第2期

一畑電車沿線地域公共交通計画

島根県・松江市・出雲市

目 次

Ⅰ　はじめに 1
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

Ⅱ　公共交通の現状等 3
1．公共交通の整備状況 3
2．一畑電車の運行・利用状況 8
3．その他の地域旅客運送サービスの運行・利用状況 13
4．一畑電車沿線住民及び利用者の意向 15
5．一畑電車沿線地域公共交通計画の目標に対する実績 20

Ⅲ　課題の整理と計画の基本的な方針 21
1．課題の整理 21
2．目指す姿 23
3．計画の目標と数値指標 25

Ⅳ　目標達成のための施策・事業 26

Ⅴ　計画目標の達成状況の評価 31
1．計画の推進体制 31
2．モニタリングの方法 31
3．計画の実施スケジュール 32

Ⅰ　はじめに

1．計画策定の趣旨

一畑電車は、島根県松江市と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中、利用者の減少や、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、近年の年間輸送人員は約 134 万人とピーク時（昭和 42 年）の 1/4 以下となっている。

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、「一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成 23～27 年度）、「一畑電車沿線地域公共交通網形成計画」（平成 28～令和 2 年度）、「一畑電車沿線地域公共交通計画」（令和 3～7 年度）を策定し、活性化対策に取り組んでいる。沿線の人口が減少する中で、沿線地域の活性化を図り、一畑電車を将来にわたって安心・安全で持続可能な鉄道とするため、今後も継続して取り組む必要がある。

こうした状況を踏まえ、本計画は、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（下図の緑色の区域）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 7 年度から令和 16 年度までの 10 年間とする。

４．計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通計画であり、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。

本計画は、島根創生計画、松江市総合計画「MATSUE DREAM 2030」及び出雲市総合振興計画「出雲新話 2030」を上位計画に位置付け、松江市地域公共交通計画、出雲市地域公共交通計画のほか、松江市と出雲市の都市計画マスタープラン、立地適正化計画、観光ビジョン・観光基本計画等の関連計画との整合を図り策定する。

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。

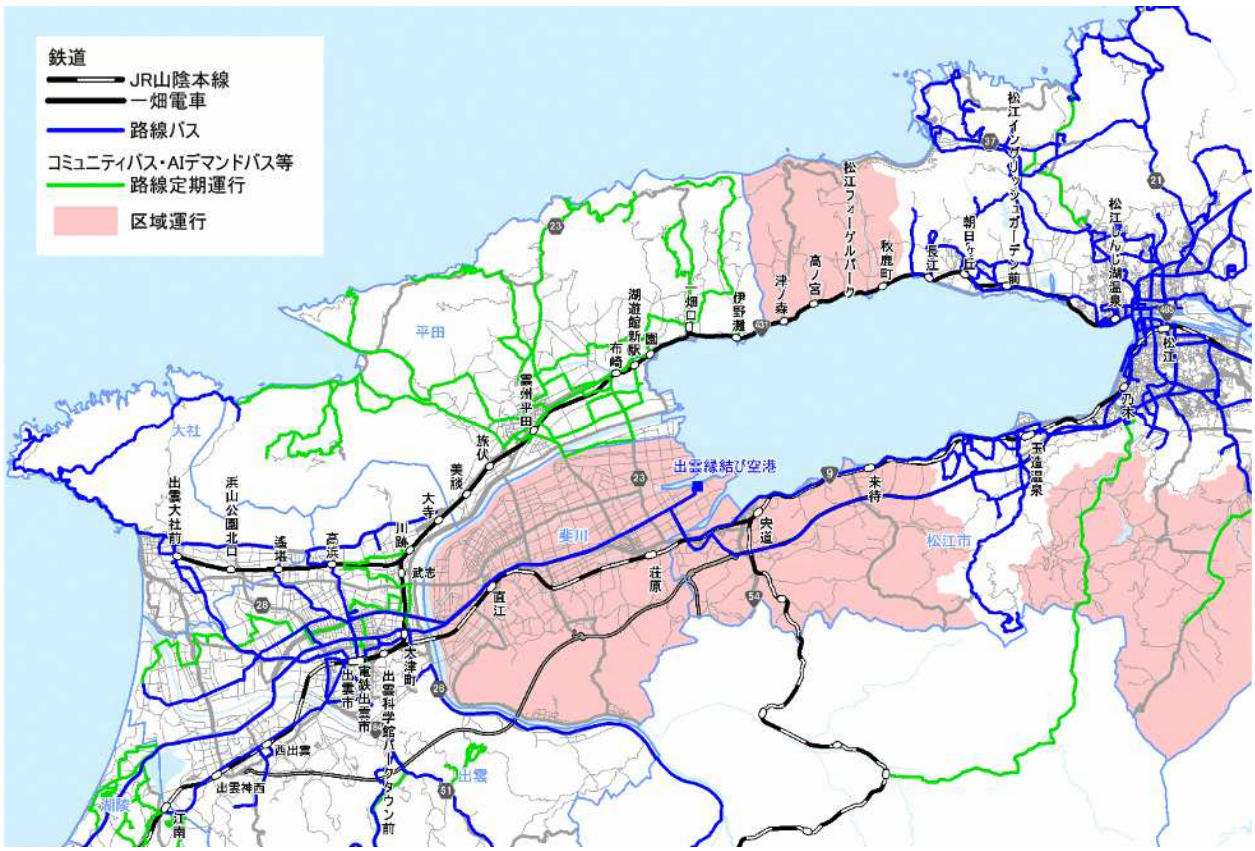
Ⅱ　公共交通の現状等

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２　公共交通網



資料：各事業者（令和６年１０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。
- 路線バスの利用者の減少に加えて、運転手不足から、やむを得ずバス路線の廃止や減便が生じているが、接続は概ね確保されている。

図表 3　一畑電車と接続するバス路線

接続駅名	路線名		平日運行便数
松江しんじ湖温泉駅	一畑バス	八雲線	29 往復
		玉造線	18 往復
		恵曇生馬が丘線	高専前行 2 便
	松江市営バス	朝日ヶ丘線	7.5 往復
		平成テクノ線	平成町車庫行 1 便
		竹矢線	14.5 往復
		八束線	女子高前行 1 便
		北循環線（内回り）	22 便
		北循環線（外回り）	22 便
		ぐるっと松江レイクライン	16～22 便（月によって異なる）
	空港連絡バス	出雲縁結び空港	15 往復
松江イングリッシュガーデン前駅	松江市営バス	朝日ヶ丘線	7.5 往復
	古江コミュニティバス	畑谷線	1 往復（月～金運行）
		成相寺・野間循環線	2.5 往復（月～土運行）
松江フォーゲルパーク駅 秋鹿町駅 津ノ森駅	まつえのるーと	大野秋鹿地区	デマンド運行
一畑口駅	平田生活バス	一畑薬師線	3.5 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 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）	7.5 往復
		鰐淵線	8 往復
		猪目線	5 往復
		鹿園寺線	3 往復
		島村線	6 便（循環）

接続駅名	路線名		平日運行便数
電鉄出雲市駅 （JR 出雲市駅）	一畑バス	大社・日御碕線※	19 往復
		須佐線	7 往復
		小田線	3 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	三刀屋出雲線	4.5 往復
	高速乗合バス	出雲・松江～東京駅・TDL（JR バス中国「スサノオ」）	夜行 1 往復
		出雲・松江・米子～東京駅（オー・ティー・ピー）	夜行 1 往復
		出雲・松江・米子～バスタ新宿（WILLER EXPRESS）	夜行 1 往復
		出雲・松江・米子～名古屋駅（JR バス中国「出雲・松江・米子ドリーム名古屋号」）	夜行 1 往復
		出雲・松江～大阪・京都（西日本 JR バス・JR バス中国「グラン昼特急出雲号、グランドリーム出雲号、ドリーム出雲号」）	昼行 4 往復、夜行 2 往復
		松江・出雲～大阪（一畑バス・阪急観光バス「くにびき」）	昼行 6 往復
		出雲・松江・米子～大阪梅田・USJ（WILLER EXPRESS）	昼行 2 往復、夜行 1 往復
		出雲・松江～神戸（JR バス中国・神姫バス「ポート・レイク」）	2 往復
		出雲・松江・米子～岡山（JR バス中国・一畑バス・両備バス・日ノ丸自動車・中鉄バス「ももたろうエクスプレス」）	5 往復
		出雲～三次・広島（JR バス中国・一畑バス「みこと」）	6 往復
		出雲・松江～小倉・福岡（JR バス中国・JR バス九州「出雲ドリーム博多号」）	夜行 1 往復
	空港連絡バス	出雲縁結び空港	13.5 往復
出雲大社前駅	一畑バス	大社・日御碕線※	14 往復
	空港連絡バス	玉造温泉～出雲縁結び空港～出雲大社	1.5 往復

※　日御碕線は運休（令和 6 年 10 月 1 日時点）

資料：各事業者（令和 6 年 10 月 1 日時点）

（3）松江しんじ湖温泉駅における JR 松江駅方面の路線バスとの接続状況

- 平日に松江しんじ湖温泉駅を発着する一畑電車の全ての列車について、JR 松江駅方面の路線バスとの接続状況（3 分以上 15 分以内に乗り継ぐことのできるバスの有無）をみると、接続が確保されているのは 76%（45 本中 34 本）となっており、令和 3 年 4 月 1 日時点の 83%から 7 ポイント低下している。
- 一畑電車における日中のパターンダイヤの導入（令和 6 年 4 月 1 日）等により、路線バスからの乗り継ぎに 20 分近く要する列車もあるが、早朝・夜間を除き接続は、概ね確保されている。

図表 4　松江しんじ湖温泉駅における JR 松江駅方面の路線バスとの接続状況

一畑電車着時刻	接続状況	JR松江駅方面の路線バス発時刻											JR松江駅からの路線バス着時刻												接続状況	一畑電車発時刻
6:37	○	玉造 6:50																							×	6:26
7:10	○	八雲 7:15	北循環線外回り 7:18	竹矢 7:19	朝日ヶ丘 7:25	八雲 7:30	玉造 7:30	北循環線内回り 7:30	北循環線外回り 7:36																×	6:44
7:44	○	八雲 7:46	平成町車庫 7:48	玉造 7:50																				八雲 7:03	○	7:17
7:55	○	八雲 8:02	北循環線内回り 8:09	竹矢 8:09	北循環線外回り 8:12	八雲 8:15									八雲 7:18	北循環線外回り 7:18	朝日ヶ丘 7:26	北循環線内回り 7:30	八雲 7:33	北循環線外回り 7:36	高専 7:46	玉造 7:47	八雲 7:48	八雲 7:58	竹矢 7:59	○	8:08
8:18	○	朝日ヶ丘 8:25	玉造 8:30										北循環線内回り 8:09	北循環線外回り 8:12	玉造 8:15	高専 8:20	朝日ヶ丘 8:21	竹矢 8:24	八雲 8:25	北循環線内回り 8:40	玉造 8:45	八雲 8:45	北循環線外回り 8:46	八雲 8:53	竹矢 8:56	○	8:57
8:38	○	北循環線内回り 8:40	北循環線外回り 8:46	八雲 8:46															八雲 9:08	北循環線内回り 9:21	八雲 9:23	玉造 9:24	レイクライン 9:25	北循環線外回り 9:26	八雲 9:37	○	9:42
9:07	○	竹矢 9:14	八雲 9:15	玉造 9:20	北循環線内回り 9:21	レイクライン 9:25	北循環線外回り 9:26	朝日ヶ丘 9:33	八雲 9:45						八雲 9:53	玉造 9:54	レイクライン 9:55	竹矢 9:56	北循環線内回り 10:01	北循環線外回り 10:06	八雲 10:23	玉造 10:24	レイクライン 10:25	朝日ヶ丘 10:31	北循環線内回り 10:41	○	10:45
9:52	○	レイクライン 9:55	北循環線内回り 10:01	北循環線外回り 10:06	竹矢 10:14	八雲 10:20	玉造 10:20	レイクライン 10:25								レイクライン 10:46	八雲 10:52	レイクライン 10:55	竹矢 10:56	玉造 11:09	北循環線内回り 11:21	八雲 11:23	レイクライン 11:25	北循環線外回り 11:26	×	11:45
10:35	○	北循環線内回り 10:41	北循環線外回り 10:46	レイクライン 10:55	八雲 11:05	竹矢 11:14	玉造 11:20	北循環線内回り 11:21	レイクライン 11:25							レイクライン 11:55	竹矢 11:56	八雲 11:58	北循環線内回り 12:01	北循環線外回り 12:06	玉造 12:09	レイクライン 12:25	朝日ヶ丘 12:26	八雲 12:38	北循環線外回り 12:41	○	12:45
11:26	○	北循環線外回り 11:26	朝日ヶ丘 11:33	八雲 11:40	レイクライン 11:55	北循環内回り 12:01	北循環線外回り 12:06	竹矢 12:14	八雲 12:20	玉造 12:20	レイクライン 12:25							北循環線外回り 12:46	レイクライン 12:55	竹矢 12:56	玉造 13:09	八雲 13:18	北循環線内回り 13:21	レイクライン 13:25	北循環線外回り 13:26	×	13:45
12:26	○	北循環線内回り 12:41	北循環線外回り 12:46	レイクライン 12:55	八雲 13:05	竹矢 13:14	玉造 13:20	北循環線内回り 13:21	レイクライン 13:25							レイクライン 13:55	竹矢 13:56	八雲 13:58	北循環線内回り 14:01	北循環線外回り 14:06	玉造 14:09	レイクライン 14:25	八雲 14:38	北循環線内回り 14:41	朝日ヶ丘 14:41	○	14:45
13:26	○	北循環線外回り 13:26	朝日ヶ丘 13:33	八雲 13:40	レイクライン 13:55	北循環線内回り 14:01	竹矢 14:14	八雲 14:20	玉造 14:20	レイクライン 14:25								北循環線外回り 14:46	レイクライン 14:55	竹矢 14:56	玉造 15:09	八雲 15:18	北循環線内回り 15:21	レイクライン 15:25	北循環線外回り 15:26	×	15:45
14:26	○	北循環線内回り 14:41	北循環線外回り 14:46	レイクライン 14:55	八雲 15:05	竹矢 15:14	玉造 15:20	北循環線内回り 15:21	レイクライン 15:25							レイクライン 15:55	竹矢 15:56	八雲 15:58	北循環線内回り 16:01	北循環線外回り 16:06	玉造 16:09	レイクライン 16:25	八雲 16:38	北循環線内回り 16:41	朝日ヶ丘 16:41	○	16:45
15:26	○	北循環線外回り 15:26	八雲 15:35	朝日ヶ丘 15:53	レイクライン 15:55	北循環線内回り 16:01	八雲 16:05	北循環線外回り 16:06	竹矢 16:14	玉造 16:20	レイクライン 16:25							北循環線外回り 16:46	レイクライン 16:55	竹矢 16:56	玉造 17:09	八雲 17:18	北循環線内回り 17:23	レイクライン 17:25	北循環線外回り 17:26	○	17:32
16:26	○	八雲 16:40	北循環線内回り 16:41	北循環線外回り 16:46	玉造 16:50	レイクライン 16:55	玉造 17:10	竹矢 17:14	八雲 17:15	北循環線内回り 17:23	レイクライン 17:25														×	17:59
17:26	○	北循環線外回り 17:26	八雲 17:30	玉造 17:40	八雲 17:45	竹矢 17:45	朝日ヶ丘 17:47	八雲 18:00	北循環線外回り 18:06	北循環線内回り 18:09	玉造 18:10	八雲 18:15										竹矢 17:59	八雲 18:05	北循環線外回り 18:06	北循環線内回り 18:09	○	18:14
18:25	○	八雲 18:30	竹矢 18:30	玉造 18:40	北循環線内回り 18:44	北循環線外回り 18:46	八雲 19:00													玉造 18:20	玉造 18:39	八雲 18:42	北循環線内回り 18:44	北循環線外回り 18:46	朝日ヶ丘 18:46	○	18:57
19:08	○	竹矢 19:14	玉造 19:20	北循環線内回り 19:20	北循環線外回り 19:24	八雲 19:35												竹矢 18:59	玉造 19:02	八雲 19:03	北循環線内回り 19:20	北循環線外回り 19:24	朝日ヶ丘 19:26	玉造 19:27	八雲 19:38	○	19:39
19:50	○	八雲 20:00	北循環線内回り 20:00	北循環線外回り 20:21	竹矢 20:24																		玉造 19:57	北循環線内回り 20:00	竹矢 20:00	×	20:21
20:33	×	八雲 20:35	北循環線内回り 20:58																					北循環線外回り 20:21	北循環線内回り 20:58	○	21:04
21:15	○	北循環線外回り 21:21																							北循環線外回り 21:21	×	21:46
21:57	×	北循環線内回り 21:58																							北循環線内回り 21:58	○	22:12
22:39	×																									

松江しんじ湖温泉駅 → JR松江駅　列車本数　23
上記のうち、3分から15分以内のバス接続あり　20

JR松江駅 → 松江しんじ湖温泉駅　列車本数　22
上記のうち、3分から15分以内のバス接続あり　14

○… 3分から15分以内のバス接続がある列車
… JR松江駅方面の路線バスと、3分から15分以内に接続していない列車
… 一畑電車と、3分から15分以内に接続している路線バス
… 一畑電車と、3分から20分以内に接続している路線バス

上下計　列車本数　45
上記のうち、3分から15分以内のバス接続あり　34
接続割合　**76%**

資料：各事業者（令和 6 年 10 月 1 日時点）

（4）JR 出雲市駅を発着する特急列車との接続状況

- 平日の日中（13～17 時台発、9～12 時台着）に JR 出雲市駅を発着する JR の特急列車と一畑電車との接続状況（10 分以上 30 分以内に乗り継ぐことのできる一畑電車の列車の有無）をみると、接続が確保されているのは 40%（10 本中 4 本）となっている。
- 比較対象時間帯における一畑電車の運行本数が減少したことなどにより、前計画策定時に基準とした令和３年４月１日時点の 54%と比較すると 14 ポイント低下しているが、観光客の利用の多い午前中に東京・岡山方面から到着する特急列車との接続は、概ね確保されている。

図表 5　JR 出雲市駅を発着する特急列車との接続状況

一畑電車着時刻	接続状況	JR出雲市駅発の列車の時刻（13～16時台）						JR出雲市駅着の列車の時刻（9～12時台）						接続状況	一畑電車発時刻
12:45	×	下り 普通 13:05	下り まつかぜ 13:27	始発 やくも 13:40	上り 普通 13:44								下り まつかぜ 9:05	×	9:36
13:45	○	上り まつかぜ 14:00	下り 普通 14:20	始発 やくも 14:37						終着 普通 9:50	終着 サンライズ出雲 10:00	終着 普通 10:04	終着 やくも 10:18	○	10:25
14:45	×	上り 普通 14:54	上り 普通 15:20	下り 普通 15:25	始発 やくも 15:35							終着 普通 11:09	終着 やくも 11:12	○	11:25
15:45	×	下り おき 15:48	下り 普通 16:23	始発 やくも 16:42						終着 普通 11:22	下り おき 11:39	終着 やくも 12:17	上り おき 12:20	×	12:25
16:45	×	上り 普通 17:13	下り まつかぜ 17:17	始発 やくも 17:28	上り まつかぜ 17:35							終着 やくも 13:15	上り 普通 12:46	○	13:25

○…　10分から30分以内のJR特急列車との接続がある列車
　　…　一畑電車と、10分から30分以内に接続しているJR特急列車

電鉄出雲市駅　→　JR出雲市駅　　5
上記のうち、10分から30分以内のJR接続あり　　1

JR出雲市駅　→　電鉄出雲市駅　　列車本数　5
上記のうち、10分から30分以内のJR接続あり　3

列車本数　10
上記のうち、10分から30分以内のJR接続あり　4
接続割合　**40%**

資料：各事業者（令和 6 年 10 月 1 日時点）

（5）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、本数・便数、所要時分及び運賃など全ての項目において一畑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が 2 日間乗り放題となるデジタルチケット「松江・出雲　旅 PASS 2Days」を利用する人も多い。

図表 6　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

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～出雲大社バスターミナル
営業キロ又は路線キロ	13.2km	約 10.9～13.1km
運行本数（往復計）	平日 45 本、土日祝日 37 本	平日・土日祝日とも 38 便
平均所要時分	平日・土日祝日とも 23 分	平日・土日祝日とも 27~36 分
普通運賃（大人）	500 円	530 円
輸送力（立席含む）	2 両編成あたり 220～258 人 （1 両の場合は約半分）	1 台あたり 55～80 人
始発時刻 （カッコ内は土日祝日）	出雲大社前方面 6:09（6:27） 電鉄出雲市方面 6:40（6:23）	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 22:55（21:48） 電鉄出雲市方面 22:52（21:44）	出雲大社方面 19:20 JR 出雲市駅方面 18:40

資料：各事業者（令和 6 年 10 月 1 日時点）

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、110 年の歴史を有している。
- 路線は、北松江線（電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉）と大社線（川跡～出雲大社前）の 2 路線があり、全線が単線区間である。
- 踏切道数は 141 箇所あり、その内、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）は、41 箇所ある。第 4 種踏切道の数は、平成 30 年度に 1 箇所減少して以降の変更はなく、全体の約 30%を占めている。

図表 7　一畑電車の路線概要

営業キロ（路線延長）	42.2km（北松江線 33.9km、大社線 8.3km）
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	141 箇所（第 1 種 96 箇所、第 3 種 4 箇所、第 4 種 41 箇所）

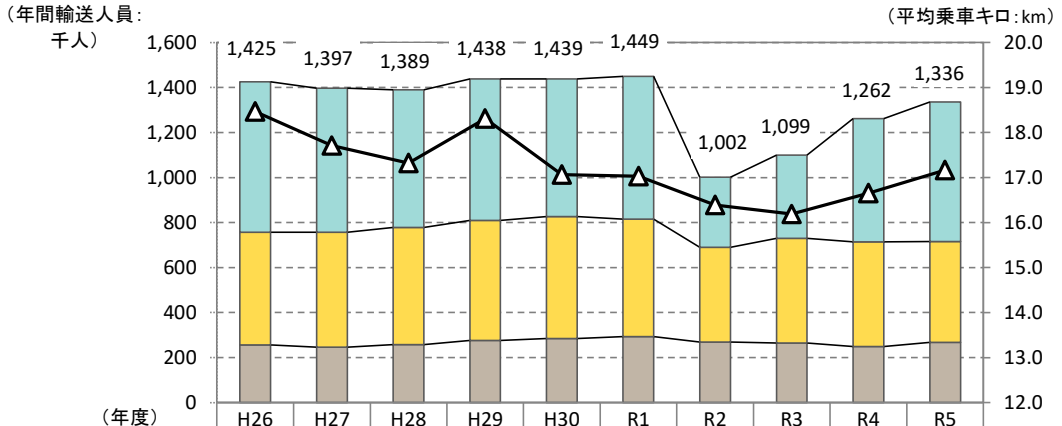
資料：一畑電車（株）（令和 6 年 3 月 31 日時点）

（2）利用状況

①　年間輸送人員･平均乗車キロ

- 年間輸送人員は、令和元年度まで 1,400 千人前後で推移していたが、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少した。令和 3 年度以降増加が続いているが、令和 5 年度は令和元年度の 92%に留まっている。
- 令和元年度と令和 5 年度の年間輸送人員を券種別に比較すると、定期外は令和元年度の 98%まで回復しているが、通学定期と通勤定期の回復は鈍く、それぞれ 86%、91%となっている。
- 平均乗車キロは、定期外の割合が高まったこと（電鉄出雲市～出雲大社前、松江しんじ湖温泉～出雲大社前など比較的距離の長い区間を利用する観光客の増加等）により、近年は増加傾向となっている。

図表 8　年間輸送人員（券種別）及び平均乗車キロ



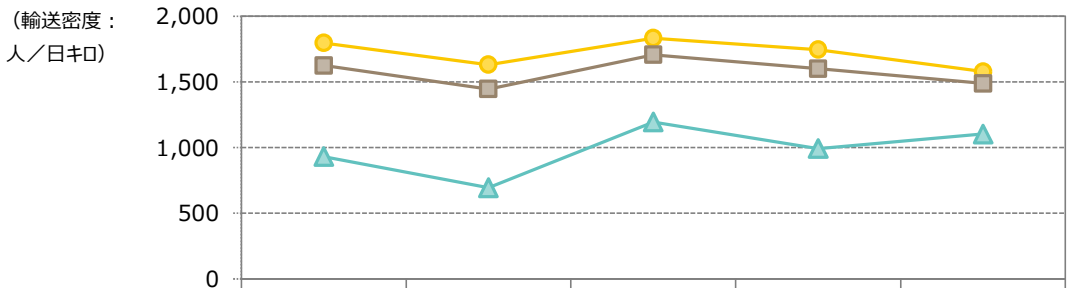
（年度）	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
定期外	669	641	610	629	612	634	311	368	548	621
通学定期	500	510	521	533	542	521	422	466	465	448
通勤定期	256	246	258	276	285	294	269	265	249	267
平均乗車キロ	18.5	17.7	17.3	18.3	17.1	17.0	16.4	16.2	16.7	17.2

資料：一畑電車（株）

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、運行本数あたりの利用者数が少ない大社線が低く、令和 5 年度では北松江線の 70%程度となっている。
- 大社線の輸送密度は、以前は 1,000 人/日キロを下回っていたが、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果（平成 25 年度～）により、大きく増加して以降は、コロナ禍等による減少はあったものの、令和 5 年度では 1,104 人/日キロと 1,000 人を超えている。

図表 9　輸送密度



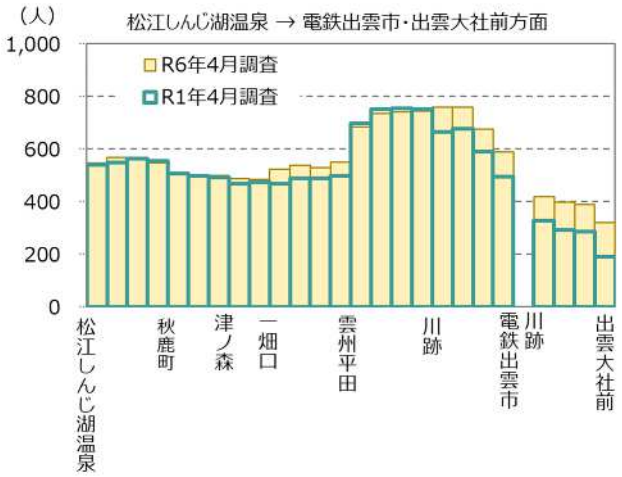
	H16	H21	H26	R1	R5
北松江線	1,798	1,632	1,834	1,746	1,579
大社線	931	695	1,196	994	1,104
全線	1,627	1,447	1,709	1,602	1,489

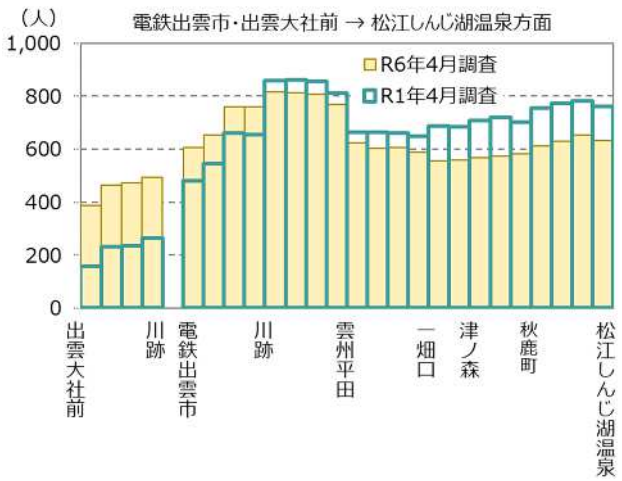
資料：一畑電車（株）

③ 平日の駅間通過人員（令和元年と令和 6 年の乗降調査の比較）

- 令和 6 年 4 月の乗降調査結果によると、駅間通過人員が最も多い区間は、高校生のまとまった通学利用がある雲州平田～川跡間である。
- 大社線の駅間通過人員は北松江線の各区間に比べて少ないが、観光目的での利用者の回復により、令和 6 年度は令和元年度の 1.5～2.0 倍程度に増加している。
- 定期利用の旅客動向としては、通勤定期は松江市中心部への利用が多く、通学定期は出雲市中心部の高校へ通学する出雲・平田・大社地域の生徒の利用や、平田高校・大社高校へ通学する生徒の利用、その他に沿線地域の小中学校へ通学する児童・生徒の利用が多い。

図表 10　駅間通過人員（令和元年と令和 6 年の乗降調査の比較）





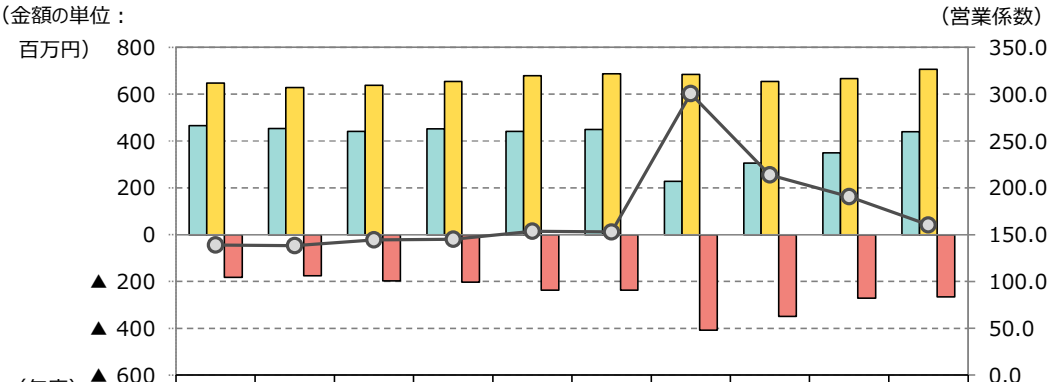
資料：一畑電車（株）各年 4 月平日調査時点

（3）経営状況

① 営業損益と営業係数

- 令和元年度までの営業損益は 2 億円前後の赤字で推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による旅客需要の減少により、令和 2 年度は 4 億円台まで拡大した。その後は旅客需要の回復に伴い赤字幅が縮小傾向であるが、令和 5 年度は 2 億 7 千万円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、令和元年度までは 130～150 で推移していたが、売上の減少と費用の増加により、令和 5 年度では 160.4 となっている。

図表 11　営業損益と営業係数の推移



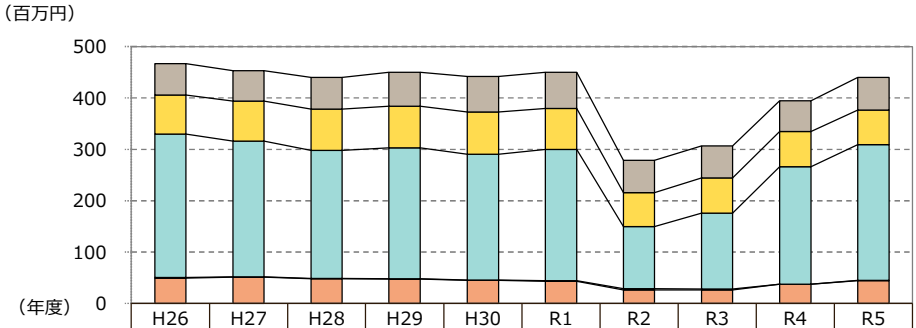
（年度）	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
営業収益	466	454	442	451	442	449	227	306	349	440
営業費用	648	629	638	654	679	686	684	654	666	706
営業損益	▲ 182	▲ 175	▲ 196	▲ 203	▲ 237	▲ 237	▲ 407	▲ 348	▲ 272	▲ 266
営業係数	139.0	138.5	144.4	145.1	153.7	152.7	300.8	213.7	190.6	160.4

資料：一畑電車（株）

② 営業収益の内訳

- 令和 2 年度に大きく減少した後は回復傾向であり、定期外は令和元年度を上回っているが、通勤定期と通学定期は依然として令和元年度を下回っている。
- 運輸雑収も同様に令和 2 年度に大きく減少したが、体験運転の再開、売店収入の増加などにより、令和元年度を上回っている。

図表 12　営業収益の内訳



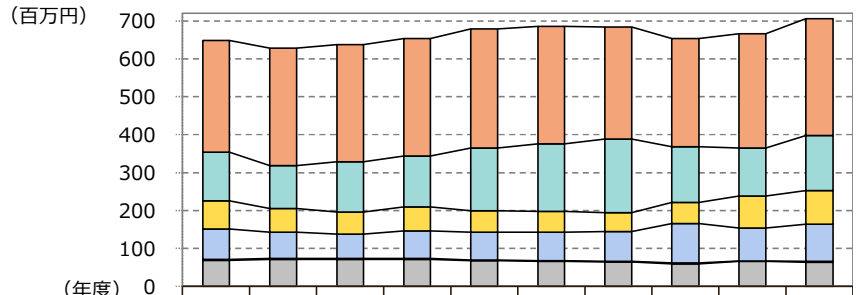
（年度）	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
通勤定期	62	59	62	66	69	71	63	62	60	64
通学定期	76	78	80	81	83	79	66	68	69	67
定期外	278	264	249	255	244	255	121	148	228	264
手小荷物	1.4	0.9	0.7	0.8	0.7	1.5	2.2	1.2	0.5	0.4
運輸雑収	50	51	48	48	45	43	27	27	37	45

資料：一畑電車（株）

③ 営業費用の内訳

- 営業費用の内訳をみると、動力費の増加等により、総額としては増加傾向にある。

図表 13　営業費用の内訳



	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
人件費	294	310	310	311	314	310	295	286	301	308
修繕費（除く設備費）	129	113	132	134	165	178	194	147	126	145
動力費	73	63	58	63	56	55	49	56	84	89
その他経費	81	69	64	73	74	76	79	103	88	98
諸税	2	3	2	3	2	2	2	3	1	2
減価償却費	68	71	72	71	67	66	64	59	66	64

資料：一畑電車（株）

④ 定期･定期外比率と一人平均旅客運賃及び乗車キロ

- 令和 5 年度における旅客運輸収入と年間輸送人員の構成比をみると、前者は定期外の方が高く、後者は定期（通勤定期・通学定期の合計）の方が高くなっている。この傾向はこれまでも同様であったが、近年は定期外の占める割合が高まっている。
- 令和 5 年度と令和元年度の一人平均乗車キロを比較すると、通勤定期は変化がないが、通学定期は増加している。これは、遠距離通学する高校生の割合が高まっていることが理由の一つと考えられる。
- 定期外について令和 5 年度と令和元年度を比較すると、一人平均旅客運賃は増加しているが、一人平均乗車キロは若干減少している。運賃のキロ当たり単価が高い出雲大社前～電鉄出雲市間を利用する観光客の割合が高まっていることが理由の一つと考えられる。
- 通勤定期の一人平均乗車キロは 20.3km で、電鉄出雲市～一畑口間や松江しんじ湖温泉～布崎間の距離に相当する。これは、出雲市と松江市をまたいで通勤する人が多いことが理由と考えられる。

図表 14　定期・定期外比率と一人平均旅客運賃及び乗車キロ

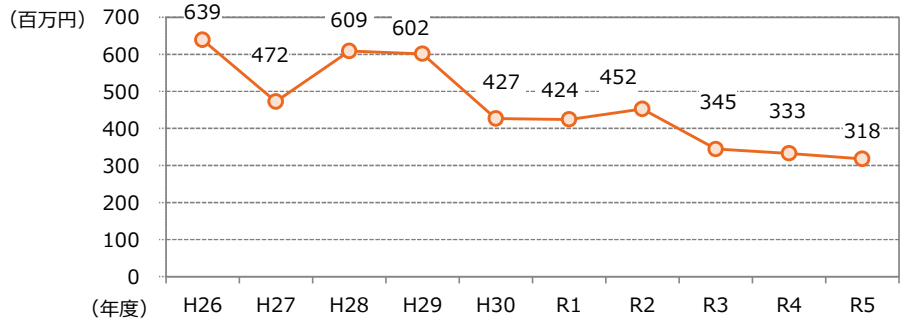
年度	通勤定期			通学定期			定期外			合計		
	R1	R5	R5/R1	R1	R5	R5/R1	R1	R5	R5/R1	R1	R5	R5/R1
旅客運輸収入（百万円）	71	64	90.1	79	67	84.8	255	264	103.5	405	395	97.5
構成比（%）	17.4	16.1		19.6	17.0		63.0	66.9		100.0	100.0	
年間輸送人員（千人）	294	267	90.1	521	448	86.0	634	621	97.9	1,449	1,336	92.2
構成比（%）	20.3	20.0		35.9	33.5		43.8	46.5		100.0	100.0	
一人平均旅客運賃（円）	240.2	238.5	99.3	152.6	149.4	97.9	402.4	425.3	105.7	279.7	295.5	105.6
輸送人キロ（千人キロ）	5,978	5,421	90.7	7,202	6,514	90.4	11,496	10,997	95.7	24,676	22,932	92.9
一人平均乗車キロ（km）	20.3	20.3	100.0	13.8	14.5	105.1	18.1	17.7	97.8	17.0	17.2	101.2

資料：一畑電車（株）

⑤ 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」による、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 26 年度、平成 27 年度、平成 28 年度は金額が大きくなっているが、それ以外の年度は 3～4 億円台で推移している。

図表 15　沿線自治体による補助額



資料：一畑電車沿線地域対策協議会

⑥ 沿線自治体による支援

- 令和 3 年 2 月に策定した「一畑電車支援計画」（令和 3～7 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及び固定資産部分に対する支援が島根県・松江市・出雲市により行われている。
- 支援内容は、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なっており、国の補助額を含む予算額は約 24 億円を計上し、この他に、鉄道施設を維持していく上で定常的に必要となる経費約 11 億円を計画している。

図表 16　沿線自治体による支援内容

分類	主な事業内容	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	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）				●	●	●	1,672
	整備車庫設備更新	●	●					45
	車両設備更新	●			●	●		89
							合計	2,439

- 令和 7 年 2 月に策定の「一畑電車支援計画」（令和 7～16 年度）では、国の新たな支援制度を活用した鉄道施設整備費として、総額約 80 億円を計画している。

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･コミュニティバス･乗合タクシー

松江市と出雲市における一般路線バスとコミュニティバス等の利用者数は、平成 18 年度と令和 4 年度を比較すると松江市で 16%、出雲市で 55%減少しており、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 17　一般路線バス・コミュニティバス等の利用者数

（単位：千人）

		H18 年度	H22 年度	H26 年度	H30 年度	R4 年度	H18 年度に対する R4 年度の増減率
松江市	一般路線バス*1	4,810	3,990	4,570	4,450	4,270	▲11%
	コミュニティバス	470	430	385	340	179	▲62%
	計	5,280	4,420	4,955	4,790	4,449	▲16%
出雲市	一般路線バス*2	514	416	473	333	244	▲53%
	コミュニティバス等*3	206	165	140	112	83	▲60%
	計	720	581	613	445	327	▲55%

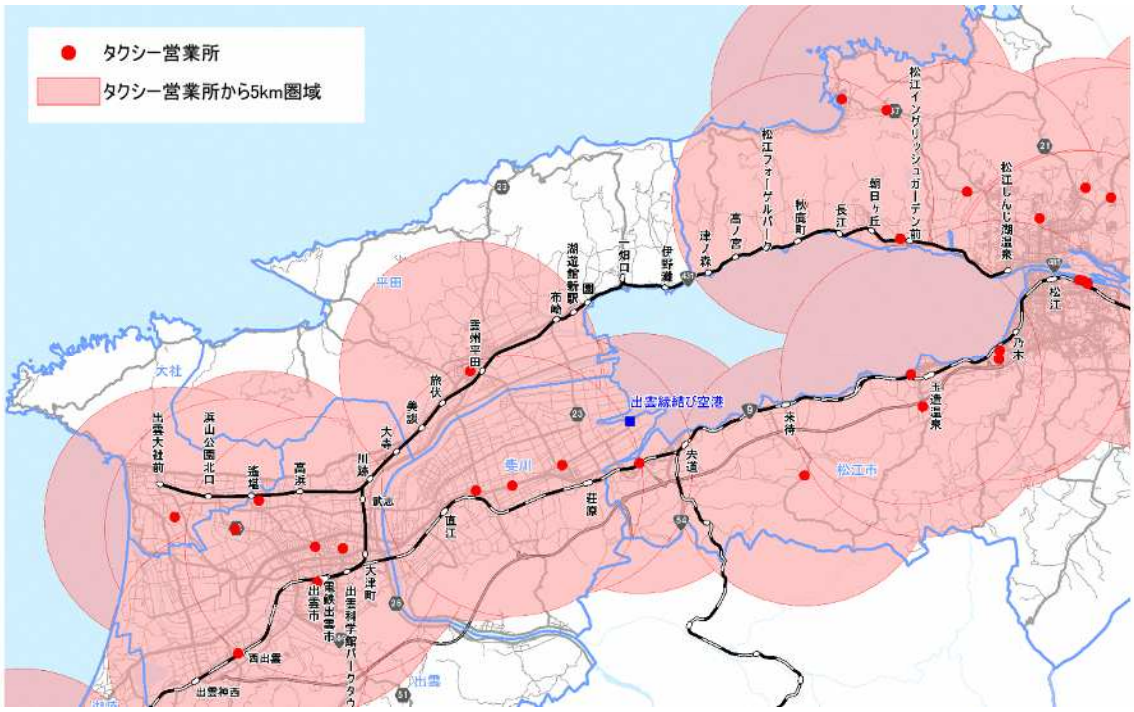
*1　松江市交通局（一般路線・レイクライン）、松江管内の一畑バス、日ノ丸自動車、イエローバスの合計。
*2　出雲管内の一畑バス、石見交通、スサノオ観光、谷本ハイヤーの合計。
*3　平田生活バス、多伎循環バス、佐田生活福祉バス、うさぎ線、福祉バス、まめながタクシーの合計。

資料：松江市・出雲市

（2）タクシー

- 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。
- 営業拠点の集約化や運転手不足の影響等により、沿線地域における令和 5 年度末時点のタクシーの車両台数は、令和 2 年度末時点と比較して 77 台減少している。

図表 18　タクシーの営業拠点



資料：島根県（令和 6 年 3 月 31 日時点）

図表 19　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	54
	松江一畑交通（株）	本社	82
	（株）クラウンタクシー	剣先	40
	島根日本交通（株）	東朝日町	12
	第一交通（株）	本社	35
	流通（株）	松江	6
	（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	3
秋鹿町	釜屋　福太郎	秋鹿	9
雲州平田	（有）アタゴタクシー	平田	10
電鉄出雲市	日本交通（株）	出雲	22
	（有）谷本ハイヤー	本社	40
	出雲一畑交通（株）	本社	42
	出雲第一交通（株）	本社	26
	出雲中央交通（株）	出雲	13
	（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
		合計	436

資料：中国運輸局島根運輸支局（令和 6 年 3 月 31 日現在）

（3）その他の地域旅客運送サービス

- 松江市の大野・秋鹿地区では、これまで運行していた定時定路線型のコミュニティバスに代わって、予約型の乗合バスサービスである AI デマンドバス「まつえのるーと」の試験運行を令和 6 年 4 月 1 日より開始している。
- 「まつえのるーと」の運行区域は、「大野町全域・秋鹿町全域・A コープふるえ店」であり、秋鹿町駅、津ノ森駅等において一畑電車と乗り換えることができるようになっている。
- 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では、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。
- 松江市大野地区の松江総合医療専門学校は、最寄りの津ノ森駅と JR 松江駅から学校までの間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

沿線地域の住民及び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。沿線地域の住民へのアンケート結果については、前回（令和 2 年 12 月実施）調査結果と比較し、分析を行った。

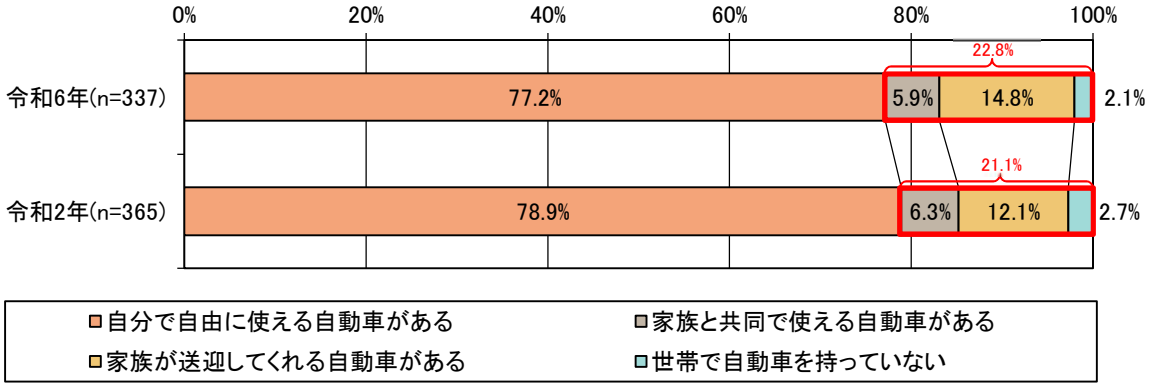
【実施したアンケート調査の概要】

	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 6 年 7 月	令和 6 年 10 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 635 人、休日 365 人）
調査方法	QR コードを記載した紙の調査票を配布し、郵送又はオンラインで回答	QR コードを記載した紙の調査票を配布し、有人駅での回収、郵送又はオンラインで回答
回収結果	有効回収数 340 通、回収率 28.3%	有効回収数 471 通、回収率 47.1%

（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 22.8%で、前回（令和 2 年 12 月調査、21.1%）と比べて大きな変化はみられない。

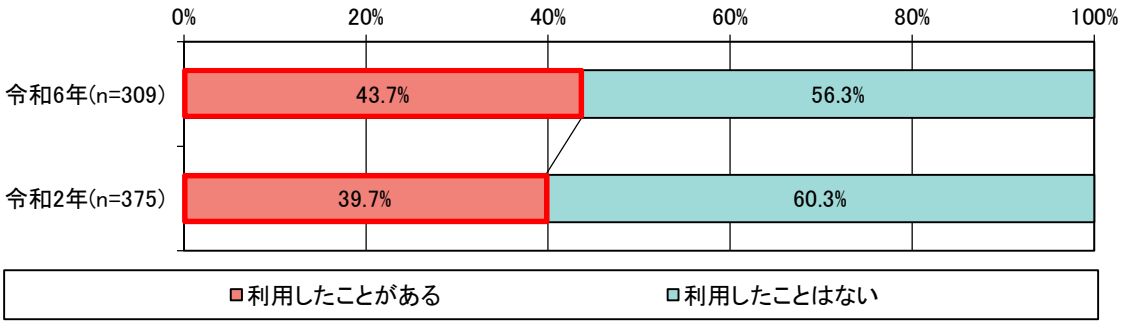
図表 20　自動車保有状況



（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 43.7%で、前回（39.7%）と比べて大きな変化はみられない。

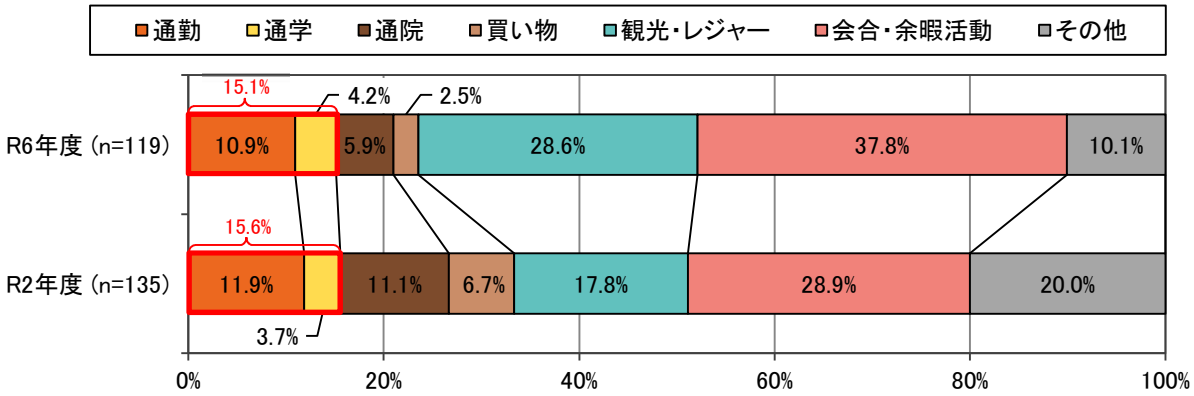
図表 21　過去 1 年間における一畑電車の利用経験



（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」に利用する人の割合は 15.1%であり、前回（15.6%）と大きく変わらないが、「通院」「買い物」で利用する人の割合は低下し、「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上昇している。

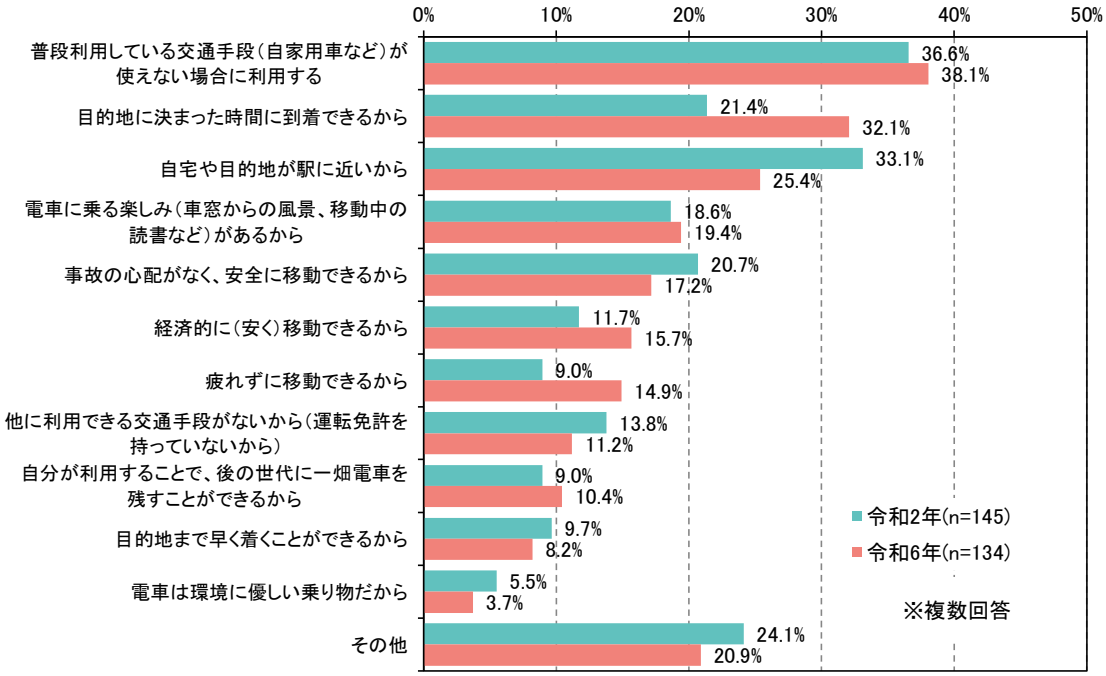
図表 22　一畑電車の主な利用目的



（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（自家用車など）が使えない場合に利用する」が最も多く、続いて「目的地に決まった時間に到着できるから」「自宅や目的地が駅に近いから」が多くなっている。

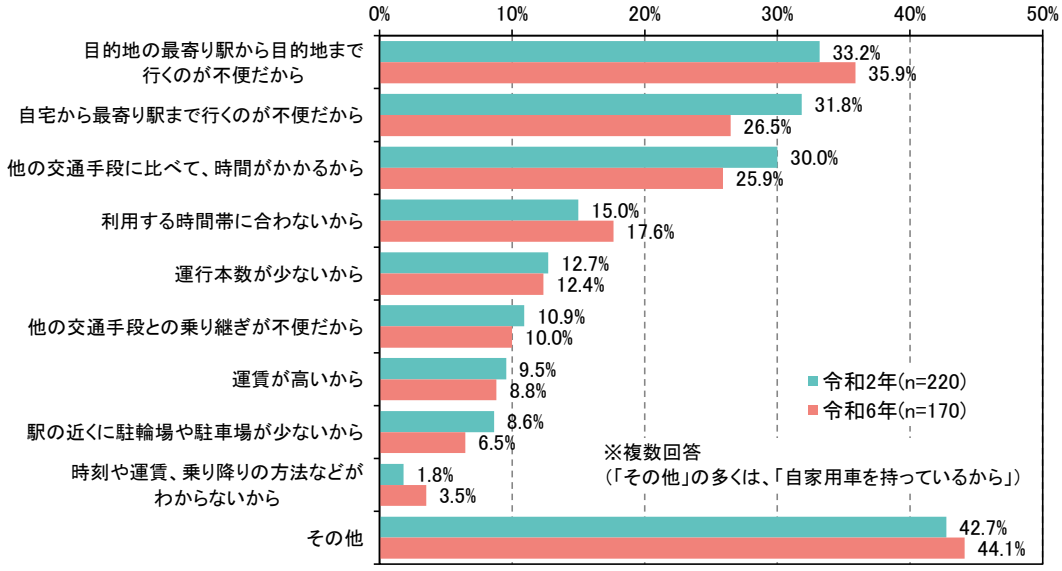
図表 23　一畑電車を利用する理由



（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」が多くなっている。

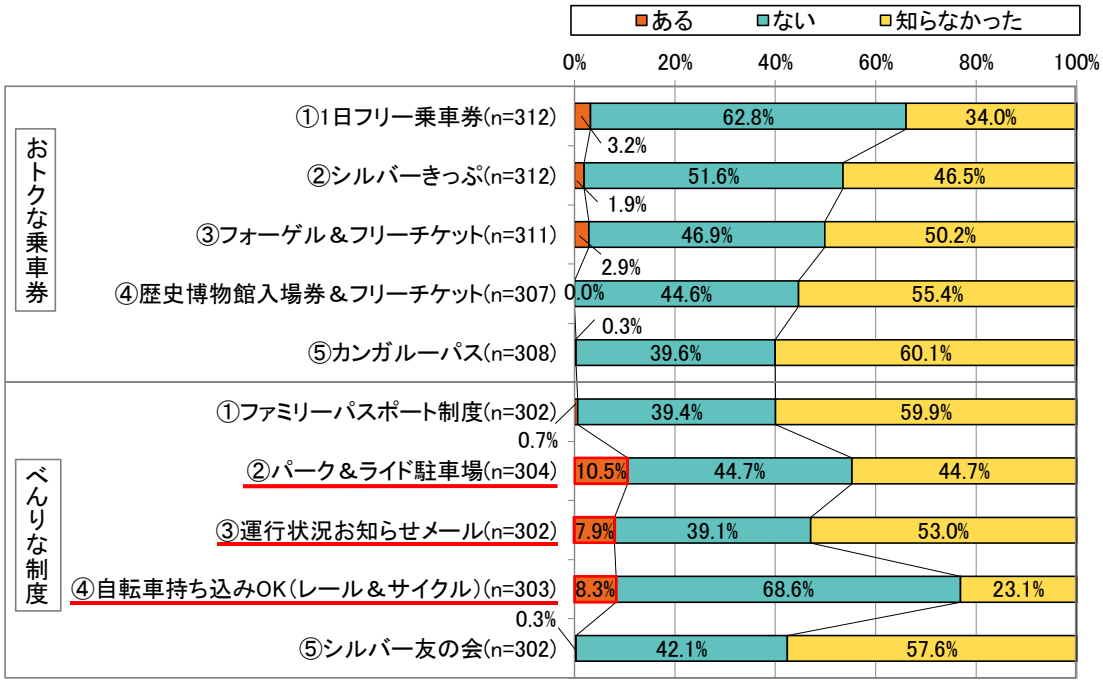
図表 24　一畑電車を利用しない理由



（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）

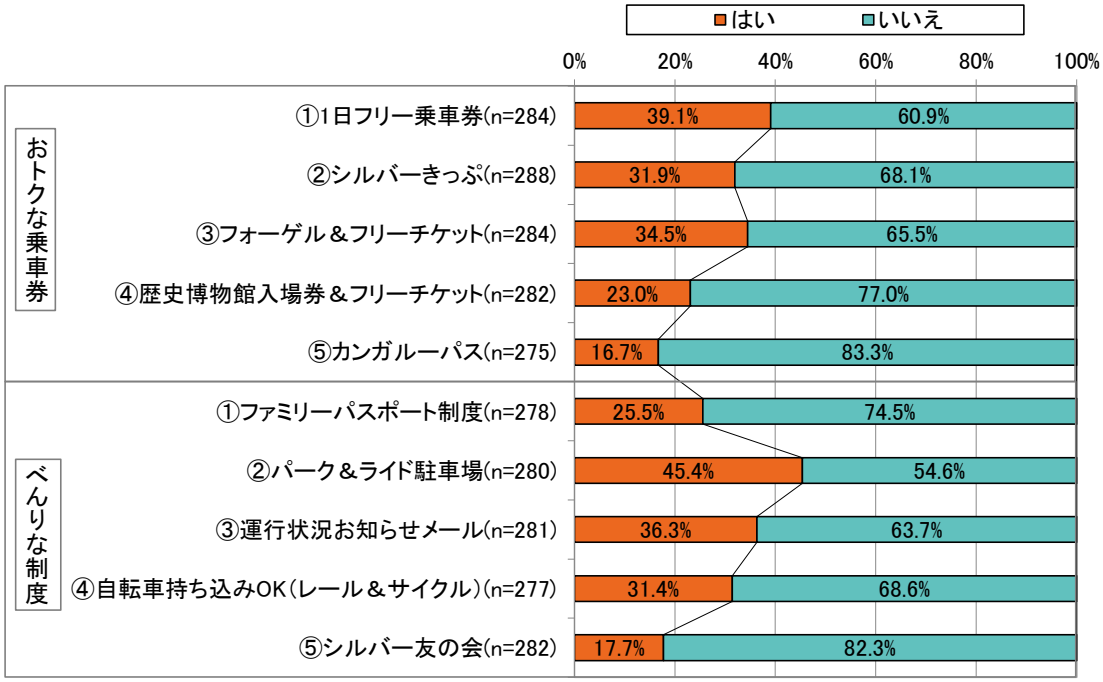
- 利用したことがあるもののうち、「パーク&ライド駐車場」（10.5%）、「運行状況お知らせメール」（7.9%）、「自転車持ち込み OK(レール&サイクル)」（8.3%）の割合が高い。
- 認知度は「1 日フリー乗車券」や「自転車持ち込み OK（レール＆サイクル）」が比較的高いものの、知らない人の割合が半数を超えているものも多い。

図表 25　おトクな乗車券やべんりな制度の認知度と利用経験



- 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」「自転車持ち込み OK（レール＆サイクル）」等である。

図表 26　おトクな乗車券やべんりな制度の利用意向

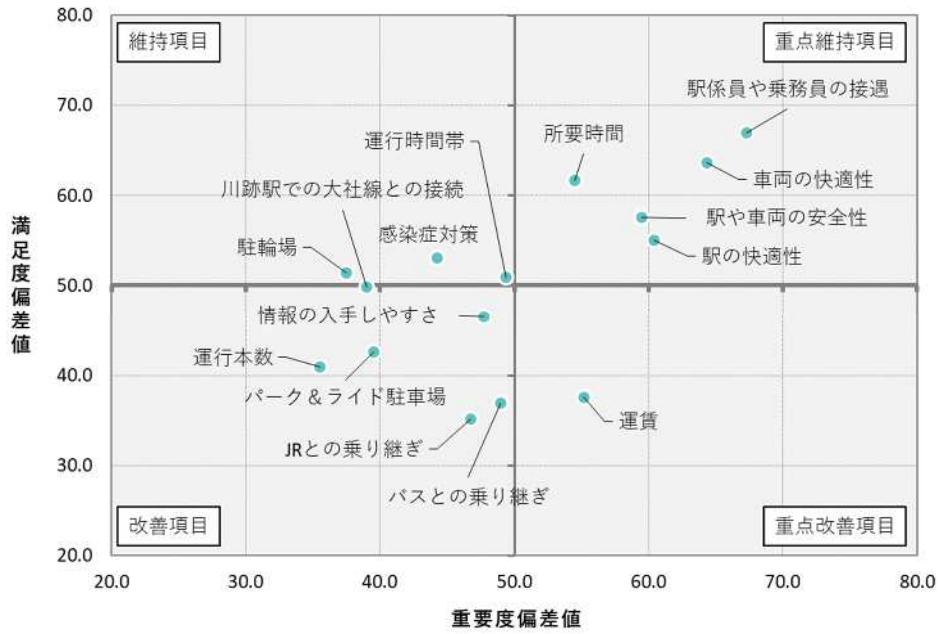


(7)「一畑電車の総合的な満足度」に影響する項目（沿線住民･利用者の比較）

- 重点改善項目（重要度が高く、かつ満足度が低い項目）は、自由に使える自動車を持っていない沿線住民、利用者ともに、「運賃」となっている。
- 重点維持項目（重要度と満足度がともに高い項目）は、沿線住民では、「駅係員や乗務員の接遇」「車両の快適性」「駅や車両の安全性」等、となっている。

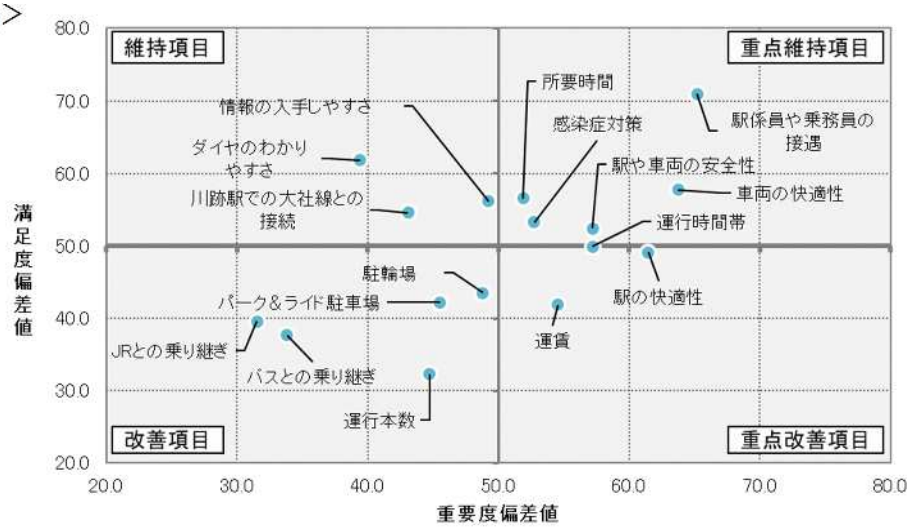
図表 27　重要度・満足度分析

＜沿線住民（自由に使える自動車を持っていない人）＞



- 重点維持項目（重要度と満足度がともに高い項目）は、利用者では、「駅係員や乗務員の接遇」「車両の快適性」等、となっている。

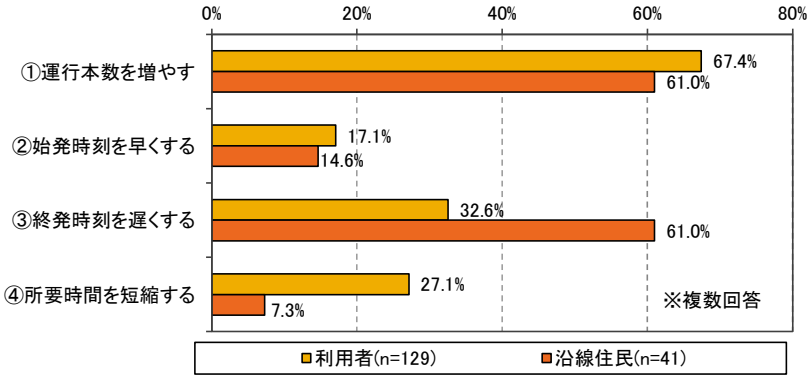
＜利用者＞



（8）サービスを改善した場合の利用回数の変化（沿線住民･利用者の比較）

- 一畑電車のサービスを改善した場合に「利用が増えると思う」と回答した人が最も多かった項目は、沿線住民、利用者ともに「運行本数を増やす」であった。
- 沿線住民では、「終発時刻を遅くする」の割合も高くなっている。

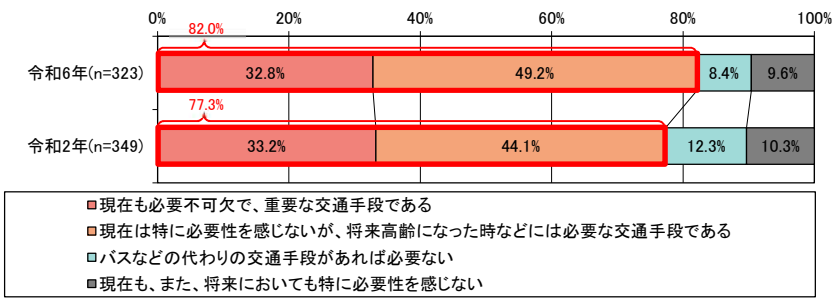
図表 28　サービスを改善した場合の利用回数の変化



（9）一畑電車の必要性（沿線住民）

- 一畑電車が「現在も必要不可欠で、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 82.0%であり、前回（77.3%）と比べて高くなっている。
- 内訳をみると、「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必要な交通手段である」と答えた人の割合が上昇する一方で、「現在も必要不可欠で、重要な交通手段である」と答えた人の割合は大きくは変わっていない。

図表 29　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

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

計画の基本的な方針	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．公共交通で外出する機会の創出 3．地域との協働による公共交通の維持・存続
計画の期間	令和３年８月～令和７年３月

（2）目標に対する実績

利用者数、路線バス・JR との接続状況、利用頻度などは、直近の実績値が目標設定時の基準値を下回っているが、一畑電車のサービスの総合的な満足度や「一畑電車が今後も必要である」と答えた人の割合など、目標値に近い値又はそれを超えているものもあり、取組による一定の成果は出ている。

目標	数値指標	基準値	R7 目標値	実績値	目標達成状況(※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	145 万人 （R1 年度実績）	150 万人以上	134 万人 （R5 年度実績）	×
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	8 駅 （R3 年）	8 駅	8 駅 （R6.10.1 時点）	○
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	59% （R2 年）	70%以上	66% （R5 年）	△
公共交通機関相互間の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	83% （R3 年）	85%以上	76% （R6.10.1 時点）	×
	電鉄出雲市駅で JR 特急列車と接続する列車の割合	39% （R3 年）	60%以上	50% （R6.10.1 時点）	△
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	23,000 千人 （R1 年）	23,700 千人以上	20,658 千人 （R5 年）	×
	沿線地域における主要観光施設への外国人客入込数	152 千人 （R1 年）	250 千人以上	6 千人 （R3 年）※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・通学の日常利用以外の目的で外出した人数	43 千人 （R1 年度）	47 千人以上	26 千人 （R5 年度）	×
公共交通の役割や必要性について理解を深める	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	77% （R2 年）	80%以上	82% （R6 年）	○
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	電車教室などの啓発活動の開催回数	2 回 （R2 年度）	6 回以上	20 回 （R5 年度）	○

※１　【凡例】○：R7 目標値達成、△：基準値達成、×：R7 目標値未達成

※２　外国人入込客数については、調査終了したため、R3 年が直近値

Ⅲ 課題の整理と計画の基本的な方針

１．課題の整理

（1） 一畑電車を中心とした公共交通が果たすべき役割

今回の調査結果によると、一畑電車の主な利用者は、「主に通勤・通学の目的で日常的に利用する　沿線住民」と、「松江市と出雲市との間の移動に利用する観光客」となっている。

こうした状況と、前計画の目標達成状況、上位・関連計画における位置づけ等を踏まえ、沿線地域において一畑電車を中心とした公共交通が果たすべき役割を次のとおり整理する。

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
- 沿線地域を中心とした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の利便性向上
- 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
- 路線バスの利用者の減少や運転手不足から、路線の廃止や減便が進む路線バスなどを含めた沿線地域の移動手段の確保
- 鉄道施設の計画的な修繕・更新による安全性向上
- パーク&ライドの推進や待合・車内環境の改善等による、公共交通を利用しやすい環境の整備
- 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

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

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

・地域の基幹交通である一畑電車の利便性向上
・一畑電車と軸とする公共交通ネットワークの確保
・一畑電車を安全に、安心して利用できる環境の整備
・公共交通機関相互間の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
- 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

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

・国内・海外からの観光客の来訪促進
・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
- 沿線自治体による支援の継続

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

・公共交通の役割や必要性についての理解促進
・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

2．目指す姿

（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める。

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 出雲市駅の周辺地域
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が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

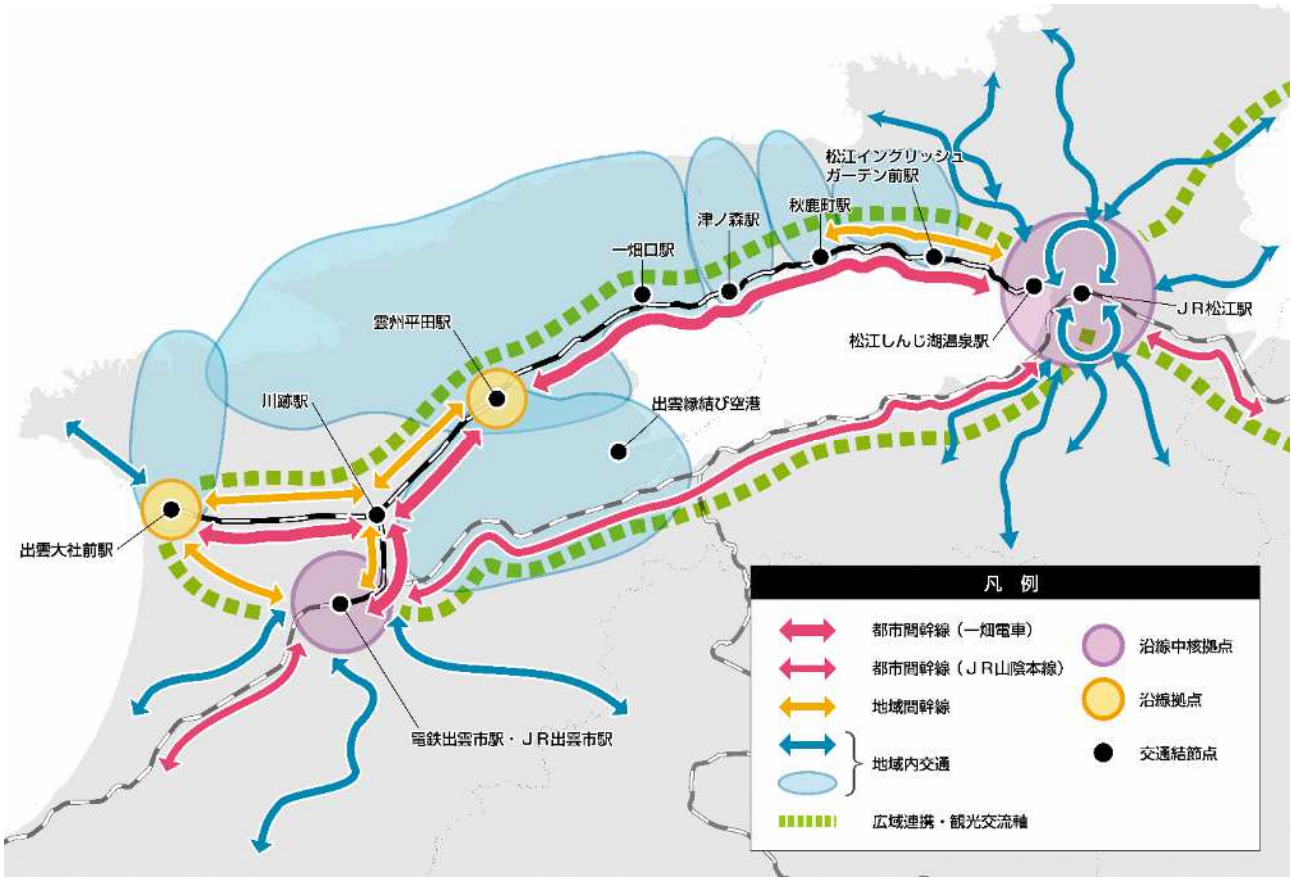
②　公共交通の機能分類

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 1 時間に 2 本以上、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 大社・日御碕線（一畑バス） タクシー

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 30　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数値指標（KPI）を次のとおり定める。

計画の基本方針	計画の目標	数値指標（KPI）		現状値	目標値 (R16 年度)
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	（1）地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める （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 （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 （4）公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する	短期*	一畑電車の運行頻度・時間帯	朝夕： 1 時間に 1 本以上 日中夜： 1 時間に 1 本 （R6.10.1 時点）	朝夕： 1 時間に 1 本以上 日中夜： 1 時間に 1 本
			一畑電車と路線バスが接続する駅の数	8 駅 （R6.10.1 時点）	8 駅
			松江しんじ湖温泉駅でバスと接続する列車の割合	76% (R6.10.1 時点)	85%以上
			電鉄出雲市駅で JR 特急列車と接続する列車の割合	50% (R6.10.1 時点)	60%以上
		中長期*	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	66% (R6 年)	70%以上
2．公共交通で外出する機会の創出	（1）国内・海外からの観光客の来訪を促進する （2）公共交通を利用した外出を促進する	短期*	一畑電車の年間輸送人員	134 万人 (R5 年度)	140 万人
			沿線地域における観光入込客延べ数	20,658 千人 （R5 年）	23,700 千人以上
		中長期*	沿線住民アンケート調査において公共交通を利用して、通勤・通学等の日常生活以外の目的で外出した割合	76% （R6 年）	80%以上
3．地域との協働による公共交通の維持・存続	（1）公共交通の役割や必要性について理解を深める （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	短期*	一畑電車の収支（補助後損益）	▲26 百万円 （R5 年度）	16 百万円
			一畑電車への公的資金投入額(施設整備に係る島根県・松江市・出雲市の補助合計額)	318 百万円 （R5 年度）	516 百万円
			電車教室などの啓発活動の開催回数	20 回 （R5 年度）	20 回以上
		中長期*	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	82% （R6 年）	85%以上

＊短期…毎年度検証、中長期…最終年度（R16 年度）に検証

Ⅳ 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

（１）都市間及び地域間の移動利便性の向上

① 平日朝夕の松江しんじ湖温泉～電鉄出雲市間の急行列車の運行や、日中のパターンダイヤでの運行等、通勤・通学等の日常生活において便利でわかりやすいダイヤで運行する。

② 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車両を導入する。

（２）旅客需要や利用者のニーズを踏まえた運用の見直し

① 平日朝夕の時間帯について、通勤・通学に配慮した時刻調整を行う。

② 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。

③ 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。

実施主体

一畑電車

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
便利でわかりやすいダイヤでの運行	運用の見直し(毎年)	→								→
車両の導入	車両の導入	→								
その他の事業	随時実施	→								→

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

（１）一畑電車と接続する公共交通の運行確保

① 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、国庫補助事業等を活用して、運行を確保する。

② 鉄道や定時定路線型のバスではカバーできない移動需要に対応するため、タクシーの活用等により、一畑電車の最寄り駅までの移動手段を確保する。

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

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→

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

（1）鉄道施設の安全性の向上

① 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、老朽化した鉄道施設の設備更新、利便性及び安全性の向上に資する施設整備を行う。

② 一畑電車を持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークとして再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、鉄道事業再構築実施計画を策定し、国庫補助を活用した鉄道施設の整備を行う。

一畑電車支援計画（令和７～16 年度）の概要

総事業費		約 80 億円
老朽化した鉄道施設の設備更新	線路	レール交換、マクラギ交換、道床交換 分岐器改修、重軌条交換、橋梁塗装、法面改修
	電路	電路設備・信号保安設備・踏切保安設備の更新 変電所設備の更新、列車無線の改良
	車両	車両設備（VVVF 制御等）の更新
利便性等向上に資する施設整備	線路	川跡駅ホーム改修、松江しんじ湖温泉駅・雲州平田駅ホーム上屋改修 第 4 種踏切道の安全向上対策
	電路	変電所無人化及び運転指令移設
	車両	2100 系及び 5000 系を更新し、新型車両 3 両を導入

（2）利用環境の改善

① 交通系 IC カードや QR コード・バーコード等のキャッシュレス決済への対応を促進する。

② 駅や車両のバリアフリー対策（段差解消、点状ブロック設置、音声案内等）を推進する。

③ 利用状況に応じたパーク&ライド駐車場及び駐輪場利用方法の周知を強化する。

（3）利用方法やサービス内容の周知

① ホームページや SNS を活用した情報発信の充実とプレスリリースの拡大による積極的な広報活動を展開する。

② 通常ダイヤ及び年末年始や松江水郷祭等の臨時ダイヤに係る時刻表を作成し利用者へ周知する。

実施主体

一畑電車、島根県・松江市・出雲市

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→

目標 4 公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する

（1）バス及び JR との接続確保

① 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。

② 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

（2）乗り継ぎ案内の改善

① 主要交通結節点等において、一畑電車と接続する公共交通機関を乗り換える際の案内表示や誘導サインの設置を検討する。

② 経路検索アプリなど、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・運賃等をまとめて検索できる経路検索サービスについて、ダイヤ改正や経路の変更等に合わせたデータの更新を随時行う。

実施主体

一畑電車、JR 西日本、バス事業者、タクシー事業者

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→

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

（1）観光客の来訪促進

① SNS を活用し、イベントや誘客に繋がる取組などの情報を積極的に発信する。

② 電車の体験運転メニューの拡大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。

③ 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。

④ 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推進する。

⑤ 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。

⑥ 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。

⑦ 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推進する。

⑧ 観光客の来訪促進につながるイベント列車の運行や車両の導入を行う。

（2）インバウンドの誘客強化

① 友好協定を締結している国営台湾鉄路株式会社との交流を軸としたインバウンド誘客を強化する。

② 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。

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

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→

目標 2　公共交通を利用した外出を促進する

（1）公共交通を利用した外出のきっかけづくり

① 一畑電車駅サイトまつりなど、地域と連携したイベントを開催する。

② 企画乗車券の販売やイベント列車の運行（ビール電車等）による利用促進を図る。

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　等

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→								

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

（１）公共交通を乗って守る意識の醸成

① 公共交通の役割や必要性について理解を深めてもらうため、沿線の幼稚園・保育園や小学校における電車の乗り方教室等の啓発活動を行う。

② 地域と連携し、駅施設の美化対策の強化を図る。

③ 公共交通を乗って守る意識を醸成するため、家族向けの公共交通の乗車イベントを実施する。

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、
公民館・コミュニティセンター、町内会、学校　等

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→								

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

（１）地域が一体となった利用促進の仕組みづくり

① 住民向けの運賃割引や松江フォーゲルパークなどの沿線施設と連携したサービスを推進し、利用促進を図る。

② 一畑電車駅サイトまつりなど地域と連携したイベントを開催する。【再掲】

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　等

実施時期

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	R14 年度	R15 年度	R16 年度
各事業	随時実施	→								

V 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 月頃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。計画の基本方針・目標の数値指標と検証方法は下表のとおりである。

計画の基本方針・目標	数値指標（KPI）		データの入手方法
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 （1）地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める （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 （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 （4）公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する	短期*	一畑電車の運行頻度・時間帯	時刻表（10 月 1 日時点）
		一畑電車と路線バスが接続する駅の数	路線図・時刻表（10 月 1 日時点）
		松江しんじ湖温泉駅でバスと接続する列車の割合	時刻表（10 月 1 日時点）
		電鉄出雲市駅で JR 特急列車と接続する列車の割合	時刻表（10 月 1 日時点）
	中長期*	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	アンケート調査
2．公共交通で外出する機会の創出 （1）国内・海外からの観光客の来訪を促進する （2）公共交通を利用した外出を促進する	短期*	一畑電車の年間輸送人員	一畑電車（各年度）
		沿線地域における観光入込客延べ数	島根県観光動態調査（各年）
	中長期*	沿線住民アンケート調査において、公共交通を利用して通勤・通学等の日常生活以外の目的で外出した割合	アンケート調査
3．地域との協働による公共交通の維持・存続 （1）公共交通の役割や必要性について理解を深める （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	短期*	一畑電車の収支（補助後損益）	一畑電車（各年度）
		一畑電車への公的資金投入額 (施設整備に係る島根県・松江市・出雲市の補助合計額)	一畑電車沿線地域対策協議会（各年度）
		電車教室などの啓発活動の開催回数	一畑電車（各年度）
	中長期*	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	アンケート調査

＊短期…毎年度検証、中長期…最終年度（R16 年度）に検証

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。

社会情勢の変化等を踏まえ、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 16 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。

（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
令和　４年　８月２４日改正
令和　５年　９月１１日改正
令和　６年　５月１４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する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、一畑電車株式会社から選出される委員をもって充てる。
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。
この規約の改正は、平成２２年４月１日から施行する。
この規約の改正は、平成２４年４月１日から施行する。
この規約の改正は、平成２６年４月１日から施行する。
この規約の改正は、平成２７年４月１日から施行する。
この規約の改正は、平成２７年６月２３日から施行する。
この規約の改正は、平成２７年９月２８日から施行する。
この規約の改正は、平成２９年１２月１９日から施行する。
この規約の改正は、令和３年６月１１日から施行する。
この規約の改正は、令和４年８月２４日から施行する。
この規約の改正は、令和５年９月１１日から施行する。
この規約の改正は、令和６年５月１４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山陰支社	
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	
	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　（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	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	取締役常務執行役員	
	執行役員本部長	

オブザーバー	国土交通省中国運輸局鉄道部計画課長	

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 6 年　12 月 24 日　　計画（素案）に関する協議
令和 7 年　1月 17 日～2月 16 日　パブリックコメントの実施【意見なし】
令和 7 年　2月 19 日　　計画（案）に関する協議・承認

第２期一畑電車沿線地域公共交通計画
＜令和７年３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）