

# 一畑電車沿線地域公共交通計画

【素案】





# 目次

<b>I</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.	計画策定の趣旨 .....	1
2.	計画の区域 .....	1
3.	計画の期間 .....	2
4.	計画の位置づけ .....	2
5.	計画の策定主体 .....	2
<b>II</b>	<b>地域の現状等</b> .....	<b>3</b>
1.	位置・地勢 .....	3
2.	社会・経済状況 .....	4
<b>III</b>	<b>上位・関連計画の整理</b> .....	<b>14</b>
1.	上位・関連計画の一覧 .....	14
2.	上位計画の概要 .....	15
3.	関連計画の概要 .....	19
<b>IV</b>	<b>公共交通の現状等</b> .....	<b>22</b>
1.	公共交通の整備状況 .....	22
2.	一畑電車の運行・利用状況 .....	29
3.	その他の地域旅客運送サービスの運行・利用状況 .....	40
4.	一畑電車沿線住民及び利用者の意向 .....	42
5.	一畑電車沿線地域公共交通計画の目標に対する実績 .....	47
<b>V</b>	<b>公共交通の役割と課題の整理</b> .....	<b>50</b>
1.	公共交通の役割 .....	50
2.	課題と対応方針 .....	50
<b>VI</b>	<b>計画の基本的な方針と目標及び数値指標</b> .....	<b>53</b>
1.	計画の基本的な方針 .....	53
2.	公共交通の機能と将来像 .....	53
3.	計画の目標と数値指標 .....	55
<b>VII</b>	<b>目標達成のための施策・事業</b> .....	<b>56</b>
<b>VIII</b>	<b>計画目標の達成状況の評価</b> .....	<b>68</b>
1.	計画の推進体制 .....	68
2.	モニタリングの方法 .....	68
3.	計画の実施スケジュール .....	69



# はじめに

## 1. 計画策定の趣旨

一畑電車は、島根県の県都「松江市」と島根県第二の都市「出雲市」を宍道湖北岸で結ぶ唯一の公共交通機関であり、国宝である松江城と出雲大社をつなぐ東西 42.2km の地方民間鉄道である。一畑電車は、地域住民の生活を支える社会基盤として、通勤・通学はもとより、観光客の利用など、地域にとって極めて重要な役割を果たしている。しかしながら、少子高齢化やモータリゼーションが進むなかで利用者の減少が進み、近年の年間輸送人員は 145 万人弱とピーク時（昭和 42 年）の約 1/4 となっている。さらに、令和 2 年からの新型コロナウイルスの感染拡大により、特に定期外（観光客）の利用者が大きく減少し、一畑電車をはじめとする沿線地域の交通事業者全体に甚大な影響が生じている。

一畑電車においては、平成 18 年に「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」を導入し、一畑電車が行う計画的な設備投資や維持修繕に対し、沿線自治体が支援を行っている。さらに、一畑電車を軸とした持続可能な公共交通体系の構築に向け、平成 23 年度に「一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成 23 年度～27 年度）、平成 28 年度「一畑電車沿線地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度※以降、「一畑電車沿線地域公共交通計画」（前計画）と読み替える）を策定し、活性化対策に取り組んできたところである。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が令和 2 年 11 月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成に加えて、地域における輸送資源を総動員することで、「メニューの充実や PDCA の強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する」という方向性が示された。

本計画は、このことを踏まえ、一畑電車を沿線地域の基幹となる路線として位置づけた上で、路線バスなど他の交通機関との連携や観光振興・まちづくりの視点から実施すべき事業などを整理し、多様な関係者の連携により、一畑電車沿線地域における持続可能な公共交通体系を形成するために策定するものである。

## 2. 計画の区域

計画の区域は、一畑電車と接続する路線バスやタクシー等の公共交通が運行する松江市及び出雲市の範囲（下図の塗りつぶしの区域）とする。

図表 1 計画の区域



### 3. 計画の期間

---

計画の期間は、令和3年 月から令和8年3月までの5年間とする。

### 4. 計画の位置づけ

---

島根創生計画、松江市総合計画、松江市都市計画マスタープラン、松江市立地適正化計画、出雲市総合振興計画及び出雲市都市計画マスタープランを上位計画に位置づけ、その他の関連計画との整合を図り策定する。

本計画は、一畑電車沿線地域において望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。

### 5. 計画の策定主体

---

計画の策定主体は、島根県、松江市及び出雲市とする。

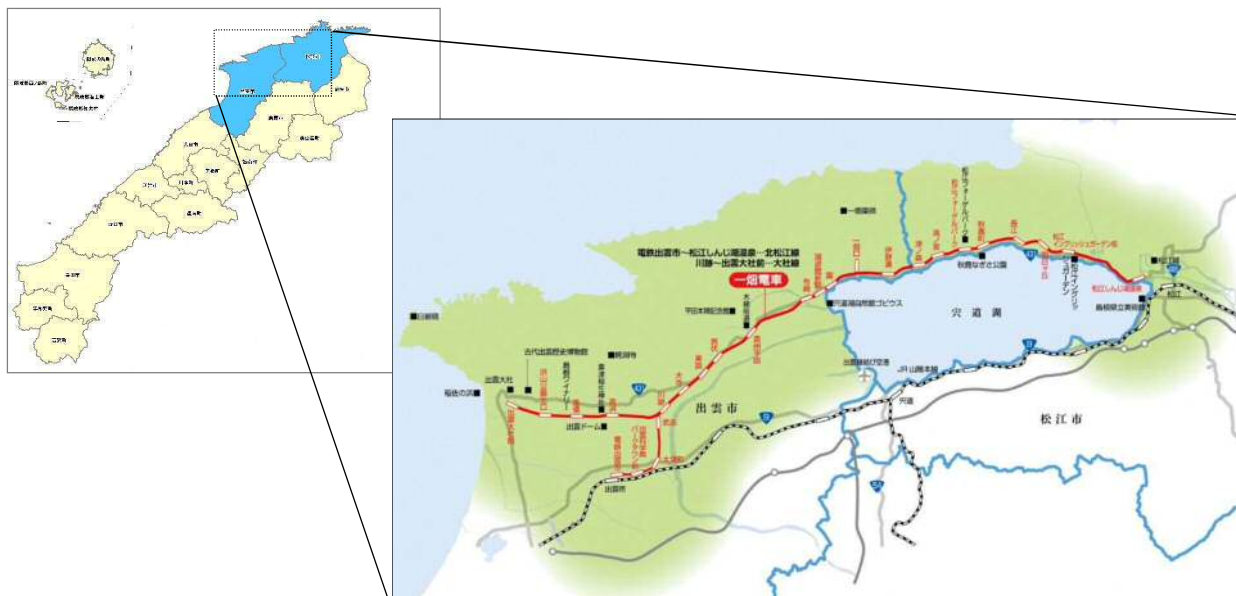
## II 地域の現状等

### 1. 位置・地勢

#### (1) 位置

一畑電車沿線地域（図表 2 の緑色の部分）は、島根県の東部に位置し、北に日本海、南に中国山地を臨み、宍道湖を囲むように位置している。

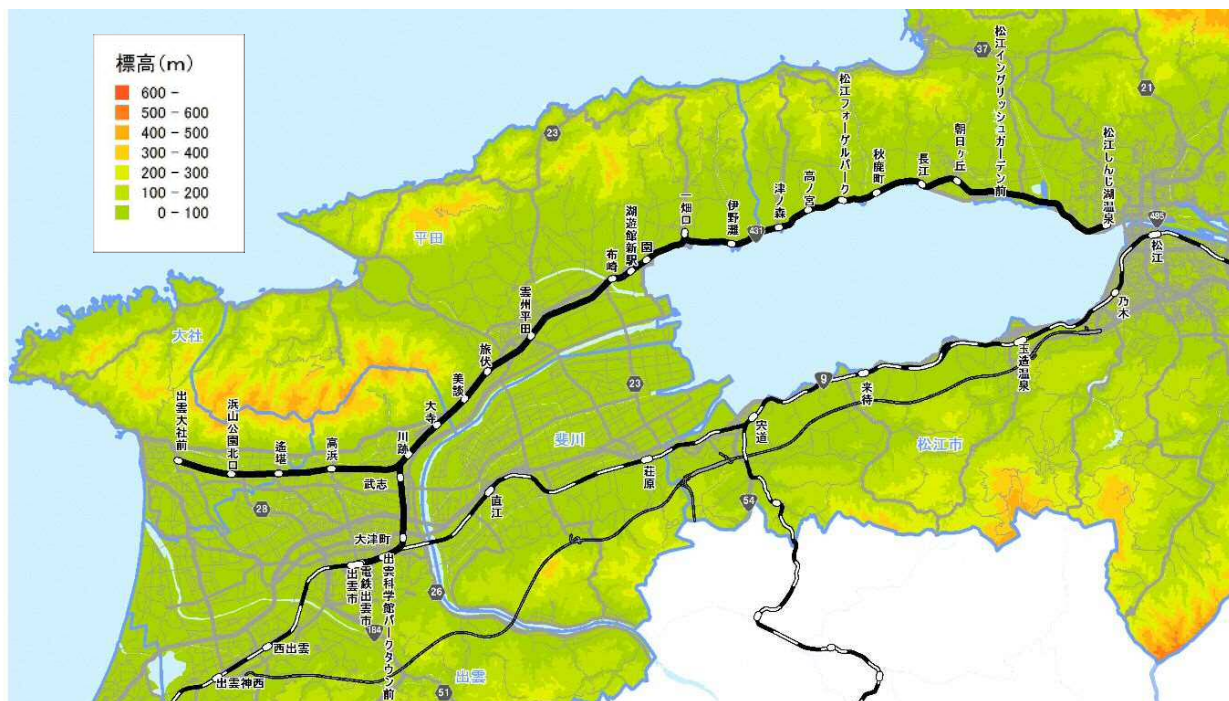
図表 2 位置図



#### (2) 地勢

- 沿線地域には標高の高い山々が少なく、概ね起伏の少ない平坦地が連なっている。
- 松江しんじ湖温泉駅、電鉄出雲市駅、雲州平田駅及び出雲大社前駅の各駅の周辺には市街地が形成されているが、それ以外の大部分はのどかな田園地帯となっている。

図表 3 地勢図



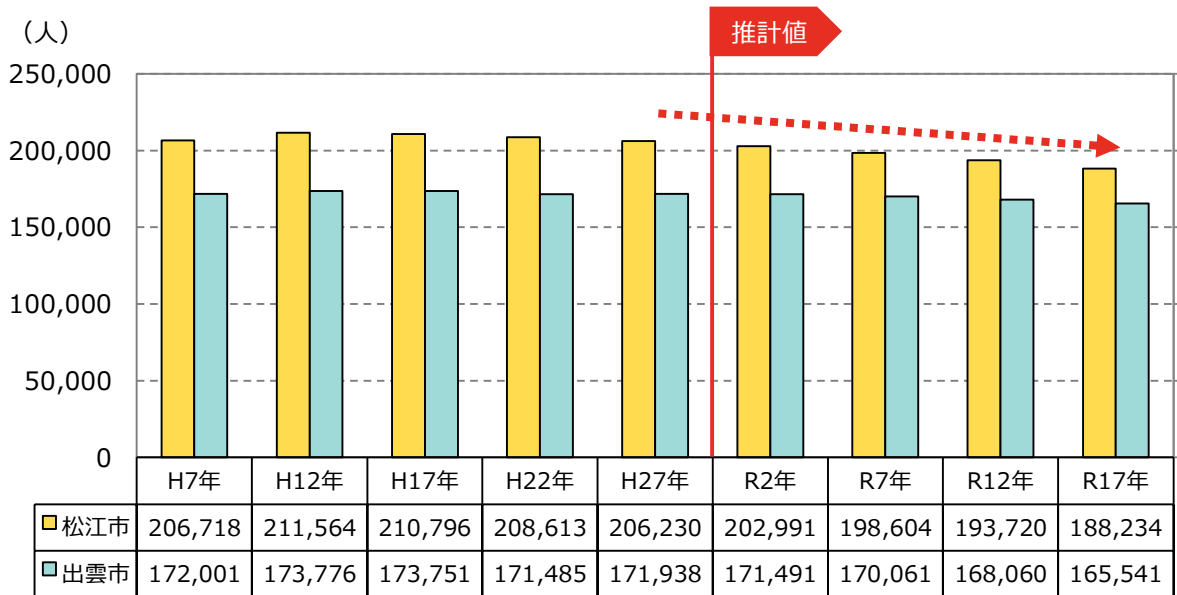
## 2. 社会・経済状況

### (1) 人口動態

#### ① 人口減少

- 沿線の松江市と出雲市の人口は、いずれも平成 17 年から減少傾向を示しており、その傾向は今後も続くと予想されている。
- 平成 27 年までの人口の推移を地域別にみると、旧出雲市の人口増加率が 8.5%と高くなっている一方で、旧平田市と旧大社町では減少率が 10%を超えており、人口減少が進んでいる。

図表 4 国勢調査人口と将来推計人口の推移



資料：国勢調査（～平成 27 年）  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）」（令和 2 年～）

	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年	H7年に対するH27年の増減率
旧松江市	147,416	152,616	151,362	150,815	149,918	1.7%
旧八束郡	59,302	58,948	59,434	57,798	56,312	▲5.0%
松江市計	206,718	211,564	210,796	208,613	206,230	▲0.2%

	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年	H7年に対するH27年の増減率
旧出雲市	87,330	88,805	89,020	89,020	92,074	8.5%
旧平田市	29,006	28,071	26,908	26,908	25,294	▲14.9%
旧大社町	16,020	15,581	14,916	14,916	14,342	▲14.0%
大社町以外の旧簸川郡	41,420	41,294	40,641	40,641	40,228	▲1.3%
出雲市計	172,001	173,776	173,751	171,485	171,938	0.0%

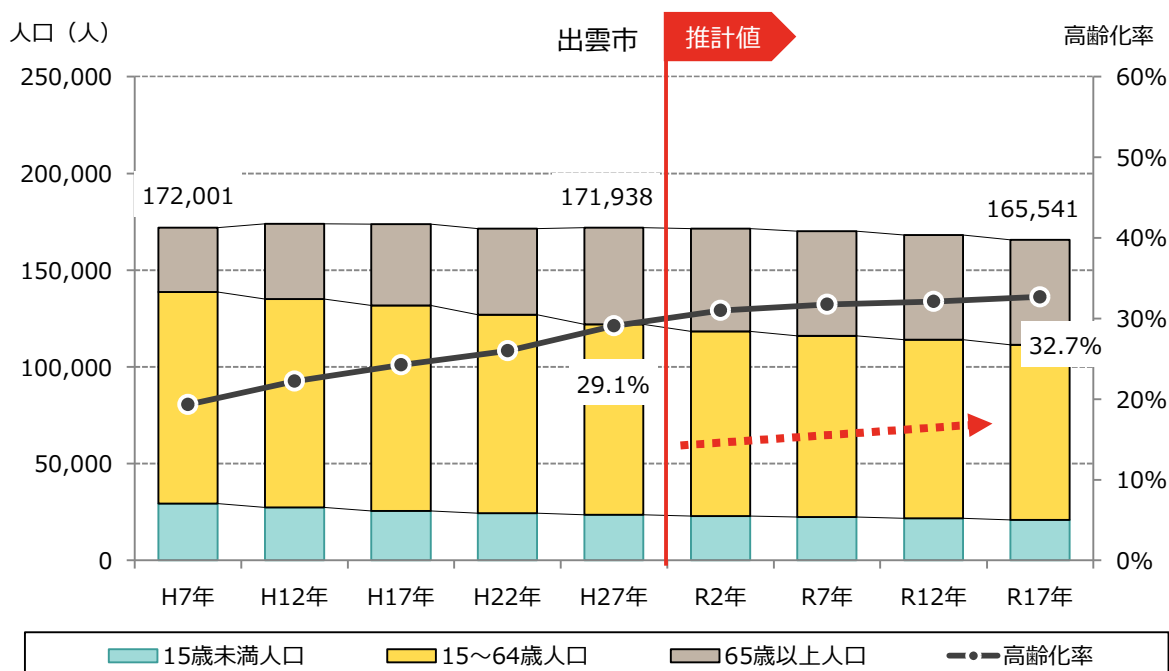
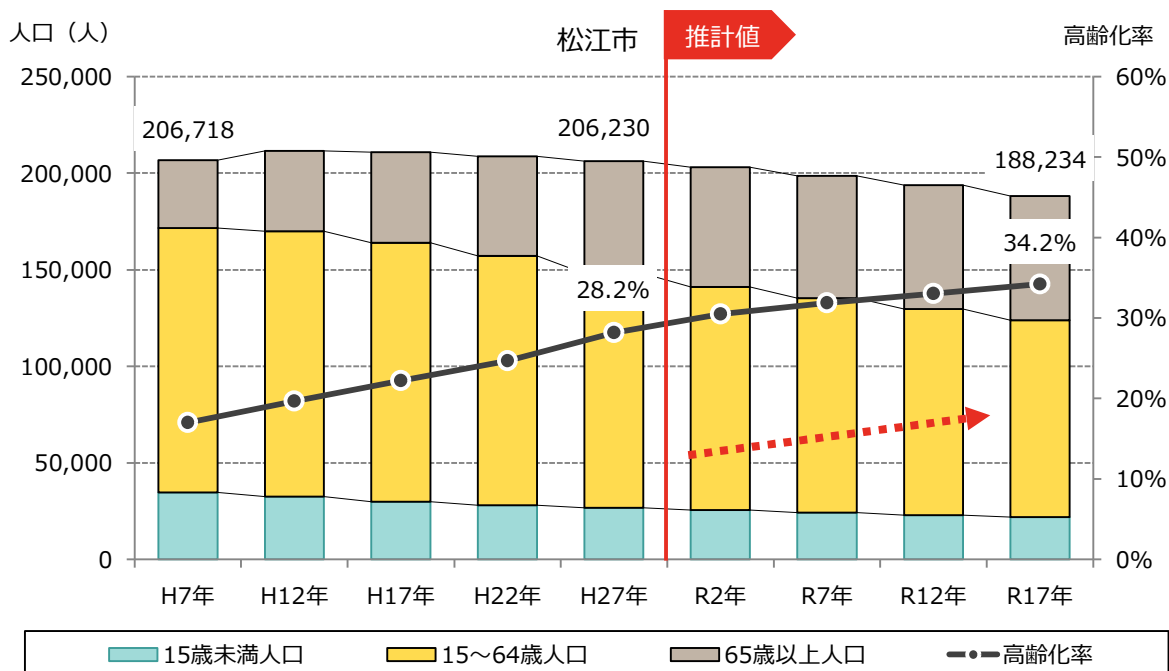
資料：国勢調査



## ② 少子高齢化

- 松江市・出雲市とも、15歳未満人口（年少人口）と15～64歳人口（生産年齢人口）が減少する一方で65歳人口（老年人口）が増加しており、その傾向は今後も続くと予想されている。
- 高齢化率の上昇は出雲市に比べて松江市の方が顕著であり、平成27年から令和17年までの20年間で28.2%から34.2%まで上昇すると見込まれる。

図表5 年齢三区分別人口の推移

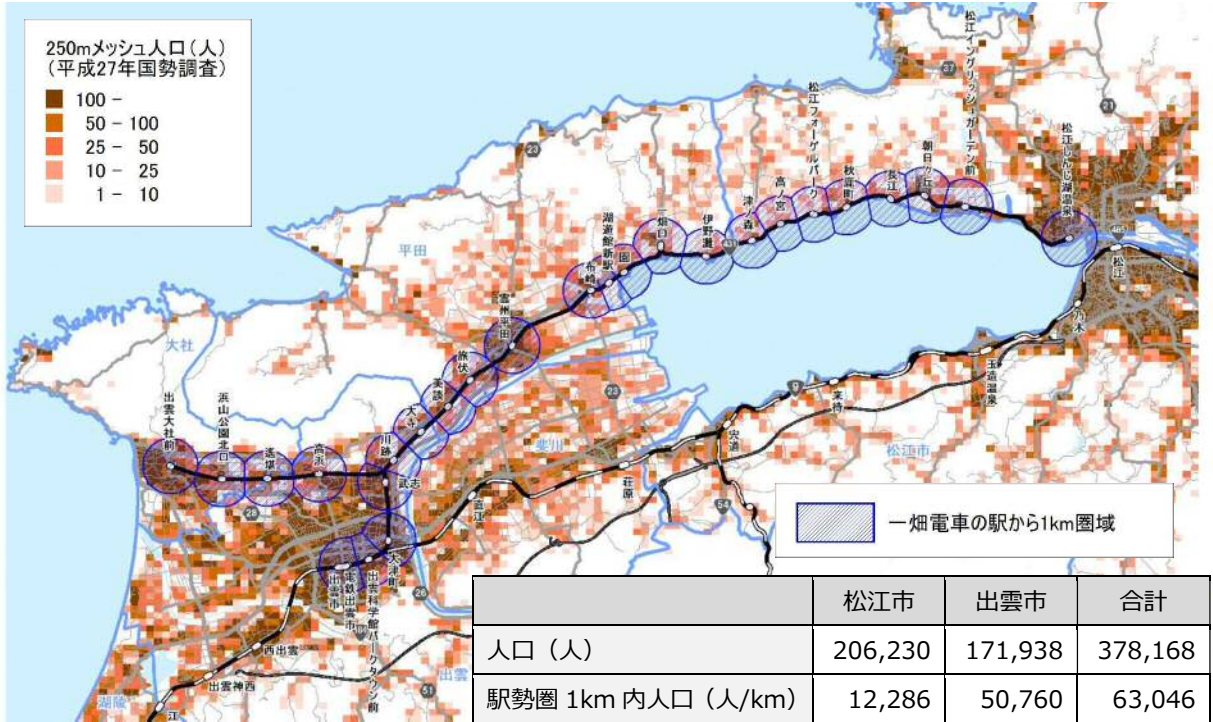


資料：国勢調査（～平成27年）  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」（令和2年～）

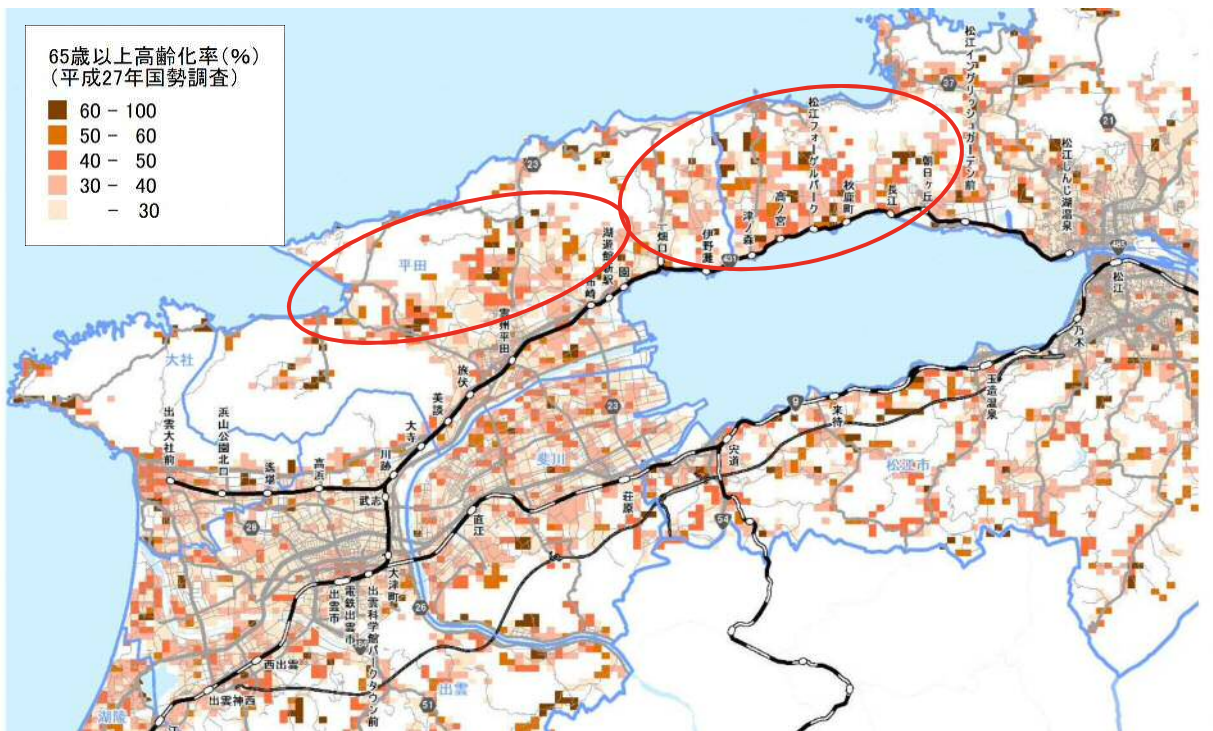
### ③ 人口分布

- 一畑電車の駅を中心とした半径 1km 圏内の人口（駅勢圏人口）は平成 27 年時点で約 63 千人で、松江市と出雲市の総人口（合計）に占める割合は 17%となっている。
- 駅勢圏人口を駅別にみると、川跡以西の各駅と雲州平田駅、松江しんじ湖温泉駅が比較的多く、松江市内の湖北地区の各駅は少なくなっている。
- 高齢化率は、湖北地域と平田地域が他の地域に比べて高くなっている。

図表 6 人口分布と駅勢圏人口



図表 7 集落別の高齢化率



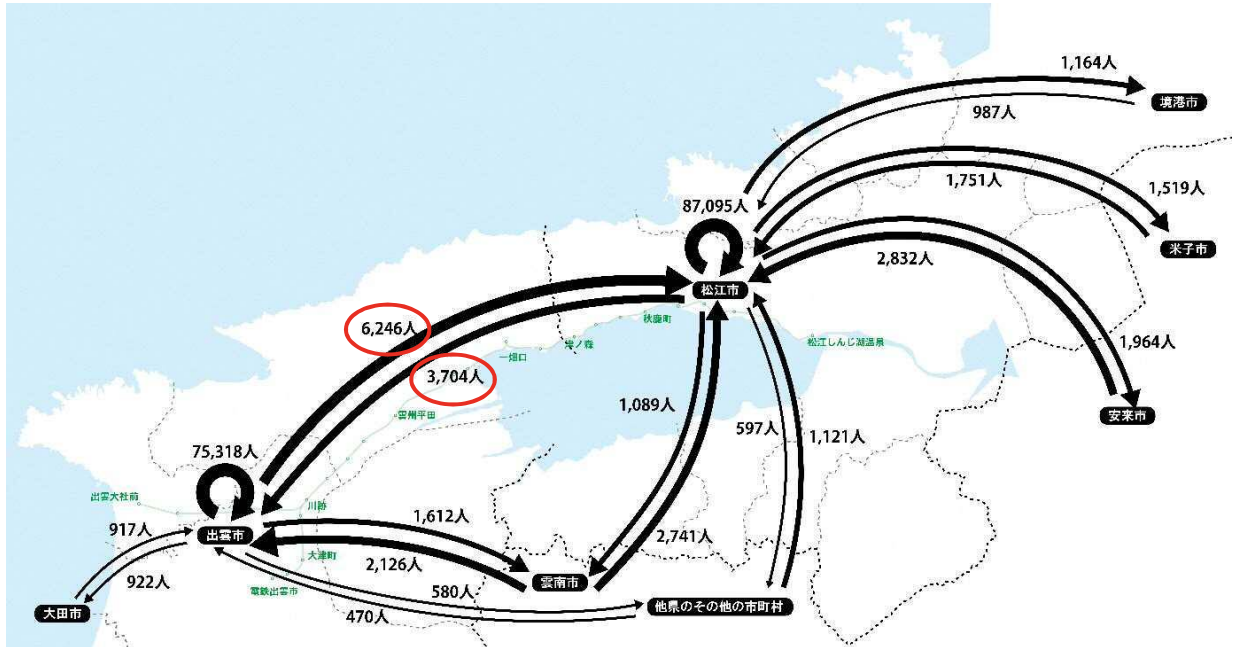
資料：国勢調査（平成 27 年）

## (2) 通勤・通学における人の動き

### ① 通勤流動

松江市と出雲市との間の通勤流動は、出雲市から松江市に向かって約 6 千人、逆方向が約 4 千人となっており、出雲市から松江市への流動が多くなっている。

図表 8 通勤流動

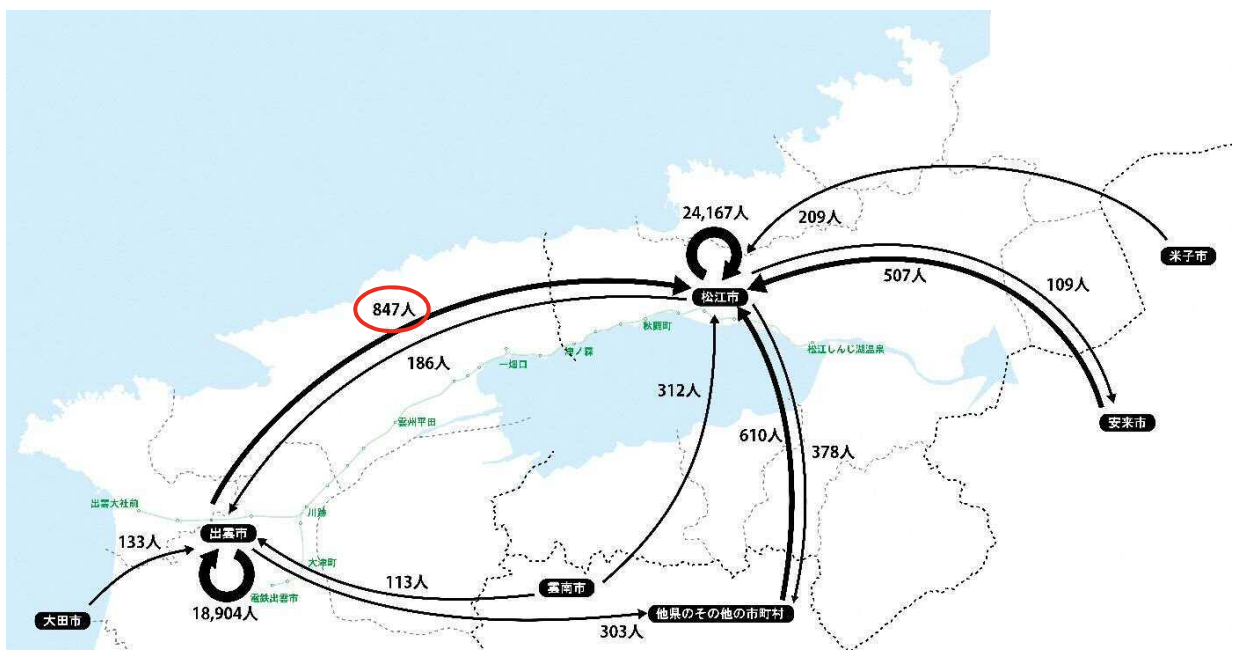


資料：国勢調査（平成 27 年）

### ② 通学流動

15 歳未満の通学者を含む通学流動は、通勤に比べて総量が小さいものの、通勤流動と同じく出雲市から松江市への流動が多くなっている。

図表 9 通学流動

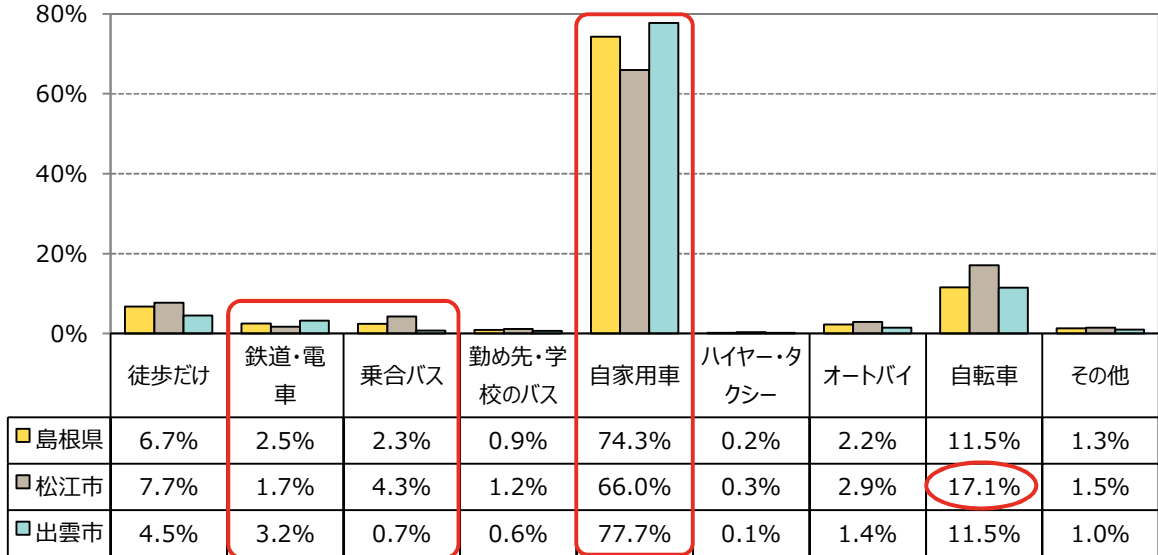


資料：国勢調査（平成 27 年）

### ③ 通勤・通学における利用交通手段

- 通勤・通学時の利用交通手段は、松江市・出雲市とも「自家用車」が7～8割を占めており、出雲市は県全体の値よりも高くなっている。
- 「鉄道・電車」と「乗合バス」はいずれも5%未満である。松江市では「乗合バス」、出雲市では「鉄道・電車」が県全体の値よりも高くなっている。
- 松江市では「自転車」が17.1%で出雲市と県全体の値よりも高くなっている。

図表 10 通勤・通学における利用交通手段

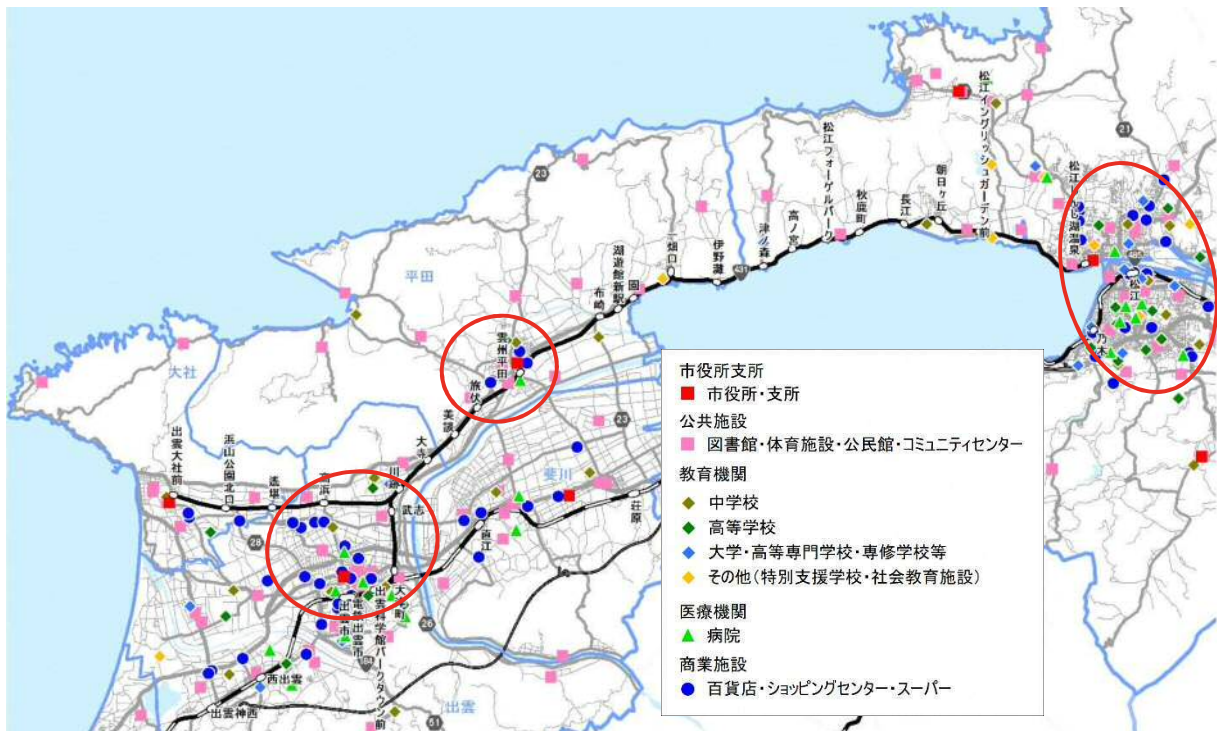


資料：国勢調査（平成 22 年）

### (3) 日常生活における移動の目的地の立地状況

移動の目的地は、松江しんじ湖温泉駅、雲州平田駅及び電鉄出雲市駅の周辺に集積している。

図表 11 移動の目的地の立地状況

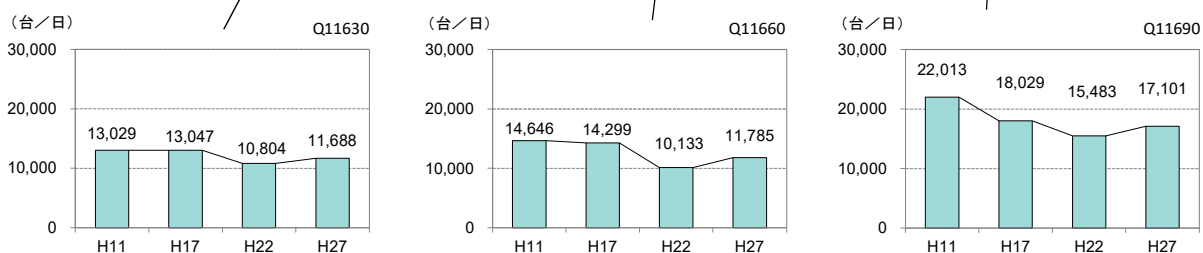
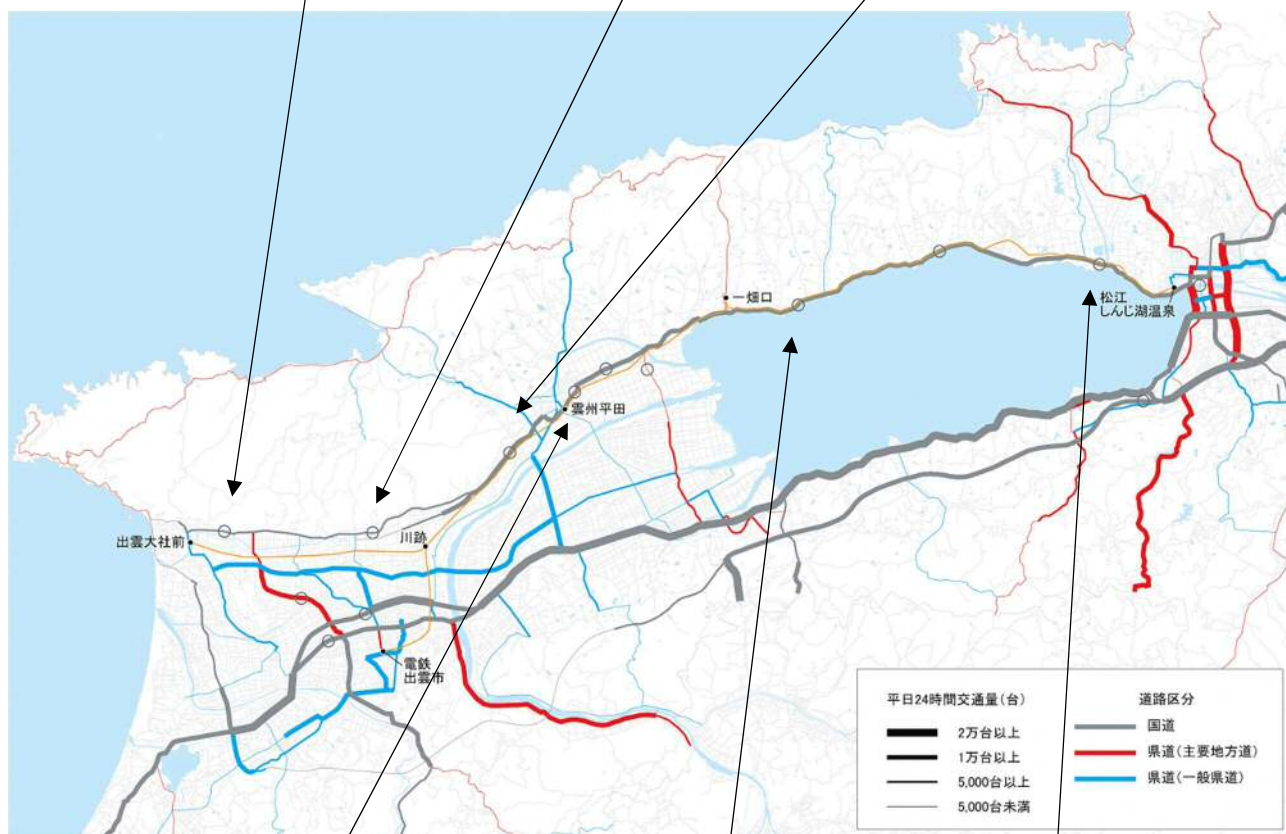
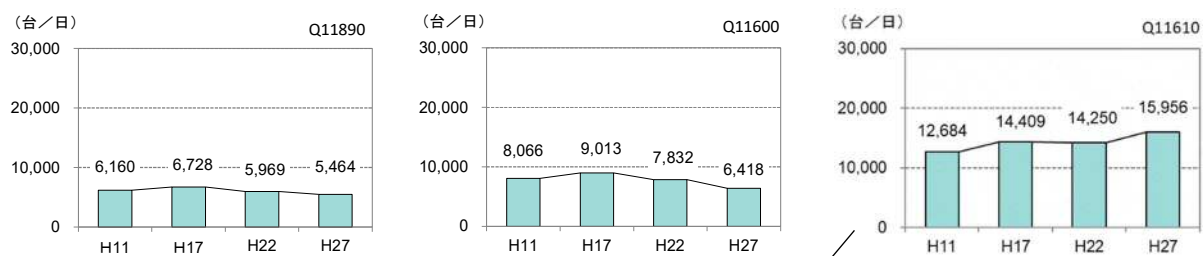


#### (4) 一畑電車と並行する幹線道路の交通量と旅行速度

##### ① 沿線の主要地点における自動車交通量

- 国道 431 号の主要地点における自動車交通量（平日 24 時間交通量）\*を平成 22 年と平成 27 年で比較すると、川跡駅から出雲大社前駅までの大社線と並行する区間の 2 地点では減少しているが、それ以外の主要地点では増加している。
- 松江しんじ湖温泉駅の西側と雲州平田駅の西側の地点では平日 24 時間交通量が 15 千台を超えており、他の地点に比べて多くなっている。

図表 12 主要地点における自動車交通量



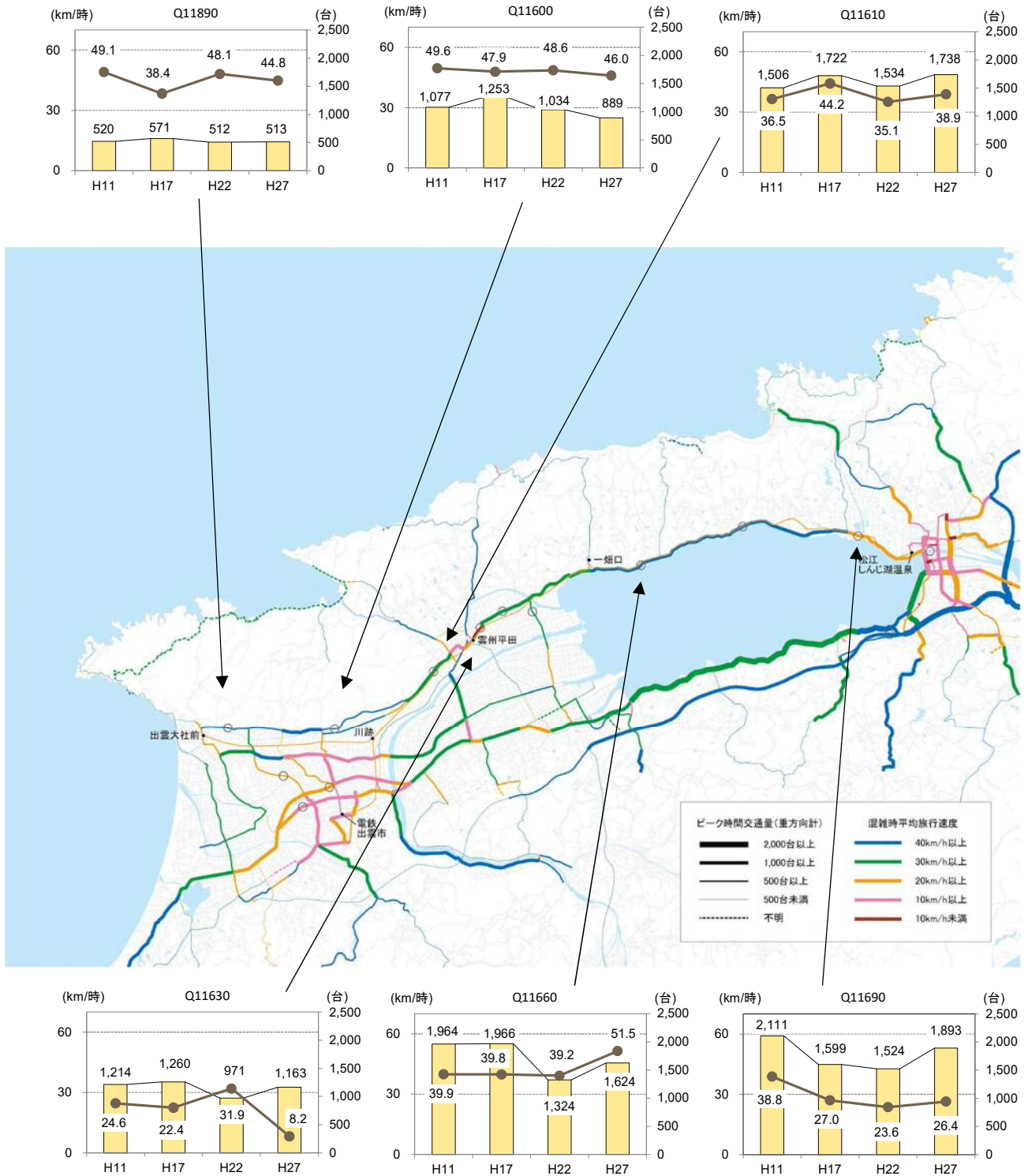
\* 観測地点が 12 時間交通量調査地点である場合は、24 時間交通量に換算・推定した値を用いている。

資料：島根県道路交通センサス（平成 11 年、平成 17 年、平成 22 年、平成 27 年）

## ② 主要地点におけるピーク時間交通量と混雑時平均旅行速度

- 国道 431 号の主要地点におけるピーク時間交通量は、大社線と並行する区間の 2 地点では東林木パイパスの全線開通（平成 26 年 3 月）等により減少しているが、それ以外の主要地点では増加している。
- 混雑時平均旅行速度\*を平成 22 年と平成 27 年で比較すると、雲州平田駅の東側の地点で大きく低下し、津ノ森駅付近の地点で上昇しているが、それ以外の地点では微減又は微増となっている。

図表 13 主要地点における混雑時平均旅行速度とピーク時間交通量



\* 混雑時平均旅行速度は、上り・下りのいずれか低い方の値を記載している。

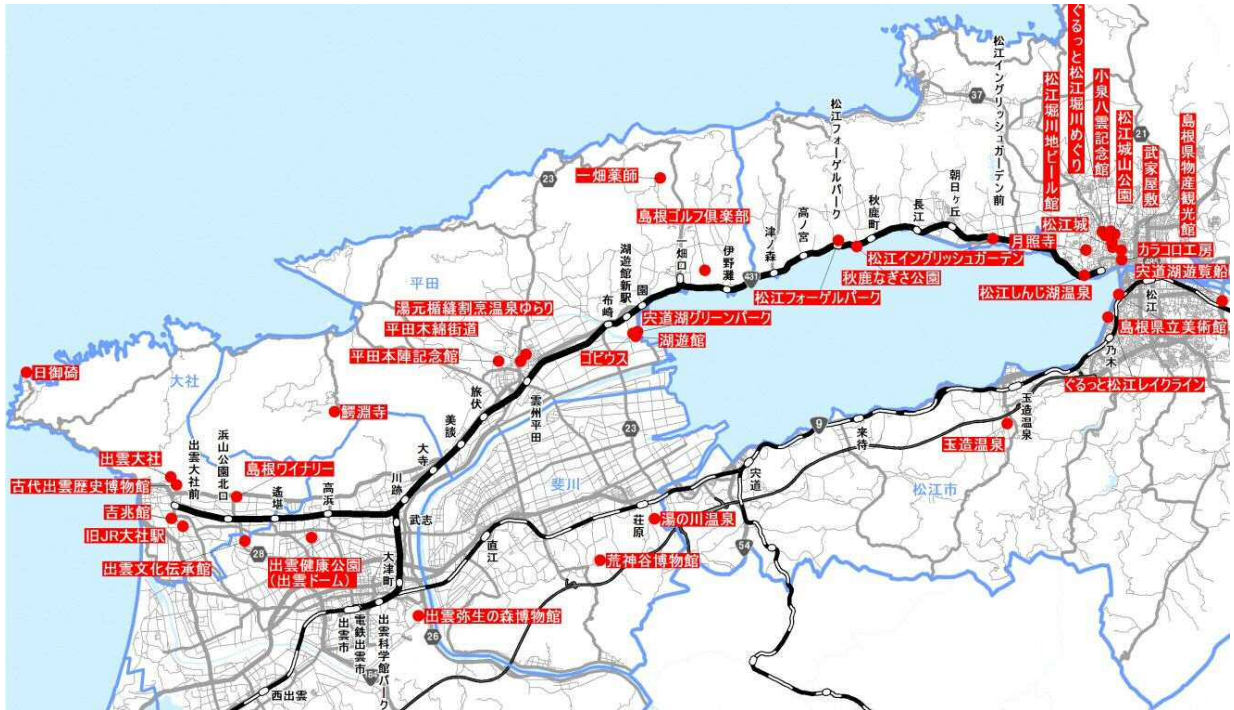
資料：島根県道路交通センサス（平成 11 年、平成 17 年、平成 22 年、平成 27 年）

## (5) 観光資源と観光客の動向

### ① 観光資源の立地状況

国内外から数多くの観光客が訪れる出雲大社のほか、松江城、日御碕、島根ワイナリー及び一畑薬師といった多くの観光資源が立地している。

図表 14 観光資源の分布



### ② 一畑電車に関する地域資源

国の登録有形文化財に指定されている出雲大社前駅駅舎や布崎変電所、大社線が粟津稲生神社の参道を横切る風景等、出雲大社や松江城のような観光資源に比べて認知度は低いものの、SNS で話題を集める等の潜在的な魅力を有す観光資源が存在している。

図表 15 一畑電車に関する地域資源



(左上) 出雲大社前駅、(右上) 布崎変電所、  
(左下) 粟津稲生神社の参道を横切る大社線、(右下) 映画「Railways」ロケ地と案内看板

### ③ 主要観光施設の入込客数

- 松江城天守の国宝指定（平成 27 年 7 月）等により、平成 30 年における松江城周辺の観光資源の入込客数は平成 23 年の 1.5 倍に増加している。松江しんじ湖温泉の入込客数も 1.4 倍に増加している。
- 出雲大社の入込客数は、「平成の大遷宮」の効果等により平成 25 年に大きく増加し、その後も 6 百万人前後で推移している。

図表 16 観光入込客数の推移

（単位：千人）

	H23 年	H25 年	H27 年	H29 年	R1 年	H23 年に対する R1 年の増減率*1
宍道湖遊覧船	19	27	18	19	17	▲13.2%
松江城	297	404	494	463	459	54.7%
松江城山公園	334	454	556	521	517	54.7%
小泉八雲記念館	88	111	96	79	82	▲7.2%
武家屋敷	84	113	107	0	77	▲8.2%
松江しんじ湖温泉	190	329	294	299	300	58.2%
ぐるっと松江レイクライン	123	179	170	182	178	44.3%
ぐるっと松江堀川めぐり	286	354	347	304	265	▲7.3%
松江・堀川地ビール館	153	230	178	157	131	▲14.5%
島根県立美術館	236	224	225	208	307	30.2%
カラコロ工房	380	427	455	364	319	▲16.1%
月照寺	15	18	19	17	19	26.7%
島根県物産観光館	175	208	203	172	158	▲10.1%
松江イングリッシュガーデン	227	211	242	184	55	▲75.9%
秋鹿なぎさ公園	7	7	12	9	9	34.5%
松江フォーゲルパーク	147	163	172	169	186	27.0%
松江市計	8,387	10,131	10,062	9,982	10,459	24.7%
島根ゴルフ倶楽部	29	26	28	34	37	29.6%
一畑薬師	486	422	362	332	332	▲31.7%
湖遊館	50	56	59	57	44	▲11.1%
宍道湖グリーンパーク	24	45	52	50	47	96.8%
ゴビウス	102	119	121	121	143	40.2%
平田本陣記念館	19	21	15	17	30	57.7%
湯元榑縫割烹温泉ゆらり	298	258	178	174	225	▲24.7%
出雲健康公園（出雲ドーム）	28	28	29	24	24	▲14.9%
出雲文化伝承館	73	121	92	88	83	13.4%
島根ワイナリー	793	1,157	809	724	729	▲8.1%
出雲大社	2,479	8,040	6,076	6,040	6,340	155.7%
古代出雲歴史博物館	195	478	254	265	214	10.0%
日御碕	1,000	1,562	1,183	1,001	1,094	9.4%
吉兆館	36	83	51	41	54	51.0%
出雲市計	8,693	15,758	12,495	11,983	12,489	43.7%

※橙箇所は、100 千人以上の利用がある施設のうち、H23 年に対する R1 年の増減率が 50%以上増加した施設  
資料：島根県観光動態調査（各年）



④ 外国人観光客数

- 令和元年における松江市と出雲市の外国人宿泊延べ数は約 90 千人で、平成 26 年に比べて 3.4 倍に大きく増加している。
- 令和元年における外国人観光客の都道府県別訪問率をみると、島根県は 5 年前と変わらず 0.2%で全都道府県の中で最も低くなっている。

図表 17 外国人宿泊客延べ数

(単位：千人)

	H26 年	R1 年
松江市	22,728	78,782
出雲市	4,133	11,552
計	26,861	90,334

図表 18 外国人観光客の都道府県別訪問率

(単位：千人)

	H26 年	R1 年
北海道	7.8	9.7
東京都	51.4	42.4
京都府	21.9	32.8
大阪府	27.9	43.4
鳥取県	0.2	0.5
島根県	0.2	0.2
岡山県	0.9	1.1
広島県	3.4	3.0
山口県	0.4	0.6
福岡県	8.9	9.0
沖縄県	4.7	7.5

資料：(図表 19) 島根県観光動態調査、(図表 20) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

⑤ 出雲大社周辺における道路交通渋滞対策

- 出雲市が事務局となっている大社交通渋滞対策実行委員会では、出雲大社周辺において年末年始とゴールデンウィーク期間中に道路交通渋滞対策を実施している。
- 具体的な対策としては、交通規制や案内看板設置のほか、年末年始には一畑電車を利用したパーク&ライドの促進や、浜山公園～ご縁広場間の無料シャトルバスの運行等を行っている。

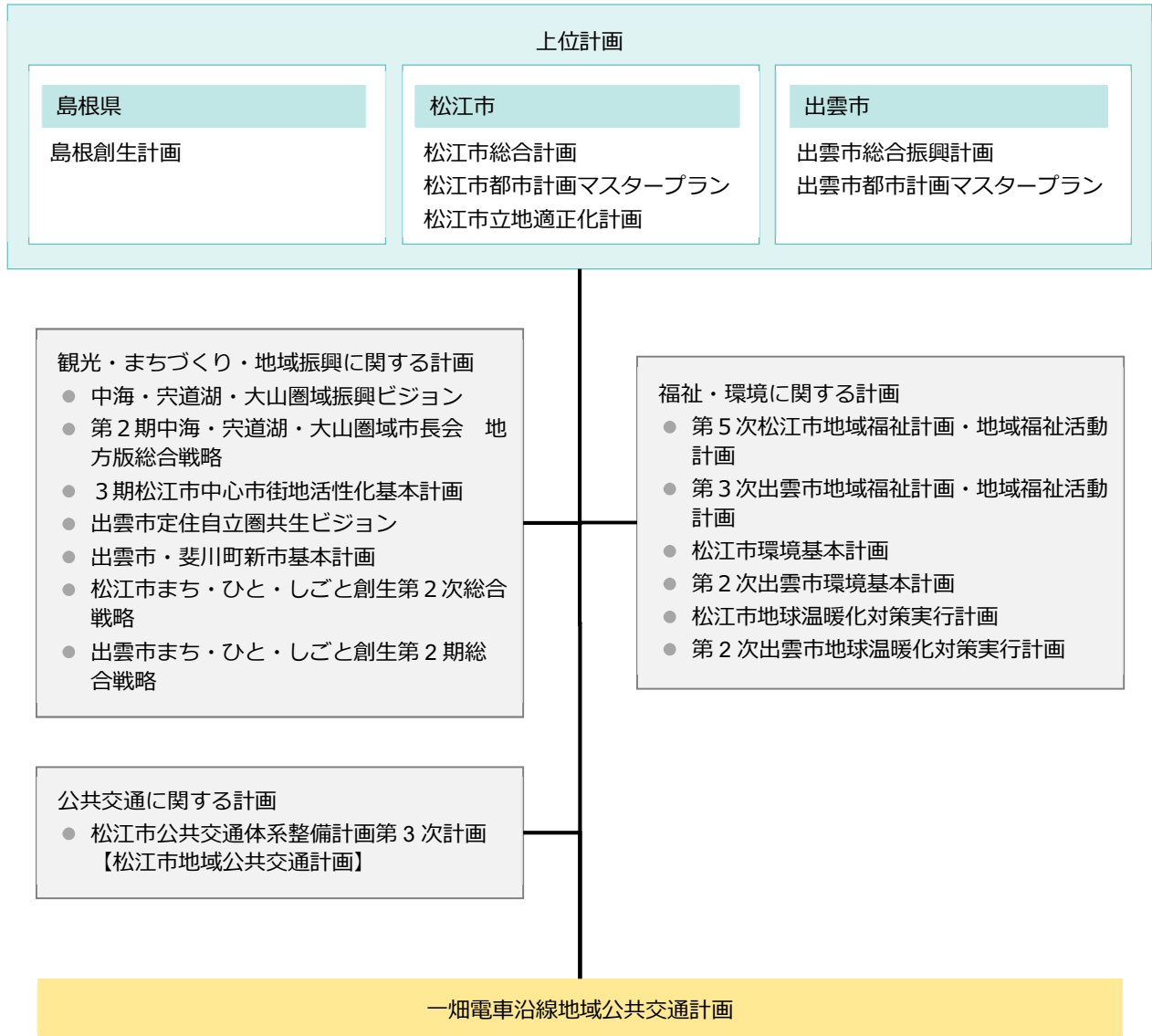
図表 19 出雲大社周辺における令和 2 年正月の道路交通渋滞対策チラシ

1. 上位・関連計画の一覧

対象地域における上位計画及び関連計画について、計画の方針や目標、公共交通の位置づけ、公共交通に関する施策・事業の概要等について整理した。

上位・関連計画の一覧は次のとおりである。

図表 20 上位・関連計画の一覧



## 2. 上位計画の概要

### (1) 島根創生計画

策定年月：令和 2 年 3 月（計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度）

公共交通に関連する箇所：第 3 編Ⅶ-1「生活基盤の確保」—「地域生活交通の確保」

目的	通勤、通学、通院、買い物など、県民の日常生活を支える鉄道や路線バスなどの地域の交通手段を確保します。	
取組の方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の実情に応じて、市町村や地域住民が最適な交通手段への転換を図ることができるよう、地域生活交通の確保に向けた取組を進めます。</li> <li>● 一畑電車については、沿線 2 市や事業者と連携して、安全確保と利用促進の取組を進め、<u>宍道湖北岸の公共交通の確保を図ります。</u></li> <li>● JR 線については、地元自治体をはじめ関係者と緊密に連携し、県内各線区の利用促進に向けた取組を進めます。</li> <li>● 隠岐航路における運賃の低廉化や、船舶の運航経費等に対する支援を行うほか、運航事業者による積極的なサービス向上の取組を促進します。</li> </ul>	
K P I と 目標値 (令和 6 年度)	① 隠岐航路利用者数【当該年度 4 月～ 3 月】	45 万人
	② 隠岐航路全体の就航率（就航便数／計画便数）【当該年度 4 月～ 3 月】	96.0%
	③ 年間利用者数（県内 JR 各駅の年間乗車人員の合計）【当該年度 4 月～ 3 月】	6,295 千人
	④ 一畑電車の年間利用客数【当該年度 4 月～ 3 月】	140 万人
	⑤ 地域の実情に応じた生活交通の確保に向けた実行計画を策定する市町村数【当該年度 3 月時点】	19 市町村

### (2) 松江市総合計画

策定年月：平成 29 年 3 月（計画期間：平成 29 年度～令和 3 年度）

公共交通に関連する箇所：基本目標 3「誇りと愛着を生む」—基本施策 12「松江の魅力を高める環境・都市デザインの推進」—「公共交通の維持・確保と利用推進」

施策の展開方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域間交流を促進する交通ネットワークを整備し、活発に経済・文化交流活動ができる都市づくりを推進します。</li> <li>● 持続可能な都市づくりに向けて、多様な世代が居住する循環型地域の形成を図るとともに、公共交通の維持・確保や魅力的な公園の整備などを推進します。</li> </ul>
主要施策	公共交通の維持・確保と利用促進

### (3) 松江市都市計画マスタープラン

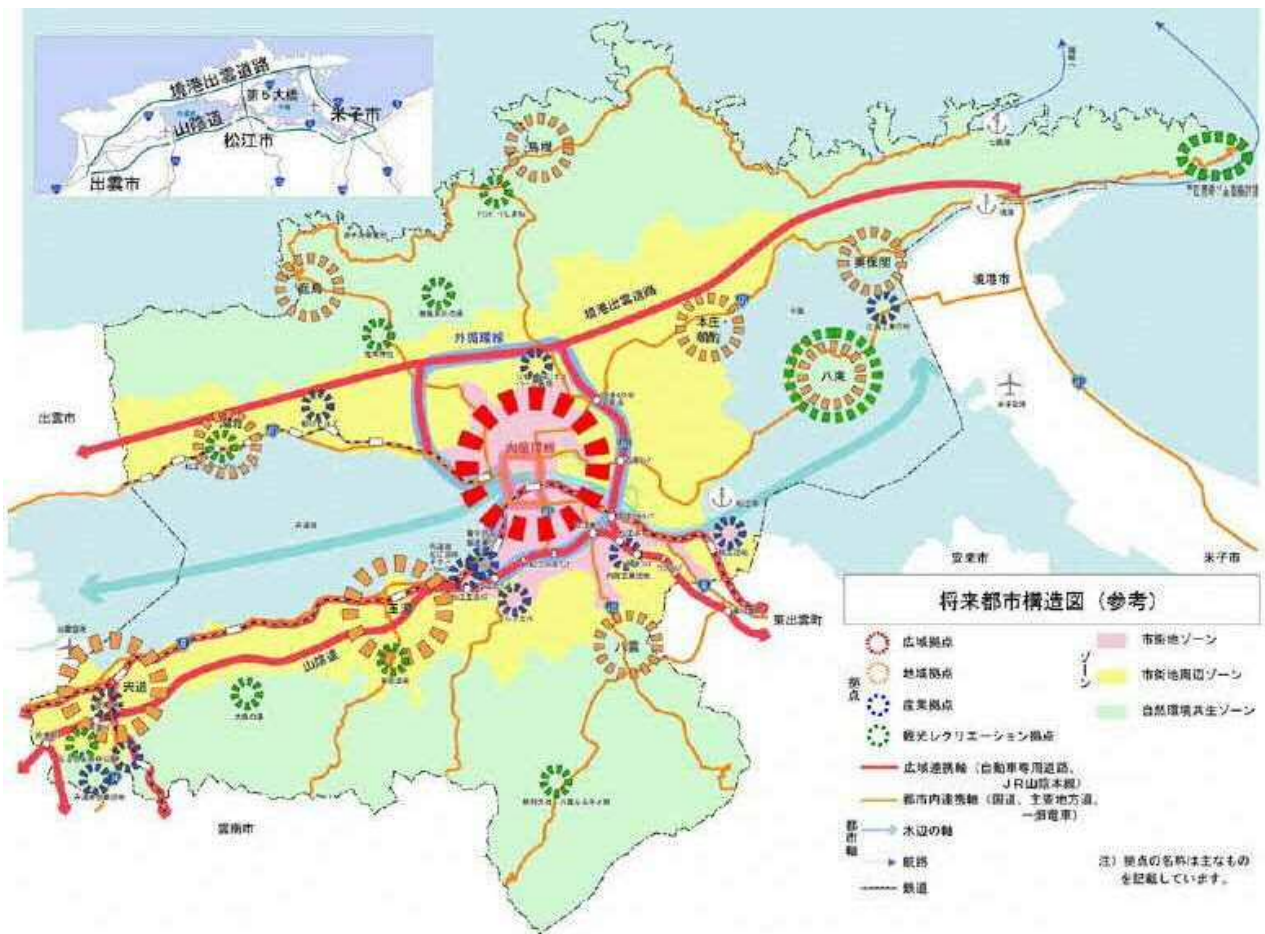
策定年月：平成 30 年 3 月（計画期間：平成 30 年度～令和 9 年度）

公共交通に関連する箇所：「第 3 章・分野別のまちづくり方針」—「都市施設」—2) 公共交通

公共交通網の整備と充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>鉄道や主要バス路線といった公共交通の幹線の利便性を高め、まちの骨格となる移動網を整備するとともに、住民が通学や通勤、通院のための移動がしやすいよう、持続可能な公共交通を確保</u></li> <li>● 各集落から生活サービス機能を利用しやすいようコミュニティバスなどの多様な移動手段を確保</li> <li>● 公共交通を利用しにくい高台や丘陵部の住宅地では、各地域の実情に応じた交通環境について、住民と共に考え、構築を図る</li> <li>● 都市の中核及びその周辺を循環する路線や、中心部から各地域へ張り巡らされた幹線となるバス路線の利便性向上（IC カードの導入や携帯端末や路上表示器の活用による、リアルタイムでの運行情報の提供を可能とする新たなバス運行情報提供システムの導入の検討）</li> </ul>
-------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線道路から離れた高台や郊外の住宅地、集落地域等での、自治会やNPOによる輸送も含めた、地域が主体となった新たな交通手段の導入やタクシーの活用等を検討</li> <li>● コミュニティバスの利便性確保のため、地域の実情にあった運行ルートやダイヤを継続的に見直しつつ、必要に応じて運行形態や運行体制の変更も含めた検討を行う</li> </ul>
航空路、鉄道、航路等の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 出雲空港、米子空港を利用する来訪者の増加を図るための航空路線の維持・拡大</li> <li>● 「山陰新幹線」「中国横断新幹線」の整備推進や、JR 伯備線における車両の近代化、高速化等による、利便性、快適性の向上促進</li> <li>● 一畑電車への支援を通じ、広域移動の充実を図るとともに、通勤利用の促進を図るよう、利便性、快適性の向上を促進</li> <li>● 隠岐諸島と松江市の結び付きを強める隠岐航路における、関係機関との連携、航路の確保</li> </ul>
新たな公共交通の導入	ノーマイカーウィークの実施など、モビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利用促進、自動車交通量及び温室効果ガスの削減を図る

図表 21 将来都市構造図



ゾーン	まとまりある土地利用の範囲
拠点	都市の発展を牽引する都市機能の集積拠点
都市軸	都市全体は地域の連携を強化する軸

#### (4) 松江市立地適正化計画

策定年月：平成 31 年 3 月（計画期間：令和元年度～令和 9 年度）

公共交通に関連する箇所：第 6 章・公共交通

幹線となるバス路線網の維持と確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR 松江駅周辺の再整備の検討（再掲）</li> <li>● 高台住宅地等における地域が主体となった新たな交通手段の導入の検討</li> </ul>													
路線バスの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IC カードの導入の検討</li> <li>● バス運行情報提供システム導入の検討</li> <li>● バス停周辺の歩道整備</li> <li>● バス停付近の駐輪場整備</li> <li>● 70 歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成</li> </ul>													
鉄道等の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>交通結節点における、JR、一畑電車とバスとの接続の確保</u></li> <li>● <u>商業、観光施設と連携した企画乗車券の販売や、割引制度の導入</u></li> </ul>													
モビリティ・マネジメントの推進	ノーマイカーウィークの実施等、モビリティ・マネジメントの推進により公共交通の利用を促進													
<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">目標</th> <th style="width: 30%;">基準値</th> <th style="width: 30%;">目標値（令和 9 年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス年間利用者数<sup>*1</sup></td> <td>448 万人/年（平成 27 年度）</td> <td>448 万人/年</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">鉄道駅別の 1 日あたり乗降客数<sup>*2</sup></td> <td>松江駅（JR 山陰本線）</td> <td>8,956 人/日（平成 28 年度）</td> </tr> <tr> <td>乃木駅（JR 山陰本線）</td> <td>1,748 人/日（平成 28 年度）</td> </tr> <tr> <td>松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）</td> <td>1,821 人/日（平成 28 年度）</td> </tr> </tbody> </table>		目標	基準値	目標値（令和 9 年度）	路線バス年間利用者数 <sup>*1</sup>	448 万人/年（平成 27 年度）	448 万人/年	鉄道駅別の 1 日あたり乗降客数 <sup>*2</sup>	松江駅（JR 山陰本線）	8,956 人/日（平成 28 年度）	乃木駅（JR 山陰本線）	1,748 人/日（平成 28 年度）	松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）	1,821 人/日（平成 28 年度）
目標	基準値	目標値（令和 9 年度）												
路線バス年間利用者数 <sup>*1</sup>	448 万人/年（平成 27 年度）	448 万人/年												
鉄道駅別の 1 日あたり乗降客数 <sup>*2</sup>	松江駅（JR 山陰本線）	8,956 人/日（平成 28 年度）												
	乃木駅（JR 山陰本線）	1,748 人/日（平成 28 年度）												
	松江しんじ湖温泉駅（一畑電車）	1,821 人/日（平成 28 年度）												

\*1 松江市地域公共交通計画（平成 29 年 3 月策定）における基準値と令和 3 年度の目標値を引用

\*2 各鉄道事業者の提供資料に基づく国土数値情報「駅別乗降客数」

#### (5) 出雲市総合振興計画

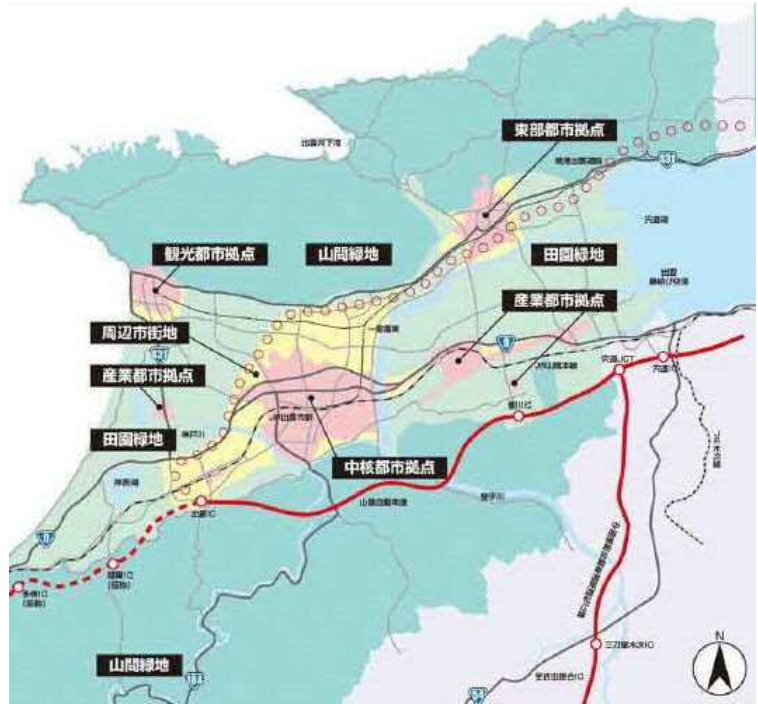
策定年月：平成 24 年 11 月（計画期間：平成 24 年度～令和 3 年度）

公共交通に関連する箇所：基本方策「安全・安心都市の創造」

公共交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>路線バスや一畑電車の運行確保</u></li> <li>● JR とその他交通機関との円滑な連結</li> <li>● 中心市街地や各地域の生活拠点施設へのアクセスと利便性の向上</li> <li>● バス交通においてのより望ましい運行形態の検討</li> <li>● バス交通においての多くの利用が見込まれる運行形態の整備</li> </ul>
広域交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 出雲縁結び空港の国内路線網充実、空港利用者の利便性向上</li> <li>● 鉄道の利用促進、利便性向上</li> <li>● 関係機関と連携し山陰新幹線、中国横断新幹線の導入推進</li> <li>● 出雲河下港における湾内の静穏度確保・沖防波堤の整備及びアクセス道路の整備の推進・海運拠点として機能強化</li> </ul>

図表 22 土地利用の基本指針（出雲市総合振興計画）

都市拠点	都市計画区域の指定地域 (拡大予定地域を含む)
周辺市街地	用途地域以外で、宅地化、 開発の進展が予想される 地域
田園緑地	農用地としての土地利用 を基本とする地域
山間緑地	農用地・林地としての土 地利用や、森林資源の保 全など環境に配慮した土 地利用を基本とする地域



(6) 出雲市都市計画マスタープラン

策定年月：平成22年2月※斐川地域は平成 25 年 9 月（目標年次：令和 10 年）

公共交通に関連する箇所：都市施設に関する基本的な方針

図表 23 将来都市構造図（出雲市都市計画マスタープラン）

【 都市拠点とその他の拠点 】

- 都市拠点
- 都市軸
- その他の拠点
  - 歴史・文化
  - スポーツ交流
  - 交流
  - 観光・交流、観光都市、親水ふれあい
  - 健康福祉

【 土地利用区分 】

- 市街地
- 周辺市街地
- 田園緑地
- 山間緑地

【 都市の骨格 】

- 高速自動車道
- 地域高規格道路
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 鉄道
- 河川



### 3. 関連計画の概要

#### (1) 松江市公共交通体系整備計画第3次計画【松江市地域公共交通計画】

策定年月：平成29年3月（計画期間：平成29年度～令和3年度）

##### ① 計画の方針・目標等

目標	だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江		
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な公共交通網の形成と利便性の維持・向上【将来への継承】</li> <li>● 公共交通（バス）利用促進のさらなる推進と過度な自動車利用の抑制【意識・行動の変革】</li> <li>● 公共交通（バス）の利用環境の改善・整備の促進【質の向上】</li> <li>● 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政等の協働による計画の推進【共に育む】</li> </ul>		
評価項目	路線バスの維持	実車走行キロ	348万km/年
	コミュニティバスの維持	市の中心部までの往復移動可能回数	週2回以上
	路線バスの利用者数	年間乗車人数	448万人/年
	バスサービス全体の満足度	満足度（バスの総合評価）	80%

##### ② 事業の概要

大項目	具体の施策展開
協働	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 松江市公共交通利用促進市民会議の設置・運営</li> <li>● 地元組織（利用促進）の設置・運営・活動</li> <li>● ノーマイカー運動の推進、過度な自動車利用の抑制、バスサポーター活動の推進、バスモニター制度の実施</li> <li>● バス事業者への財政支援</li> <li>● 市職員や県、国、団体職員に対するに対するMM等を通じた公共交通利用への働きかけ</li> <li>● 新財源の投入</li> <li>● 道路計画における、バス事業者意見の聴取</li> </ul>
持続性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスの運行体制のあり方の検討</li> <li>● コミュニティバスの運行のあり方の検討・改善、運行基準に基づくコミュニティバス運行の検証の継続</li> <li>● 他モードの移動手段の活用・連携</li> <li>● 共助による移動手段の導入の検討</li> <li>● 新たな収入源の検討</li> <li>● 地域公共交通再編実施計画の策定</li> </ul>
路線見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス・コミュニティバス等での対応</li> <li>● 競合路線の調整、バスの路線・経由地等の見直し、市街地型コミュニティバスの導入、通院・通学バス路線の見直し、快速バスの検討、予約型乗合タクシー等による終バス後の深夜便運行の検討</li> <li>● JR松江駅ターミナル等再整備、JR松江駅ターミナルの安全対策、郊外型乗り継ぎターミナルの整備、パーク&amp;ライド駐車場の整備・拡充</li> <li>● 鉄道接続バス路線の確保</li> <li>● 空港・港への接続バスの確保</li> <li>● ターミナル内タクシー乗り場等の整備</li> <li>● レンタサイクル・駐輪場の整備</li> </ul>
ダイヤ見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス、通院型・通学型バス、コミュニティバスのダイヤの見直し</li> <li>● 乗り継ぎに便利なダイヤへの見直し、快速バスの検討、終バスの延長、予約型乗合タクシー等による終バス後の深夜便運行の検討</li> <li>● 路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上</li> <li>● バス専用・優先レーンの新設、PTPSの導入、信号機等の設置・改善</li> <li>● バスベ이의整備</li> </ul>

大項目	具体の施策展開
運賃見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実</li> <li>● エリア均一運賃と対キロ運賃の併用</li> <li>● 一畑バス・市営バス共通定期券の導入</li> <li>● 統一化された高齢者・障がい者割引制度・コミバス運賃制度の継続</li> <li>● 学生割引制度の導入、通学費助成制度の継続実施</li> <li>● 乗継割引制度の充実、利用に応じた運賃割引制度の導入</li> <li>● ICカードの導入の検討</li> </ul>
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーマイカー運動の推進、事業所モビリティ・マネジメント（MM）の継続・拡大</li> <li>● 学校や高齢者・障がい者を対象としたバス乗り方教室の実施、学校 MM や住民 MM の実施</li> <li>● JR 松江駅等への交通案内員の配置、わかりやすい行き先表示・案内</li> <li>● 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成・設置</li> <li>● インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実</li> <li>● インターネット、新聞広告、チラシ等による情報発信の充実</li> <li>● 観光ルートの公共交通情報等の提供</li> <li>● バス停上屋、ベンチ等の設置、バス停照明の設置、バス停の清掃管理</li> <li>● バス停周辺の歩道整備、バス停付近の駐輪場整備</li> <li>● ノンステップバス導入、バス停のバリアフリー化、市民のバリアフリー意識の啓発、乗務員の接遇・運転技術向上</li> <li>● 環境に優しいバス車両の導入、環境に優しいバス・鉄道の PR</li> <li>● 企画キップ・イベント・キャンペーン等の取り組み</li> </ul>

## (2) その他の関連計画

### ① 観光・まちづくり・地域振興に関する計画

計画の名称	策定年月	公共交通の役割・位置づけ	公共交通に関する施策・事業の概要
中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン	平成 25 年 3 月	大消費地への販路拡大や圏域内産業の振興を図る上で、他の都市圏との交通ネットワーク充実は欠かせない	中国横断自動車道尾道松江線や中国横断自動車道岡山米子線をはじめ、圏域と山陽・関西地域など圏域と他地域を結ぶ広域的な交通利便性の向上を目指す
第 2 期中海・宍道湖・大山圏域市長会地方版総合戦略	令和 2 年 3 月	2 つの湖を介して結ぶ「8 の字ルート」等の早期完成	圏域内公共交通の利便性向上として、様々な需要に応じた交通サービスの検討
3 期松江市中心市街地活性化基本計画	令和元年 12 月 26 日認定 令和 2 年 7 月 30 日変更 (計画期間： 令和元年 12 月～令和 7 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道と路線バスが中心部から近郊地域及び郊外の生活拠点間の移動を、コミュニティバスがフィーダー路線として各郊外地域以内の移動を担う</li> <li>● 松江しんじ湖温泉駅は市西側の玄関口として機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● レイクラインバス運行に対する補助</li> <li>● 持続可能で利便性の高い公共交通網整備</li> <li>● 中心市街地での移動の確保、中心部と周辺部・周辺部の地域内を繋ぐ移動網整備</li> <li>● 移動網の整備により、都市マスタープランの基本方針である、「まちの骨格」となる公共交通を確保し、中心市街地で歩いて暮らせる生活空間の実現を図る</li> </ul>
出雲市定住自立圏共生ビジョン	令和 2 年 3 月 (計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通機関は、住民生活の利便性向上や産業・観光振興などに欠かせないもの</li> <li>● 一畑電車は出雲・松江両圏域を宍道湖北岸でつなぐ観光振興の要となる公共交通機関であり貴重な生活路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス…圏域の一体性や公平性、利便性向上の観点から見直しを図り、高齢者や児童生徒など市民の通院、通学、買い物及び観光客の利便確保・充実を図る</li> <li>● 一畑電車…事業者の更なる経営努力と国・県・沿線市の適切な支援により、路線の維持・充実に努める</li> <li>● JR、一畑電車、路線バス等地域間を結ぶ基幹交通と各地域内のバスとの乗り継ぎの向上、圏域内の交通システムの構築</li> </ul>



計画の名称	策定年月	公共交通の役割・位置づけ	公共交通に関する施策・事業の概要
			<ul style="list-style-type: none"> <li>【出雲地域】JR 出雲市駅及び電鉄出雲市駅で結節する地域間を結ぶ基幹路線バスや廃止路線代替バスの維持・充実</li> <li>【出雲地域以外の地域】従来から運行されているバス等が地域内の主要施設を結んでおり、これらと基幹交通との乗り継ぎ向上等路線の維持・充実</li> </ul>
松江市まち・ひと・しごと創生第2次総合戦略	令和2年2月	自家用車に代わる高齢者の移動手段として公共交通の重要性は高まっており、地域公共交通の衰退が地域の生活に与える影響は大きい	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性向上</li> <li>公共交通網の維持・確保と圏域と連携した交通 IC カードの導入などによる利便性の向上、新幹線整備の実現に向けて機運醸成推進</li> </ul>
出雲市まち・ひと・しごと創生第2期総合戦略	令和2年3月 (計画期間:令和2年度～令和6年度)	高齢化の進展を背景に、市内公共交通の利便性向上に対する市民ニーズは高まっている	<ul style="list-style-type: none"> <li>出雲縁結び空港の就航路線の利用促進と更なる空港の利便性向上を図るとともに、国際定期便の就航をめざす</li> <li>「次世代モビリティ都市間ネットワーク」への参画や低速モビリティ導入に係る社会実験を通じて、市民生活を支える新たな移動手段の確保に努める</li> </ul>

## ② 福祉・環境に関する計画

計画の名称	策定年月	公共交通の役割・位置づけ	公共交通に関する施策・事業の概要
第5次松江市地域福祉計画・地域福祉活動計画	令和2年3月 (計画期間:令和2年度～令和6年度)	公共交通機関は地域住民の交通手段の一つであり、この移動手段の確保は非常に重要	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民が一体となった公共交通機関の利用促進による生活路線の維持・充実</li> <li>バス利用協議会設置、市民・企業参加の「バスサポーター組織」の設立</li> <li>路線バスの低床化等のバリアフリー化</li> <li>福祉バスや高齢者バス割引制度の活用</li> <li>持続可能で便利なバス路線ダイヤの検討</li> <li>コミュニティバスの利用促進を推進</li> <li>福祉的支援を要する市民への移動支援</li> </ul>
第3次出雲市地域福祉計画・地域福祉活動計画	平成30年3月 (計画期間:平成30年度～令和4年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが自由に外出できるようバリアフリー化や公共交通網の充実が不可欠</li> <li>移動支援の充実が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーの推進</li> <li>高齢者や障がい者の外出を支援するため、移送サービスや福祉タクシー券の配布等に継続して取り組む</li> </ul>
出雲市環境基本計画	平成25年3月 (計画期間:平成25年度～令和4年度)	車両から排出される二酸化硫黄や窒素酸化物、光化学オキシダントなどの低減を図るため、公共交通機関の利用を促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道とバスの連携による公共交通機関の利便性向上と自動車からの利用転換</li> <li>公共交通機関利用促進の啓発推進</li> <li>大規模イベント時のシャトルバス活用等交通渋滞解消に向けた取組の推進</li> </ul>
松江市地球温暖化対策実行計画	平成27年4月 (計画期間:平成27年度～令和6年度)	公共交通機関による通勤等の促進が地球温暖化対策や渋滞緩和に貢献	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノーマイカー運動への市職員の率先</li> <li>市街地内への車の流入制限、ノーマイカー運動などによるCO<sub>2</sub>排出量削減の検討を継続</li> </ul>
第2次出雲市地球温暖化対策実行計画	平成30年2月 (計画期間:平成30年度～令和4年度)	特に記載なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者においては、パーク&amp;ライドやサイクルトレインなどにより、利便性を向上し利用促進を図る</li> <li>通勤・通学や買い物等外出時の公共交通機関及び自転車の積極的な利用</li> </ul>

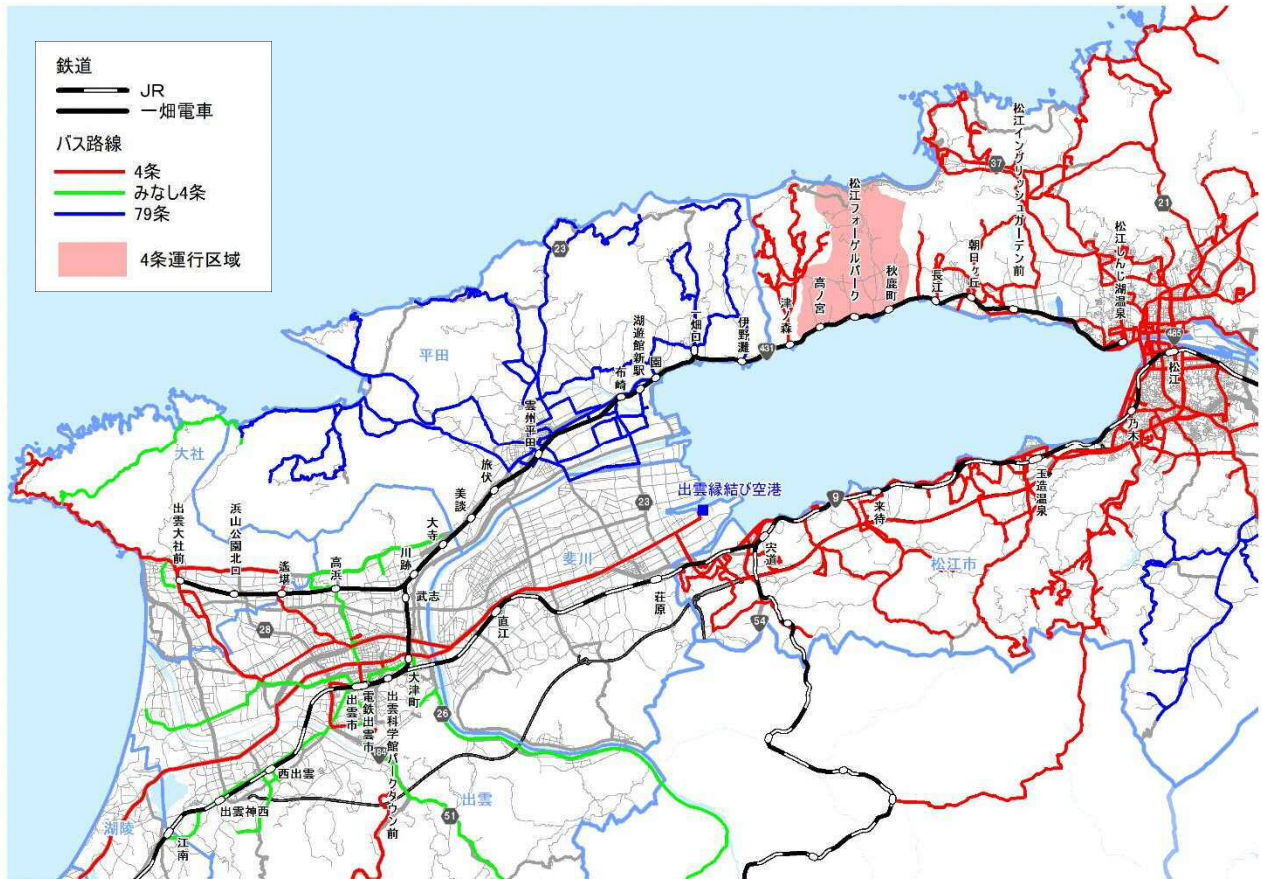
## IV 公共交通の現状等

### 1. 公共交通の整備状況

#### (1) 公共交通網

松江しんじ湖温泉駅、JR 松江駅、雲州平田駅及び電鉄出雲市駅（JR 出雲市駅）等を交通結節点として、中心市街地を循環する路線や郊外に延びるバス路線が運行されている。

図表 24 公共交通網



令和3年4月1日時点

#### (2) 主要交通結節点における一畑電車とバスとの接続状況

- 一畑電車は、下表の各駅において路線バスと接続している。
- 新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、高速乗合バスや空港連絡バスを中心とした路線は本数を減らして運行されている。

図表 25 一畑電車と接続するバス路線

接続駅名	バス事業者・路線名		平日運行本数
松江しんじ湖温泉駅	一畑バス	八雲線	36 往復
		玉造温泉線	20 往復
		松江市内線	9.5 往復
	松江市交通局	福祉センター～竹矢・馬湯	8 往復
		松江しんじ湖温泉駅～八重垣神社・公園墓地	7 往復
		市立病院・平成町車庫～福祉センター	12.5 往復
		北循環線（内回り）	25 便（循環）

接続駅名	バス事業者・路線名		平日運行本数
		北循環線（外回り）	24 便（循環）
		運転免許センター・授産センター～松江駅	10 往復
		ぐるっと松江レイクライン	29 便（3～11月）
	高速乗合バス*1	広島～三次・松江線（グランドアロー）	5 往復
	空港連絡バス*2	出雲縁結び空港	11.5 往復
松江イングリッシュ ガーデン前駅	松江市交通局	運転免許センター・授産センター～松江駅	10 往復
	古江コミュニ ティバス	畑谷線	1.5 往復（月水金運行）
		成相寺・野間循環線	3 往復（月～土運行）
秋鹿町駅	秋鹿コミュニ ティバス	（全便デマンド運行）	往路 13 便、復路 10 便
津ノ森駅	大野コミュニ ティバス	魚瀬線（スクール便を除く）	往路 6 便、復路 5 便
		細原・東村線	4 往復
一畑口駅	平田生活バス	一畑薬師線	7.5 往復
		地合線	8.5 往復
		鹿園寺線	3 往復
雲州平田駅	平田生活バス	塩津線	7.5 往復
		坂浦線	11 往復
		北浜線	6.5 往復
		地合線（地合線分岐を含む）	7 往復
		鱈淵線	8 往復
		猪目線	5 往復
		鹿園寺線	3 往復
		島村線	6 便（循環）
電鉄出雲市駅 （JR 出雲市駅）	一畑バス	須佐線	7 往復
		小田線	3 往復
		出雲大社・日御碕線	25 往復
	スサノオ観光	根波線	4 往復
		外園線	5 往復
		大寺線	4.5 往復
		平成温泉線	4 往復
		江南線	3 往復
	谷本ハイヤー	出雲三刀屋線	4.5 往復
	高速乗合バス*1	東京～松江・出雲線（スサノオ）	夜行 1 往復※運休
		京都～松江・出雲線 （出雲阿国・出雲エクスプレス京都号）	2 往復
		大阪～松江・出雲線（くにびき）	5 往復※減便
		岡山～米子・松江・出雲線 （ももたろうエクスプレス）	8 往復※減便
		広島～三次・出雲線（みこと）	9 往復

接続駅名	バス事業者・路線名		平日運行本数
		出雲・松江・米子～名古屋線 (出雲・松江・米子ドリーム名古屋号)	夜行 1 往復
		出雲・松江～神戸線 (ポート・レイク)	3 往復 (うち夜行 1 往復)
		出雲・松江～小倉・福岡線 (出雲ドリーム博多号)	夜行 1 往復
	空港連絡バス*2	出雲縁結び空港	10 往復
出雲大社前駅	一畑バス	出雲大社・日御碕線	20 往復
	空港連絡バス*2	出雲縁結び空港～出雲大社・玉造温泉	1.5 往復

\*1 新型コロナウイルスの感染拡大状況により変更あり

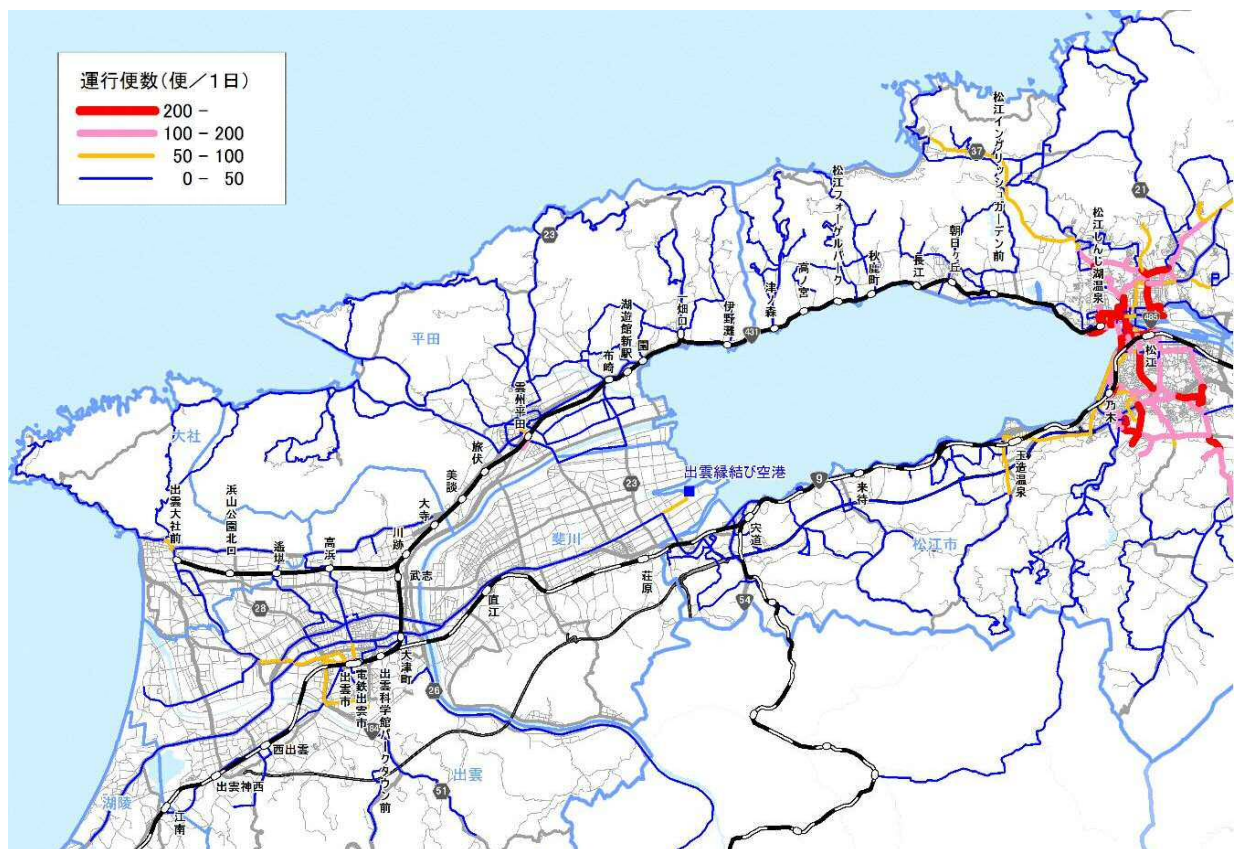
\*2 新型コロナウイルスの感染拡大状況に応じた航空機の発着時刻にあわせて運行

資料：各事業者（令和3年2月1日時点）

### (3) バスの運行頻度

- 松江市中心部の区間では1日当たり概ね100便以上が運行されているが、出雲市中心部の運行頻度は最も多い区間でも1日当たり50～100便となっている。
- 沿線地域では、路線バスの他に定期観光バスも運行されている。JR出雲市駅・電鉄出雲市駅を出発して松江城周辺・八重垣神社・出雲大社を巡る「1日コース」と、JR松江駅を出発して八重垣神社・出雲大社を巡る「半日コース」の2コースが運行されている。

図表 26 バスの運行頻度



#### (4) 交通結節点の状況

- 松江しんじ湖温泉駅ではバスが 22 時台まで運行されているが、電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅、出雲大社前駅における路線バスの終発時刻は 19 時台、雲州平田駅は 20 時台となっている。
- 松江しんじ湖温泉駅では、一畑電車とバスとを乗り継ぐ際の段差が無く、平面上で短い距離で乗り継ぐことが可能である。
- 高架駅である電鉄出雲市駅にはエレベーターが設置されているが、JR 出雲市駅及びバス乗り場から離れているため、乗り継ぎには一定距離の移動が必要である。

##### ① 松江しんじ湖温泉駅

発着するバスの便数（平日） ※高速バス・空港連絡バスを除く	289 便
JR 松江駅方面の バス始終発時刻（平日）	始発 6:45 終発 22:41

パーク&ライド駐車場は  
土日祝日のみ利用可能



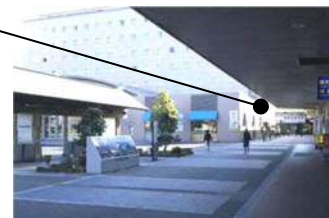
改札口のすぐ近くでバスやタク  
シーに乗り換えることが可能



##### ② 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅

発着するバスの便数（平日） ※高速バス・空港連絡バスを除く	120 便
一畑バス出雲大社・日御 碕線の始終発時刻 （平日：出雲大社方面）	始発 7:30 終発 19:30

電鉄出雲市駅と、JR 出雲市  
駅及びバス乗り場の間は約  
200m 離れている



高架駅であり、エレベーターが設置されている

資料（駅平面図）：てくてく山陰（<http://tekuteku-sanin.com/>）

### ③ 雲州平田駅

発着するバスの本数(平日)	102 便	
平田生活バスの始 終発時刻(平日)	始発	6:59 (北浜線・鰐淵線)
	終発	20:28(坂浦線)



駅舎のすぐ近くで、バス  
やタクシーに乗り換え  
ることが可能

川跡・電鉄出雲市方面の  
ホームには、地下通路で  
接続(昇降設備なし)



### ④ 川跡駅

バスとの接続	なし
--------	----



駅前広場とパーク&ライド  
駐車場、駐輪場が整備

駅舎とホーム、ホーム間の移動  
はスロープと構内踏切を利用



### ⑤ 出雲大社前駅

発着するバスの本数(平日) ※空港連絡バスを除く	40 便	
一畑バス出雲大社・日御碕線 の始終発時刻 (平日:出雲大社方面)	始発	8:01
	終発	19:52



駅舎のすぐ近くで、バスやタク  
シーに乗り換えることが可能

モダンな作りの待合室





図表 28 JR 出雲市駅を発着する特急列車との接続状況（令和3年4月1日時点）

列車名	行先	出雲市駅 着	電鉄出雲 市駅着	10～30分内 の乗り継ぎ	電鉄出雲 市駅着	出雲市駅 発	列車名	行先	10～30分内 の乗り継ぎ
			6:09						
			6:41			4:42	やくも2号	岡山	
スーパーおき1号	新山口	6:47	7:17	○	5:27	やくも4号	岡山		
スーパーまつかぜ4号	鳥取	7:26	7:36	○	6:17	6:24	やくも6号	岡山	×
			8:02		6:49	スーパーおき1号	新山口	×	
			8:30		7:03	7:22	やくも8号	岡山	○
スーパーまつかぜ6号	鳥取	8:53	9:15	○	7:30	スーパーまつかぜ4号	鳥取	○	
スーパーまつかぜ1号	益田	9:03		○	7:56	やくも10号	岡山	×	
			9:59		8:22				
サンライズ出雲	出雲市(止)	9:58	10:25	○	8:49	8:54	スーパーまつかぜ6号	鳥取	×
やくも1号	出雲市(止)	10:10		○	9:05	スーパーまつかぜ1号	益田	○	
やくも3号	出雲市(止)	11:04	11:19	○	9:34	やくも12号	岡山	×	
スーパーおき3号	新山口	11:23	12:18	×	9:37				
やくも5号	出雲市(止)	12:09	13:01	×	10:18	10:31	やくも14号	岡山	○
スーパーおき2号	米子	12:10		×	10:46	11:24	スーパーおき3号	新山口	×
やくも7号	出雲市(止)	13:07	13:59	×		11:34	やくも16号	岡山	×
スーパーまつかぜ5号	益田	13:27		×	11:41	12:12	スーパーおき2号	米子	×
スーパーまつかぜ10号	鳥取	14:01	14:55	×		12:34	やくも18号	岡山	×
やくも9号	出雲市(止)	14:12		×	12:40	13:28	スーパーまつかぜ5号	益田	×
スーパーおき5号	新山口	15:02	15:39	×	13:23	13:31	やくも20号	岡山	×
やくも11号	出雲市(止)	15:12		○		14:03	スーパーまつかぜ10号	鳥取	×
やくも13号	出雲市(止)	16:09	16:22	○	14:21	14:33	やくも22号	岡山	○
スーパーおき4号	鳥取	16:20		×		15:04	スーパーおき5号	新山口	×
スーパーまつかぜ7号	益田	17:07	17:17	○	15:15	15:30	やくも24号	岡山	○
やくも15号	出雲市(止)	17:17	18:02	×	15:58	16:22	スーパーおき4号	鳥取	○
スーパーまつかぜ12号	鳥取	17:49		○		16:30	やくも26号	岡山	×
やくも17号	出雲市(止)	18:15	18:45	○	16:41	17:09	スーパーまつかぜ7号	益田	○
やくも19号	出雲市(止)	19:20	19:29	×		17:18	やくも28号	岡山	×
スーパーまつかぜ9号	益田	19:41	20:24	×	17:36	17:50	スーパーまつかぜ12号	鳥取	○
やくも21号	出雲市(止)	20:19		×	18:21	18:27	やくも30号	岡山	×
スーパーおき6号	米子	20:34	21:19	×	18:36	18:51	サンライズ出雲	東京	○
やくも23号	出雲市(止)	21:15		×	19:04	19:42	スーパーまつかぜ9号	益田	×
やくも25号	出雲市(止)	22:11	22:14	×	19:48	20:36	スーパーおき6号	米子	×
やくも27号	出雲市(止)	23:08	23:09	×	20:43				
やくも29号	出雲市(止)	0:37			21:38				
					22:33				
					23:28				

網掛け: 令和3年2月1日から運休中の列車

JR特急列車の出雲市駅着から一畑電車の最終列車までと一畑電車の始発列車からJR特急の最終列車までを太枠で表示

太枠内のJR特急列車について、一畑電車と10～30分以内に接続している列車の割合

39%

### (7) 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅と出雲大社との間の利便性比較

- 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅～出雲大社間の一畑電車と一畑バスの利便性を比較すると、運行本数はバスが優位である一方で、輸送力や始発・終発時刻は電車が優位となっている。
- 電車やバスで出雲大社を訪れる観光客は、一畑電車と松江・出雲エリアの路線バス等が3日間乗り放題となる「縁結びパーフェクトチケット」を利用する人も多い。

図表 29 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅～出雲大社間の一畑電車と一畑バスの利便性比較（令和3年4月1日時点）

項目	一畑電車	一畑バス
比較区間	電鉄出雲市～出雲大社前	JR 出雲市駅～出雲大社連絡所
営業キロ又は路線キロ	13.2km	約 13km
運行本数（往復計）	平日 46 本、休日 34 本	平日 50 便、休日 46 便
平均所要時分	22 分	32 分
普通運賃（大人）	500 円	530 円
輸送力（立席含む）	1 編成あたり 122～252 人	1 両あたり約 70～80 人
始発時刻 （カッコ内は土日祝日）	出雲大社前方面 6:09（6:17） 電鉄出雲市方面 6:41（6:14）	出雲大社方面 7:30 JR 出雲市駅方面 6:40
終発時刻 （カッコ内は土日祝日）	出雲大社前方面 23:09（23:33） 電鉄出雲市方面 23:05（22:29）	出雲大社方面 19:30 JR 出雲市駅方面 18:50



## 2. 一畑電車の運行・利用状況

### (1) 路線の概要

- 一畑電車の路線は、大正3年（1914年）4月に一畑軽便鉄道（株）が出雲今市～雲州平田の運輸営業を開始したことに始まり、100年を超える歴史を有している。
- 路線は、北松江線と大社線の2路線があり、全線が単線区間である。
- 踏切道数は142箇所であり、うち42箇所を踏切警報機や遮断機が設置されていない踏切道（第4種踏切道）が占めている。

図表 30 一畑電車の路線概要（平成31年3月末日時点）

営業キロ （路線延長）	全線合計：42.3km 北松江線（電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉）：33.9km、大社線（川跡～出雲大社前）：8.3km
軌間	1,067mm
駅数	26 駅（うち交換駅は7 駅、車庫は雲州平田駅に設置）
踏切道数	142 箇所（第1種96箇所、第3種4箇所、第4種42箇所）

### (2) 車両の概要

- 車両数は20両であり、平日朝の電鉄出雲市発松江しんじ湖温泉行きの特急「スーパーライナー」（4両）を除き、原則として1両又は2両で運行されている。
- 5000系と2100系は製造時点からの車齢が50年を超えており、老朽化が進んでいる。
- 車両の運用は形式によって固定されておらず、通勤・通学時間帯にイベント列車仕様の車両が充当される場合等がある。日中の北松江線や大社線は1両で運行されることが多い。
- 全ての編成において、無料 Wi-Fi が利用できるようになっている。

図表 31 一畑電車の車両



（左）1000系：6両（2両3編成）、（右）5000系：4両（2両2編成）



（左）2100系：6両（2両3編成）、（右）7000系：4両（1両4編成）

### (3) 停車本数・駅間所要時分

- 平日の駅別の運行本数は北松江線が 22～25 本、大社線が 22 又は 25 本であり、早朝と日中の 1 本を除き、川跡駅で北松江線と大社線の接続が図られた。
- 休日の駅別の停車本数は 19～21 本であり、観光客等の需要を考慮し、平成 29 年 4 月のダイヤ改正で 1～3 本増発されている。また、松江しんじ湖温泉駅と出雲大社前駅との間、電鉄出雲市駅と出雲大社前駅との間を直通する列車がそれぞれ日中に設定されている。

図表 32 停車本数・駅間所要時分

北松江線・駅名	距離 (km)	運行本数				優等列車の停車			所要時分(分)			
		平日		休日		特急	急行	出雲大社号	普通	特急	急行	出雲大社号
		松江方面	出雲方面	松江方面	出雲方面							
電鉄出雲市	—	24	—	21	—	○	○	△	—	—	46	△
出雲科学館パークタウン前	0.8	23	25	20	20		○	△	2	↓	44	△
大津町	2.0	24	25	21	21	○	○	△	4	3	42	△
武志	4.1	23	24	20	20			△	7	↓	↓	△
川跡	4.9	23	25	20	21	○	○	○	9	6	38	—
大寺	6.4	22	24	19	20				12	↓	↓	↓
美談	7.7	22	24	19	20				14	↓	↓	↓
旅伏	9.0	22	24	19	20				17	↓	↓	↓
雲州平田	10.9	24	26	20	20	○	○	○	20	13	32	6
布崎	14.5	24	23	19	19	○	○		24	18	27	10
湖遊館新駅	15.2	23	22	19	19				25	↓	↓	↓
園	15.9	23	22	19	19				27	↓	↓	↓
一畑口	17.5	24	23	20	19	○	○	○	30	22	23	15
伊野灘	19.4	23	22	19	19				33	↓	↓	↓
津ノ森	21.2	23	23	20	19	○	○	○	36	27	18	20
高ノ宮	22.5	23	22	19	19				38	↓	↓	↓
松江フォーゲルパーク	23.8	23	22	20	19			○	41	↓	↓	23
秋鹿町	25.0	23	23	20	19	○	○	○	43	32	12	26
長江	26.7	23	22	19	19				46	↓	↓	↓
朝日ヶ丘	28.0	23	23	19	19		○		48	↓	8	↓
松江イングリッシュガーデン前	29.6	23	23	20	19	○	○	○	51	38	5	32
松江しんじ湖温泉	33.9	—	23	—	19	○	○	○	57	43	—	37
大社線・駅名	距離 (km)	運行本数				優等列車の停車			所要時分(分)			
		平日		休日		特急	急行	出雲大社号	普通	特急	急行	出雲大社号
		大社方面	川跡方面	大社方面	川跡方面							
(川跡)	—	25	—	21	—	○	○	○	—	—	—	—
高浜	2.8	22	22	20	19				3	↓	↓	↓
遙堪	4.8	22	22	20	19				6	↓	↓	↓
浜山公園北口	6.4	22	22	20	19		△		9	↓	6	↓
出雲大社前	8.3	—	22	—	21	○	○	○	11	8	8	8

#### (4) 駅施設の状況

- 乗降人員が多く終日有人となる5駅を中心に、自動券売機等の付帯設備や駐車場・駐輪場等が整備されている。
- 近年、電鉄出雲市、雲州平田、松江しんじ湖温泉及び出雲大社前の4駅への無料Wi-Fiの整備や、川跡駅におけるパーク&ライド駐車場の増設、浜山公園北口駅へのトイレ設置等が行われている。

図表 33 駅施設の状況

	有人／無人	自動券売機台数	定期券販売	待合室 *1	昇降設備 構内通路	トイレ *3	付帯設備					駐車場・駐輪場					
							売店	自動販売機	コインロッカー	AED	無料Wi-Fi	レンタサイクル	駅前広場*2	タクシー常駐	駐車場	駐輪場台数	パーク&ライド
電鉄出雲市	終日有人	2台	○	○	EV1基	内、外(車・ベ)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	23台	○
出雲科学館 パークタウン前	平日有人時間帯 7:21～8:30 *5			なし		外(車)											○
大津町	平日有人時間帯 6:27～9:30 *5	1台	○	○	自動遮断機	外(車・ベ)						○		○		36台	○
武志	終日無人			○													○
川跡	終日有人	1台	○	○	自動遮断機	外(車)	○					○		○		41台	○
大寺	終日無人			○													○
美談	終日無人			○													○
旅伏	終日無人			○		外(車)						停車・転回可		○			○
雲州平田	終日有人	2台	○	○	(地下通路)	外	○	○	○	○	○	○	○	○	○	50台	○
布崎	終日無人			○		内						停車・転回可		○			○
湖遊館新駅	終日無人			○		外								○			○
園	終日無人			○													○
一畑口	終日無人	1台	○	○		内、外	○					○	○	○		10台	○
伊野灘	終日無人			○													
津ノ森	終日無人	1台		○	自動遮断機	外(車)						○		○		11台	○
高ノ宮	終日無人			○													○
松江フォーゲル パーク	終日無人			○								○					
秋鹿町	終日無人	1台		○	自動遮断機	外(車)						○		○		9台	○
長江	終日無人			○		外											○
朝日ヶ丘	平日有人時間帯7:24～ 8:19 *5			○		外(車)								○			○
松江イングリッシュ ガーデン前	終日無人			○	自動警報機	外(車)						○				5台	○
松江しんじ湖温泉	終日有人	2台	○	○		外(車・オ・ベ)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	30台	○
高浜	終日無人			○													○
遙堪	終日無人			○													
浜山公園北口	終日無人			○		外(車)											○
出雲大社前	終日有人 *4	1台	○	○		内、外	○	○	○	○	○	○	○	○		15台	○

\*1 屋根があり、扉で密閉できる空間を指す(出雲科学館パークタウン前駅は、風除けのできるスペースと椅子のみ)

\*2 自動車の転回および一時駐車と、バスやタクシーが一時停車できるスペースを指す

\*3 内:改札内、外:改札外、車:車いす対応、オ:オストメイト、ベ:ベビーベッド

\*4 平日(月曜日～金曜日)の最終便が到着する時は無人となる

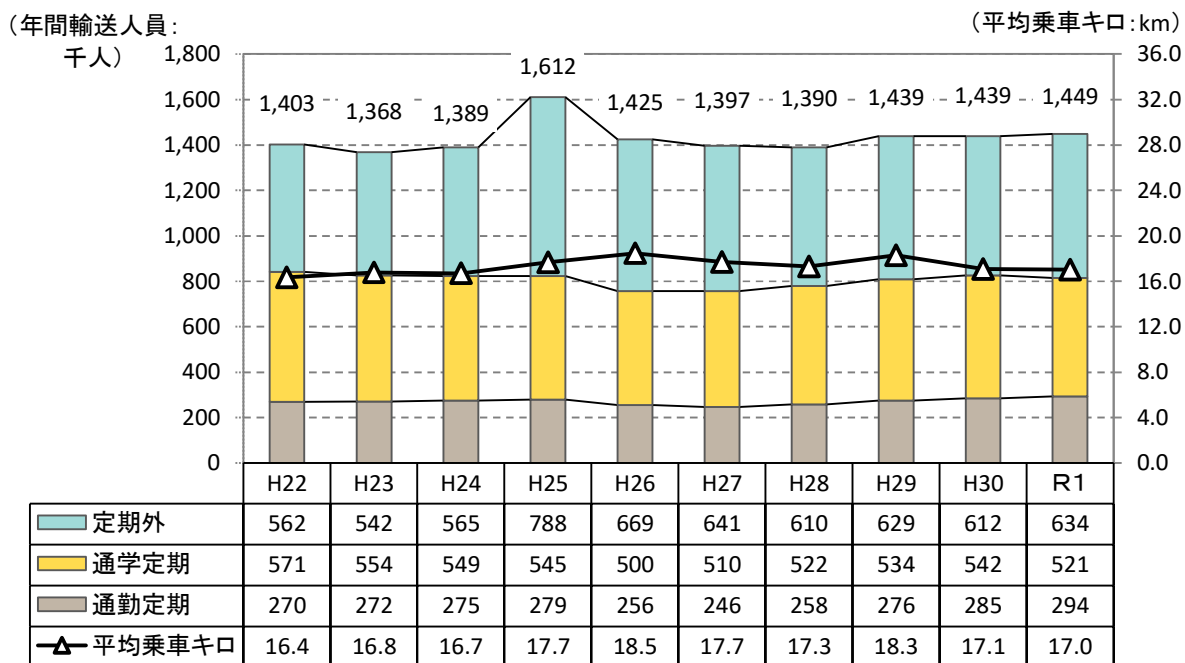
\*5 近隣の学校が夏季・冬期・春季休校中は無人となる

## (5) 利用状況

### ① 年間輸送人員・平均乗車キロ

- 年間輸送人員は、平成 25 年度には「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により定期外が大きく増加したが、近年は 145 万人弱で推移している。
- 定期外と定期の割合は概ね 4:6 であり、通学定期は平成 27 年度から、通勤定期は平成 28 年度から増加傾向にあったが、通学定期は R1 年度に減少に転じている。
- 平均乗車キロは定期外の増加（終端駅から終端駅までを乗り通す観光客の増加）等により平成 26 年度にかけて増加傾向にあったが、近年は横ばいで推移している。

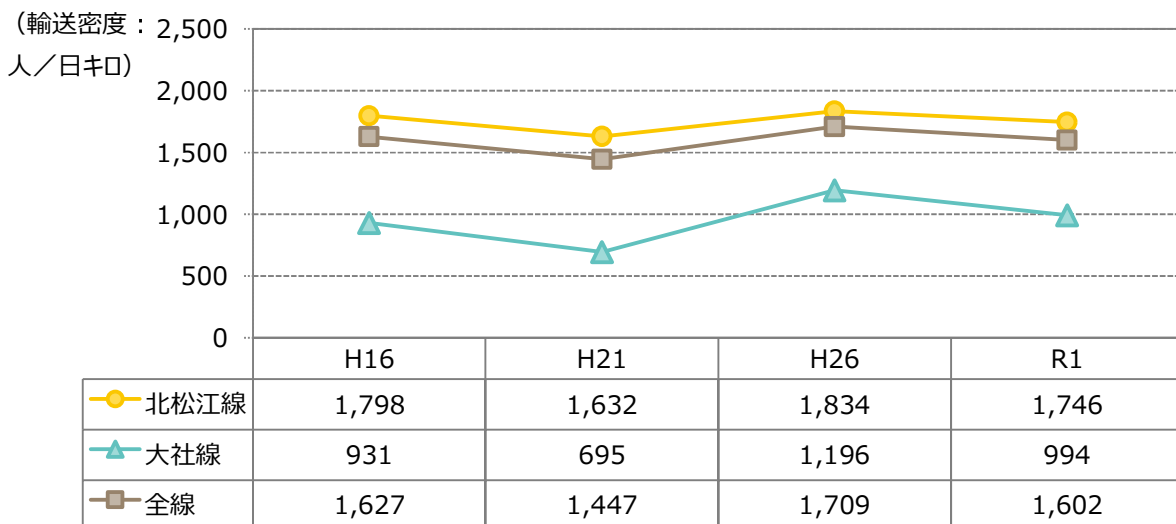
図表 34 年間輸送人員（券種別）



### ② 輸送密度

- 路線別の輸送密度（1 日 1 キロ当たりの平均通過人員）は、北松江線に比べて大社線が小さい。運行本数に比べて利用者数が少ないことによるものである。
- 大社線の輸送密度は、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により平成 26 年度は大きく増加したが、令和元年度には平成 16 年度と同じくらいの水準まで減少している。

図表 35 輸送密度



### ③ 利用の多い区間（令和元年 4 月乗降調査）

#### ア. 通勤定期

- 松江しんじ湖温泉駅で乗降する松江市中心部へ（から）の通勤客が 571 人で、全体の 76% を占めている。駅別でも同駅の乗降客数が最も多い。
- 出雲市内へ通勤する出雲市民は 129 人で、全体の 17% を占めている。

図表 36 利用の多い区間（通勤定期）

（単位：人、以下同じ）

赤太字：50人以上、黒太字：25～49人

	降車駅													降車人員計
	電鉄出雲市	出雲科学館パークタウン前～武志	川跡	大寺～旅伏	雲州平田	布崎～園	一畑口	伊野灘～松江フォーゲルパーク	秋鹿町	長江～松江イングリッシュガーデン前	松江しんじ湖温泉	高浜～浜山公園北口	出雲大社前	
電鉄出雲市		11	7	7	20	6				2	53	3	2	111
出雲科学館パークタウン前～武志	11		1	2	4	1	1				55	1	1	78
川跡	5	2			1						48	1		57
大寺～旅伏	8	1							1	10				20
雲州平田	21	6				1	1	1	3	78	2			113
布崎～園	7	1			1					4	3			16
一畑口	1	1			1					1	5			9
伊野灘～松江フォーゲルパーク					1			8			9			18
秋鹿町					2						9			11
長江～松江イングリッシュガーデン前	3				2	1				5	26			37
松江しんじ湖温泉	29	38	21	6	37	16	7	23	11	25		10	11	234
高浜～浜山公園北口	2		2		2						17	1	1	25
出雲大社前											24	3		27
乗車人員計	87	61	31	15	69	25	10	33	14	38	337	21	15	756

#### イ. 通学定期

松江市中心部へ（から）の通勤（571人・76%）

- 出雲市中心部の学校へ通学する平田地域の学生や、平田高校へ通学する平田・出雲地域の学生の利用が 692 人と多く、全体の 44% を占めている。
- 松江市内の学校へ通学する湖北地区の学生は 161 人で、全体の 10% を占めている。
- 駅別では、雲州平田駅、松江しんじ湖温泉駅、電鉄出雲市駅のほか、高校の最寄りで出雲科学館パークタウン前駅と浜山公園北口駅の利用者が多い。
- 通勤定期に比べて、川跡駅で北松江線と大社線を乗り継ぐ利用者が多い。

図表 37 利用の多い区間（通学定期）

赤太字：50人以上、黒太字：25～49人

	降車駅													降車人員計
	電鉄出雲市	出雲科学館パークタウン前～武志	川跡	大寺～旅伏	雲州平田	布崎～園	一畑口	伊野灘～松江フォーゲルパーク	秋鹿町	長江～松江イングリッシュガーデン前	松江しんじ湖温泉	高浜～浜山公園北口	出雲大社前	
電鉄出雲市			19	28	110	31	6	13	2	5	4	3	10	231
出雲科学館パークタウン前～武志	2			30	69	11	4	8		4	7	10	19	164
川跡	16			5	34	7	2	4			45	10	2	125
大寺～旅伏	21	28	4		2	1			1	1	7			65
雲州平田	93	88	33	3				15	4	22	52	53	13	377
布崎～園	17	15	8					1		1	15	2		59
一畑口	6	3	2							1				12
伊野灘～松江フォーゲルパーク	9	5	3		8	1		4		15	32	5	3	85
秋鹿町	1				4					9	9			23
長江～松江イングリッシュガーデン前	1	3	1	1	10	4		16	11		17	2	3	69
松江しんじ湖温泉	3	12	30	4	36	5	5	18	17	13		19	3	166
高浜～浜山公園北口	3	15	8	12	46	3		6		3	29		3	128
出雲大社前	4	25	3		8			4		4	6			54
乗車人員計	176	194	111	83	328	63	17	89	34	78	218	111	56	1,558

## ウ. 定期外

- 松江しんじ湖温泉、出雲大社前、電鉄出雲市、雲州平田等の主要駅相互間の利用が多い。特に、出雲大社前→松江しんじ湖温泉が 162 人、出雲大社前→電鉄出雲市が 103 人と多く、その内訳は主に観光客であると考えられる。
- 湖北地域と松江しんじ湖温泉の間もまとまった利用（234 人）があり、全体の 22%を占めている。

図表 38 駅別と区間別の利用者数（定期外）

赤太字: 50人以上、黒太字: 25~49人

乗車駅	降車駅														降車人員計
	電鉄出雲市	出雲科学館パークタウン前 武志	川跡	大寺 旅伏	雲州平田	布崎 園	一畑口	伊野灘 松江 フォーゲルパーク	秋鹿町	長江 松江 イングリッシュガーデン前	松江しんじ湖温泉	高浜 浜山公園北口	出雲大社前		
電鉄出雲市		17	52	14	58	12	4	2	1	5	75	12	51	303	
出雲科学館パークタウン前 武志	31		7	2	9	2					20	1	1	78	
川跡	21	3		5	5	4				1	9	9	5	62	
大寺～旅伏	3		1		2	4						1		11	
雲州平田	37	7	7	5		1		2	2	1	60	7	8	137	
布崎～園	7	1				6					11			26	
一畑口	2									63	1	12		79	
伊野灘～松江フォーゲルパーク	5	2			4	3			2	1	8	70		95	
秋鹿町					1						3	66	1	71	
長江～松江イングリッシュガーデン前	3			1	1		1	5	8	6	102	1		128	
松江しんじ湖温泉	22	9	3	1	37	2	10	31	26	39		8	34	222	
高浜～浜山公園北口	10	3	2	2	7						14		8	46	
出雲大社前	103	2	6		10			2			162	5		290	
乗車人員計	244	49	78	32	142	24	15	108	38	64	601	44	109	1,548	

観光客の利用 (赤太字)

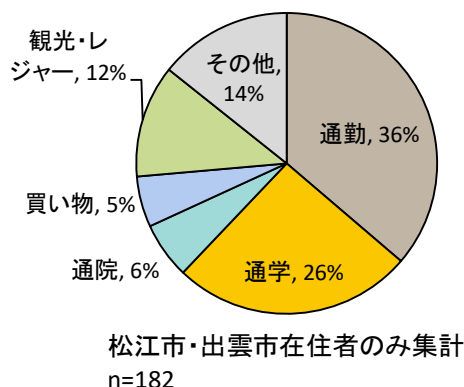
湖北地域～松江しんじ湖温泉間の利用 (234 人・22%) (黒太字)

観光客の利用 (赤太字)

## ④ 沿線住民の利用目的別の割合

- 乗降調査結果によると、通学では出雲市内の高校へ通学する高校生の利用、通勤では出雲市と松江市との間をまたいで利用する人の割合が高い。なお、令和 3 年度における松江市内県立 3 高校の学区制廃止により、今後、高校生の通学流動に変化が生じる可能性がある。
- 利用者アンケート調査によると、松江市又は出雲市在住の一畑電車利用者のうち、通院や買い物に一畑電車を利用している人は少ない。通院や買い物の際には主に自家用車を利用しているか、徒歩や自転車等で移動できる範囲の医療機関や店舗を利用していると考えられる。

図表 39 一畑電車利用者の利用目的

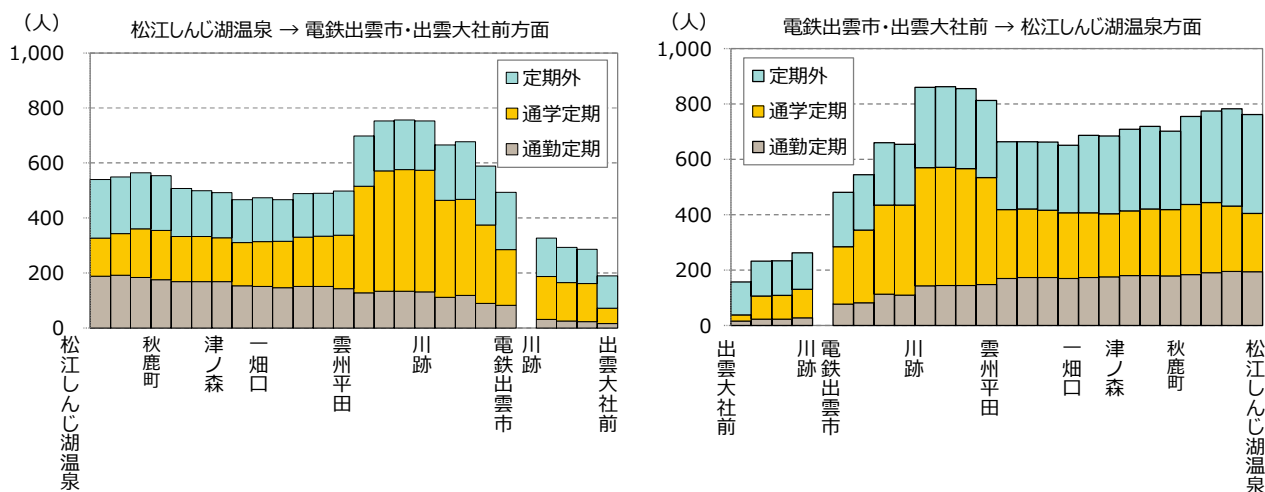


資料：令和 2 年利用者アンケート調査

### ⑤ 駅間通過人員（令和元年 4 月乗降調査）

- 通勤定期は電鉄出雲市から松江しんじ湖温泉方面に向かって通過人員が増え、松江しんじ湖温泉から電鉄出雲市方面に向かって減る傾向にある。
- 通学定期は雲州平田～川跡間の通過人員が他の区間に比べて多い。
- 定期外は電鉄出雲市～雲州平田間は平均的に利用があり、雲州平田以东は松江しんじ湖温泉に向かって通過人員が増える傾向にある。

図表 40 駅間通過人員（令和元年 4 月乗降調査）

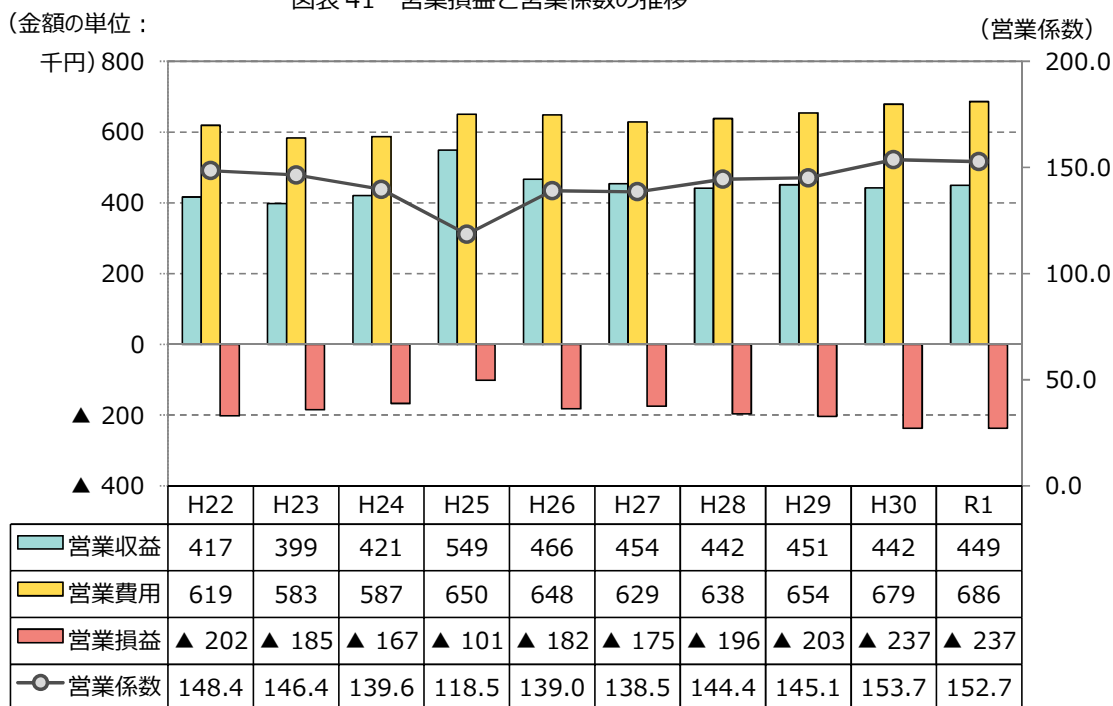


## (6) 経営状況

### ① 営業損益と営業係数

- 概ね年間 4～5 億円台の売上に対して費用が 5～6 億円台となっており、営業損益は各年度 1～2 億円台の赤字となっている。
- 営業係数（100 円の収入を得るために要した費用）は、令和元年度で 152.7 であり、修繕費や人件費の増加により上昇傾向にある。

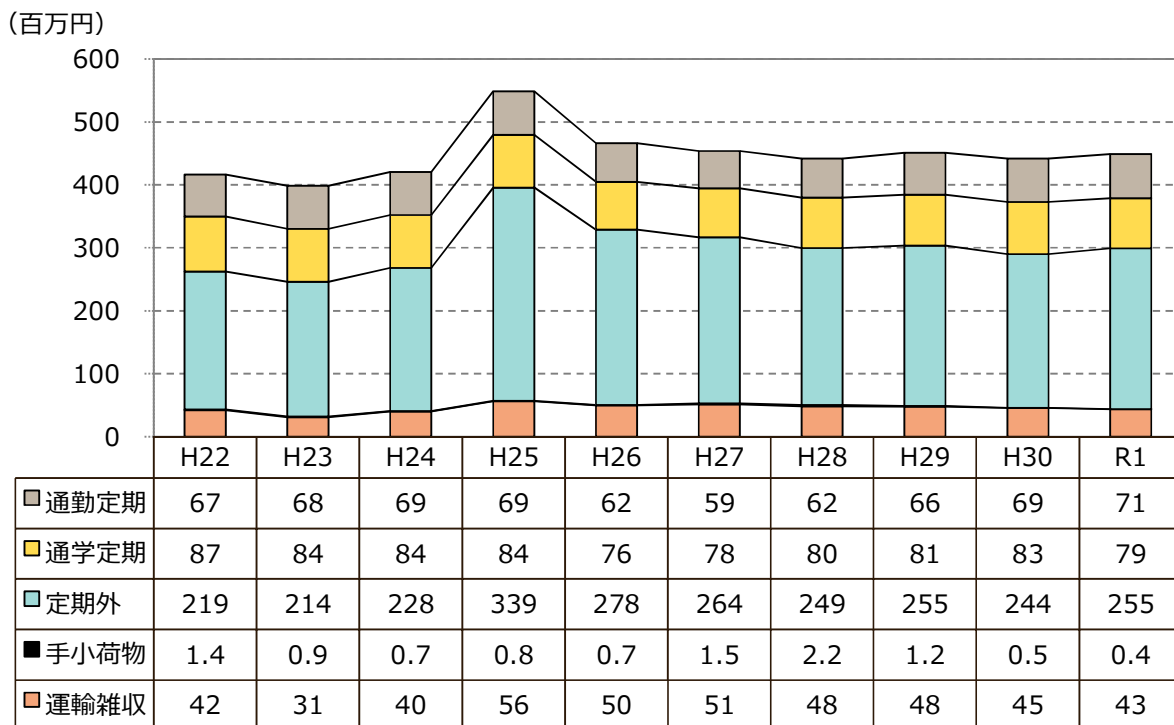
図表 41 営業損益と営業係数の推移



## ② 営業収益の内訳

- 令和元年度の値を10年前と比較すると、通学定期は減少しているものの通勤定期と定期外は増加しており、全体としては堅調に推移している。
- 体験運転事業等の運輸雑収がここ数年減少傾向にある。

図表 42 営業収益の内訳



## ③ 定期・定期外比率と一人平均旅客運賃及び乗車キロ

- 旅客運輸収入に占める割合は定期外の方が高いが、年間輸送人員に占める割合は定期（通勤・通学定期の合計）の方が高くなっている。
- 通学定期は割引率が通勤定期よりも高いため、客単価は通勤定期の2/3程度となっている。
- 定期外は一人平均旅客運賃が402.4円で最も高い。一人平均乗車キロは18.1kmで、通勤定期（20.3km）に次いで長いことから、松江しんじ湖温泉～出雲大社前（820円）や、電鉄出雲市～出雲大社前（500円）といった長い区間を乗車する観光客が多いためと考えられる。
- 通勤定期の一人平均乗車キロは20.3kmで、これは電鉄出雲市～一畑口や松江しんじ湖温泉～布崎の距離に相当する。出雲市と松江市をまたいで通勤する人が多いためと考えられる。

図表 43 営業収益の内訳（令和元年度）

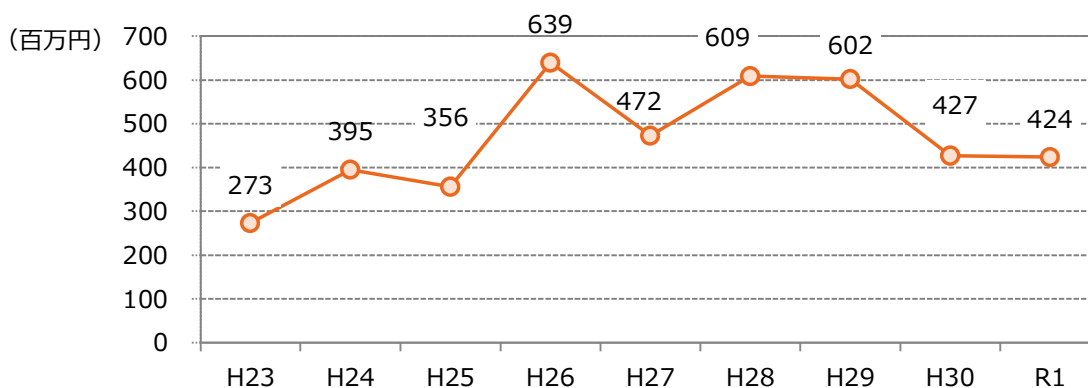
	通勤定期	通学定期	定期外	合計
旅客運輸収入（百万円）	71	79	255	405
構成比	17.4%	19.6%	63.0%	100.0%
年間輸送人員（千人）	294	521	634	1,449
構成比	20.3%	35.9%	43.8%	100.0%
一人平均旅客運賃（円）	240.2	152.6	402.4	279.7
輸送人キロ（千人キロ）	5,978	7,202	11,496	24,676
一人平均乗車キロ（km）	20.3	13.8	18.1	17.0



#### ④ 沿線自治体による補助額の推移

- 一畑電車に対しては、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づき、鉄道施設の維持修繕・更新にかかる費用について、島根県・松江市・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。）による補助が行われている。
- 沿対協による補助額は車両更新等の大規模設備投資を実施した平成 28 年度や 29 年度は金額が大きくなっているが、それ以外の年度は 3～5 億円台で推移している。

図表 44 沿線自治体による補助額



#### ⑤ 沿線自治体による今後の支援内容

- 令和 3 年 2 月に策定した「一畑電車支援計画（令和 3 年度～7 年度）」に基づき、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」による鉄道施設整備（線路・電路・車両）及び固定資産部分に対する島根県・松江市・出雲市による支援を継続する。
- 支援内容は、令和 2 年度に実施した施設健全度調査の結果等を踏まえ、長期サイクルでの大規模投資を要するものに特化して行うこととしている。

図表 45 沿線自治体による支援内容

分類	主な事業内容	R3	R4	R5	R6	R7	予算額 (百万円)
線路	橋梁改修（耐震補強 49 基）	●	●	●	●	●	48
	橋梁塗装（1 基）		●				12
	法面改修（10 地点 11 箇所）		●	●			51
	雲州平田駅構内レール・分岐器の重量化	●	●				79
	軌道検測車・動揺試験機更新					●	7
電路	列車位置情報把握装置更新（13 駅区間）	●	●	●	●	●	94
	運転指令制御装置ソフトウェア改修		●				36
	変電所設備更新・回生電力吸収装置増設		●	●	●	●	130
	電気融雪器・通信設備等更新	●	●	●	●	●	176
車両	2100 系及び 5000 系 8 両の更新（新規 4 両）				●	●	1,020
	整備車庫設備更新	●	●				45
	車両設備更新	●			●	●	89
合 計							1,787

## (7) 一畑電車と JR 山陰本線のサービス水準の比較

- 松江市・出雲市の間をほぼ同じ距離で結んでいる一畑電車と JR 山陰本線のサービス水準を比較すると、「平日（終日）の運行本数」、「表定速度（駅での停車時分を含めた全列車の平均速度）」、「駅間の最短所要時間」、「運賃」、「終発時刻」については、JR 山陰本線が優位である。
- 「平日朝夕のピーク時間帯の運行本数」は同程度であるが、優等列車の本数や表定速度を考慮すると、JR 山陰本線の方が優位な状況にある。

図表 46 JR 山陰本線と一畑電車のサービス水準の比較（令和 3 年 4 月 1 日時点）

項目		一畑電車	JR 山陰本線
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）	45 本（特急 1 本、急行 1 本）	49 本（快速 8 本）【32 本】
	朝ピーク時間帯*1	8 本（特急 1 本）	7 本（快速 1 本）【2 本】
	夕ピーク時間帯*2	7 本（急行 1 本）	7 本（快速 1 本）【5 本】
表定 速度	朝ピーク（JR 特急除く）	33.6km/h	47.0km/h
	夕ピーク（JR 特急除く）	36.3km/h	42.9km/h
	終日（JR 特急除く）	34.7km/h	46.1km/h
	終日（全列車）	34.7km/h	57.3km/h
駅間の最短所要時間		普通 57 分、急行 46 分、特急 43 分	普通 35 分、快速 36 分、特急 22 分
普通運賃（大人）		700 円	590 円【自由席特急料金 760 円】
通勤 6 ヶ月定期		118,340 円	85,540 円
通学 6 ヶ月定期（JR は高校生）		66,260 円	43,240 円
始発時刻*3	松江→出雲方面	6:26	6:40 ※特急除く
	出雲→松江方面	6:09	6:08 ※特急除く
終発時刻*3	松江→出雲方面	22:30	23:44 ※特急除く
	出雲→松江方面	22:14 ※雲州平田止 23:09	23:10 ※特急除く
備考		（ ）内は料金不要の特急・急行 で内数	（ ）内は内数、【 】内は有料特急で 外数

\*1 朝ピーク時間帯は、出雲方面から松江しんじ湖温泉駅または松江駅に、松江方面から電鉄出雲市駅または出雲市駅に、それぞれ 7 時から 9 時まででに到着する列車の（上下計）の本数

\*2 夕ピーク時間帯は、朝ピーク時間帯と同様に、18 時から 20 時まででに到着する列車の（上下計）の本数

\*3 JR の始発時刻及び終発時刻は、有料特急以外の列車



（左）一畑電車の特急「スーパーライナー」（5000 系）、（右）JR 山陰本線の快速「通勤ライナー」

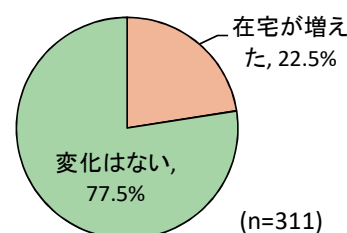
## (8) 新型コロナウイルスの感染拡大による影響

- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う全国を対象とした緊急事態宣言の発令（令和2年4月16日）等の影響により、一畑電車の令和2年4月～6月の輸送人員は前年同月の約半分にまで落ち込む等、利用者が大きく減少している。
- 利用者アンケート調査によると、通勤・通学は定期旅客の多くを占める高校生の通学への影響が軽微であることから定期外ほど減少幅は大きくはないが、テレワークの定着等によりコロナ前の水準まで回復するのは困難であると考えられる。
- 一畑電車としても感染対策をとりつつ利用促進や運行の効率化に努めているが、収束までのしばらくの間は定期外（観光客）を中心に大幅な利用減が続くと考えられる。
- また、一畑電車のみならず、バスやタクシーなど一畑グループの運輸業各社の経営に及ぼす影響も甚大であり、グループ体となった経営改善と公共交通としての運行継続が求められている。

図表 47 4月～6月の輸送人員（単位：千人）

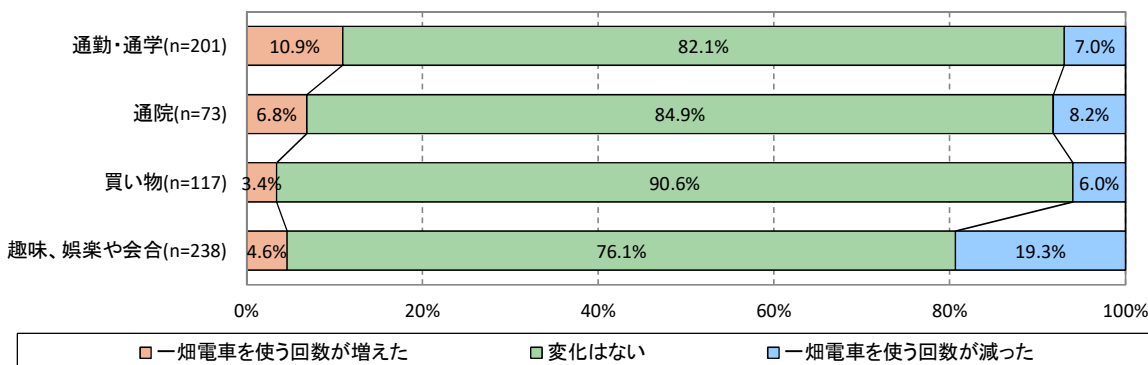
	R2年 4月～6月	R1年 4月～6月	増減率
定期外	45	165	▲73%
通勤定期	67	74	▲10%
通学定期	88	155	▲43%
計	200	395	▲49%

図表 48 コロナ禍による通勤・通学形態の変化



資料：利用者アンケート調査（R2年11月）

図表 49 コロナ禍による一畑電車利用頻度の変化



資料：利用者アンケート調査（R2年11月）

図表 50 (左)「新しい生活様式」を踏まえた公共交通利用方法のチラシ（松江市公共交通利用促進市民会議）

図表 51 (右) 一畑電車車内の抗菌・抗ウイルスコーティングの様子



### 3. その他の地域旅客運送サービスの運行・利用状況

#### (1) 路線バス・乗合タクシー

路線バスと乗合タクシーの利用者数は減少傾向にあり、特に、松江市のコミュニティバスと、出雲市内の路線の減少率が高くなっている。

図表 52 路線バス・乗合タクシーの利用者数

(単位：千人)

		H18年度	H20年度	H22年度	H24年度	H26年度	H28年度	H30年度	H18年度に対するH30年度の増減率
松江市	一般路線バス*1	4,810	4,210	3,990	4,130	4,570	4,540	4,450	▲7%
	コミュニティバス	470	460	430	429	385	340	340	▲28%
	計	5,280	4,670	4,420	4,559	4,955	4,880	4,790	▲9%
出雲市	一般路線バス*2	514	469	416	429	473	412	333	▲35%
	コミュニティバス等*3	206	189	165	153	140	130	112	▲46%
	計	720	658	582	582	613	542	445	▲38%

\*1 松江市交通局（一般路線・レイクライン）、松江管内の一畑バス、日ノ丸自動車の合計。

\*2 出雲管内の一畑バス、石見交通、スサノオ観光、谷本ハイヤーの合計。

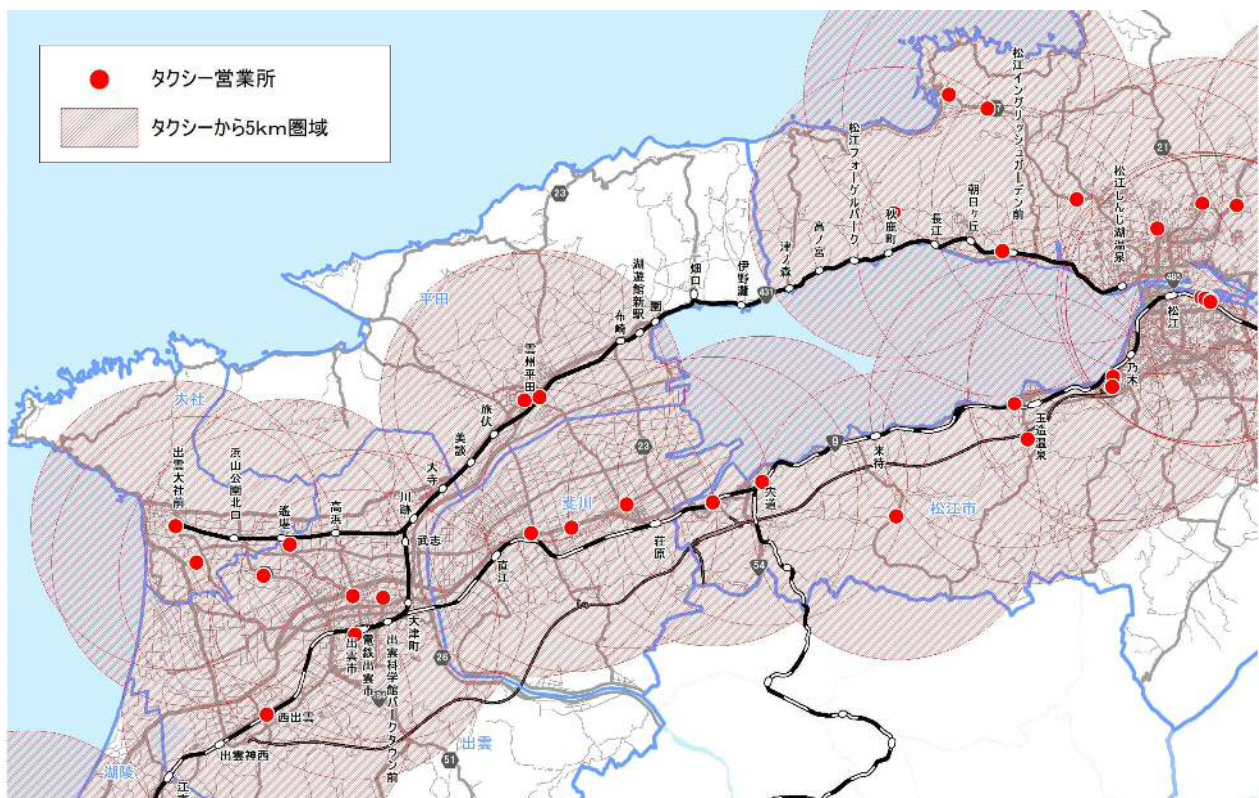
\*3 平田生活バス、多伎循環バス、佐田生活福祉バス、うさぎ線、福祉バス、まめなかタクシーの合計。

資料：松江市・出雲市

#### (2) タクシー（乗用）

- 乗降人員の多い駅の周辺を中心にタクシーの営業所が置かれており、営業所を中心とした半径5kmの円によって沿線地域は概ねカバーされている。
- 図表に記載されているもののほか、沿線地域において複数の事業者が福祉輸送限定のタクシーを運行している。保有台数はいずれの事業者も1~2台と小規模である。

図表 53 タクシーの営業拠点



図表 54 タクシーの営業所別の保有台数

最寄り駅	事業者名	営業所名	保有台数（台）
松江しんじ湖温泉	日本交通（株）	松江	68
	松江一畑交通（株）	本社	123
	（株）クラウンタクシー	剣先	51
	島根日本交通（株）	東朝日町	12
	第一交通（株）	本社	38
	（有）水都タクシー	本社	6
松江イングリッシュガーデン前	（有）生馬タクシー	生馬	13
	（有）古江タクシー	古江	4
秋鹿町	釜屋 福太郎	秋鹿	9
雲州平田	出雲一畑交通（株）	平田*	14
	（有）あたごタクシー	平田	10
電鉄出雲市	日本交通（株）	出雲	22
	（有）谷本ハイヤー	出雲	48
	出雲一畑交通（株）	本社	42
	（株）アポロハイヤー	出雲	18
	（有）スサノオ観光	スサノオタクシー	7
出雲大社前	（有）出雲観光タクシー	大社	16
	（有）大社ハイヤー	大社	12

\* 出雲一畑交通（株）の平田営業所は、経営合理化の一環として令和2年9月末をもって閉所  
資料：中国運輸局島根運輸支局（令和2年3月31日現在）

### (3) その他の地域旅客運送サービス

- このほか、沿線地域では、松江市の比津が丘団地、法吉団地、うぐいす団地及び淞北台団地において、社会福祉法人みずうみが交通空白地有償運送を実施している。
- また、湖北地区の「松江総合医療専門学校」は、最寄りの津ノ森駅と学校との間のほか、JR 松江駅や JR 出雲市駅まで無料のスクールバスを運行している。

## 4. 一畑電車沿線住民及び利用者の意向

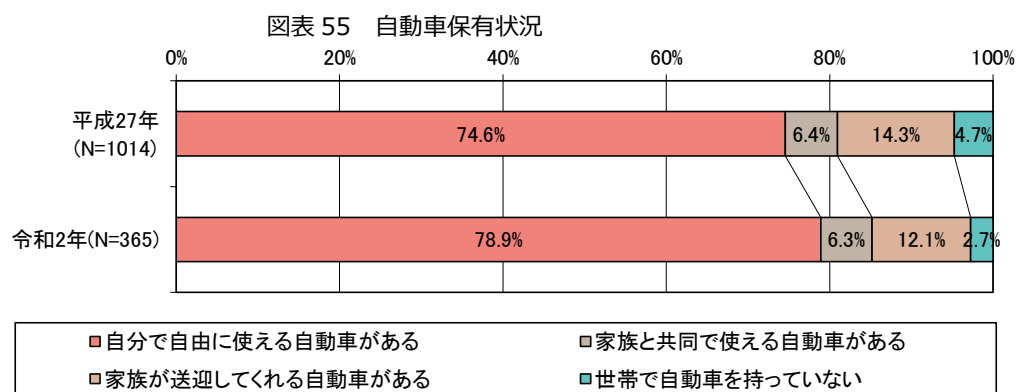
沿線地域の住民と、一畑電車の利用者に対してアンケート調査を実施し、公共交通の利用状況、一畑電車のサービスの満足度及び改善点等を把握した。分析にあたっては、前計画の策定にあたり平成 27 年 10 月に実施した同様のアンケート調査との比較を行った。

### 【実施したアンケート調査の概要】

	沿線住民アンケート調査	一畑電車利用者アンケート調査
調査時期	令和 2 年 12 月	令和 2 年 11 月
調査対象者	計画の対象地域に居住する 16 歳以上の住民 1,200 人	一畑電車の利用者 1,000 人 (平日 390 人、休日 610 人)
回収状況	有効回収数 376 通、回収率 31.3%	有効回収数 512 通、回収率 51.2%

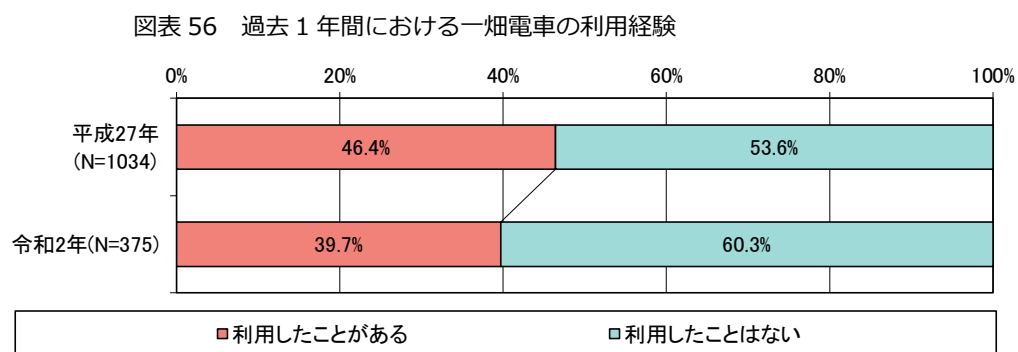
### (1) 自分で自由に使える車の保有状況（沿線住民）

自分で自由に使える車の無い人は 21.1%で、5 年前の調査から大きな変化はみられない。



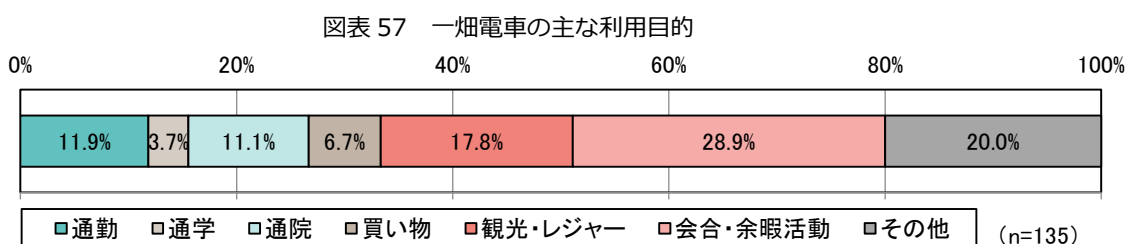
### (2) 過去 1 年間における一畑電車の利用経験（沿線住民）

「利用したことがある」は 39.7%で、5 年前の調査に比べて若干低くなっている。



### (3) 過去 1 年間に一畑電車を利用した人の主な利用目的（沿線住民）

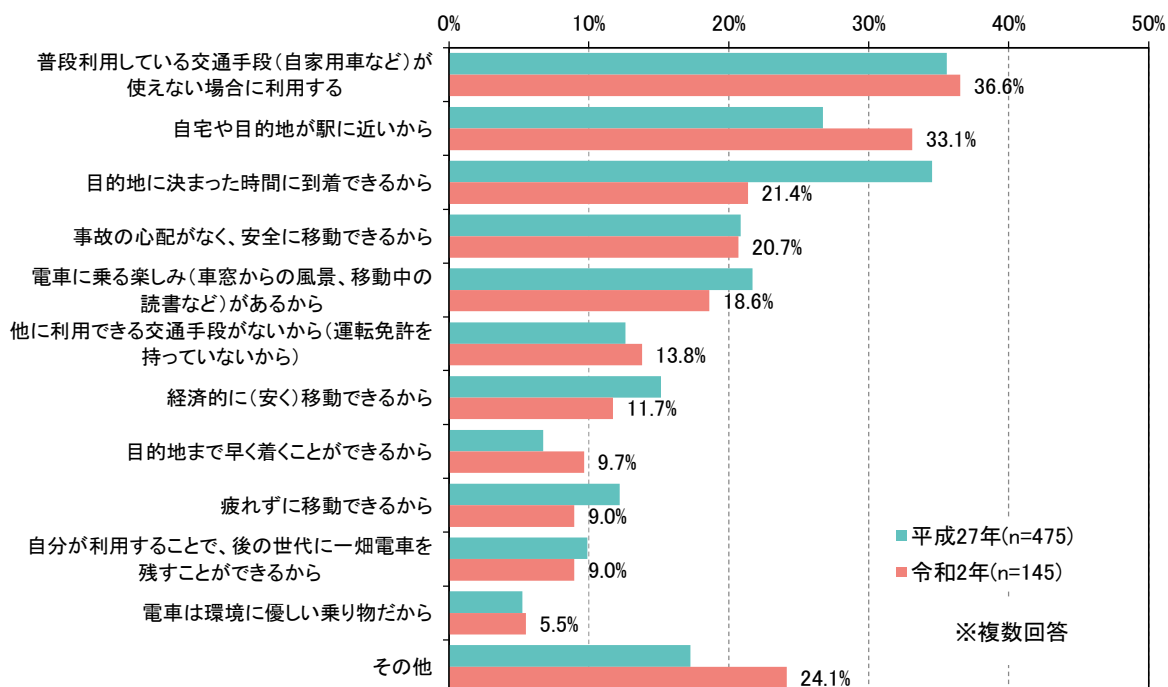
通勤・通学等の日常的な目的で利用する人に比べて「観光・レジャー」「会合・余暇活動」といった非日常の目的で利用する人の割合が高くなっている。



#### (4) 一畑電車を利用する理由（沿線住民）

「普段利用している交通手段（自家用車等）が使えない場合に利用する」が最も多く、続いて「自宅や目的地が駅に近いから」「目的地に決まった時間に到着できるから」「事故の心配がなく、安全に移動できるから」が多くなっている。

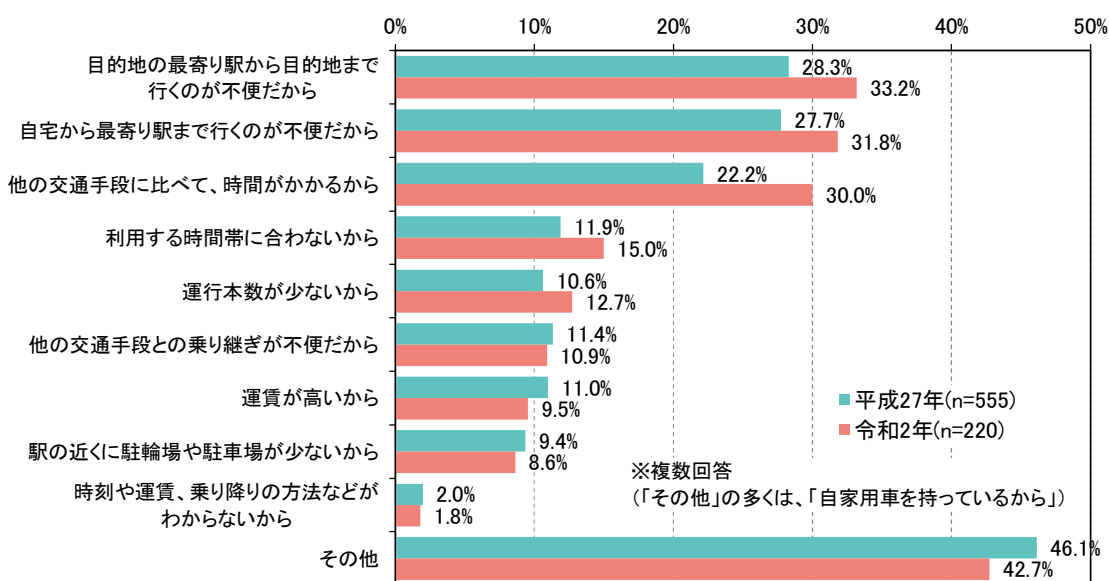
図表 58 一畑電車を利用する理由



#### (5) 一畑電車を利用しない理由（沿線住民）

「目的地の最寄り駅から目的地まで行くのが不便だから」「自宅から最寄り駅まで行くのが不便だから」「他の交通手段に比べて、時間がかかるから」が多い。

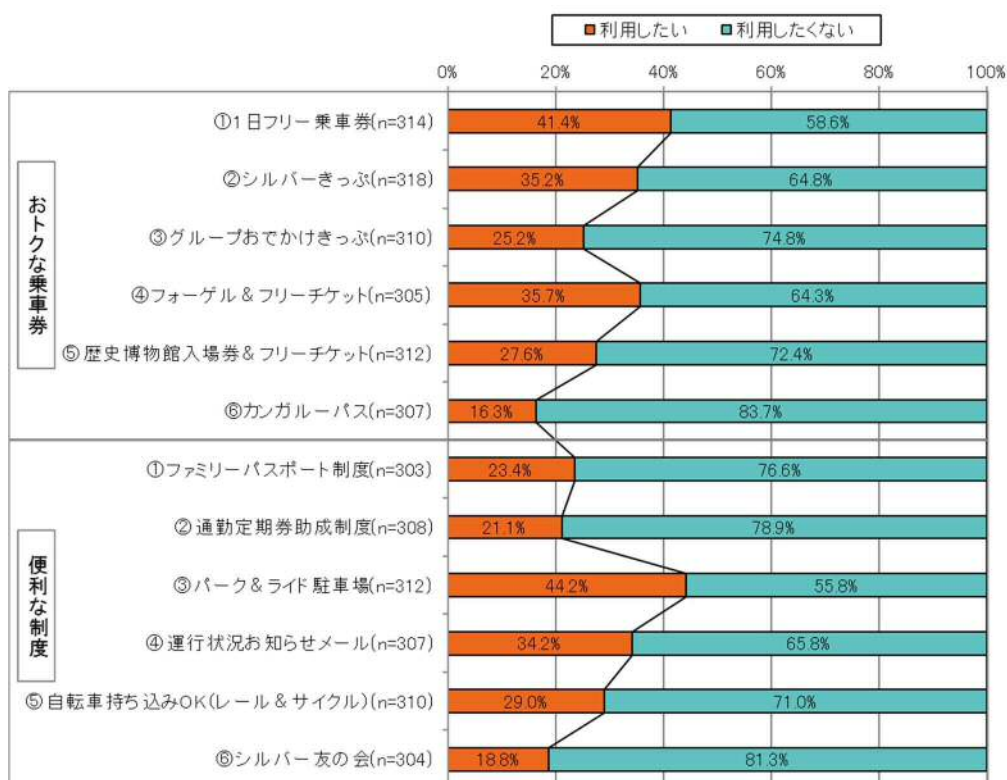
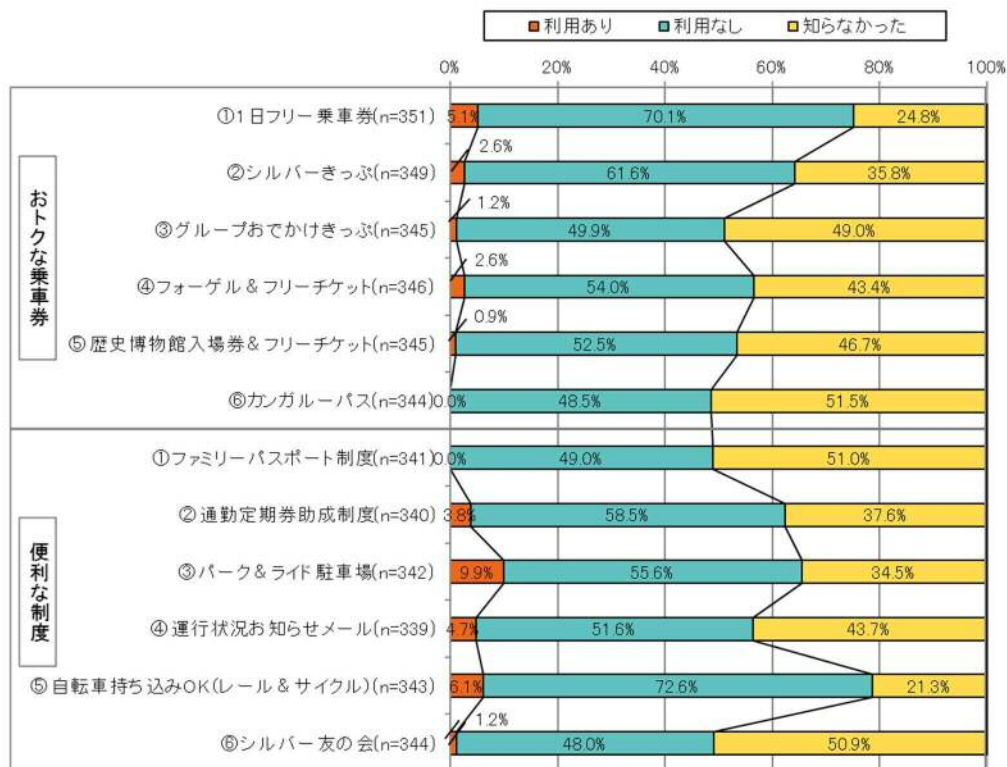
図表 59 一畑電車を利用しない理由



## (6) おトクな乗車券や便利な制度の利用経験・認知度と利用意向（沿線住民）

- 利用経験は「パーク&ライド駐車場」がやや高いものの、いずれも10%以下となっている。
- 認知度は「1日フリー乗車券」や「自転車持ち込みOK（レール&サイクル）」が比較的高いものの、知らない人の割合が半数を超えているものも少なくない。
- 利用したい人の割合が比較的高い項目は、「パーク&ライド駐車場」「1日フリー乗車券」「シルバーきっぷ」「フォーゲル&フリーチケット」「運行情報お知らせメール」等である。

図表 60 おトクな乗車券や便利な制度の認知度と利用経験有無及び利用意向



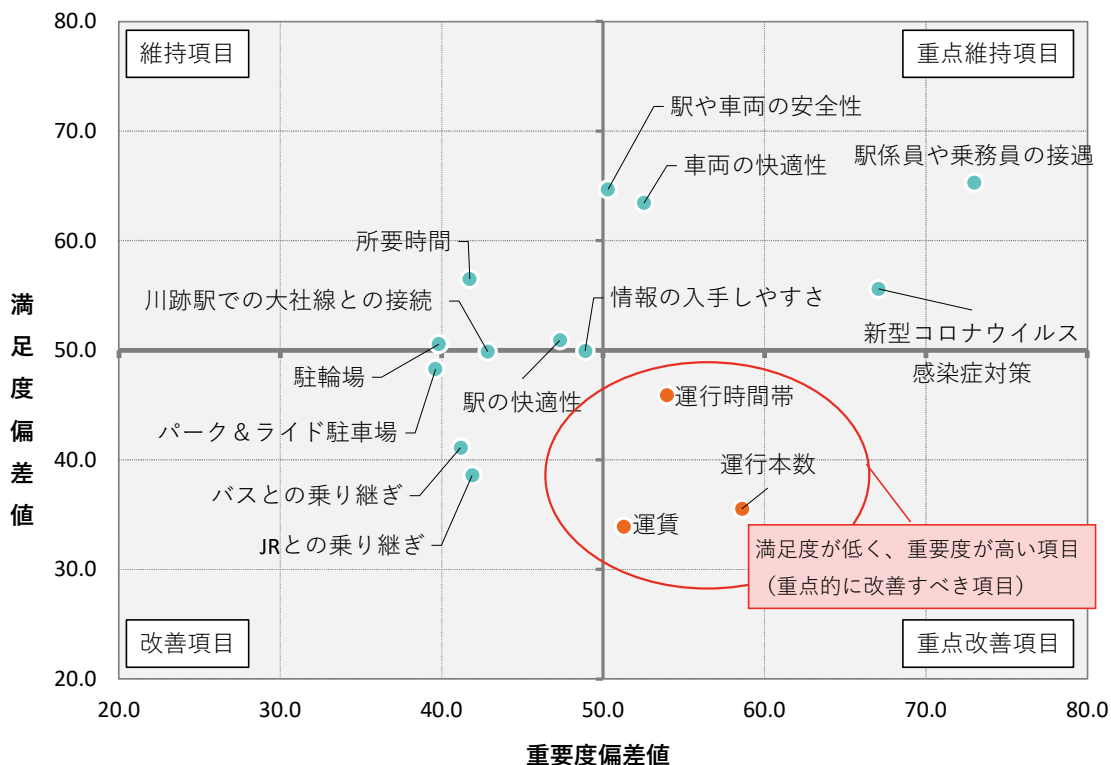


## (7) 「一畑電車の総合的な満足度」に影響する項目（沿線住民・利用者の比較）

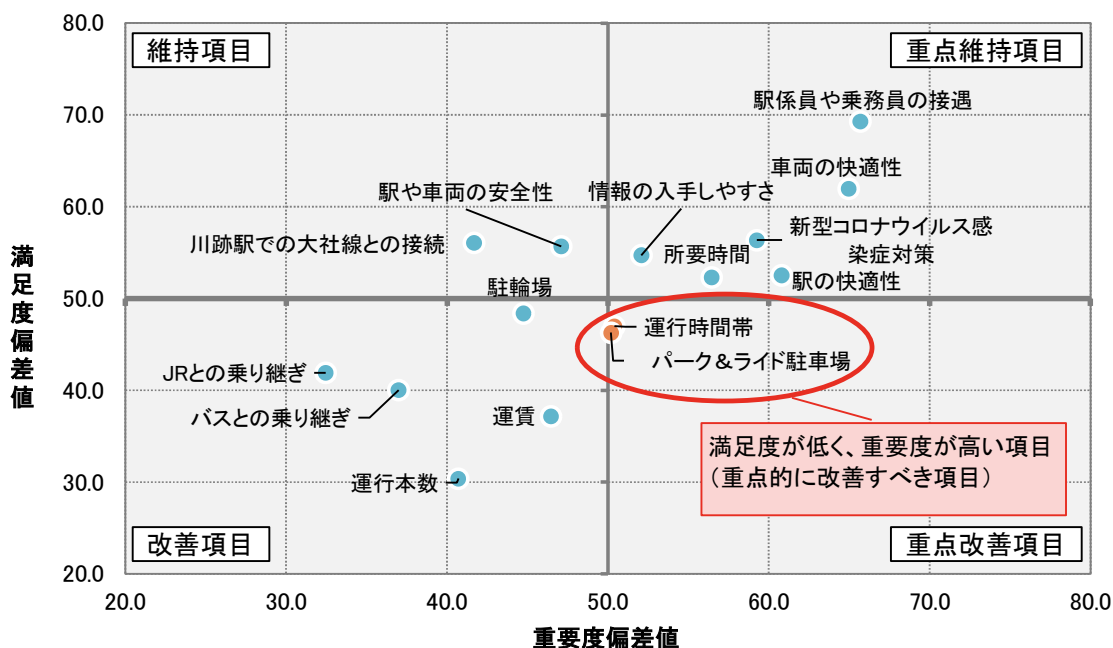
- 重要度が高く、かつ満足度が低い（重点的に改善すべき項目）は、「運行時間帯」、「運行本数」、「運賃」である。自由に使える自動車を持っていない人の利用機会を増やすためには、鉄道の基本的なサービス品質の向上に向けた取組が重要であると考えられる。
- 重要度と満足度がともに高い項目は、「駅係員や乗務員の接遇」「車両の快適性」「所要時間」「駅や車両の安全性」「駅の快適性」である。

図表 61 重要度・満足度分析（住民のうち、自由に使える自動車を持っていない人）

<沿線住民>



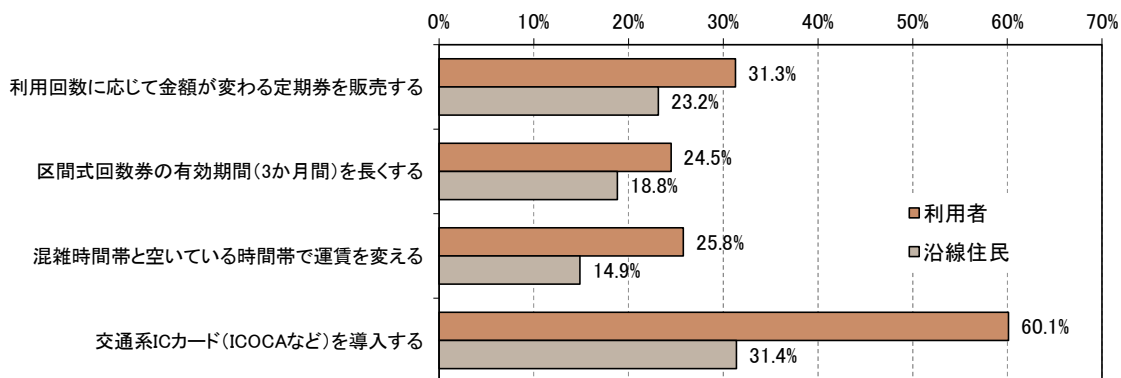
<利用者>



## (8) サービスを改善した場合の利用回数の変化

- 一畑電車のサービスを改善した場合に利用が増えるかどうかをたずねたところ、沿線住民・利用者のいずれも「交通系 IC カード（ICOCA など）を導入する」場合に利用が「増えると思う」と回答した人が最も多くなっている。
- 利用者では、交通系 IC カードを導入した場合に利用が増えると思うと答えた人の割合が 60% にのぼっている。

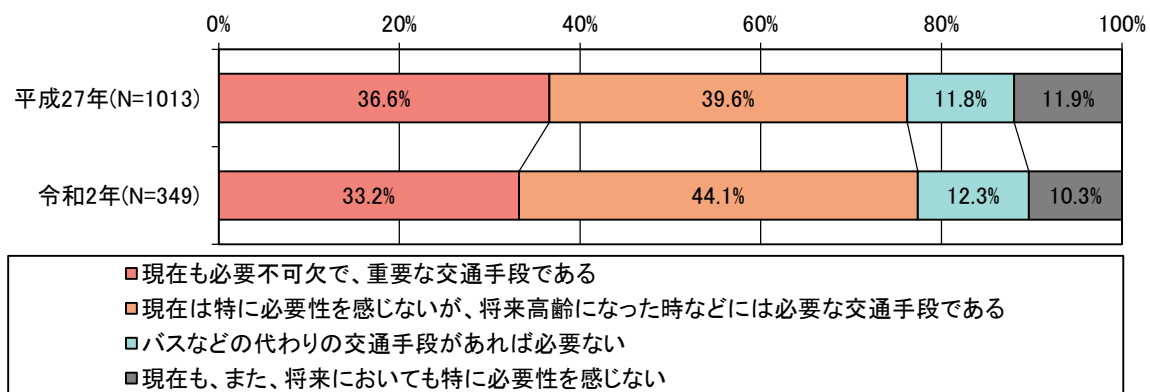
図表 62 サービスを改善した場合の利用回数の変化



## (9) 一畑電車の必要性

一畑電車が「現在でも必要不可欠で、重要な交通手段である」又は「現在は特に必要性を感じないが、将来高齢になった時などに必要な交通手段である」と答えた人の割合は 77% であり、5 年前の調査と同程度である。

図表 63 一畑電車の必要性



## 5. 一畑電車沿線地域公共交通計画の目標に対する実績

一畑電車活性化協議会（島根県・松江市・出雲市）では、平成 28 年 4 月に数値目標を設定した前計画を策定した。前計画の概要と目標に対する実績は次のとおりである。

### (1) 計画の概要

基本理念	みんなで乗って、未来に残す 一畑電車沿線地域の公共交通
基本方針	1. 利便性が高く安全で快適な公共交通ネットワークの構築 2. 関係者相互間や観光振興・まちづくりとの連携による沿線のにぎわい創出 3. 地域との協働による公共交通の維持・存続
計画の期間	平成 28 年度～令和 2 年度（5 年間）

### (2) 目標に対する実績

目標	数値指標	目標値	実績値 (令和元年度)	実績値* (令和 2 年度)
地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める	一畑電車の年間輸送人員	140 万人以上	145 万人	100 万人
一畑電車を安全に、安心して利用できる環境を整備する	利用者アンケート調査において、「一畑電車の総合的な満足度」に「満足」と答えた人の割合	70%以上	67.3%	59.1%
乗り継ぎの負担を軽減する	松江しんじ湖温泉駅でバスと接続する列車の割合	80%以上	83% (R1.12 月時点)	83% (R2.12 月時点)
交通事業者相互間の連携を強化する	「交通事業者の連携による利便性向上策」を検討するための会議の開催回数	2 回/年以上	1 回/年	0 回/年
国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める	沿線地域における観光入込客数	23 百万人	23 百万人	未公表 (調査中止)
	沿線地域の主要観光施設への外国人客入込数	113 千人	152 千人 (R1.1~12 月)	未公表 (調査中止)
公共交通を利用した外出を促進する	公共交通を利用して、通勤・通学等の日常利用以外の目的で外出した人の人数	47 千人以上	43 千人	14 千人
公共交通の役割や必要性についての理解を深める	沿線住民アンケート調査において、「一畑電車は現在でも必要不可欠で、重要な交通手段である」と答えた人の割合	60%以上	— (未実施)	33% (「将来には必要」を含めると 77%)
公共交通の維持・存続に向けた活動を沿線地域全体に広げる	公共交通をサポートする組織や団体の数	2 団体	0 団体	0 団体

\* 令和 2 年度実績は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅に減少。  
また、アンケート調査による数値は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響により定期外の利用者が大幅に減少していたため、例年の調査よりサンプルに偏りがある。

### (3) 主な事業の実施状況

#### 基本方針 1 利便性が高く安全で快適な公共交通ネットワークの構築

目標	主な事業
(1)地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める	<ul style="list-style-type: none"> <li>● H29.4.1ダイヤ改正、7000系運用開始により大社線全便との接続を実現（H29）</li> <li>● 学校の始業時刻を考慮し朝の特急列車停車駅を見直し（H29）</li> <li>● ラッシュ時間帯の増結及び閑散時間帯の1両運転等、需要に応じた編成での運行（H30）</li> <li>● 松江水郷祭、出雲神話祭、年末年始等、大規模沿線イベントでの特別ダイヤの運行（継続）</li> </ul>
(2)一畑電車を安全に、安心して利用できる環境を整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一畑電車支援計画に基づく設備投資・修繕の確実な実施による安全性の向上、乗り心地改善（継続）</li> <li>● 車内及び駅での筆談対応開始（H29～）</li> <li>● 雲州平田駅トイレ、高浜駅駐輪場改修（H28）</li> <li>● 車両Wi-Fi機器設置、駅・車両間のID・パスワード共通化によるシームレス接続を実現（H30・R1・R2）</li> <li>● テレビCMの掲出及び新聞折り込みの活用（H30～）</li> <li>● プレスリリースの拡大による活発な広報活動（H30～）</li> <li>● 従来から運用しているHP、Twitter、Facebook、情報配信メールサービスに加え、「ばたでんNEWS」を掲示・配布（継続）</li> <li>● 公式インスタグラム開設（継続）</li> <li>● イベントチラシを自治体経由で幼稚園、学校、コミュニティセンターへ配布（継続）</li> </ul>
(3)公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ダイヤ改正により松江しんじ湖温泉駅バス接続、JR出雲市駅優等列車接続を改善（H29）</li> <li>● JR出雲市駅の案内看板更新（H30）</li> </ul>

#### 基本方針 2 関係者相互間や観光振興・まちづくりとの連携による沿線のにぎわい創出

目標	主な事業
(1)交通事業者相互間の連携を強化する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者や自治体による会議の開催（継続）</li> <li>● 運輸事業者連絡会による交通事業者相互間の情報共有（継続）</li> <li>● 中海・宍道湖・大山圏域市長会にて、圏域2次交通への交通系ICカード導入を目指し、調査事業を実施（R1）</li> </ul>
(2)国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各種企画乗車券の販売（継続）</li> <li>● 外国人向けフォーゲル&amp;一畑電車往復乗車券、縁結びパーフェクトチケットの販売開始（継続）</li> <li>● 車内案内表示機、主要駅発車案内表示装置、自動券売機の多言語化（H28）</li> <li>● 全車両の車内放送2か国語対応（H29）</li> <li>● レール&amp;サイクル対応広域マップ「シャガール・シャボーイ」製作配布（H28）</li> <li>● 車内路線図、ホームページ運行情報の多言語化（継続）</li> <li>● 台湾鉄路管理局との友好協定締結及び乗車券交流開始（継続）</li> <li>● 有人全駅への翻訳機導入（H30）</li> <li>● 山陰地域観光MaaS協議会への参画（山陰エリアの交通機関を自由に乗降できる交通フリーパスの販売）（R1）</li> </ul>

(3)公共交通を利用した外出を促進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一畑電車感謝祭（終日運賃無料）等、沿線の商業・観光施設や地域の団体等との連携イベントを開催（継続）</li> <li>● 沿線地域住民の乗車促進や地域の賑わい創出のため、駅サイトまつり開催（継続）</li> <li>● 沿線の商業・観光施設や地域の団体等との連携イベントの開催やイベント列車の運行（継続）</li> <li>● 松江しんじ湖温泉駅にオープンした自転車ショップと連携した取組の実施"（継続）</li> <li>● 通学定期券購入予定者に対してお試し乗車券を配布（継続）</li> <li>● グループ各社での割引特典付きの定期券購入キャンペーンを実施（継続）</li> </ul> <p>駅売店のコンビニ転換（松江しんじ湖温泉駅、出雲大社前駅）（H30）</p>
---------------------	---

### 基本方針 3 地域との協働による公共交通の維持・存続

目標	主な事業
(1)公共交通の役割や必要性についての理解を深める	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 情報誌「ばたでん NEWS」の発行（継続）</li> <li>● 子供電車教室の開催（継続）</li> <li>● 出雲市と連携した運転免許返納事業の実施（継続）</li> <li>● シルバー会員制度創設（継続）</li> <li>● 松江・出雲両市の幼稚園保育園へのオリジナル絵本寄贈（継続）</li> </ul>
(2)公共交通の維持・存続に向けた活動を沿線地域全体に広げる	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅活性化プロジェクトによる川跡駅の花植栽事業（継続）</li> <li>● マナーアップキャンペーンによる街頭活動・乗車指導（継続）</li> <li>● さとがた保育園が主催する花火大会の協賛事業として、花火電車を臨時運行（H30）</li> <li>● 島根県立平田高等学校 2 年生や松江市立女子高等学校観光科 3 年生の地域協働学習への参画（継続）</li> <li>● 出雲市立北陽小学校 6 年生の総合的な学習への参画（継続）</li> </ul>

## V 公共交通の役割と課題の整理

### 1. 公共交通の役割

前章までの調査結果や前計画を踏まえ、沿線地域において公共交通が果たすべき役割は、次のとおり整理することができる。

- ① **日常生活において安全かつ確実に移動できる交通手段**
  - 沿線に在住する児童・生徒や、沿線地域の学校へ通学する児童・生徒の通学手段
  - 市内の事業所への通勤手段
  - 自由に使える自動車を持っていない沿線住民の買い物や通院等のための移動手段
- ② **観光客や沿線住民の交流促進**
  - 観光客の移動利便性や周遊性の向上
  - 沿線住民の移動機会の創出による生活の質の向上
  - 都市間交流の活発化
- ③ **まちの拠点の機能向上による賑わいの創出**
  - 交通結節点が地域の拠点機能を果たすことによる、沿線地域のにぎわいの創出
  - 中海・宍道湖圏域における活力創出の軸となる都市相互間の連携強化
- ④ **人や環境に優しく、生活の質を高めるまちづくりの推進**
  - 乗り継ぎがスムーズで、負担を感じずに移動できる移動手段の提供
  - 外出機会の増大を通じた健康増進や介護予防
  - 自動車に過度に依存しない生活スタイルの実現による環境負荷の低減

### 2. 課題と対応方針

上記の公共交通の役割を踏まえ抽出した一畑電車沿線地域における公共交通の課題と対応方針を以下のとおり整理する。

#### (1) 公共交通のサービス品質とネットワークに関する課題

- 通勤・通学や観光客の需要に対応した、沿線地域の公共交通ネットワークの軸となる一畑電車利便性の向上
  - 平日朝夕は通学・通勤、平日日中と休日は観光客を中心とした定期外の利用が主であり、曜日や時間帯で異なるターゲットに応じたダイヤや車両での運行が必要
  - 製造からの車齢が50年を超える老朽化した車両があり、輸送人員の約6割を占める定期旅客や、コロナ後の需要回復を見据えた観光客の利便性・快適性向上に資する車両に更新することが必要
- 利用実態に応じたダイヤや車両の運用による運行の効率化
  - 平日朝夕、平日日中、休日で旅客需要の量と方向（集中する区間）が異なるため、需要量に応じた効率的なダイヤ・車両数での運行が必要
  - 出雲大社への初詣や、沿線で開催される祭り・イベント等に対応した柔軟で効率的なダイヤ・車両での運行が必要

- 一畑電車に接続するバス等の公共交通ネットワークの確保
  - 上位・関連計画におけるまちづくりの方針を踏まえ、一畑電車と接続するバス等により沿線住民の日常生活を支える地域公共交通ネットワークの維持・確保が必要
  - 乗用タクシーや地域住民が担い手となる移動手段等と連携して、鉄道や路線バスではカバーしきれない沿線住民の移動ニーズに対応することが必要
- 鉄道施設の計画的な修繕・更新による安全性向上
  - 輸送の安全を確保するため、現行の「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づき、鉄道施設（線路・電路・車両）の計画的な修繕・更新が必要
- パーク&ライドの推進やキャッシュレス決済の導入、待合・車内環境の改善等による、公共交通を使いやすい環境の整備
  - パーク&ライド駐車場等、アンケート調査結果で満足度が低く重要度が高い項目を中心に、より多くの人々が利用しやすい環境を整えることが必要
  - アンケート調査結果によると一畑電車のおトクな乗車券や便利なサービスは沿線住民と利用者に十分に認知されていないことから、利用方法やサービス内容の周知の強化が必要
- 一畑電車とバスや JR との接続確保等による駅の交通結節機能の充実
  - 沿線住民アンケート調査と利用者アンケート調査の両方で満足度が低い JR やバスとの乗り継ぎを改善するとともに、乗り継いで利用する際の経路・時刻・運賃をタイムリーにわかりやすく提供することが必要



## 対応方針

利便性が高く、安全・快適に利用できる公共交通ネットワークの構築

### ねらい

コロナ後の「新しい生活様式」の下でも、住民や来訪者に「公共交通を選んで利用してもらう」ことができるよう、一畑電車を中心とした公共交通全体のサービス品質を高め、安全かつ快適に利用できる公共交通体系を構築する。

### 対応方針に基づく取組

- ① 地域の基幹交通である一畑電車の利便性向上
- ② 一畑電車を軸とする公共交通ネットワークの確保
- ③ 一畑電車を安全に、安心して利用できる環境の整備
- ④ 乗り継ぎの負担軽減

## (2) 公共交通の利用促進に関する課題

- 通勤・通学以外のおでかけや観光目的での利用促進
  - コロナ禍により観光客の来訪が減少し定期外の利用が落ち込む中、将来的な需要回復を見据えた地域資源の磨き上げや魅力度向上策が必要
  - 国内からの観光客に加えて、インバウンドを含めた観光客の周遊を促す仕掛けや情報発信が必要
- 沿線の観光地や歴史・文化等の地域資源を活用した、一畑電車による外出の促進

- コロナ禍により沿線住民の通勤・通学目的以外での利用も減少していることから、沿線住民の移動の目的地となる施設（集客施設）と連携して、一畑電車を利用して外出することが楽しみになるようなきっかけをつくり、移動や交流を促進することが必要
- 駅周辺の集客施設やまちづくり団体等と連携してにぎわいを創出し、一畑電車の利用に繋げる機能の整備を図ることが必要

## 対応方針 公共交通で外出する機会の創出

### ねらい

沿線の観光資源や日常生活における移動の目的地となる施設等と連携した利用促進策に取り組むことで、公共交通を利用した外出を促進する。

### 対応方針に基づく取組

- ① 国内・海外からの観光客の来訪促進
- ② 沿線住民の公共交通による外出の促進

## (3) 公共交通を持続可能にするための課題

- 一畑電車を積極的に利用する意識の醸成
  - 沿線地域では自家用車への過度な依存を控え公共交通の利用を促す取組が続けられているが、アンケート調査等によると公共交通の役割や必要性についての沿線住民の理解は十分に得られているとは言えないため、こうした活動が今後必要
  - 上記の活動を沿線住民や沿線地域の様々な関係主体と連携して、持続可能な取組にしていくことが必要
- 沿線自治体による支援の継続
  - 持続可能な運営体制を構築するため、島根県・松江市・出雲市と国による「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づく支援が今後必要  
※令和3年2月に策定した「一畑電車支援計画」（令和3年度～令和7年度）に基づき、計画的な修繕・設備投資を実施

## 対応方針 地域との協働による公共交通の維持・存続

### ねらい

交通事業者や行政だけでなく地域と一体となって、公共交通の役割や必要性に関する沿線住民の理解を深め、公共交通の維持・存続に取り組む。

### 対応方針に基づく取組

- ① 公共交通の役割や必要性についての理解促進
- ② 公共交通の維持・存続に向けた活動の沿線地域全体への拡大



## VI 計画の基本的な方針と目標及び数値指標

### 1. 計画の基本的な方針

前章で整理した公共交通の役割・課題と対応方針をもとに、計画の基本的な方針を次のとおり定める。

**基本方針 1** 利便性が高く、安全・快適に利用できる公共交通ネットワークの構築

**基本方針 2** 公共交通で外出する機会の創出

**基本方針 3** 地域との協働による公共交通の維持・存続

### 2. 公共交通の機能と将来像

#### (1) 公共交通の機能

上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、本計画における拠点や交通結節点の位置づけと、鉄道やバスといったそれぞれの交通モードが果たすべき役割を次のとおり定義する。

##### ① 拠点や交通結節点の位置づけ

分類	位置づけ	該当する場所
沿線中核拠点	商業、医療、福祉、教育等の都市機能が集積し、沿線地域の発展の中核となる市街地	松江市の中心市街地 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅の周辺
沿線拠点	商業、医療、福祉等の生活機能がコンパクトに集積し、沿線地域の生活と、まちの発展を支える拠点	雲州平田駅の周辺地域 出雲大社前駅の周辺地域
主要交通結節点	幹線の相互間、または幹線と地域内交通とを円滑に乗り継ぐことができる場所のうち、徒歩や自転車等により多くの人アクセスできる場所	松江しんじ湖温泉駅 JR 松江駅 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅 雲州平田駅 出雲大社前駅
交通結節点	幹線と地域内交通とを円滑に乗り継ぐことができる場所	松江イングリッシュガーデン前駅 秋鹿町駅 津ノ森駅 一畑口駅

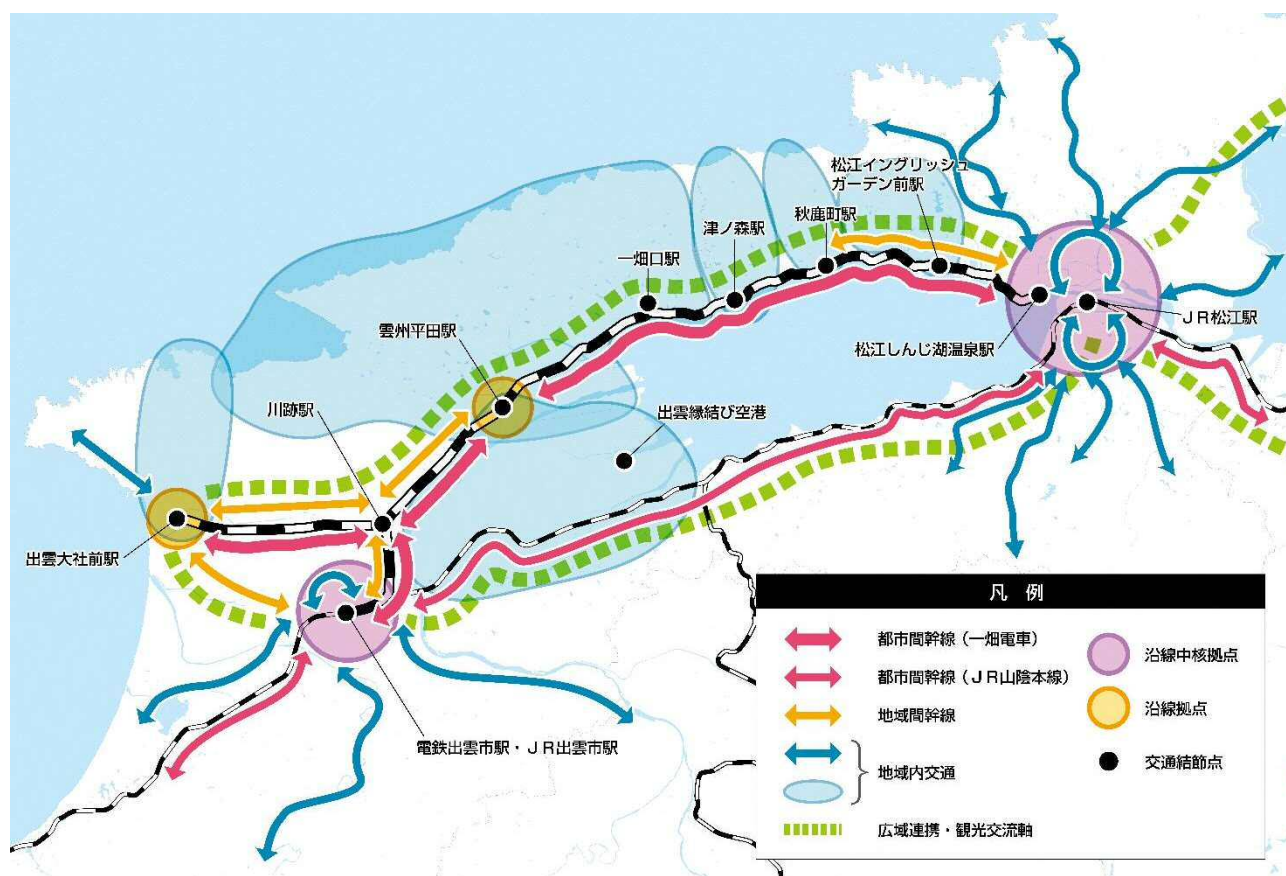
## ② 公共交通の機能分類

分類	機能【確保するサービス水準の目安】	対象とする公共交通
都市間幹線	沿線中核拠点の相互間において、通勤・通学をはじめとする移動を担う。 【輸送力、定時性、速達性を確保し、通勤・通学時間帯は30分に1本、その他の時間帯は1時間に1本以上運行】	一畑電車 JR山陰本線
地域間幹線	沿線中核拠点と沿線拠点との間、沿線拠点の相互間における移動を担う。 【日中に1時間に1本以上運行】	一畑電車 路線バス
地域内交通	居住エリアと交通結節点との間の移動を担う。 【交通結節点で幹線に乗り継いで、松江市または出雲市の中心部への平日日中の往復が可能】	路線バス (コミュニティバスを含む)
	鉄道やバスが利用できない地域の移動や、地域内交通が運行していない曜日や時間帯の移動を担う。	タクシー
広域連携・観光交流軸	沿線地域における観光客の周遊移動を担う。	一畑電車、JR山陰本線 出雲空港連絡バス、高速乗合バス ぐるっと松江レイクライン 出雲大社・日御碕線(一畑バス) タクシー、定期観光バス

## ③ 沿線地域における公共交通の将来イメージ

拠点及び交通結節点の位置づけと公共交通の機能分類に基づく、沿線地域における公共交通の将来イメージは、次のとおりである。

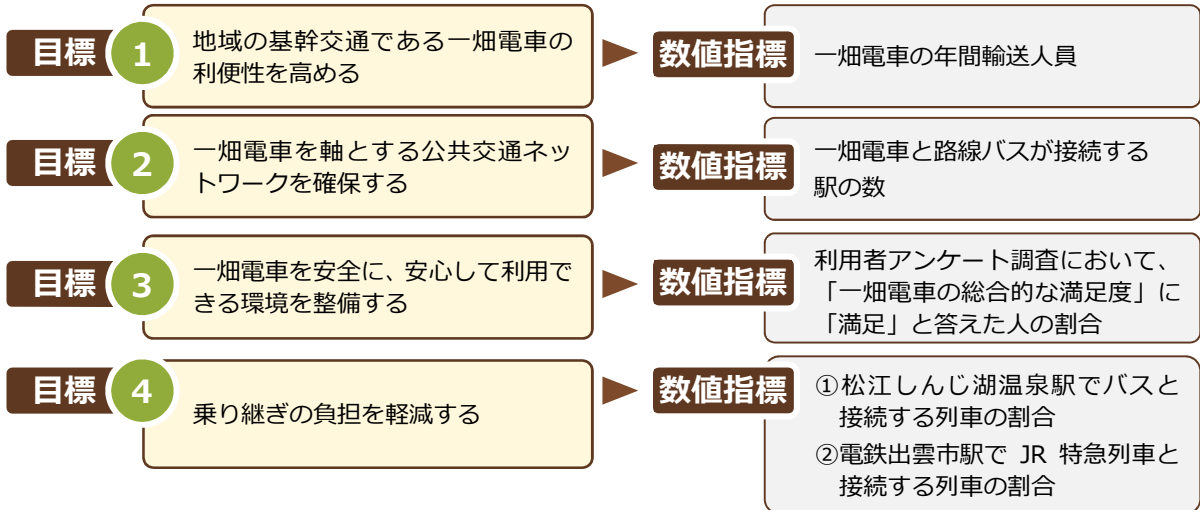
図表 64 沿線地域における公共交通の将来イメージ



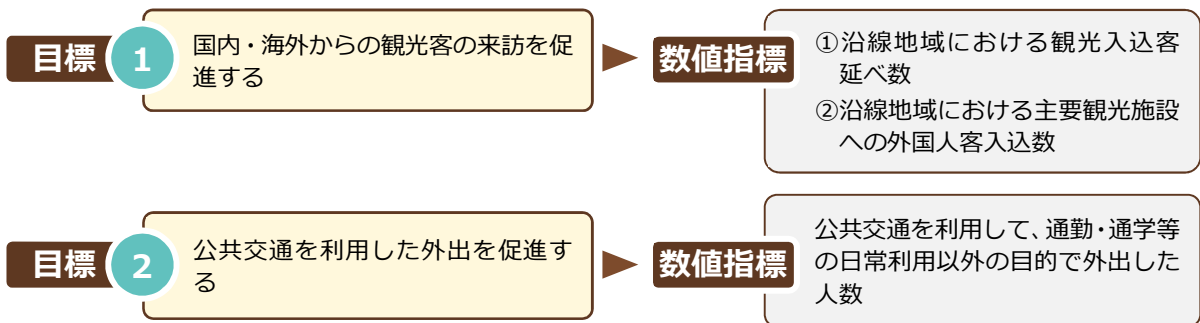
### 3. 計画の目標と数値指標

課題に対する対応方針を「計画の基本方針」とし、それぞれの基本方針に対応した目標と、目標達成のために行う事業及び数値指標を次のとおり定める。

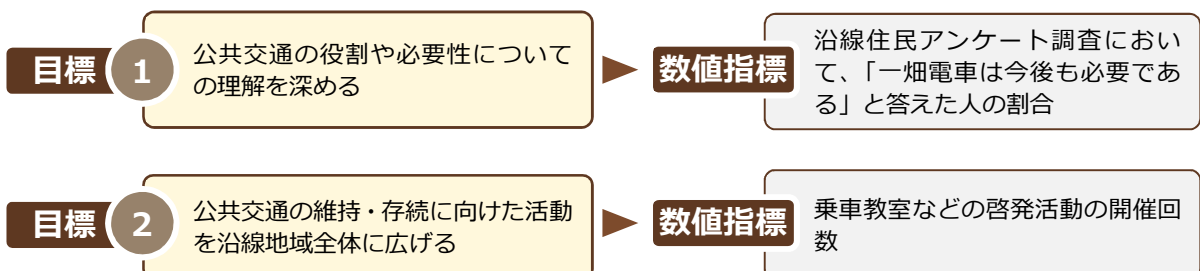
#### 基本方針1 利便性が高く、安全・快適に利用できる公共交通ネットワークの構築



#### 基本方針2 公共交通で外出する機会の創出



#### 基本方針3 地域との協働による公共交通の維持・存続



## VII 目標達成のための施策・事業

### 基本方針 1 利便性が高く、安全・快適に利用できる公共交通ネットワークの構築

#### 目標 1 地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める

##### ● 都市間及び地域間の移動利便性の向上

- 休日ダイヤにおける電鉄出雲市～出雲大社前間の列車を増発する。
- 車両の更新時期にあわせ、車内空間の快適性向上等によるグレードアップした通勤型車両の導入を検討する。

【休日ダイヤのイメージ】

現行	
10 時台	25
11 時台	19 50
12 時台	18
13 時台	01 59
14 時台	55
15 時台	52
16 時台	

28分～57分  
(平均 54分) 間隔

増発	
10 時台	25
11 時台	20 50
12 時台	20 <b>50</b>
13 時台	20 50
14 時台	<b>20</b> 50
15 時台	20
16 時台	<b>05</b>

観光客の利用の  
多い時間帯に約  
30分間隔で運行

【グレードアップした通勤型車両のイメージ】



#### 実施主体

一畑電車（株）

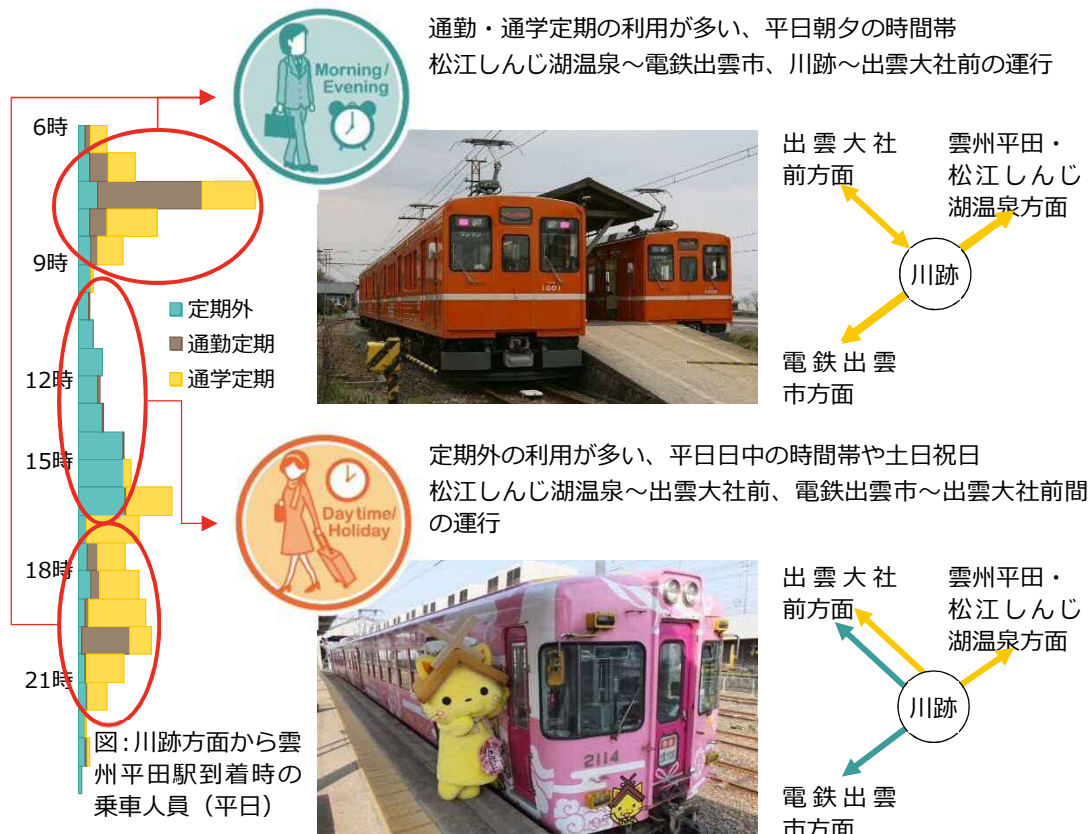
#### 実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
休日の列車増発	----->		----->	----->	----->
	ダイヤの検討		列車増発		
通勤型車両の導入	----->			----->	----->
	仕様検討			車両の導入	

## ● 旅客需要や利用者のニーズを踏まえたダイヤの見直し

- 平日朝夕の時間帯について、沿線の学校の登下校時刻に配慮した時刻調整を行う。
- 普段より多くの需要が見込まれる年末年始や、松江水郷祭等のイベント開催日において、増発や終電時刻の繰り下げを行う。
- 曜日や時間帯によって主な利用者層が異なることを踏まえ、旅客需要に応じた列車の行先や時刻、車両編成数等の見直しを行う。

【旅客需要に応じた運行のイメージ】



### 実施主体

一畑電車（株）

### 実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施	→	→	→	→

### 数値指標

一畑電車の年間輸送人員

算出方法	基準値 (R1 年度)	目標値 (R7 年度)	目標値設定の考え方
4 月から翌年 3 月までの連続する 12 か月を期間として一畑電車が集計する年間輸送人員による	145 万人	150 万人	新型コロナウイルスの収束後の定期外を中心とした旅客需要の回復や沿線の新規需要の取込みにより、150 万人を目指す

● 一畑電車と接続する公共交通の運行確保

- 一畑電車の各駅で接続するバス路線について、必要に応じて路線やダイヤ等の見直しを行いながら、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・フィーダー系統補助）等を活用しつつ、運行を確保する。
- 鉄道やバスではカバーできない地域の移動を補完するため、乗用タクシーや地域住民が担い手となった移動手段を確保する。

確保するバス路線

接続駅	方面（運行事業者）
松江しんじ湖温泉駅	橋南方面（一畑バス・松江市交通局）、市内循環線（松江市交通局）、古江方面（松江市交通局）、高速乗合バス、空港連絡バス
松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅	松江市コミュニティバス
一畑口駅、雲州平田駅	平田生活バス
電鉄出雲市駅	出雲大社・日御碕方面（一畑バス）、出雲西部・南部・北部・中央地域への路線、高速乗合バス、空港連絡バス
出雲大社前駅	JR 出雲市駅・電鉄出雲市駅方面（一畑バス）

一畑電車と接続する主な公共交通



実施主体

一畑電車、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市

実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施	→			

数値指標

一畑電車と路線バスが接続する駅の数

算出方法	基準値 (R3 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
各年 3 月末時点で、電車の発着時刻に合わせて路線バスが運行している一畑電車の駅の数を集計	8 駅	8 駅	一畑電車を軸とした公共交通ネットワークを維持していくため、現在、交通結節点として機能している 8 駅での接続を確保する

**目標 3** 一畑電車を安全に、安心して利用できる環境を整備する

**鉄道施設の安全性の向上**

- 島根県・松江市・出雲市が策定する一畑電車支援計画に基づき、鉄道施設の計画的かつ効率的な修繕・設備投資を行う。
- 踏切警報機や遮断機が設置されていない踏切道（第4種踏切道）について、事故防止のための安全対策を検討する。

**一畑電車支援計画の概要**

計画期間	令和3年度～令和7年度	
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行の「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づき、鉄道施設整備（線路・電路・車両）及び固定資産部分に対する支援を継続する</li> <li>● 令和2年度施設健全度調査の結果等を踏まえ、支援計画の対象は、長期サイクルでの大規模投資を要するものに特化し、計画期間は5年間（令和3～7年度）とする</li> </ul>	
事業内容	線路	橋梁改修・塗装、法面改修、駅構内レール・分岐器の重量化、軌道検測車・動揺試験機更新
	電路	列車位置情報把握装置更新、運転指令制御装置ソフトウェア改修、変電所設備更新・回生電力吸収装置増設、電気融雪器・通信設備等更新
	車両	2100系及び5000系8両の更新、整備車庫設備更新、車両設備更新

**実施主体**

一畑電車、島根県・松江市・出雲市

**実施時期**

	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
各事業	随時実施	→	→	→	→

**利用環境の改善**

- 交通系 IC カードや QR コード・バーコード等によるキャッシュレス決済の導入を検討する。
- 駅や車両のバリアフリー対策、駐輪場等の駅付帯設備の安全対策を推進する。
- 利用状況に応じたパーク&ライド駐車場の増設を検討するとともに、設置場所や利用方法の周知を強化する。



**実施主体**

一畑電車

**実施時期**

	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
キャッシュレス決済の検討	----->				
バリアフリー・駅付帯設備の安全対策 P&R 駐車場の増設 検討・周知	随時実施	→	→	→	→





● バス及び JR との接続確保

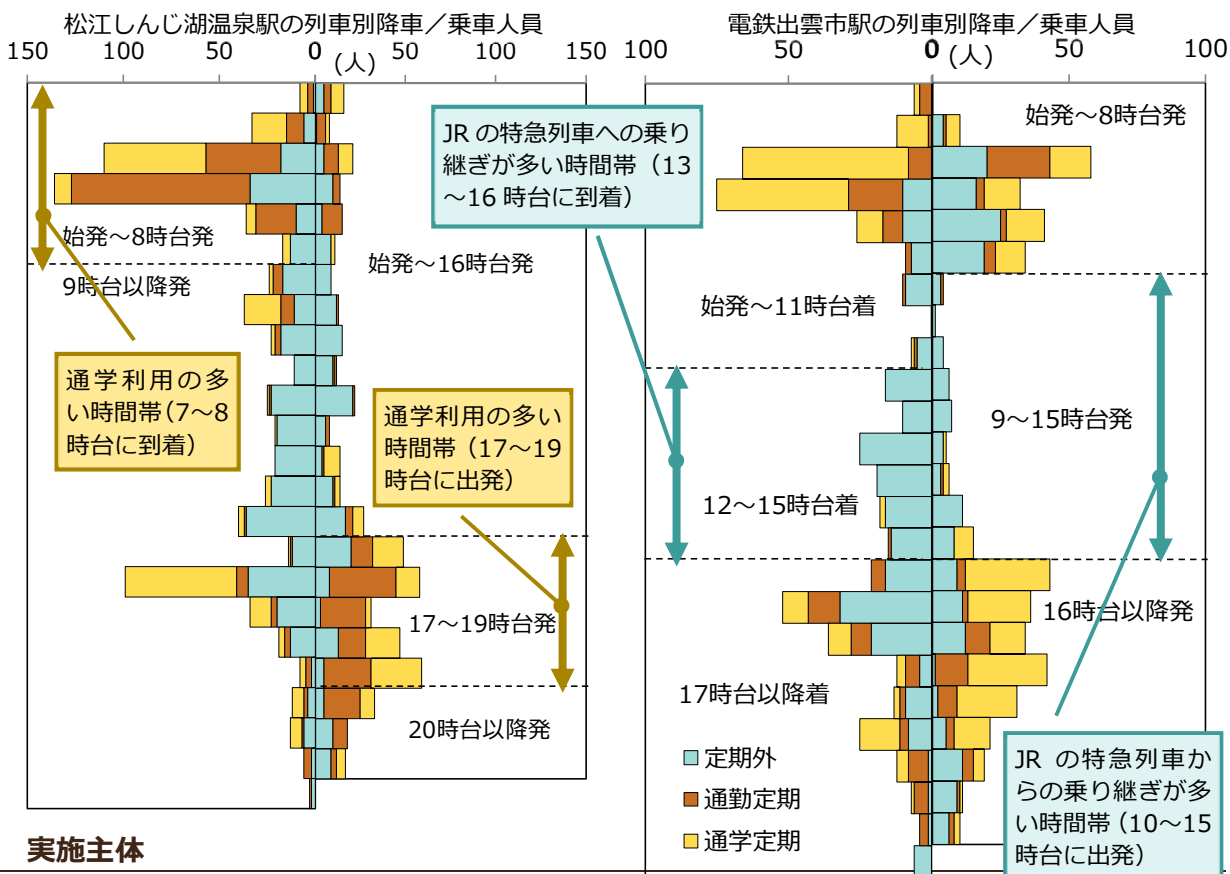
- 交通結節点における一畑電車とバスとの接続を確保する。
- 電鉄出雲市駅における一畑電車と JR の特急列車との接続を確保する。

接続を確保する路線・時間帯と乗り継ぎ時分の目安

交通結節点	接続する公共交通	乗り継ぎ時分の目安
松江しんじ湖温泉駅	JR 松江駅方面へ（から）のバス路線	15 分以内
	通学利用のあるバス路線*1	10 分以内
松江イングリッシュガーデン前駅、秋鹿町駅、津ノ森駅	松江市コミュニティバス	15 分以内
一畑口駅、雲州平田駅	平田生活バス	15 分以内
電鉄出雲市駅	観光客が多く利用する時間帯に JR 出雲市駅に発着する特急列車*2	30 分以内

\*1 松江しんじ湖温泉駅に 7~8 時台に到着、又は同駅を 17~19 時台に出発する一畑電車と接続

\*2 JR 出雲市駅に 9~15 時台に到着、又は同駅を 13~16 時台に出発する特急列車に接続



実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者

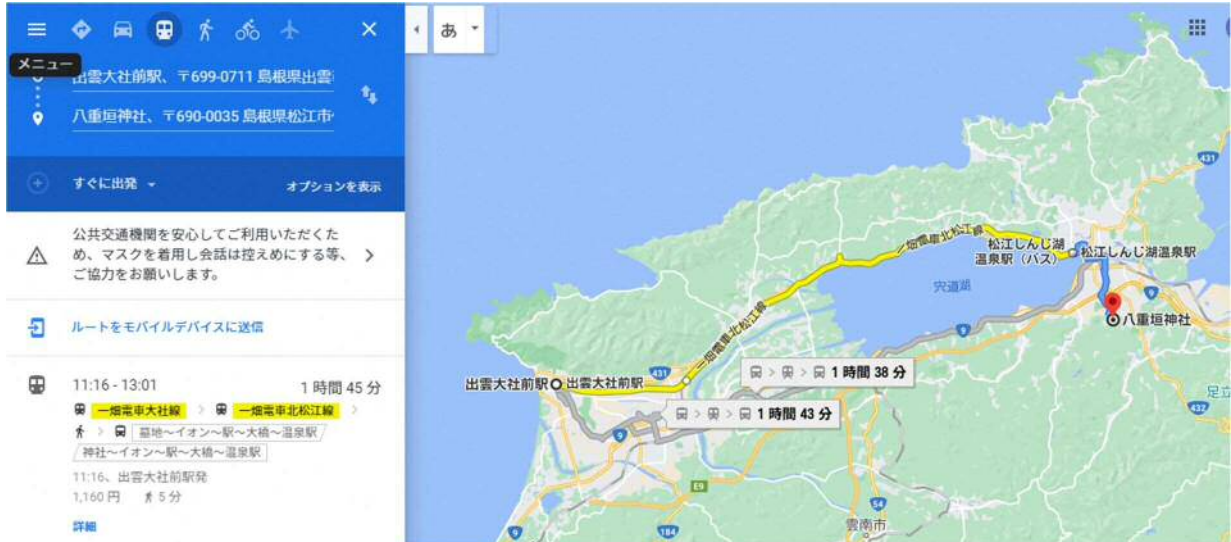
実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施				

## ● 乗り継ぎ案内の改善

- 一畑電車を利用して目的地まで移動する際の経路や時刻・運賃等をまとめて経路検索サービスで検索できるよう対応する。  
(一畑電車と接続する平田生活バスを Google Maps で検索できるようにする等)

### Google Maps による経路検索表示例（出雲大社から八重垣神社まで）



### 実施主体

一畑電車、バス事業者

### 実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施				

### 数値指標 松江しんじ湖温泉駅でバスと接続する列車の割合

算出方法	基準値 (R3 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
各年 3 月末時点で、JR 松江駅方面のバスと 3 分から 15 分以内に乗り継ぐことができる一畑電車の列車の割合を計算	83%	85%以上	毎年実施される JR のダイヤ改正にあわせて時刻を調整し、現行の乗り継ぎ利便性を確保する

### 数値指標 電鉄出雲市駅で JR 特急列車と接続する列車の割合

算出方法	基準値 (R3 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
各年 3 月末時点で、JR 出雲市駅に 9~12 時台に到着並びに 13~16 時台に出発する列車と 10 分から 30 分以内に乗り継ぐことができる一畑電車の列車の割合を計算	39%	60%以上	毎年実施される JR のダイヤ改正にあわせて時刻を調整し、現行の乗り継ぎ利便性を確保する

## 基本方針 2 公共交通で外出する機会の創出

### 目標 1 国内・海外からの観光客の来訪を促進する

#### ● 観光客の来訪促進

- 車体外装のラッピング施工や車内空間の快適化等により、観光誘客を目的とした車両の魅力度向上を図る。
- 電車体験運転の実施により観光誘客を図るとともに、一畑電車のファンづくりを推進する。
- 利用実態やニーズ、ダイヤ改正情報等を関係者で共有し、複数の交通事業者で利用できる企画乗車券販売や割引制度の導入を検討する。
- 電子チケットの導入や観光地型 MaaS の展開等によるシームレスな移動環境を構築する。

#### 既存車両の魅力度向上例（ご縁電車しまねっこ号Ⅱ）、デハニ 50 形体験運転



#### 他の鉄道事業者における車両の魅力度向上例（若桜鉄道「若桜」）



- 交通結節点や鉄道・バス・タクシーの車内において、案内表示や音声案内の多言語化を行う。

#### 実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市

#### 実施時期



	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施				

## ● インバウンドの誘客強化

- 新型コロナウイルス感染症の収束後を見据えた長期的施策として、一畑グループ各社や沿線自治体と連携し、インバウンドの誘客強化を図る。

### 台湾鉄道管理局との友好協定に基づく乗車券の交流、ホテル一畑リニューアル

台湾鉄道管理局

使用済みの一畑電車フリー乗車券を台湾鉄道管理局の乗車券に交換する場合

交換可能駅

平溪深澳線一日乗車券 ……台北駅、松山駅、瑞芳駅

集集線一日乗車券 ……台中駅、二水駅

内湾線一日乗車券 ……新竹駅、六家駅

東北角一日乗車券 ……台北駅、松山駅、瑞芳駅

←



一畑電車



**無償交換**

上記のいずれかの乗車券(全票・優待票)と交換

※交換対象: 日本人の旅客

※交換期間が2021年3月31日までと表示された一畑電車フリー乗車券も交換対象です

交流期間  
2021年4月1日から2023年3月31日まで

使用済み  
一畑電車フリー乗車券



#### 実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市、商業・宿泊・観光施設、観光協会等

#### 実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施	—————→			

#### 数値指標 沿線地域における観光入込客延べ数

算出方法	基準値 (R1 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
毎年 5 月頃に公表される島根県観光動態調査に基づき、前年 1 月～12 月の沿線の観光資源の入込客数を集計 (松江市と出雲市の合計)	23,000 千人	23,700 千人以上	新型コロナウイルスの収束後の定期外を中心とした旅客需要の回復や沿線の新規需要の取込みにより、コロナ禍前の実績の 23 百万人以上を目指す

#### 数値指標 沿線地域における主要観光施設への外国人客入込数

算出方法	基準値 (R1 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
毎年 5 月頃に公表される島根県観光動態調査に基づき、前年 1 月～12 月の沿線の主要観光施設への外国人入込数を集計 (松江市と出雲市の合計)	152 千人	250 千人以上	新型コロナウイルスの収束後のインバウンド需要の回復により、コロナ禍前の実績の 152 千人以上を目指す

公共交通を利用した外出のきっかけづくり

- 一畑電車感謝祭やフォーゲルパークビアホールなど、地域と連携したイベントを開催する。
- 企画乗車券の販売やイベント列車の運行（和スイーツ列車、ビール電車、レストラン列車等）による利用促進を図る。
- 運転免許返納者を対象とした運賃割引や割引乗車券の販売等、運転免許返納に関する取組を推進する。
- 駅での荷物の配送や商品の受け取り等、交通結節点の利便性を高めるサービスの拡充を図る。

「一畑電車感謝祭」チラシ



実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市、警察署、商業・観光施設、観光協会等

実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施				

数値指標

公共交通を利用して、通勤・通学等の日常利用以外の目的で外出した人数

算出方法	基準値 (R1 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
各年 3 月末時点での、一畑電車や沿線の公共交通機関が乗り放題になる乗車券など各種企画乗車券(※)の発売枚数を集計	43 千人	47 千人以上	新型コロナウイルスの収束後の定期外を中心とした旅客需要の回復や沿線の新規需要の取込みにより、コロナ禍前の実績の 30% を目指す

(※) 縁結びパーフェクトチケット、一畑電車 1 日フリー乗車券、一畑電車シルバーきっぷ、のんびりポタポタチケット、フォーゲル&フリーチケット、古代出雲歴史博物館&フリーチケット

目標 1 公共交通の役割や必要性についての理解を深める

公共交通を乗って守る意識の醸成

- 公共交通の役割や必要性についての理解や、自家用車から公共交通への転換を目的とした取組（県民ノーマイカーデー、松江市一斉ノーマイカーウィーク等）を推進する。



実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市、事業所等

実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	随時実施				

数値指標

沿線住民アンケート調査において「一畑電車は今後も必要である」と答えた人の割合

算出方法	基準値 (R2 年)	目標値 (R7 年)	目標値設定の考え方
令和 7 年に沿線住民を対象としたアンケート調査を実施し、令和 2 年の調査結果と比較	77%	80%以上	事業の実施により、現状値以上を目指す ※「現在も必要不可欠で、重要な交通手段である」と「現在は特に必要性を感じないが、将来高齢になった時などには必要な交通手段である」の合計

● 地域が一体となった利用促進の仕組みづくり

- 沿線の幼稚園・保育園や小学校における電車教室等の啓発活動を行う。
- 住民が主体となって公共交通をサポートする組織や団体の育成を図る。
- 地域と連携し、駅施設の美化対策の強化を図る。

**ゴールデンウィーク特別企画！！**  
**★ 子供電車体験教室 ★**

一畑電車では、ゴールデンウィークに子供電車体験教室を開催いたします！  
 体験運転の他に、軌道自転車、鉄道模型など盛りだくさんの内容となっています。  
 是非、ゴールデンウィークの思い出としていかがでしょうか？  
 沢山のご参加お待ちしております。

①開催日 2019年5月3日(金)憲法記念日  
 午前の部:9:30~11:30 午後の部:13:30~15:00

②募集人数 親子40組 午前の部20組、午後の部20組(小学生以下限定)

③参加費 1組3000円(体験できるのはお子様のみ)

④時間及び内容

【午前の部】9:00~9:20 雲州平田駅集合・受付  
 9:30~11:30 2グループに分かれ、体験運転、軌道自転車、鉄道模型  
 子供電車体験教室参加証に入鉄体験

【午後の部】12:30~12:50 雲州平田駅集合・受付  
 13:00~15:00 2グループに分かれ、体験運転、軌道自転車、鉄道模型  
 子供電車体験教室参加記念参加証に入鉄体験

⑤申し込み先 一畑電車運輸部営業課 ☎0853-62-3383(平日9時~17時)  
 (電話のみの受付となります。)

⑥受付開始 3月4日(月)より先着順

実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者、島根県・松江市・出雲市、  
 公民館・コミュニティセンター、町内会・自治会、学校等

実施時期

	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
各事業	→ 随時実施				→

数値指標

乗車教室などの啓発活動の開催回数

算出方法	基準値 (R2 年)	目標値 (R7 年度)	目標値設定の考え方
毎年3月に、前年4月から3月までの開催回数を集計	2回	6回以上	令和2年度の開催回数2回/年を上回ることを目指す

## VIII 計画目標の達成状況の評価

### 1. 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、一畑電車活性化協議会が行う。

一畑電車活性化協議会は、協議会の構成員のほか、関係する交通事業者や住民・利用者等との間で、計画の着実な実施に向けた全体調整を行う。

### 2. モニタリングの方法

毎年 6 月に開催する一畑電車活性化協議会において、前年度における目標の達成状況と事業の実施状況を検証する。それぞれの目標の数値指標と、検証期間・時点は下表のとおりである。

基本方針	目標	数値指標	検証期間・時点
基本方針 1 利便性が高く、安全・快適に利用できる公共交通ネットワークの構築	目標 1 地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める	一畑電車の年間輸送人員	前年 4 月～3 月
	目標 2 一畑電車を軸とする公共交通ネットワークを確保する	一畑電車と路線バスが接続する駅の数	3 月末時点
	目標 3 一畑電車を安全に、安心して利用できる環境を整備する	利用者アンケート調査において、「一畑電車の総合的な満足度」に「満足」と答えた人の割合	毎年実施するアンケート調査の実施時点
	目標 4 乗り継ぎの負担を軽減する	松江しんじ湖温泉駅でバスと接続する列車の割合	3 月末時点
		電鉄出雲市駅で JR 特急列車と接続する列車の割合	3 月末時点
基本方針 2 公共交通で外出する機会の創出	目標 1 国内・海外からの観光客の来訪を促進する	沿線地域における観光入込客延べ数	前年 1 月～前年 12 月
		沿線地域における主要観光施設への外国人客入込数	前年 1 月～前年 12 月
	目標 2 公共交通を利用した外出を促進する	公共交通を利用して、通勤・通学等の日常利用以外の目的で外出した人数	3 月末時点
基本方針 3 地域との協働による公共交通の維持・存続	目標 1 公共交通の役割や必要性についての理解を深める	沿線住民アンケート調査において、「一畑電車は今後も必要である」と答えた人の割合	令和 7 年度に実施するアンケート調査の実施時点
	目標 2 公共交通の維持・存続に向けた活動を沿線地域全体に広げる	乗車教室などの啓発活動の開催回数	前年 4 月～3 月



### 3. 計画の実施スケジュール

毎年 6 月頃に開催する一畑電車活性化協議会において、事業の実施状況及び目標の達成状況を検証し、翌年 2 月頃に開催する同協議会において次年度の事業内容について議論する。

社会環境の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施する。

計画の最終年度（令和 7 年度）には、事業の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行う。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施												
一畑電車 活性化協議会			● 事業の実施状況の評価 目標の達成状況の評価								● 次年度の実施事業 計画の見直し(必要 に応じて)	
次期計画の 策定 (令和 7 年度)			沿線住民 アンケート調査								策定・公表	▶

(付属資料)

## 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  
平成24年 4月 1日改正  
平成26年 4月 1日改正  
平成27年 4月 1日改正  
平成27年 6月23日改正  
平成27年 9月28日改正  
平成29年12月19日改正  
令和 3年 6月11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、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関する必要な協議を行うとともに、鉄道輸送の安全性を確保するために必要な設備投資及び維持修繕に係る計画の策定等を行うことを目的に設置する。

(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) 計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 計画及び計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (3) 計画の達成状況の評価に関すること
- (4) 一畑電車生活交通改善事業計画（以下「改善事業計画」という。）の策定に関すること
- (5) 改善事業計画に基づいて実施する地域公共交通確保維持改善事業の実施確認及び評価に関すること
- (6) 前5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、別表1に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、会長及び副会長2人を置く。

3 協議会は、前条に掲げる事項のうち、改善事業計画に関する事項を所掌させるため、別表2に掲げる者により構成するワーキンググループを置く。

(会長及び副会長)

第5条 会長は、島根県地域振興部次長をもって充てる。

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、松江市歴史まちづくり部交通政策課長及び出雲市総合政策部交通政策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 改善事業計画に関する事項は、ワーキンググループの議決をもって、協議会の議決とすることができる。

6 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。

(補則)

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。

附 則

この規約の改正は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成27年6月23日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成27年9月28日から施行する。

附 則

この規約の改正は、平成29年12月19日から施行する。

附 則

この規約の改正は、令和3年6月11日から施行する。

(別表 1) 一畑電車活性化協議会委員

区分	所属等	備考
公共交通事業者等	一畑電車株式会社	
	一畑バス株式会社	
	松江市交通局	
	一般社団法人島根県旅客自動車協会	
	西日本旅客鉄道株式会社米子支社	
道路管理者	島根県 土木部 道路建設課	
公安委員会	島根県警察本部	
地域公共交通利用者	大野地区コミュニティバス利用促進協議会委員	
	平田生活バス利用促進協議会 会長	
	平田本町商店街振興組合 理事	
	出雲ブランド化推進市民委員	
	島根県立大学 出雲キャンパス	
その他	国土交通省 中国運輸局	
	島根県 商工労働部 観光振興課	観光
	松江市 歴史まちづくり部 都市政策課	まちづくり
	出雲市 都市建設部 都市計画課	まちづくり
作成地方公共団体	島根県 (地域振興部 次長)	会長
	松江市 (歴史まちづくり部 交通政策課)	副会長
	出雲市 (総合政策部 交通政策課)	副会長

オブザーバー	国土交通省 中国運輸局島根運輸支局	
--------	-------------------	--

## ワーキンググループ委員

所属	役職名等	備考
島根県	地域振興部 交通対策課長	グループ長
松江市	歴史まちづくり部 交通政策課長	
出雲市	総合政策部 交通政策課長	
一畑電車	取締役運輸部長	
	取締役技術部長	

国土交通省	中国運輸局鉄道部計画課長	オブザーバー
-------	--------------	--------

## 2. 一畑電車活性化協議会における検討経緯（法定協議会の開催状況）

令和3年6月11日 計画（素案）に関する協議



一畑電車沿線地域公共交通計画

<令和3年 月策定>

発行 一畑電車活性化協議会

(事務局・島根県地域振興部交通対策課)

〒690-8501 島根県松江市殿町1番地

電話 0852-22-5958