。
- このほか、通勤定期購入やシルバーきっぷ助成等、利用促進や啓発宣伝等に関する支援も行われている。

図表 1-19 沿線自治体による支援額の推移



1.8 事業者による取組

(1) 安全性向上に向けた取組

- 沿線自治体による基盤部分の維持・整備に対する支援を受け、道床維持やまくら木交換、電路設備の保守、車両の定期検査といった鉄道施設の維持修繕が計画的に行われている。また、国による補助制度（鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等）を活用した設備改良により、安全性の向上が図られている。
- 平成14年に実施された安全性緊急評価における指摘事項のうち、「緊急（3年程度まで）に改善を要すべき事項」についてはすべて対応が完了している。また、「中長期（10年程度まで）に改善を要すべき事項」については、平成25年度までに完了する見通しとなっている。
- 平成18年に「安全管理規程」を制定し、安全対策委員会・幹事会を中心とした事故防止活動に積極的に取り組むとともに、総合事故対策訓練や普通救命講習等の社員教育・訓練を定期的に行っている。

(2) 様々な利用促進策の展開

- 「1日フリー乗車券」や「シルバーきっぷ」、子育て応援「カンガルーパス」等の企画乗車券を企画・販売し沿線住民や観光客の利用促進を図っている。
- 「電車アテンダント」や「運行情報お知らせメール」のほか、他社に先駆けて「車内への自転車持込」や「電車の体験運転」を実施する等、利便性向上や賑わい創出に取り組んでいる。
- 映画「RAILWAYS～49歳で電車の運転士になった男の物語～」(平成22年5月公開)にも登場するデハニ50形車両（日本最古級のレトロ車両）や出雲大社前駅等の鉄道資源を活用し、地域の財産としての一畑電車のPRや魅力向上に努めている。

(3) 経営改善に向けた取組

- 平成18年に一畑電気鉄道(株)から鉄道事業を分社化し、人員・組織体制の抜本的な見直しを行っている。
- 一畑グループ中期経営計画等に基づき、人件費の抑制や諸経費の徹底的な削減に努めており、平成17年度と21年度を比べてそれぞれ約11%、約41%の削減が図られている。

(4) 社会貢献活動

- 沿線における清掃活動（宍道湖一斉清掃、駅周辺の美化活動等）や各種イベント等に社員が積極的に参加し、沿線住民との連帯感の醸成に努めている。
- 児童・生徒を対象とした「電車教室」の開催や、一畑電車を題材とした校外学習への協力、高校生のインターンシップ受入等を通じて、学校教育との連携を深めている。
- 大規模イベント開催時の臨時列車運行（渋滞緩和やCO₂排出量削減に寄与）や、鉄道の環境貢献度の高さに関する啓発活動を行う等の環境活動に取り組んでいる。

2. 一畑電車に対する住民及び利用者のニーズ

2.1 沿線住民へのアンケート結果

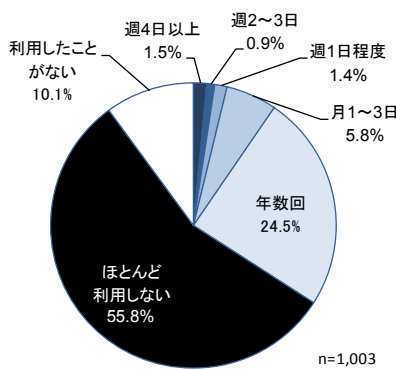
- 住民ニーズの把握のため、15歳以上の沿線住民（駅から概ね2km圏内）を対象にアンケート調査を実施した。その結果の概要は次のとおりである。

| 配布数 | 回収数 | 回収率 | 実施時期 | 備考 |
|-------------------------|--------|-------|--------------|------------|
| 2,000人（松江市500、出雲市1,500） | 1,047人 | 52.4% | 平成22年1月中旬～下旬 | 1世帯につき1通配布 |

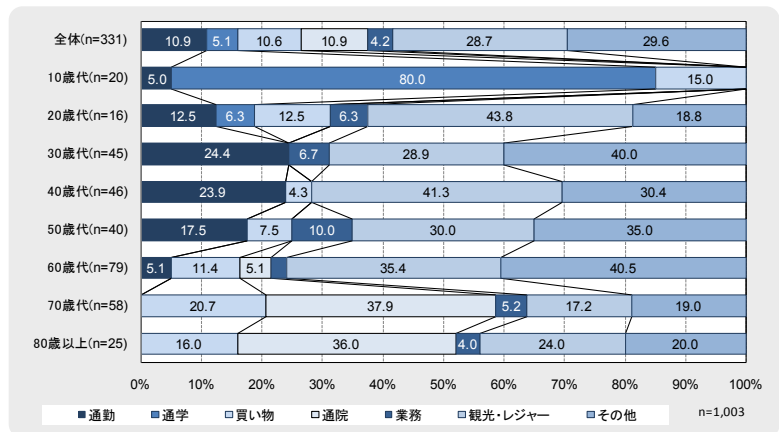
(1) 普段の利用状況

- 「ほとんど利用しない」が6割弱、「利用したことがない」が1割。
- 利用目的としては10歳代では「通学」が8割、30～40歳代では「通勤」が2割強を占め、60歳代以上では「通院」と「買い物」の割合が高い。
- 利用する理由としては、「普段利用している交通手段が使えない場合」が最も多い。

図表 2-1 沿線住民の利用頻度



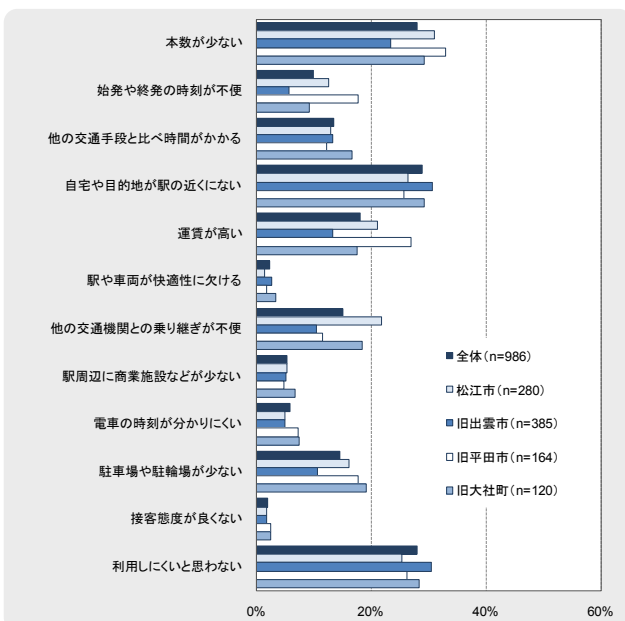
図表 2-2 沿線住民の利用目的（年代別クロス）



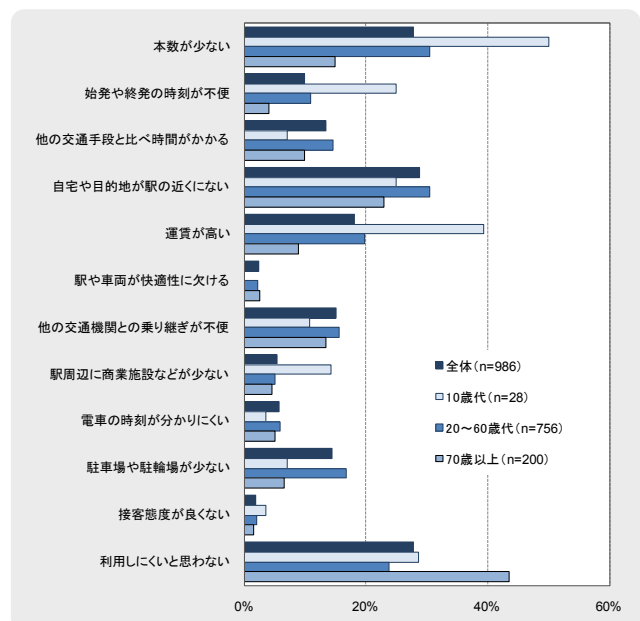
(2) 利用しにくい理由

- 松江市や旧平田市では「本数が少ない」、「運賃が高い」が多く、旧出雲市や旧大社町では「自宅や目的地が駅の近くにない」が多い。一方で、3割弱が「利用しにくいと思わない」と回答。
- 10歳代と20～60歳代では「本数が少ない」、「運賃が高い」、「自宅や目的地が駅の近くにない」が多い。70歳以上の4割強が「利用しにくいとは思わない」と回答。

図表 2-3 利用しにくい理由（居住地別クロス）



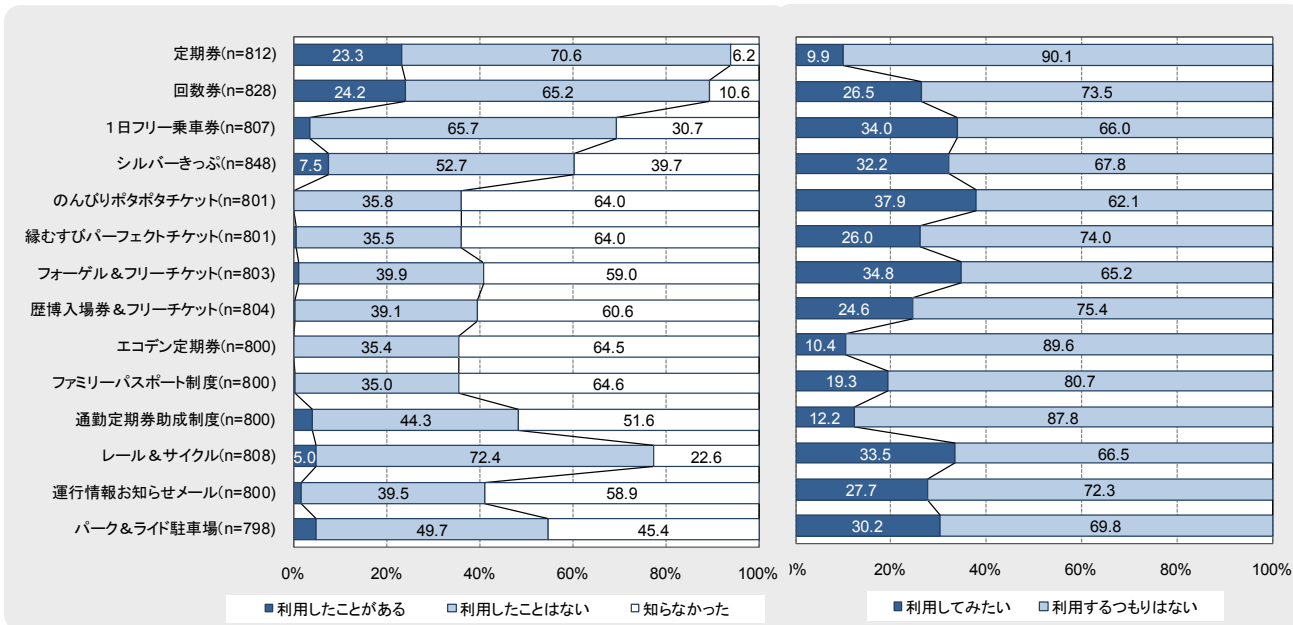
図表 2-4 利用しにくい理由（年代別クロス）



(3) おトクな乗車券・便利な制度の利用経験と今後の利用意向

- 「定期券」と「回数券」を除く乗車券・制度はほとんどの層で利用経験が数%程度と低い。また、「知らなかった」が5割を超えるものも多い。
- 今後の利用意向の高いものは、「のんびりポタポタチケット」、「フォーゲル&フリーチケット」、「1日フリー乗車券」、「レール&サイクル」である。

図表 2-5 おトクな乗車券・便利な制度の利用経験と今後の利用意向



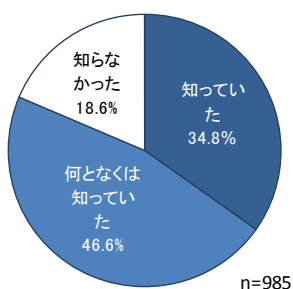
(4) 利用増につながるサービス改善

- 「運賃の引下げ」、「観光・温泉施設等と連携した乗車券」を挙げた人が多い。
- 居住地別にみると、旧平田市では「運賃の引下げ」、旧出雲市では「スピードアップ・所要時間の短縮」が多い。年齢別では、20歳以上は「運賃を引き下げる」、20~60歳代は「駅にパーク&ライド駐車場を整備・増設する」、70歳以上は「駅まで(から)の本数を増やす」が多い。

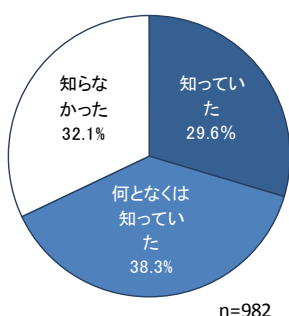
(5) 一畑電車への支援

- 一畑電車が年間約2億円の赤字であることを知らなかった人は2割弱、沿線自治体が支援していることを知らなかった人は3割強である。
- 支援額については約2割が「増やすべき」、6割強が「現状の支援額(約2億円)が限度」と回答。

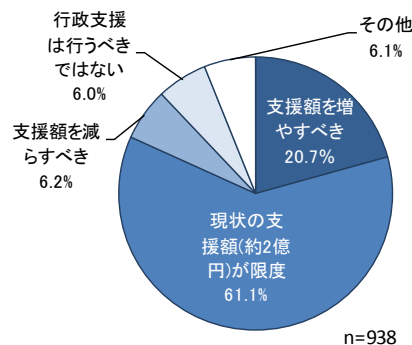
図表 2-6 経営状況の認知度



図表 2-7 沿線自治体による支援の認知度



図表 2-8 支援額の範囲



(6) 自由意見

- 全体で631件の意見が寄せられたが、中でも「一畑電車は必要である、残してほしい」という意見が117件(18.5%)で最も多く、一畑電車存続に向けた地域住民の強い思いが感じられる結果となった。
- その他の意見としては、他モードとの接続改善やダイヤ改正といった「列車の運行」に関する意見が多い。

図表 2-9 自由意見（住民アンケート）

| 項目 | 主な内容 | 件数 | 構成比 |
|-----------------------|----------------------------------------|-----|--------|
| 一畑電車の必要性に関するもの | 一畑電車は必要である、存続してほしい | 117 | 18.5% |
| 他モードとの接続改善・連携に関するもの | バスやJRとの接続の改善、駐車場・駐輪場の整備 | 91 | 14.4% |
| 列車の運行に関するもの | ダイヤ改正、列車の増発・増結、車両のラッピング | 73 | 11.6% |
| 情報提供や意識啓発に関するもの | 行政職員、沿線学校への利用促進 情報提供の充実、誘導・案内サインの改善 | 66 | 10.5% |
| 沿線の魅力発掘・PRに関するもの | 沿線観光地のPR、沿線住民との連携、旅行商品の開発 | 52 | 8.2% |
| 設備改良・更新に関するもの | 車両の改善、待合環境の改善、駅の新設 | 50 | 7.9% |
| イベントの開催、駅や車両の活用に関するもの | 地域の催しとの連携、鉄道施設を活用したイベント開催 | 37 | 5.9% |
| 運賃の低廉化に関するもの | 運賃の値下げ | 27 | 4.3% |
| 乗車券の活用に関するもの | 企画乗車券の充実、商業施設と連携した割引制度導入 | 19 | 3.0% |
| グッズ販売やキャラクター導入に関するもの | 特産品の販売、キャラクターの導入 | 12 | 1.9% |
| その他 | 更なる経営努力が必要、廃線やバス転換を検討すべき | 30 | 4.8% |
| | 利用する機会がない、車の方が便利である、今後利用してみたい | 28 | 4.4% |
| | 社員の待遇向上 | 11 | 1.7% |
| | 支援制度に関する意見 | 10 | 1.6% |
| | その他 | 8 | 1.3% |
| 合計 | | 631 | 100.0% |

2.2 利用者へのアンケート結果

- 利用者のニーズを把握するため、一畑電車の利用者を対象としたアンケート調査を実施した。その結果の概要は次のとおりである。

| 配布数 | 回収数 | 回収率 | 実施時期 | 備考 |
|--------|------|-------|-----------|-----------------|
| 1,000人 | 317人 | 31.7% | 平成22年1月中旬 | 休日1日、平日2日に分けて配布 |

(1) 普段の利用状況

- 週4日以上の利用者が約6割。
- 利用目的は10歳代では「通学」が9割以上、30～50歳代では「通勤」が6割以上である。
- 利用する理由としては、「他に利用できる交通手段がない」が10歳代と70歳以上で多い。「時間が正確」、「目的地に早く着くことができる」、「他の交通手段に比べて経済的」、「事故の心配がなく安全に移動できる」は、年齢が上がるにつれて選んだ人の割合が高くなっている。

(2) 利用しにくい理由

- 「本数が少ない」が5割を超えており最も多く、以下、「運賃が高い」、「始発や終発の時刻が不便」の順になっている。一方で、2割弱が「利用しにくいとは思わない」と回答。
- 10歳代と20～60歳代では「本数が少ない」、「運賃が高い」が多い。一方で、70歳以上の4割強が「利用しにくいとは思わない」と回答。

(3) おトクな乗車券・便利な制度の利用経験と今後の利用意向

- 「定期券」と「回数券」は半数以上の利用経験があるが、各種企画乗車券類は利用経験が少なく、認知度も5割を下回っているものが多い。
- 今後の利用意向が高い項目は、「定期券」及び「回数券」、「運行情報お知らせメール」、「ルール&サイクル」、「通勤定期券助成制度」、「パーク&ライド駐車場」等である。
- 調査を通じて試験的に実施した利用促進策については、終電延長は約5割で、沿線住民アンケートよりも高い。

(4) 利用増につながるサービス改善

- 「朝夕の運行本数増」「運賃の引下げ」、「割引率の高い乗車券や定期券の発売」が多い。
- 沿線住民アンケートと同様に、70歳以上では「駅まで（から）の本数を増やす」が多い。

(5) 一畑電車への支援

- 一畑電車が年間約2億円の赤字であることを知らなかった人は全体の1/4、沿線自治体が支援していることを知らなかった人は4割弱で、それぞれ、沿線住民アンケートよりも高い割合となっている（回答者に占める若年層の割合が高いためと考えられる）。
- 支援額については、約半数が「現状の支援額(約2億円)が限度」と回答。また、4割弱が「支援額を増やすべき」と回答しており、沿線住民アンケートに比べて高い割合となっている。

(6) 自由意見

- 改善点としては、鉄道施設の改良を求める意見、利用促進策に関する意見、ダイヤの見直しに関する意見等が多い。
- 一畑電車の利用促進のためのアイデアとしては、「他モードとの接続改善・連携」、「列車の運行」に関するもののほか、「情報提供や意識啓発」、「沿線の魅力発掘・PR」、「車両や駅舎の改善・更新」に関するものが多く寄せられている。

図表 2-10 一畑電車の改善点（利用者アンケート）

| 項目 | 主な内容 | 件数 | 構成比 |
|----------------|--------------------------|-----|--------|
| 鉄道施設の改良に関するもの | 乗り心地や待合環境の改善、駐輪場の整備、複線化等 | 52 | 22.8% |
| 一畑電車の必要性に関するもの | 一畑電車は必要である、存続してほしい | 29 | 12.7% |
| 利用促進策に関するもの | 行政職員の利用率、イベント開催、観光客へのPR | 29 | 12.7% |
| ダイヤの見直しに関するもの | 増発、終電の繰り下げ、発着時刻の調整 | 29 | 12.7% |
| 情報提供の充実に関するもの | 案内サインの改善、無人駅での乗降方法の周知 | 18 | 7.9% |
| 乗り継ぎ改善に関するもの | バスとの乗り継ぎ改善 | 17 | 7.5% |
| 接客改善に関するもの | 社員の接客向上 | 11 | 4.8% |
| 運賃の低廉化に関するもの | 運賃の値下げ、定期割引率のアップ | 8 | 3.5% |
| その他 | 車内のマナー向上、地域との連携 | 21 | 9.2% |
| | 更なる経営努力が必要 | 14 | 6.2% |
| 合計 | | 228 | 100.0% |

図表 2-11 一畑電車の利用促進のためのアイデア（利用者アンケート）

| 項目 | 主な内容 | 件数 | 構成比 |
|-----------------------|----------------------------------------|-----|--------|
| 他モードとの接続改善・連携に関するもの | バスやJRとの接続改善、駐車場の整備 | 29 | 17.8% |
| 列車の運行に関するもの | ダイヤ改正、列車の増発・増結、車両のラッピング | 21 | 12.9% |
| 沿線の魅力発掘・PRに関するもの | 沿線観光地のPR、観光マップの作成 | 20 | 12.3% |
| 情報提供や意識啓発に関するもの | 行政職員、沿線学校への利用促進 情報提供の充実、誘導・案内サインの改善 | 20 | 12.3% |
| 設備改良・更新に関するもの | 車両の改善、待合環境の改善、駅の新設 | 18 | 11.0% |
| イベントの開催、駅や車両の活用に関するもの | 地域の催しとの連携、鉄道施設を活用したイベント開催 | 17 | 10.4% |
| 乗車券の活用に関するもの | 企画乗車券の充実、商業施設と連携した割引制度導入 | 13 | 8.0% |
| グッズ販売やキャラクター導入に関するもの | 特産品の販売、キャラクターの導入 | 9 | 5.5% |
| その他 | 一畑電車は必要である、存続してほしい | 9 | 5.5% |
| | 社員の接客向上 | 4 | 2.5% |
| | 運賃の値下げ | 3 | 1.8% |
| 合計 | | 163 | 100.0% |

2.3 利用促進を目的とした実証実験の実施結果

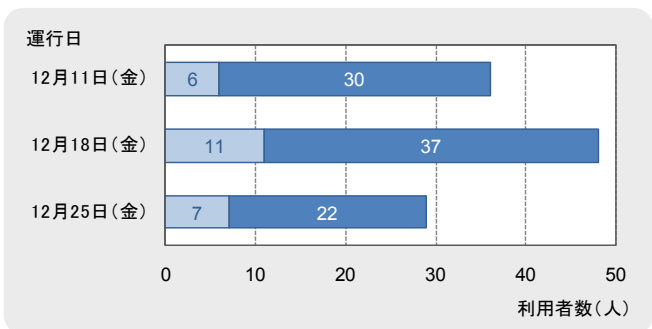
(1) 終電の試験的延長運行

- 忘年会等により外出機会が多くなる年末（平成21年12月の金曜日3日間）において、夜間の上下便を増発し最終電車の時刻を繰り下げる実験を行った。
- 具体的には、電鉄出雲市 22:11 発の雲州平田行きを松江しんじ湖温泉まで延長し、折り返し 23:23 発の電鉄出雲市行きとして運行した（川跡駅で出雲大社前行きに接続）。通常のダイヤと比べて、松江しんじ湖温泉方面は約40分、電鉄出雲市・出雲大社前方面は約70分の繰り下げとなった。
- 運行3回分の利用者は計113人で、定期外が約8割と高く、一定の新規需要創出につながった。
- 住民アンケートによれば、3割強が「運行を継続した場合に利用を増やす（かもしれない）」と答えたほか、当該列車の利用者のほとんどが運行継続を望む結果となった。一方で、延長運行の認知度自体は2割弱と低く、PRの時期やツール等が課題となった。
- 延長運行した列車を利用した理由としては「飲食（忘年会等）の帰り」が9割を超えている。

写真 2-1 延長運行した終電の利用状況



図表 2-12 延長運行の利用状況



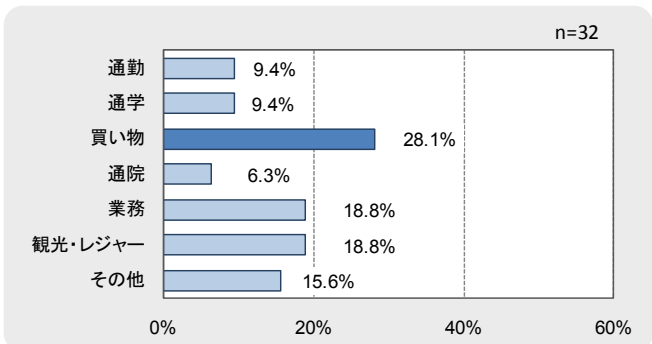
(2) 自転車の車内持込と、駅レンタサイクルの料金割引実験

- ビジネスや観光等で一畑電車と自転車とを組み合わせる旅客の利便性向上を目的として、車内への自転車持込と、松江しんじ湖温泉駅のレンタサイクルの料金割引実験を行った（実施期間：平成22年12月中旬～2月中旬）。
- 実験期間中の利用者は、自転車持込が前年比20台増加したものの、レンタサイクルは前年と同数であった。冬季の実施であったこともあり、割引分を補うだけの需要創出にはつながらなかった。
- 料金割引利用者へのアンケートによれば、利用目的としては「買い物」や「観光・レジャー」、料金設定としては100円又は200円以下を望む人が多い。
- 今後の展開に向けては、貸出時間の延長、放置自転車や電動アシスト付き自転車の配備等による付加価値向上、貸出拠点の他駅への拡大等が課題として考えられる。

図表 2-13 自転車料金割引実験の告知ポスター



図表 2-14 自転車持込・レンタサイクルの利用目的



(3) 駅別ポケット時刻表の試験配布

- 現行のポケット時刻表をリニューアルして駅別に26通り作成し、各駅のほか、事業所・学校、住民アンケートの対象者等に配布した（各駅や事業所・学校等における配布は平成22年2月より実施）。
- 住民アンケートの回答者からは好評を得られたため、文字の大きさや色使い等の工夫により更に改良を加え、広く配布することが有効と考えられる。

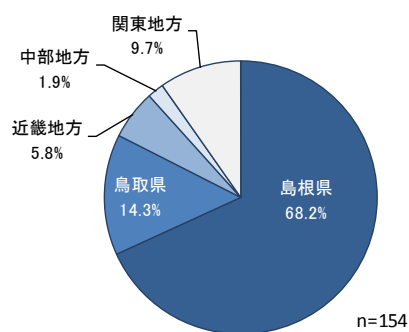
図表 2-15 ポケット時刻表

| 松山しんじ湖温泉方面 | | | | | | | 電鉄出雲市・出雲大社方面 | | | | | | |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 土日祝日 | 出雲市 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲市 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 | 出雲大社 |
| 6:10 | 6:13 | 6:22 | 6:33 | 6:49 | 7:10 | 7:24 | 7:44 | 8:02 | 8:12 | 8:22 | 8:32 | 8:44 | 8:54 |
| 7:04 | 7:08 | 7:17 | 7:28 | 7:44 | 8:05 | 8:20 | 8:40 | 9:00 | 9:10 | 9:20 | 9:30 | 9:42 | 9:52 |
| 7:59 | 8:03 | 8:12 | 8:23 | 8:39 | 9:00 | 9:15 | 9:35 | 9:55 | 10:05 | 10:15 | 10:25 | 10:37 | 10:47 |
| 8:53 | 8:57 | 9:06 | 9:17 | 9:33 | 9:54 | 10:09 | 10:29 | 10:49 | 10:59 | 11:09 | 11:21 | 11:33 | 11:43 |
| 10:17 | 10:21 | 10:30 | 10:41 | 10:57 | 11:18 | 11:33 | 11:53 | 12:13 | 12:23 | 12:33 | 12:45 | 12:57 | 13:07 |
| 11:12 | 11:16 | 11:25 | 11:36 | 11:52 | 12:13 | 12:28 | 12:48 | 13:08 | 13:18 | 13:28 | 13:40 | 13:52 | 14:02 |
| 12:11 | 12:15 | 12:24 | 12:35 | 12:51 | 13:12 | 13:27 | 13:47 | 14:07 | 14:17 | 14:27 | 14:39 | 14:51 | 15:01 |
| 13:16 | 13:20 | 13:29 | 13:40 | 13:56 | 14:17 | 14:32 | 14:52 | 15:12 | 15:22 | 15:32 | 15:44 | 15:56 | 16:06 |
| 14:11 | 14:15 | 14:24 | 14:35 | 14:51 | 15:12 | 15:27 | 15:47 | 16:07 | 16:17 | 16:27 | 16:39 | 16:51 | 17:01 |
| 15:06 | 15:10 | 15:19 | 15:30 | 15:46 | 16:07 | 16:22 | 16:42 | 17:02 | 17:12 | 17:22 | 17:34 | 17:46 | 17:56 |
| 16:43 | 16:47 | 16:56 | 17:07 | 17:23 | 17:44 | 18:00 | 18:20 | 18:40 | 18:50 | 19:00 | 19:12 | 19:24 | 19:34 |
| 18:01 | 18:05 | 18:14 | 18:25 | 18:41 | 19:02 | 19:17 | 19:37 | 19:57 | 20:07 | 20:17 | 20:29 | 20:41 | 20:51 |
| 19:32 | 19:36 | 19:45 | 19:56 | 20:12 | 20:33 | 20:48 | 21:08 | 21:28 | 21:38 | 21:48 | 22:00 | 22:12 | 22:22 |
| 17:54 | 17:58 | 18:07 | 18:18 | 18:34 | 18:55 | 19:10 | 19:30 | 19:50 | 20:00 | 20:10 | 20:22 | 20:34 | 20:44 |
| 18:49 | 18:53 | 19:02 | 19:13 | 19:29 | 19:50 | 20:05 | 20:25 | 20:45 | 20:55 | 21:05 | 21:17 | 21:29 | 21:39 |
| 19:44 | 19:48 | 19:57 | 20:08 | 20:24 | 20:45 | 21:00 | 21:20 | 21:40 | 21:50 | 22:00 | 22:12 | 22:24 | 22:34 |
| 20:33 | 20:37 | 20:46 | 20:57 | 21:13 | 21:34 | 21:50 | 22:10 | 22:30 | 22:40 | 22:50 | 23:02 | 23:14 | 23:24 |
| 21:34 | 21:38 | 21:47 | 21:57 | 22:13 | 22:34 | 22:50 | 23:10 | 23:30 | 23:40 | 23:50 | 24:02 | 24:14 | 24:24 |

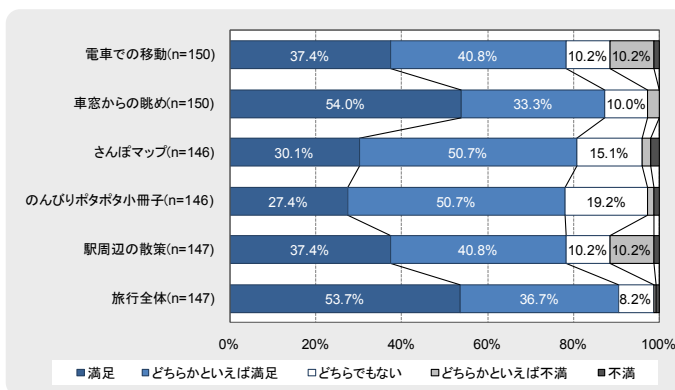
(4) 観光モニター旅行の試行

- 町並みや観光施設、特色ある駅舎、車窓からの眺め等、様々な魅力にあふれる一畑電車沿線の価値をお客様に発見・評価してもらうことで、今後における一畑電車の魅力の効果的なPRにつなげることを目的としたモニター旅行を試験的に実施した（実施期間：平成22年1月～2月）。
- 参加者には、1日フリー乗車券や時刻表、アンケート調査票のほか、電車アテンダントの協力を得て作成した「のんびりポタポタさんぽマップ」等を配布した。
- 参加者は178名、アンケートの回収数は154名で、約3割が県外からの参加であった。
- モニター旅行全体の満足度は9割以上と高く、特に「車窓からの眺め」についての満足度が高い。また、「のんびりポタポタさんぽマップ」については8割以上が「役に立った」と回答。
- 駅周辺の散策以外に印象に残った場所として、「宍道湖」、「車両のデザイン」、「駅舎」、「スイッチバックや電車の振動・音」を挙げた人が多く、ツアーをより楽しくするための施策としては、「駅周辺のお店で使える割引クーポン」を挙げた人が最も多い。

図表 2-16 観光モニター旅行参加者の居住地



図表 2-17 観光モニター旅行の満足度



図表 2-18 観光モニター旅行の告知チラシ



図表 2-19 のんびりポタポタさんぽマップ

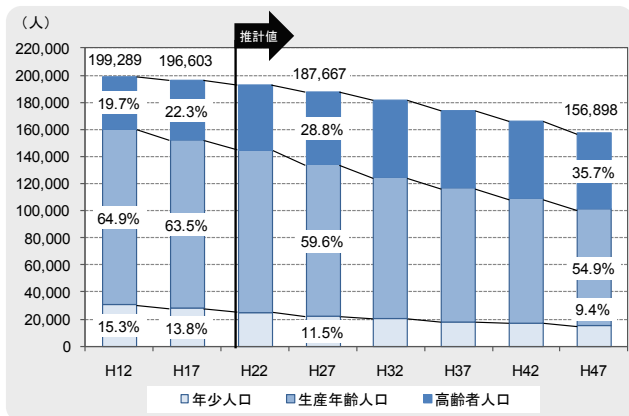


3. 一畑電車の運行継続にあたっての課題

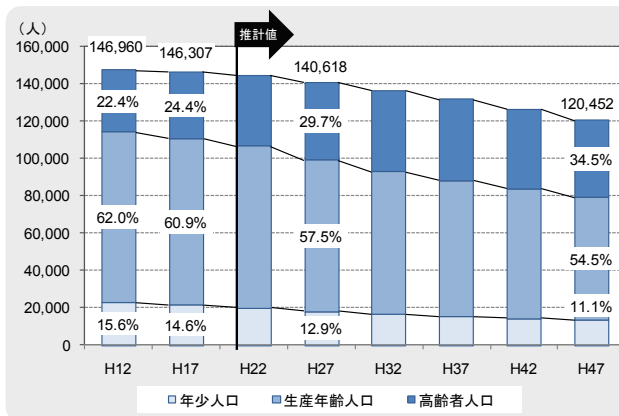
3.1 沿線人口と輸送人員の見通し

- 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」によると、平成17年度以降の10年間で松江市の人口は187,667人（▲4.5%）、出雲市については140,618人（▲3.9%）まで減少することが予想される。
- 沿線の人口減少に伴い、一畑電車の輸送人員は平成27年度には1,367千人、平成47年には1,081千人にまで減少することが見込まれる。

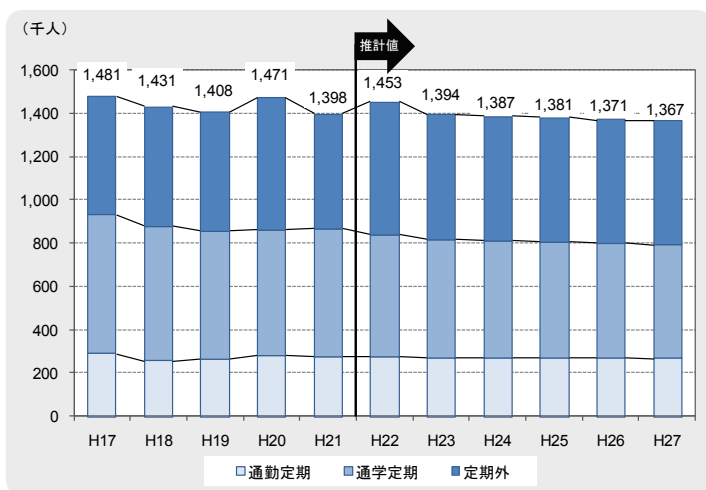
図表 3-1 松江市の将来推計人口



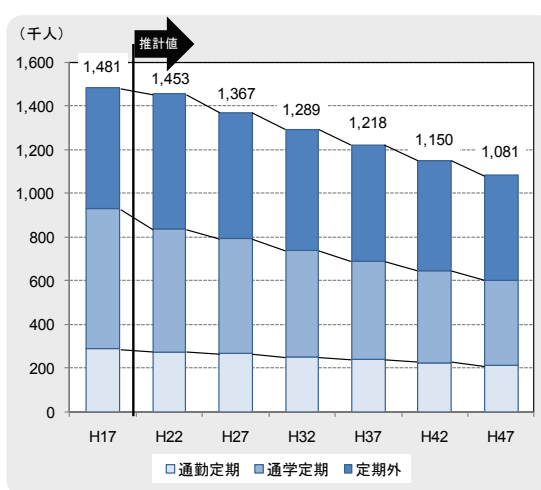
図表 3-2 出雲市の将来推計人口



図表 3-3 輸送人員の短期見通し



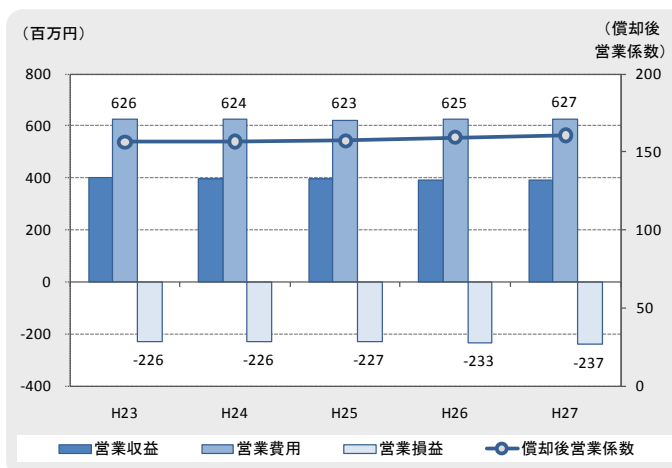
図表 3-4 輸送人員の長期見通し



3.2 収支見通し

- 平成23年度から平成27年度までの収支見通しについては、平成24年の「古事記編纂1300年」や、平成25年の「出雲大社本殿遷座祭」等による観光客の増加要因はあるものの、定期旅客の減少等により、営業損失は少しずつ拡大することが予想される。
- 中長期的には輸送人員の減少が更に進むことが予想されるため、今後においても厳しい経営状況が続くものと考えられる。

図表 3-5 H23年度以降の5年間における収支見通し



3.3 課題の整理

(1) 沿線環境

- 公共施設や医療施設、主な商業施設や観光施設は、松江しんじ湖温泉・雲州平田・電鉄出雲市・出雲大社前の4駅の周辺に集積している。これらの駅の周辺部では市街化が図られているが、他の駅は概ね田園地帯に立地し、全線にわたって人口の集積・維持は困難な状況にある。
- 将来の主な利用者となる年少人口が沿線人口を上回るペースで減少し、それに伴い沿線地域間の通学者の移動が減少している。一方で老年人口は増加しており、需要拡大が見込まれる。
- 約120千人の沿線人口に対して一日あたりの利用者数は約4千人であり、沿線住民に広く利用されているとは言えない状況にある。
- 多くの観光資源を抱えるが、輸送人員に占める観光者割合は小さい(数%程度)と考えられる。
- 松江市・出雲市の自家用自動車保有台数と自動車の交通分担率は全国平均を大きく上回っており、移動手段は自動車に大きく依存している。沿線では国道431号等の幹線道路の整備が進められているほか、高速道路無料化社会実験の影響もあり、利便性(特に速達性)の面で優位性が発揮できない状況にある。

(2) 輸送状況

- 通勤定期は、近年こそ松江しんじ湖温泉を通勤先とする利用者が若干増加しているものの、沿線の道路整備や生産年齢人口の減少に伴い、今後は横ばいから減少が予想される。
- 平日利用者の約半数を占める通学定期は、雲州平田から出雲・大社方面と、湖北地区から松江方面が大きな動線であり、年少人口の減少により今後は速いペースで減少することが予想される。一方、高い割引率のため通学定期利用者からの収入は旅客運輸収入の2割程度と小さく、収益力の向上、ダイヤ編成、効率的な輸送体制確立にあたっての課題となっている。
- 営業収益の約6割を占め客単価の高い定期外も平成20年度を除き減少～横ばい傾向となっているため、旅客運輸収入の減少に歯止めがかかっていない。
- 全線が単線で行き違いが可能な途中駅は7駅となっており、ダイヤ編成(増便や速達性向上等)の制約が大きい。各駅に停車する生活路線の色彩が強い輸送形態となっている。
- 大社線の輸送密度は北松江線の約半分となっており、路線間の格差が大きい。

(3) サービス水準

- 朝夕のピーク時間帯で1時間に2～3本、日中は42分間隔となっており、普段利用しない人にとっては発車・到着時刻の見通しが立てにくく、気軽に利用しにくいダイヤ編成となっている。
- 終電の時刻が競合するJRに比べて早いため、通勤に使いづらい理由の一つとなっている。
- 定時性には優れているものの、速達性や快適性(乗り心地等)ではJRに劣っている。全線が単線でスイッチバックを有すこと等により、競争力を高める抜本的な対策を立てづらい状況にある。
- JRへの対抗等により遠距離区間の運賃が安く設定されているが、中距離区間の利用者にとっては割高に感じられる面もある。
- 待合室や駐輪場、主要駅へのパーク&ライド駐車場の設置等が進められているが、売店等の利便施設を備えた駅は一部に限られ、駅自体に集客施設としての魅力が乏しい状況にある。

(4) 経営状況

- 平成20年度においては、出雲大社本殿特別拝観やデハニ50形車両の引退運行等の効果により鉄道事業全体で前年比約10%の増収となった。今後は、平成22年の映画「RAILWAYS」公開、平成24年の「古事記編纂1300年」、平成25年の「出雲大社本殿遷座祭」等による観光客の増加要因はあるものの、中長期的には定期・定期外とも減収が概ね続くことが見込まれる。
- 様々な利用促進策の実施により、旅客運輸収入の減少を食い止める一定の効果はみられるが、それによって営業収益が大幅に改善されるまでには至っていない。
- 毎年約200百万円の営業損失が発生しており、増収対策と更なる経費削減が必要であるが、事業者の自助努力だけで経営を抜本的に改善することは困難な状況にある。

(5) 要員及び組織体制

- 社員配置駅は必要最小限の2駅のみで、業務委託や車両のワンマン化による省力化が図られており、現業部門における効率性は他社と比較しても高い。運転士の欠員により恒常的に時間外や代務が発生している状況や、近年において脱線や列車分離といった重大事故が発生している現状を踏まえると、更なる人員の削減は安全性の低下を招く危険性がある。
- 平成18年の分社化以降、特に人件費等の経費削減が進められているが、その結果、新規投資と増収策に取り組む余力が低下し将来の見通しを立てにくい状況にあるため、人件費や要員の更なる削減は、社員のモチベーションの低下を招く恐れがある。
- 全社的に兼務・兼業の取組が進められているが、営業部門の職員が経理・人事といった一般管理業務を兼務しており、本来第一に取り組むべき増収対策や商品開発、セールス活動等が手薄な状況にある。本業における増収のためにも、営業力の強化が課題となっている。
- 輸送人員の減少が予想される中、輸送規模に応じた人員配置の見直しと要員運用の効率化、定年退職者の若年層による補充等により、人件費の上昇を抑制することが必要である。

(6) 設備の老朽化

- PCまくら木化の遅れや設備の老朽化等により、修繕費は増加傾向にある。劣化が少ない部品・設備への交換により保守・交換周期を長くし修繕費の縮減を図ることが必要である。
- 道床の薄さや交換頻度の少なさにより路盤の劣化が進み、乗り心地の悪さの原因となっている。
- 耐用年数を上回る橋梁が全橋梁の半数以上を占めており、計画的な補修が必要である。
- 保守点検費の半分以上を日常点検（外注費）が占めているため、設備改良整備基準の見直し、要員体制の見直し（無人化等）等により、維持修繕費の削減に努めることが必要である。
- 安全性緊急評価への対応のため、平成22～25年度に約380百万円の投資が必要となっており、線路と車両を含めた設備投資項目の金額的・時期的な調整が課題となっている。
- 保有する10編成に対して平日は最大8運用となり、故障発生時の予備車がない状況にある。また、デハニ50形車両の引退により特色ある臨時・イベント列車の設定が困難になっている。
- 車両の定期点検は、重要部検査や全般検査を除き自社検査を原則としているが、老朽化の進行により、今後は自社対応ができない大規模修繕等が必要になるため、修繕費の増加が懸念される。
- 現有車両はいずれも車齢40年を超え、路盤の劣化も進んでいるため乗り心地が悪く、特に沿線住民にとってはサービス水準の低さを印象づける要因となっている。

(7) 地域住民との連携

- 沿線においては利用促進協議会が設置されている地区もあるが、積極的な活動は行われていない。
- 経営の現状や課題、安全性向上への取組等の情報提供が十分になされていないこともあり、マイレール意識の醸成が不足し、地域住民が主体となった利用促進や存続等の機運の盛り上がりがさほどみられない。

(8) 沿線自治体等による支援

- 「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づく沿線自治体等の支援により、計画的な修繕・設備投資による安全性向上や経費の削減が進められた結果、修繕費と減価償却費を除いた「上」部分の収支（運行収支）が改善され、継続・安定的な運行の確保に寄与することとなった。
- 近年、重大事故が相次いで発生しており設備の老朽化対策が急務となっているが、輸送人員の減少による中長期的な減収が予想される中、修繕・設備投資の規模と財源の確保が課題となっている。
- しかしながら、高齢者や学生を中心とした交通弱者にとっての移動手段の確保、鉄道が存在することによる安心感、映画「RAILWAYS」の上映を契機に注目を集めるレトロ車両「デハニ50形」等観光資源としての価値の創出、出雲大社前駅や布崎変電所の登録有形文化財への登録等、一畑電車の社会的な価値は非常に大きなものがある。一畑電車を今後も地域の社会基盤の一つとして存続させていくためには、一畑電車と国及び沿線地方自治体、沿線住民が一体となった運営・支援の仕組みづくりが必要である。

3.4 課題解決に向けた方向性

現状分析の結果等を踏まえると、一畑電車をとりまく課題の解決に向けた方向性は次のように整理することができる。

【一畑電車をとりまく課題】

(1) 沿線環境

- 少子高齢化・人口減少
- 自動車への依存・道路整備の進展
- 施設集積度の低さ・市街化の遅れ

(2) 輸送状況

- 輸送人員の減少
- 通学定期の大幅減
- 定期外の伸び悩み

(3) サービス水準

- 自動車に対する競争力の低さ
- 運賃の割高感
- 駅や車両の魅力度・快適性の低さ

(4) 経営状況

- 旅客運輸収入の減少
- 減収等による経営悪化

(5) 要員及び組織体制

- 現業部門・営業部門の人員不足
- 安全管理・危機管理体制の強化

(6) 設備の老朽化

- 修繕費・設備投資の増加
- 老朽化した車両の更新

(7) 地域住民との連携

- 地域住民によるサポート体制の未構築
- マイレール意識の醸成不足

(8) 沿線自治体等による支援

- 現行スキームによる支援期間の終了
- 支援による安全性向上・収支改善効果
- 設備の老朽化と厳しい自治体財政

【課題解決に向けた方向性】

① 日常生活における利用の拡大

- 日常利用拡大に向けた利用促進策
- 利用促進のための環境整備

② 近隣や沿線外からの旅客誘致

- 観光情報の発信・案内充実
- 企画列車・乗車券等の商品開発
- 一畑電車及び沿線のイメージアップ
- 旅客誘致に向けた関連事業の拡充

③ 経営健全化と安全性向上

- 経費節減及び執行体制の見直し
- 安全性向上

④ 地域が一体となった支援体制の構築

- 地域における取組との連携
- 地域との連帯感の醸成
- 沿線自治体等による支援体制の確立

地域公共交通総合連携計画

4. 地域公共交通総合連携計画

4.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

一畑電車は、人口集積地である松江市と出雲市とを結ぶ広域交通軸を形成し、約140万人の年間輸送人員があり、JRが存在しない地域の社会基盤として重要な役割を担っている。

主な利用形態は、沿線住民の通勤、通学、通院や買い物、レジャーでの移動手段としてであるが、特に学生、高齢者及び障がい者等代替交通に乏しい方々にとってはほとんど唯一の交通手段となっている。

今後、高齢化の進展等により、一層その重要性は増してくるものであるが、さらに環境にやさしい交通機関として環境面での役割も担っている。

また、出雲大社や松江フォーゲルパーク等沿線観光地への交通手段としての役割に加え、映画「RAILWAYS」の上映を契機に、最古級のレトロ電車「デハニ50形」や風光明媚な宍道湖畔を走る一畑電車そのものが観光資源として注目を集めている。

大正3年開業以来、約百年間運行してきた一畑電車だが、事業者である一畑電車株式会社は、沿対協の支援を受けながら、これまでも安全対策に努力すると共に、増収対策や経費の削減に積極的に取り組んできた。平成18年度からは、インフラ所有権を移転しない上下分離方式に基づく基盤部分の維持・整備を沿対協が支援することで、一畑電車株式会社は経営部分に努力を傾注することができる体制となった。しかし、施設の老朽化に起因する修繕費が増大する現状から、一層の安全性を確保することや乗り心地の改善等が求められ、利用者の利便性を向上させるための根本的な施設改良等多額の設備投資が必要になっている。

このような状況の中、今後も一畑電車を安全かつ持続可能な鉄道として次世代に継承していくことができるよう沿対協はハード整備に対する新たな支援計画を現在検討中であるが、本連携計画は、一畑電車再生の車の両輪の一つであり、上下分離方式の上の部分に相当するソフト事業を中心にした活性化対策に取り組むことにより、一層の経営安定と安全性の向上を目指すものである。島根県、松江市、出雲市、一畑電車株式会社が連携・協力し、この計画の確実な達成を目指すことで、これからも長く利用者に愛される一畑電車の基礎を築くものである。

4.2 地域公共交通総合連携計画の区域

松江市及び出雲市の全域とする。

4.3 計画期間

平成23年度から27年度までの5年間とする。

4.4 計画の管理・進行

本計画（見直しを含む）の進行管理は、一畑電車活性化協議会及び沿対協が主として行う。

4.5 地域公共交通総合連携計画の目標

(1) 日常生活における利用の拡大

一畑電車の沿線人口の推移をみると、平成15年度から21年度にかけて、旧出雲市は増加しているものの、松江市の湖北地区では約6%、旧平田市及び旧大社町では3~5%、それぞれ減少している。また、沿線では少子高齢化が進行しており将来の主な利用者となる年少人口が沿線人口を上回るペースで減少し、それに伴い沿線地域間の通学者の移動が減少する等、日常生活における利用者数は減少傾向にある。

一方、現状のサービス水準については、運行速度や速達性、経済性（運賃）等の点で自動車やJR等他の交通モードに対する競争力が低く、通勤・通学や買い物、通院といった日常生活における移動手段として積極的に選択される状況にない。

このような状況を少しでも改善し、沿線住民が日常生活の様々な場面で抵抗なく利用できるよう、公共交通機関としての機能強化を図る。

【目標を達成するために行う事業】

- 日常利用拡大に向けた利用促進策
(ダイヤの改善、通勤・通学利用の促進、乗車券や割引制度の魅力度向上)
- 利用促進のための環境整備
(バリアフリー対策、バスやタクシーとの接続改善、駐輪場の整備)

(2) 近隣や沿線外からの旅客誘致

沿線には出雲大社、松江フォーゲルパーク、松江城等多くの観光資源を有するが、輸送人員に占める観光者の割合は数%程度と非常に少ない状況にあるため、沿線の観光資源を始めとした食や文化等様々な地域資源を活用し、沿線外からの観光客誘致を図る。

また、一畑電車によるイベントや地域におけるイベントの支援等により沿線住民の非日常利用を促す施策も展開する。

【目標を達成するために行う事業】

- 観光情報の発信・案内充実
(観光情報の発信、駅や車内における案内の充実)
- 企画列車・乗車券等の商品開発
(沿線イベントの開催・支援、イベント列車の企画・運行、企画乗車券の充実)
- 一畑電車及び沿線のイメージアップ
(駅の機能強化、沿線の魅力のPR・イメージアップ、映画「RAILWAYS」及びデハニ50形車両の活用、特色ある車両の導入)
- 旅客誘致に向けた関連事業の拡充
(駅売店及びグッズ販売の強化、駅や車両を活用したサービスの展開)

(3) 経営健全化と安全性向上

中長期的には輸送人員の減少に伴う減収が予想されるため、前掲の増収対策に加えて、自助努力による経費削減や組織・要員体制の見直しに取り組むことにより経営の健全化を図る。

一方で、沿対協による線路、電路、車両の維持・修繕に対する支援を受け、道床、まくら木、レールの維持、電路設備の保守、車両の定期検査等鉄道施設の維持修繕や国の支援を受け、設備改良等が計画的に行われ、鉄道施設の安全性の確保が図られている。

しかしながら、近年においては線路、電路、車両といった鉄道施設の老朽化が進む中、脱線、列車分離といった重大事故が発生しており、従来からの維持・修繕での対応では限界があり、安全性の確保と維持修繕費の軽減の観点から、維持・修繕を行うだけでなく、全線にわたり専門機関の調査を行った上で、その結果に基づき、抜本的な鉄道施設の改良及び設備投資を重点的に実施していくことが必要となっている。

そのため、沿対協からの「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」による支援を受けながら、県民の重要な交通手段を確保するため、鉄道輸送の安全確保に万全を期していく。

【目標を達成するために行う事業】

- 経費節減及び執行体制の見直し
(経費節減、要員・組織体制の見直し)
- 安全性向上
(安全管理体制の強化、線路・電路・車両の老朽化対策、その他の安全対策)

(4) 地域が一体となった支援体制の構築

社会的な責任を有する鉄道事業者として、安全な運行を行うことを最大限努力するとともに、地域に愛される企業として、地域住民と連携して活動の輪を広げ、社会貢献活動にも積極的に取り組む。

また、「一畑電車は地域の重要な社会基盤である」という共通認識のもと、地域（沿線自治体・住民・企業等）が一体となった支援体制を構築する。

【目標を達成するために行う事業】

- 地域における取組との連携
(潜在的な利用者への働きかけ、将来的な利用者への働きかけ、都市政策と連携した賑わい創出)
- 地域との連帯感の醸成
(地域住民や利用促進団体との連携強化、社会貢献活動への積極的な取組)
- 沿線自治体等による支援体制の確立

4.6 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

目標を達成するために行う事業の内容及びその実施主体は次のとおり。

目標 1 日常生活における利用の拡大

(1) 日常利用拡大に向けた利用促進策

① ダイヤの改善

通勤・通学を中心とした日常生活における利用拡大のため、終電時刻の繰り下げや所要時短縮等のダイヤ改善に取り組み、一畑電車を積極的に選択してもらえるレベルまでサービス水準を向上させる。

【内容】

- i) 終電時刻の繰り下げ
 - ・ 週末や忘新年会の時期における上下最終電車の時刻繰り下げ（増発・行先変更）
- ii) 発着時刻や停車駅等の見直し
 - ・ 事業所や学校の始業・終業時刻を踏まえた発着時刻の修正
 - ・ 通勤・通学時間帯における両数の見直しの検討
 - ・ 優等列車（特急・急行）に関する停車駅の見直しの検討

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)

② 通勤利用の促進

通勤定期の購入促進のための費用助成や、販促活動の強化等により、通勤目的で一畑電車を利用する人の拡大を図る。

【内容】

- i) 通勤定期に対する助成制度
 - ・ 通勤定期購入者に対する定期券購入費の助成制度を継続
- ii) 沿線の事業所への定期券セールス強化
 - ・ 松江、出雲、平田及び大社地区の駅周辺の事業所を中心にローラー作戦を展開
- iii) インターネットによる定期券事前申込制度の導入
 - ・ 販売機会の拡大のため、インターネットによる事前申込み制度を導入
- iv) パーク&ライド駐車場の利用促進
 - ・ 利用率の低いパーク&ライド駐車場を中心に周知活動を展開
- v) ポケット時刻表の作成・配布
 - ・ 最寄り駅（各駅）から主要駅までの時刻が一目でわかるポケット時刻表の作成・配布

【実施主体】

- i) 一畑電車沿線地域対策協議会
- ii)～v) 一畑電車(株)



③ 通学利用の促進

沿線の短大、高校・専門学校及び中学校等に対する販促活動の強化や、通学生向け乗車券・定期券の企画・販売等により、通学利用の拡大を図る。

【内容】

- i) 学校への定期券出張販売
 - ・ 年度や学期の始まりの時期に、沿線の学校に出向いて定期券の出張販売を開催
- ii) 学校行事の折に定期券購入説明会を開催
 - ・ 入学説明会等に合わせた定期券購入説明会の開催
- iii) 短期間の学期定期券の販売
 - ・ 1ヶ月程度の短い期間でも利用できる通学生向けの学期定期券の導入検討

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)

④ 乗車券や割引制度の魅力度向上

通院や買い物といった日常利用の促進のため、乗車券や割引制度の拡充を図る。また、ICカード乗車券の導入についても検討する。

【内容】

- i) 高齢者の1日フリー乗車券（シルバーきっぷ）に対する助成制度
 - ・ 社会福祉的な観点に基づき、シルバーきっぷの助成制度を継続
- ii) ICカード乗車券の導入に向けた検討
 - ・ 松江市内におけるバス事業者等と連携したICカード乗車券の導入検討
- iii) 高齢者向け乗車券の販売・割引制度の導入
 - ・ 高齢者を対象とした定期券（シルバー定期券）の販売検討
- iv) 回数券の充実・整理統合
 - ・ 区間式、金額式、時差式等複数ある回数券の充実・統合に向けた検討
- v) 普通乗車券の途中下車可能駅の追加
 - ・ 利便性向上と駅前の賑わい創出を目的に、普通乗車券で途中下車可能な駅に雲州平田駅等を追加

【実施主体】

- i) 一畑電車沿線地域対策協議会
- ii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、島根県、松江市、出雲市、その他交通事業者等
- iii)～v) 一畑電車(株)



(2) 利用促進のための環境整備

① バリアフリー対策

高齢者や障がい者の利便性や満足度向上のため、沿線自治体と連携し、点字ブロックの設置やスロープ改良等のバリアフリー対策を実施する。

【内容】

- i) 点字ブロックの設置
 - ・ 乗降人員の多い未設置駅への設置及び破損したブロックの修繕を実施
- ii) スロープの改良
 - ・ 駅構内の勾配の急なスロープ（松江イングリッシュガーデン前駅、川跡駅等）の改良
- iii) デグパック（車載型簡易スロープ）の整備
 - ・ ホームと車両との間の段差解消のため、車載型簡易スロープを各車両に整備

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、松江市、出雲市

② バスやタクシーとの接続改善

バスやタクシーといった他交通モードとの接続改善のため、バスとの乗り継ぎに定期券の販売や乗り継ぎ時間の調整、バスと組み合わせた観光地とのアクセス改善を図る。

なお、松江市で導入が検討されている次世代型交通システム（LRT、BRT 等）と一畑電車との接続等、その可能性を研究する。

【内容】

- i) バスとの乗り継ぎ定期券の販売
 - ・ 路線バスやコミュニティバスとの乗り継ぎ定期券の導入検討
- ii) タクシー呼び出しサービスの実施
 - ・ 駅におけるタクシー呼び出しサービスの実施
- iii) バスとの乗り継ぎ時間の調整
 - ・ 主要駅において、路線バスやコミュニティバスとの乗り継ぎ時間を調整
- iv) バスと組み合わせた観光地とのアクセス改善
 - ・ 観光客の利便性向上のため、バスによる境港方面へのアクセスを改善

【実施主体】

- i)～iv) 一畑電車(株)、松江市、出雲市、その他交通事業者等

③ 駐輪場の整備

駐輪場が十分に整備されていない駅において、駐輪環境の整備を図る。

【内容】

- i) 駐輪環境の改善に向けた検討
 - ・ 浜山公園北口駅等において、上屋設置等による駐輪環境改善策を検討

【実施主体】

- i) 一畑電車(株)、松江市、出雲市

目標 2 近隣や沿線外からの旅客誘致

(1) 観光情報の発信・案内充実

① 観光情報の発信

沿線の魅力や観光情報を積極的に発信し、沿線外からの集客を図るため、旅行代理店への積極的な販促活動や Web サイトの充実を図る。

【内容】

- i) 旅行代理店等へのセールス強化
 - ・旅行代理店等に対し、一畑電車を組み入れた旅行商品の造成への働きかけを強化
- ii) web サイトの充実
 - ・イベント情報の提供やブログの活用等によるインターネットを通じた情報発信の強化

【実施主体】

- i) 一畑電車(株)、島根県、松江市、出雲市、商工団体・観光団体等
- ii) 一畑電車(株)

② 駅や車内における案内の充実

観光客等の不案内な旅客の利便性向上のため、主要駅において接続する交通手段の案内、アテンダントの乗務や外国語案内標記の充実等に取り組む。

【内容】

- i) 主要駅における接続バス路線・時刻表の掲出
 - ・松江しんじ湖温泉駅や電鉄出雲市駅等の主要駅における乗り継ぎバス路線・時刻表の掲出
- ii) 電車アテンダントの乗務及び機能強化
 - ・休日等や観光客の多い時間帯・区間を中心に電車アテンダントが乗務し、乗り降りのサポートや観光案内等を実施
 - ・車内におけるグッズ販売、観光案内のレベルアップや接遇向上等による機能強化を推進
- iii) 駅における観光案内の強化
 - ・出雲大社前駅や松江しんじ湖温泉駅等、観光客の多い駅における案内強化
- iv) 外国語案内表記の充実
 - ・駅名標、車両の行先表示、駅時刻表・券売機、路線図等の外国語案内標記改善の試行

【実施主体】

- i)～iv) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、松江市、出雲市、観光団体等



(2) 企画列車・乗車券等の商品開発

① 沿線イベントの開催・支援

駅や車両、沿線における賑わい創出のため、自社企画イベントや関係団体と連携したイベントの開催、沿線で開催されるイベントとのタイアップ等に取り組む。

【内容】

i) 自社企画イベントの開催

- ・デハニ 50 形の体験運転、鉄道の日におけるイベント等の催しを企画・開催

ii) 沿線で開催されるイベントとのタイアップ

- ・駅サイトまつり、木綿街道祭り等地域における催しとの連携
- ・菜の花まつり等関係団体と連携したイベントの開催

【実施主体】

- i) ~ ii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、商工団体・観光団体・NPO 法人等



② イベント列車の企画・運行

沿線内外からの観光誘客のため、特色のあるイベント列車を運行する。

【内容】

i) イベント列車の企画・運行

- ・ペンギン列車、楽市楽電等

【実施主体】

- i) 一畑電車(株)、商工団体・観光団体等



③ 企画乗車券の充実

既存の企画乗車券の見直しや新たな乗車券の販売により、旅客誘致を図る。

【内容】

i) 観光・商業施設と連携した乗車券の見直し

- ・沿線の観光施設や商業施設における割引特典等のある企画乗車券の見直し

ii) 自転車と組み合わせた乗車券の販売

- ・車内への自転車持込制度や、路線に平行する自転車道と組み合わせた企画乗車券の検討

【実施主体】

- i) ~ ii) 一畑電車(株)、商工団体・観光団体等



(3) 一畑電車及び沿線のイメージアップ

① 駅の機能強化

駅を中心とした賑わいの創出や沿線全体のイメージアップのため、地域の拠点である駅機能の強化と、駅自体の魅力度向上を図る。

【内容】

i) 駅の地域拠点化

- ・ 出雲大社前駅における駅前の街路整備に合わせた駅舎の改修等

ii) 飲食・物販店舗等の出店・誘致

- ・ 駅舎を活用した観光客向け飲食店等の誘致や開発

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)、松江市、出雲市

② 沿線の魅力のPR、イメージアップ

一畑電車の魅力を広くアピールするために、沿線の地域資源を照会したパンフレットやマップの作成、電車アテンダントの役割強化等に取り組む。

【内容】

i) 地域の魅力を紹介した観光パンフレット、沿線マップ等の作成

- ・ 沿線ガイドマップ、駅周辺のウォーキングマップ等の作成

ii) 地元企業等と連携したPR・イメージアップ

- ・ しんじ湖ラムサール号の運行、雲州平田駅へのデジタルフォトフレームの設置等
- ・ 電車アテンダントによるPR強化

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、商工団体・観光団体等

③ 映画「RAILWAYS」及びデハニ50形車両の活用

一畑電車を題材とした映画「RAILWAYS」や、日本最古級の電車「デハニ50形」といった一畑電車の魅力を広くPRできる資源を活用し、沿線内外から観光客の幅広い集客を図る。

【内容】

i) デハニ50形展示環境の整備

- ・ 出雲大社前駅における常設展示用ホーム上屋等の環境整備

ii) デハニ50形体験運転実施環境の整備

- ・ 運転区間の延伸や車両留置環境の改善等、雲州平田駅の車庫線内における体験運転環境の整備

iii) 映画「RAILWAYS」ロケ地見学会等のイベント開催

- ・ 映画に登場するスポットを巡るイベント等の開催及び環境整備

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、島根県、松江市、出雲市、商工団体・観光団体等



④ 特色ある車両の導入

老朽化した現有車両の置き換え対策として、観光客を意識した特色ある車両等の導入可能性を検討する。

【内容】

- i) 特色のある車両導入の検討
 - ・ レトロ車両等の導入について検討

【実施主体】

- i) 一畑電車沿線地域対策協議会、一畑電車(株)

(4) 旅客誘致に向けた関連事業の拡充

① 駅売店及びグッズ販売の強化

観光客の利用が多く、滞在時間も長い終端駅（松江しんじ湖温泉駅、出雲大社前駅）において駅売店の充実を図るほか、グッズ販売の強化等に取り組み、一畑電車自体の魅力度向上と付帯収入の拡大を図る。

【内容】

- i) 駅売店の充実
 - ・ 既存売店の機能強化・リニューアル（出雲大社前駅）、主要駅における新規出店等の検討
- ii) 魅力ある鉄道関連商品（グッズ類）の企画・販売
 - ・ 品揃えの充実と販路拡大等によるグッズ販売の強化
- iii) 他の鉄道事業者とのタイアップ
 - ・ 相互相客やグッズ相互販売や共同イベントの実施等による他の地方鉄道事業者との連携強化

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)

② 駅や車両を活用したサービスの展開

既存の鉄道施設を有効活用し、利便性の向上と収益拡大を図る。

【内容】

- i) 駅レンタサイクルのサービス拡充
 - ・ 雲州平田駅・松江しんじ湖温泉駅等における台数や種類増、貸出時間の延長、レンタサイクル利用者への特典付与等について検討
- ii) 駅を活用したサービスの充実・PR
 - ・ 新たなサービスの検討、クリーニング受付等既存サービスのPR
- iii) 車体・車内広告の拡充
 - ・ 沿線の事業所等への販売強化

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)、商工団体・観光団体・沿線事業所等



目標3 経営健全化と安全性向上

(1) 経費節減及び執行体制の見直し

① 経費節減

一畑グループ中期経営計画等に基づき、事業者の自助努力による更なる経費節減に努めるとともに、沿対協と連携を取りながら、計画的・集中的な設備等更新に努め、この計画を確実に実施することにより、経営の健全化を目指す。

【内容】

- i) 修繕費の削減
 - 更新周期や交換材料等の見直し
 - 集中的な設備更新によるランニングコスト削減策の検討
- ii) 外注費・委託料の削減
 - 外注先や委託先の見直し
 - 外注から自社対応への切り替えの検討
- iii) その他の経費節減
 - 人件費の抑制（若手社員による退職者の補充、賃金形態・雇用形態の見直しの検討）

【実施主体】

- i) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会
- ii)～iii) 一畑電車(株)

② 要員・組織体制の見直し

経営の更なる効率化のため、要員の適正化や運営体制の見直し等に取り組む。

【内容】

- i) 要員の適正化
 - 安全性向上と営業力強化を目的とした人員配置の適正化
 - 組織体制の見直しの検討
- ii) 駅施設の運営体制の見直し
 - 有人駅における駅係員配置時間帯の見直し
 - 駅管理業務委託料の改定
 - 運行管理業務との兼務等による運営体制の見直し

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)

(2) 安全性向上

① 安全管理体制の強化

鉄道施設の老朽化が進んでいることや脱線事故や列車分離事故といった重大事故が近年において連続して発生したことを踏まえ、再発防止の徹底と鉄道輸送の安全確保に万全を期すための安全管理体制を強化する。

【内容】

i) 安全管理体制の強化

- 安全基本方針（行動規範）に基づき、安全対策委員会及び幹事会による積極的な活動を推進
- チェック機能の強化と技術部門の教育・保線技術等の継承を確実にを行うため、役員体制（安全統括管理者）と技術部門体制の強化
- 安全管理体制を確実に維持するため、経営管理部門を含めた全社を対象とした内部監査の強化
- 国が定める省令及び基準に基づく、社内規定と施設及び作業等の確実な実施を強化
- 社内外での研修等を通じ、技術力の継承を図るとともに、新しい技術等を積極的に取り入れ、技術力の向上を図る

ii) 社員への安全教育・訓練の徹底

- 脱線復旧訓練や総合事故対策訓練等の実施
- 社員を対象とした救命講習等の開催

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)



② 線路・電路・車両の老朽化対策

専門家等の第三者による調査・評価結果に基づく優先順位等を踏まえ、計画的・集中的な修繕・設備投資を行うことで安全性の向上を図り将来の経費節減に結びつける。

また、併せて利用者にとっての乗り心地の改善が図られるよう努める。

【内容】

i) 計画的な修繕・設備投資

- 修繕・設備投資計画の策定及び進行管理

【実施主体】

- i) 一畑電車沿線地域対策協議会、一畑電車(株)



③ その他の安全対策

踏切道の統廃合や駅施設の補修等の安全対策を計画的に実施する。

【内容】

i) 踏切道の統廃合

- 沿線自治体と連携し、遮断機や警報機のない踏切道の統廃合について検討

ii) 駅施設の補修

- ホーム上屋や待合室等の修繕を実施

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)、松江市、出雲市

目標 4 地域が一体となった支援体制の構築

(1) 地域における取組との連携

① 潜在的な利用者への働きかけ

一畑電車を利用できる環境にあるものの、実際の利用には至っていない層に対し、地域における取組等と連携した利用促進の働きかけを行う。

【内容】

- i) 一畑グループ従業員の利用促進
 - ・一畑グループ内における一畑電車の存在意義を再確認し、グループ従業員による率先利用を強化
- ii) 行政職員の利用促進
 - ・関係自治体の職員による率先利用
- iii) 県・市レベルの取組との連携
 - ・ノーマイカーデーやノーマイカーウィーク等との連携
- iv) モビリティ・マネジメントの実施
 - ・事業所や学校、転入者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

【実施主体】

- i)～iv) 一畑電車(株)、島根県、松江市、出雲市

② 将来的な利用者への働きかけ

将来的な利用者層である児童・生徒に対して一畑電車の魅力や役割をPRすることで、一畑電車及び地域への愛着を深めるとともに利用促進を図る。

【内容】

- i) 地域資源としての活用
 - ・子どもを対象とした電車教室の開催
- ii) 学校行事等における活用の呼びかけ
 - ・校外学習や体験学習の教材としての活用推進
- iii) 子どもサポーターの募集・組織化
 - ・一畑電車ファンクラブの組織化の一環として、子どもサポーターを募集・育成

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)、島根県、松江市、出雲市

③ 都市政策と連携した賑わい創出

駅周辺における都市基盤整備事業等と連携し、駅を中心とした賑わいの創出を図る。

【内容】

- i) 出雲大社前駅周辺の整備事業と連携したデハニ 50 形車両の展示環境整備
 - ・出雲大社前駅に隣接して設置されるポケットパークとデハニ 50 形車両の展示環境の整備を一体的に推進

【実施主体】

- i) 一畑電車(株)、島根県、出雲市、商工団体・観光団体等

(2) 地域との連帯感の醸成

① 地域住民や利用促進団体との連携強化

マイレール意識の醸成に向け、地域住民や沿線における利用促進団体等との連携を強化する。

【内容】

- i) 沿線住民との意見交換会等の開催
 - ・沿線住民との意見交換、相互連携による利用促進策の検討、住民や利用者に対する情報公開等
- ii) 一畑電車ファンクラブの設立
 - ・沿線住民が主体となったサポート団体の組織化

【実施主体】

- i)～ii) 一畑電車(株)、一畑電車沿線地域対策協議会、NPO 法人等

② 社会貢献活動への積極的な取組

鉄道事業者としての社会的使命を果たすため、地域活動への参加や環境活動の取組等、社会貢献活動に積極的に取り組む。また、鉄道は他の輸送機関に比べて環境に優しい乗り物であり、今後も環境負荷への軽減という意識を常に持ち、環境活動への取組を充実させていく。

【内容】

- i) 沿線の地域活動への参加
 - ・沿線の地区が行う清掃活動への参加（溝掃除、ゴミ拾い、草刈り等）
 - ・地域との交流（祭り、各種イベント等への参加）
- ii) 社会貢献活動参加者の旅客輸送支援
 - ・宍道湖一斉清掃等の社会貢献活動への参加者の輸送を目的とした輸送対策の実施
- iii) 環境活動
 - ・沿線に位置する事業者等へ電車が地球環境に果たす役割についてより理解を深めてもらえるような啓発活動を展開し、通勤手段の電車への転換を図る
 - ・宍道湖一斉清掃や水郷祭開催後の清掃活動への参加

【実施主体】

- i)～iii) 一畑電車(株)

(3) 沿線自治体等による支援体制の確立

① 沿線自治体等による支援

沿対協は、平成23年度以降の次期支援期間についても引き続きインフラ所有権を移転しない上下分離方式を柱とした支援を行う。その支援については、安全性の向上及びサービスの向上の視点から設備投資を拡大して行うことも検討する。

【内容】

- i) インフラ所有権を移転しない上下分離方式を柱とした支援
 - ・修繕・設備投資の計画的な実施による安全性向上と、固定費負担の軽減化による運行収支の黒字化を目指し、現行スキームによる支援を継続

【実施主体】

- i) 一畑電車沿線地域対策協議会

4.7 事業・実施主体一覧

| 計画の目標 | 目標を達成するための具体的施策 | | | 実施主体 | | | | | | |
|----------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|---|
| | 大分類 | 中分類 | 小分類（事業の内容） | 一畑電車（株） | 沿対協 | 島根県 | 松江市 | 出雲市 | その他 | |
| 1 日常生活における利用の拡大 | (1) 日常利用拡大に向けた利用促進策 | ① ダイヤの改善 | ○終電時刻の繰り下げ ○発着時刻や停車駅等の見直し | ○ | | | | | | |
| | | | ○通勤定期に対する助成制度 | | ○ | | | | | |
| | | ② 通勤利用の促進 | ○沿線の事業所への定期券セールス強化 ○インターネットによる定期券事前申込制度の導入 ○パーク&ライド駐車場の利用促進 ○ポケット時刻表の作成・配布 | ○ | | | | | | |
| | | | ③ 通学利用の促進 | ○学校への定期券出張販売 ○学校行事の折に定期券購入説明会を開催 ○短期間の学期定期券の販売 | ○ | | | | | |
| | (2) 利用促進のための環境整備 | ① バリアフリー対策 | ○高齢者の1日フリー乗車券（シルバーきっぷ）に対する助成制度 ○ICカード乗車券の導入に向けた検討 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | | ○高齢者向け乗車券の販売・割引制度の導入 ○回数券の充実・整理統合 ○普通乗車券の途中下車可能駅の追加 | ○ | | | | | | |
| | | ② バスやタクシーとの接続改善 | ○点字ブロックの設置 ○スロープの改良 ○デグバック（車載型簡易スロープ）の整備 | ○ | ○ | | ○ | ○ | | |
| | | | ○バスとの乗り継ぎ定期券の販売 ○タクシー呼び出しサービスの実施 ○バスとの乗り継ぎ時間の調整 ○バスと組み合わせた観光地とのアクセス改善 | ○ | | | ○ | ○ | ○ | |
| | ③ 駐輪場の整備 | ○駐輪環境の改善に向けた検討 | ○ | | | ○ | ○ | | | |
| | 2 近隣や沿線外からの旅客誘致 | (1) 観光情報の発信・案内の充実 | ① 観光情報の発信 | ○旅行代理店等へのセールス強化 ○Webサイトの充実 | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | | | ○主要駅における接続バス路線・時刻表の掲出 ○電車アテンダントの業務及び機能強化 ○駅における観光案内の強化 ○外国語案内表記の充実 | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ |
| | | (2) 企画列車・乗車券等の商品開発 | ① 沿線イベントの開催・支援 | ○自社企画イベントの開催 ○沿線で開催されるイベントとのタイアップ | ○ | | | | | ○ |
| ② イベント列車の企画・運行 | | | | ○イベント列車の企画・運行 | ○ | | | | ○ | |
| ③ 企画乗車券の充実 | | | | ○観光・商業施設と連携した乗車券の見直し ○自転車と組み合わせた乗車券の販売 | ○ | | | | ○ | |
| (3) 一畑電車及び沿線のイメージアップ | | ① 駅の機能強化 | ○駅の地域拠点化 ○飲食・物販店舗等の出店・誘致 | ○ | | | ○ | ○ | | |
| | | | ② 沿線の魅力のPR、イメージアップ | ○地域の魅力を紹介した観光パンフレット、沿線マップ等の作成 ○地元企業等と連携したPR、イメージアップ ○電車アテンダントによるPR強化 | ○ | ○ | | | | |
| | | ③ 映画「RAILWAYS」及びデハニ50形車両の活用 | ○デハニ50形展示環境の整備 ○デハニ50形体験運転実施環境の整備 ○映画「RAILWAYS」ロケ地見学会等のイベント開催 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | | ④ 特色ある車両の導入 | ○特色のある車両導入の検討 | ○ | ○ | | | | |
| (4) 旅客誘致に向けた関連事業の拡充 | | ① 駅売店及びグッズ販売の強化 | ○駅売店の充実 ○魅力ある鉄道関連商品（グッズ類）の企画・販売 ○他の鉄道事業者とのタイアップ | ○ | | | | | | |
| | | | ② 駅や車両を活用したサービスの展開 | ○駅レンタサイクルのサービス拡充 ○駅を活用したサービスの充実・PR ○車体・車内広告の拡充 | ○ | | | | ○ | |
| 3 経営健全化と安全性向上 | | (1) 経費節減及び執行体制の見直し | ① 経費節減 | ○修繕費の削減 ○外注費・委託料の削減 ○その他の経費節減 | ○ | ○ | | | | |
| | ② 要員・組織体制の見直し | | | ○要員の適正化 ○駅施設の運営体制の見直し | ○ | | | | | |
| | (2) 安全性向上 | ① 安全管理体制の強化 | ○安全管理体制の強化 ○社員への安全教育・訓練の徹底 | ○ | | | | | | |
| | | | ② 線路・電路・車両の老朽化対策 | ○計画的な修繕・設備投資 | ○ | ○ | | | | |
| | | | ③ その他の安全対策 | ○踏切道の統廃合 ○駅施設の補修 | ○ | | | ○ | ○ | |
| | 4 地域が一体となった支援体制の構築 | (1) 地域における取組との連携 | ① 潜在的な利用者への働きかけ | ○一畑グループ従業員の利用促進 ○行政職員の利用促進 ○県・市レベルの取組との連携 ○モビリティ・マネジメントの実施 | ○ | | ○ | ○ | ○ | |
| ② 将来的な利用者への働きかけ | | | | ○地域資源としての活用 ○学校行事等における活用の呼びかけ ○子どもサポーターの募集・組織化 | ○ | | ○ | ○ | ○ | |
| ③ 都市政策と連携した賑わい創出 | | | | ○出雲大社駅前周辺の整備事業と連携したデハニ50形車両の展示環境整備 | ○ | | ○ | | ○ | |
| (2) 地域との連帯感の醸成 | | ① 地域住民や利用促進団体との連携強化 | ○沿線住民との意見交換会等の開催 ○一畑電車ファンクラブの設立 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| | | | ② 社会貢献活動への積極的な取組 | ○沿線の地域活動への参加 ○社会貢献活動参加者の旅客輸送支援 ○環境活動 | ○ | | | | | |
| (3) 沿線自治体等による支援体制の確立 | | ① 沿線自治体等による支援 | ○インフラ所有権を移転しない上下分離方式を柱とした支援 | ○ | | | | | | |

＜実施期間＞ 各事業は、平成23年度から平成27年度の間実施

【参考】

1. 一畑電車活性化協議会規約

一畑電車活性化協議会規約

平成21年9月4日制定

平成22年4月1日改正

(目的)

第1条 一畑電車活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を島根県松江市殿町1番地、島根県地域振興部交通対策課に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、次に掲げる委員及びオブザーバーをもって組織する。

- (1) 島根県地域振興部交通対策課長
- (2) 松江市政策部地域・交通政策課長
- (3) 出雲市総務部防災交通課長
- (4) 一畑電車株式会社運輸営業部長
- (5) 一畑電車株式会社技術部長
- (6) 中国運輸局鉄道部計画課長（オブザーバー）

2 協議会に、会長及び副会長2人を置く。

(会長及び副会長)

第5条 会長は、島根県地域振興部交通対策課長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、松江市政策部地域・交通政策課長及び出雲市総務部防災交通課長をもって充てる。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議の議決方法は、会議出席委員の過半数をもって決することとする。

3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料の提出を求め、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、島根県地域振興部交通対策課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第9条 監査委員は、一畑電車株式会社運輸営業部長をもって充てる。

- 2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第10条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第11条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成21年9月4日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成22年4月1日から施行する。

2. 一畑電車活性化協議会委員名簿

| 所 属 | 役 職 名 等 | 氏 名 | 備 考 |
|----------------|----------------|-------|---------|
| 島根県 | 地域振興部 交通対策課長 | 米山 隆 | 委員 (会長) |
| 松江市 | 政策部 地域・交通政策課長 | 足立 保 | 委員 |
| 出雲市 | 総務部防災交通課 危機管理監 | 曾田 俊彦 | 委員 |
| 一畑電車 (株) | 取締役運輸営業部長 | 谷口 学 | 委員 |
| | 技術部長 | 佐藤 幸一 | 委員 |
| 国土交通省 中国運輸局 | 鉄道部 計画課長 | 松井 浩 | オブザーバー |

3. 一畑電車活性化協議会における検討経緯

【平成21年度】

- H21.9.4 一畑電車活性化協議会設立
構成員… 島根県、松江市、出雲市、一畑電車（株）、国土交通省中国運輸局（オブザーバー）
- H21.9.4 **第1回協議会**
・ 協議会の設立
・ 調査事業の実施計画について 等
- H21.10.26 **第2回協議会**
・ 業務委託先の選定、協議会予算について 等
- H21.11.9 **第3回協議会**
・ 調査の進め方、今後のスケジュールについて
・ 利用促進策検討調査（実証実験等）の実施内容について
- H21.12.6 乗降人員調査の実施
・ 終日・全列車を対象に実施し、旅客流動を分析
- H21.12.11 終電の試験的延長運行実施（以降、12/18と12/25に運行、計3回）
- H21.12.15 自転車の車内持込み・駅レンタサイクルの料金割引実験開始（～2/15まで）
- H21.12.22 **第4回協議会**
・ 地域の概況と一畑電車の現状について
・ 住民・利用者へのアンケート案について
- H22.1.8 沿線住民アンケート調査票配布（配布数：2,000人）
・ 利用状況、サービス水準、利用促進策の認知度、支援制度への意向等を把握
・ アンケートあわせて、駅別ポケット時刻表を作成・配布
- H22.1.18 利用者へのアンケート実施（配布数：1,000人）
- H22.1.23 モニター旅行の催行開始（～2/28まで）
- H22.2.10 **第5回協議会**
・ 沿線自治体等による支援制度の検証と課題について
・ 老朽化の現状を踏まえた今後の維持修繕・更新の見通しについて
・ 今後の利用者数の予測と収入見通しについて
・ 利用促進策検討調査の実施状況・結果について
- H22.3.2 **第6回協議会**
・ 沿線自治体等による支援制度の検証と課題について
・ 老朽化の現状を踏まえた今後の維持修繕・更新の見通しについて
・ アンケート調査及び他社事例調査の結果について
- H22.3.24 **第7回協議会**
・ 利用促進策検討調査について
・ 平成21年度調査事業のまとめと今後の進め方について

【平成22年度】

- H22.5.21 **第1回協議会**
・ 平成21年度事業報告及び収支決算について
・ 平成22年度事業計画案及び収支予算案について
・ 連携計画骨子案について 等
- H22.12.17 **第2回協議会**
・ 連携計画素案について
・ パブリックコメントの実施について 等
- H23.3.17 **第3回協議会**
・ パブリックコメントの実施結果について
・ 連携計画案について 等