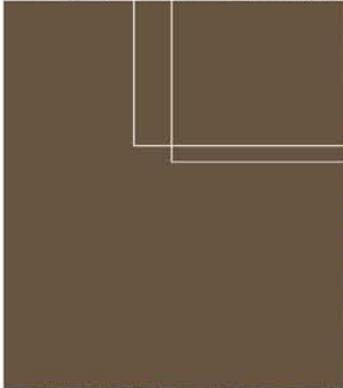


一畑電車沿線 地域公共交通網形成計画



平成 28 年 4 月 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 地域の現状	3
1. 沿線地域の概要.....	3
2. 人口.....	4
3. 移動の目的地となる施設の分布.....	7
4. 沿線住民の移動実態.....	13
III 公共交通の現状	17
1. 公共交通の整備状況.....	17
2. 一畑電車の運行・利用状況.....	24
3. その他の公共交通の運行・利用状況.....	32
4. 公共交通に対するニーズ.....	35
5. 調査結果を踏まえた課題.....	44
IV 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	45
1. 上位・関連計画の一覧.....	45
2. 上位計画の概要.....	46
3. 関連計画の概要.....	52
4. 調査結果を踏まえた課題.....	58
V 一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画の検証	59
1. 連携計画の概要.....	59
2. 連携計画の検証体制.....	59
3. 評価結果を踏まえた事業の継続性についての検討.....	60
4. 検証結果を踏まえた課題.....	62
VI 地域における公共交通の役割と課題の整理	63
1. 地域における公共交通の課題.....	63
2. 課題の対応方針の検討と公共交通が果たす役割の整理.....	64
3. 課題の対応方針.....	68
VII 計画の基本的な方針と目標及び数値指標	70
1. 計画の基本理念.....	70
2. 公共交通の機能と将来像.....	70
3. 計画の基本方針と目標及び数値指標.....	72
VIII 目標達成のために行う事業及びその実施主体	73
IX 計画目標の達成状況の評価	84
1. 計画の推進体制.....	84
2. PDCA サイクルによる評価・検証.....	84
3. モニタリングの方法.....	85
4. 事業スケジュール.....	86

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約 140 万人前後で推移し、ピーク時（昭和 42 年）の約 1/4 となっている。

こうした状況を踏まえ、平成 18 年より「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（ハード事業）に対し、沿線自治体が支援を行っている。一方、一畑電車の利用促進策等のソフト事業については、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）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、平成 25 年に「交通政策基本法」が制定され、交通政策に関する基本理念や国、地方公共団体等が果たすべき役割等が定められた。また、平成 26 年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、「持続可能な地域公共交通のあり方の検討に当たっては、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合的なネットワークの形成、住民の協力を含む関係者の連携等に留意することが重要である」といった基本方針が示されている。

本計画は、上記基本方針を踏まえ、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網の形成を目指すために策定するものである。

2. 計画の区域

計画の区域は、島根県松江市・出雲市の一畑電車沿線地域とする。

図表 1 計画の区域



3. 計画の期間

計画の期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とする。

4. 計画の位置づけ

島根県総合発展計画、松江市総合計画、出雲市総合振興計画等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公共交通網の姿を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものである。

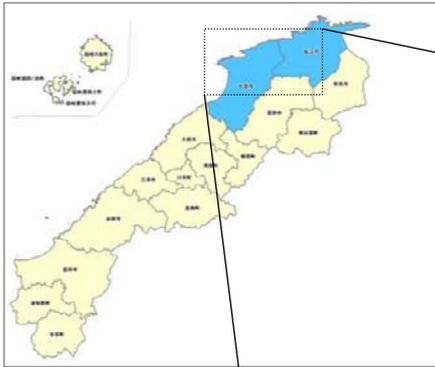
5. 計画の策定主体

計画の策定主体は、島根県、松江市及び出雲市とする。

1. 沿線地域の概要

(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。



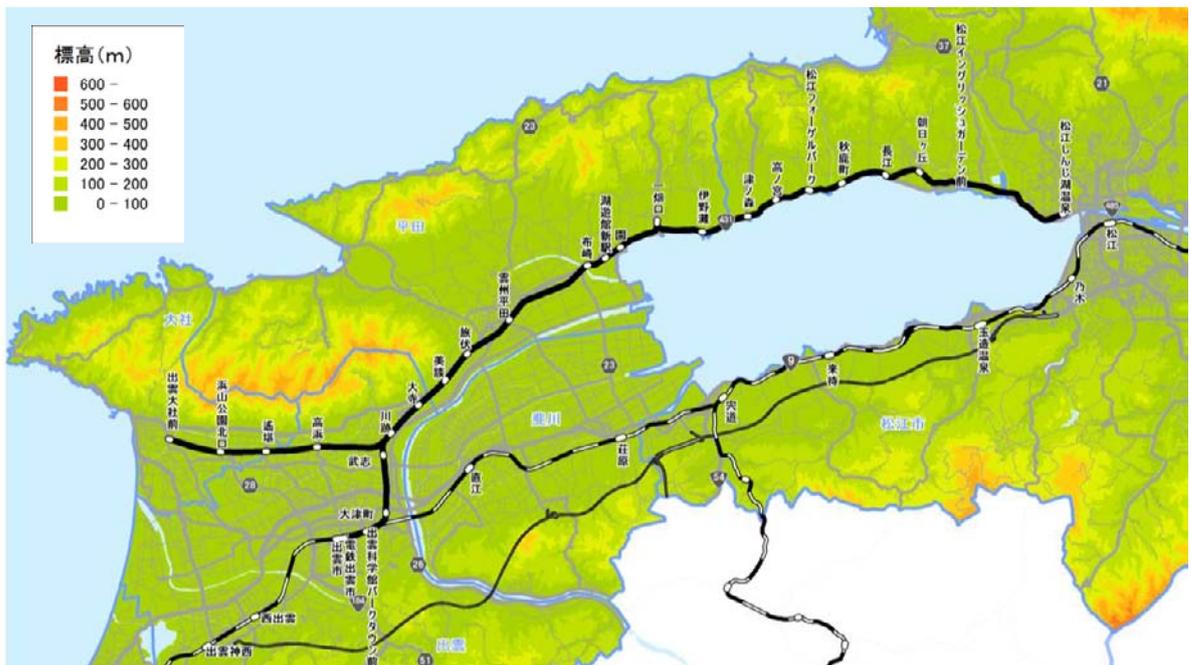
図表 2 位置図



(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

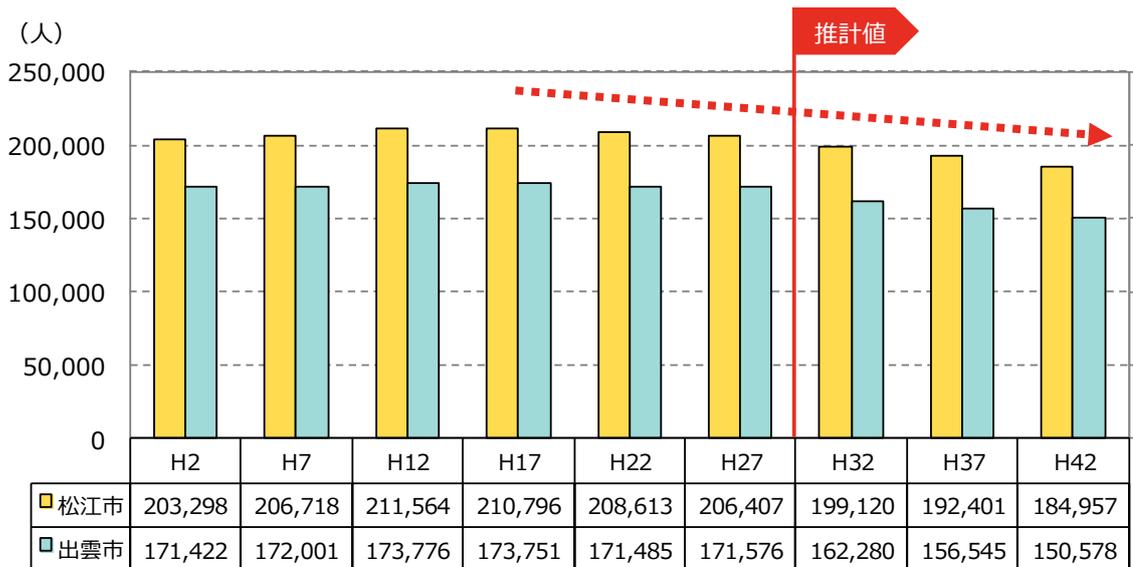


2. 人口

(1) 人口の推移

- 国勢調査における人口の推移をみると、松江市・出雲市とも平成 17 年から減少傾向を示している。
- 平成 27 年の人口は松江市が 206 千人、出雲市が 172 千人であり、平成 42 年までの 20 年間にそれぞれ 185 千人、151 千人まで減少すると見込まれる。
- 平成 2 年から平成 22 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 7.7%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 25 年 3 月推計）（平成 32 年～）

	H2 年	H7 年	H12 年	H17 年	H22 年	H2 年に対する H22 年の増減率
旧松江市	147,416	147,416	152,616	151,362	150,815	2.3%
旧八束郡	55,882	59,302	58,948	59,434	57,798	3.4%
松江市計	203,298	206,718	211,564	210,796	208,613	2.6%

	H2 年	H7 年	H12 年	H17 年	H22 年	H2 年に対する H22 年の増減率
旧出雲市	82,679	84,854	87,330	88,805	89,020	7.7%
旧平田市	30,632	29,707	29,006	28,071	26,908	▲12.2%
旧大社町	17,284	16,683	16,020	15,581	14,916	▲13.7%
大社町以外の旧簸川郡	40,827	40,757	41,420	41,294	40,641	▲0.5%
出雲市計	171,422	172,001	173,776	173,751	171,485	0.0%

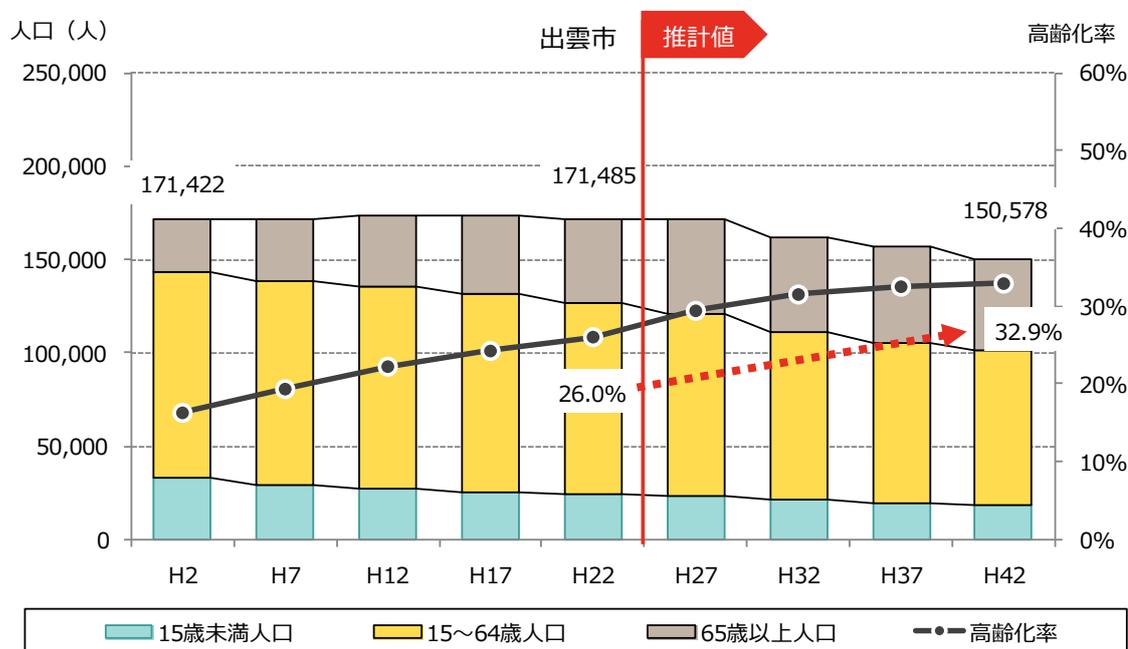
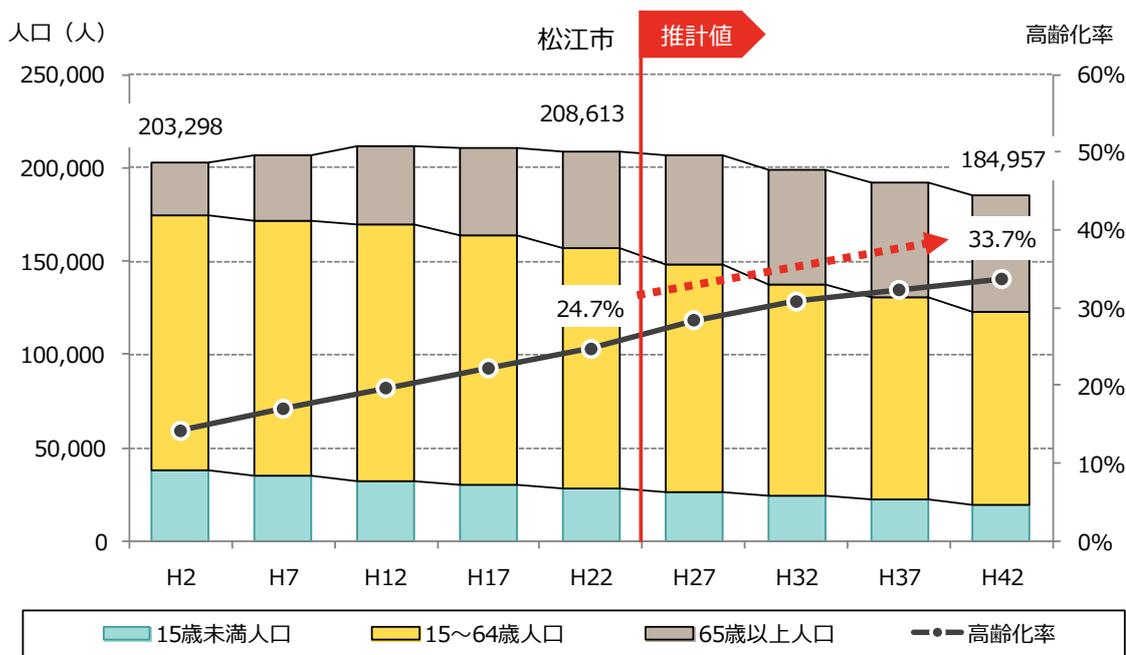
資料：国勢調査（～平成 22 年）

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 25 年 3 月推計）（平成 27 年～）

(2) 年齢三区分別人口の推移

- 年齢三区分別人口の推移をみると、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、少子高齢化の進行がうかがえる。
- 平成22年の高齢化率は、松江市が24.7%、出雲市が26.0%であるが、平成42年にはそれぞれ33.7%、32.9%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

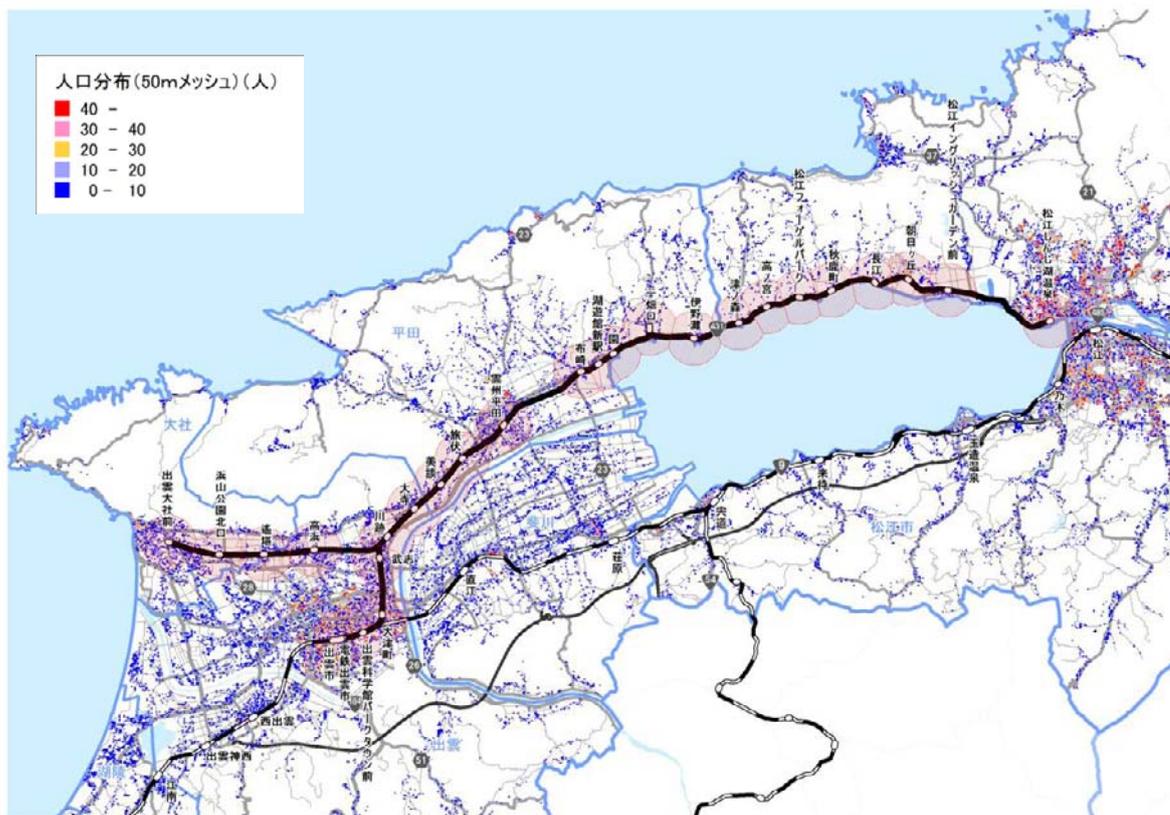


資料：国勢調査（～平成22年）
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）（平成27年～）」

(3) 人口分布及び駅勢圏人口

- 沿線地域の駅勢圏人口（一畑電車の駅を中心とした半径 1km 圏内の人口）は、61 千人（平成 22 年）であり、5 年前とほぼ同じ値となっている。
- 松江市・出雲市の総人口に占める沿線地域の駅勢圏人口の割合は、16.2%となっている。

図表 6 人口分布及び駅勢圏人口



資料：国勢調査（平成 22 年）と電話帳データを元に作成

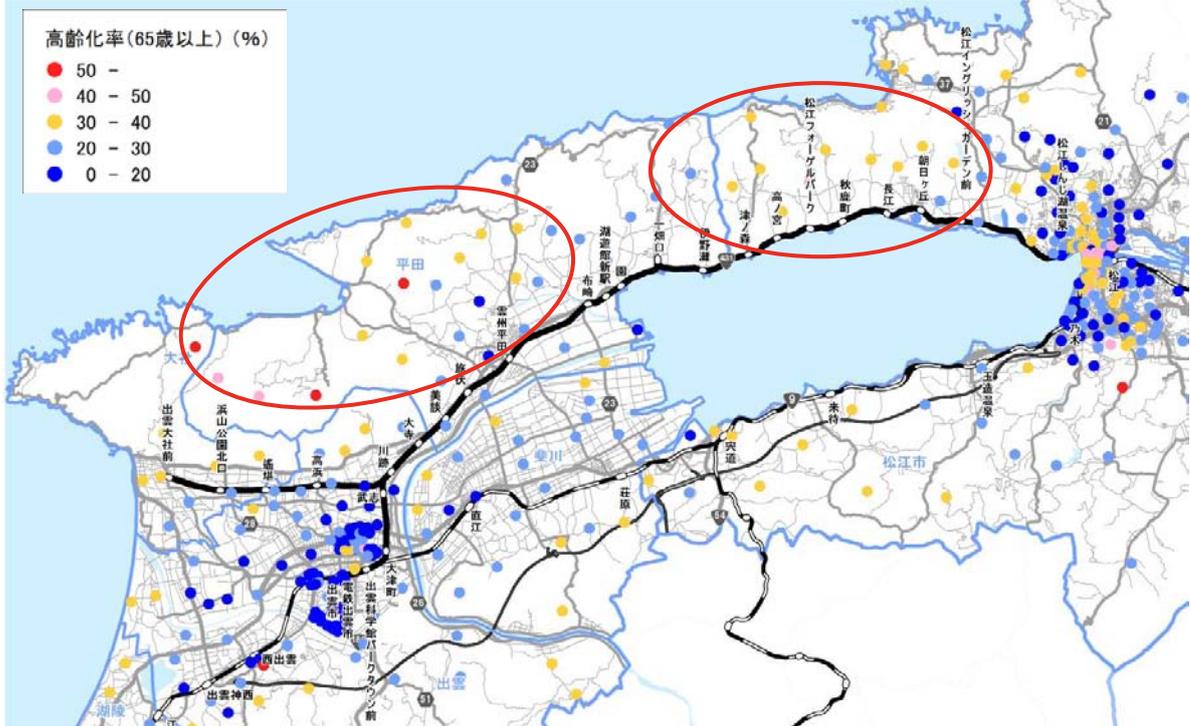
		H17 年	H22 年	増減
松江市	人口 (人)	210,796	208,613	▲ 2,183
	駅勢圏 1km 内人口 (人/km)	11,440	11,462	22
出雲市	人口 (人)	173,751	171,485	▲ 2,266
	駅勢圏 1km 内人口 (人/km)	50,439	49,892	▲ 547
合計	人口 (人)	384,547	380,098	▲ 4,449
	駅勢圏 1km 内人口 (人/km)	61,879	61,354	▲ 525
	人口に占める駅勢圏 1km 内人口の割合	16.2%	16.2%	0

資料：国勢調査（各年）と電話帳データをもとに作成

(4) 集落別の高齢化率

- 平成 22 年国勢調査における小地域別（集落別）の高齢化率をみると、松江市の湖北地域や平田地域において、高齢化率が高くなっている。

図表 7 集落別の高齢化率



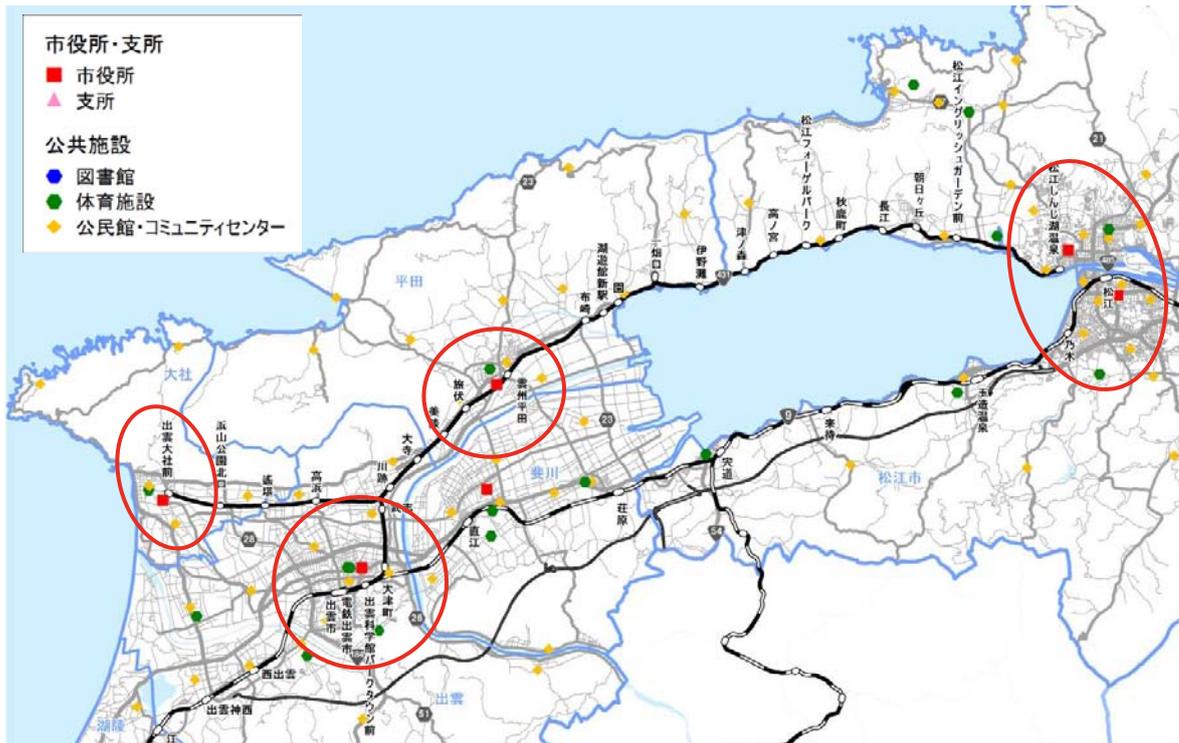
資料：国勢調査（平成 22 年）

3. 移動の目的地となる施設の分布

(1) 公共施設

- 公共施設は、松江しんじ湖温泉駅、雲州平田駅、電鉄出雲市駅及び出雲大社前駅の周辺に集積している。

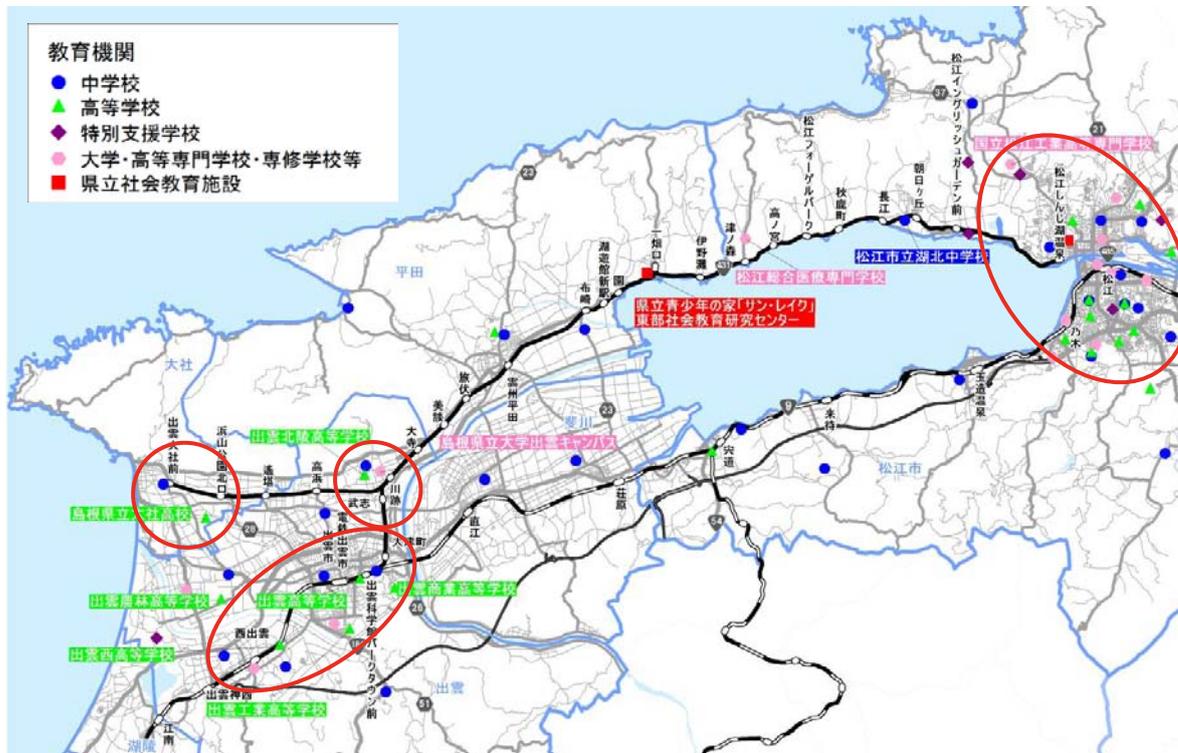
図表 8 公共施設の分布



(2) 教育機関

- 松江しんじ湖温泉駅、雲州平田駅、川跡駅、電鉄出雲市駅及び出雲大社前駅の周辺には、複数の教育機関が立地している。

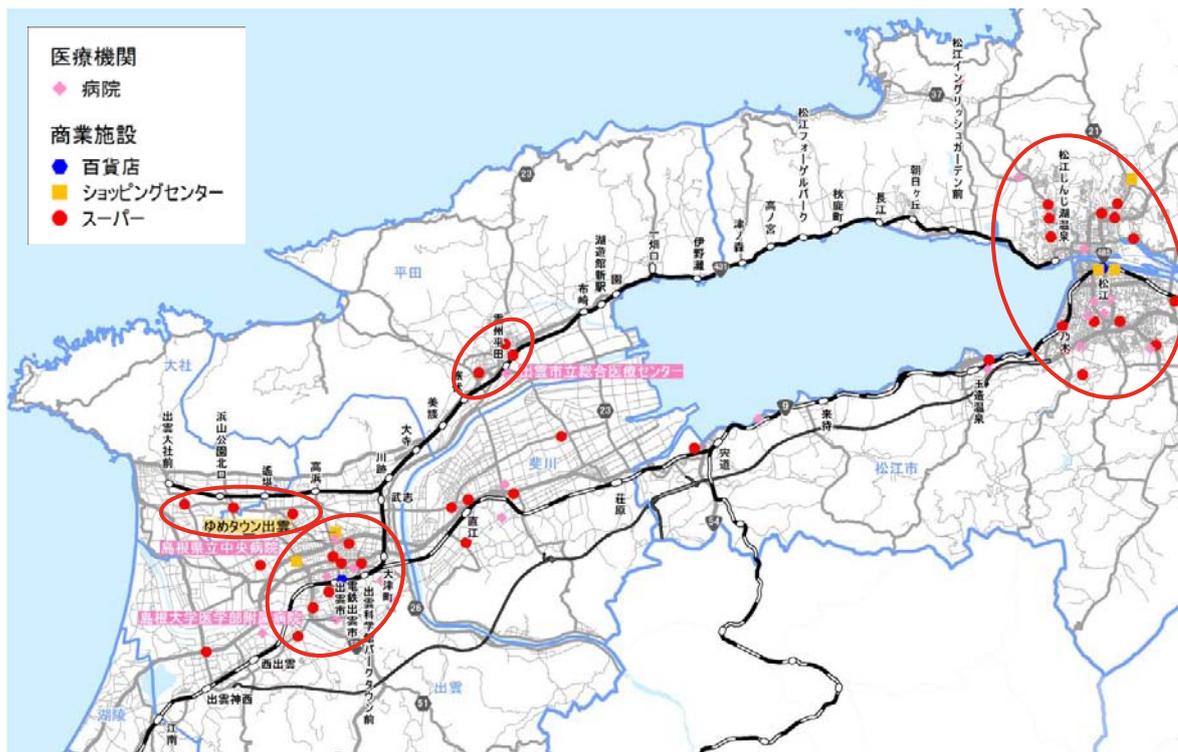
図表 9 教育機関の分布



(3) 医療機関・商業施設

- 病院は、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。
- 商業施設は、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ほか、大社線の南側の幹線道路沿いには、複数のスーパーが立地している。

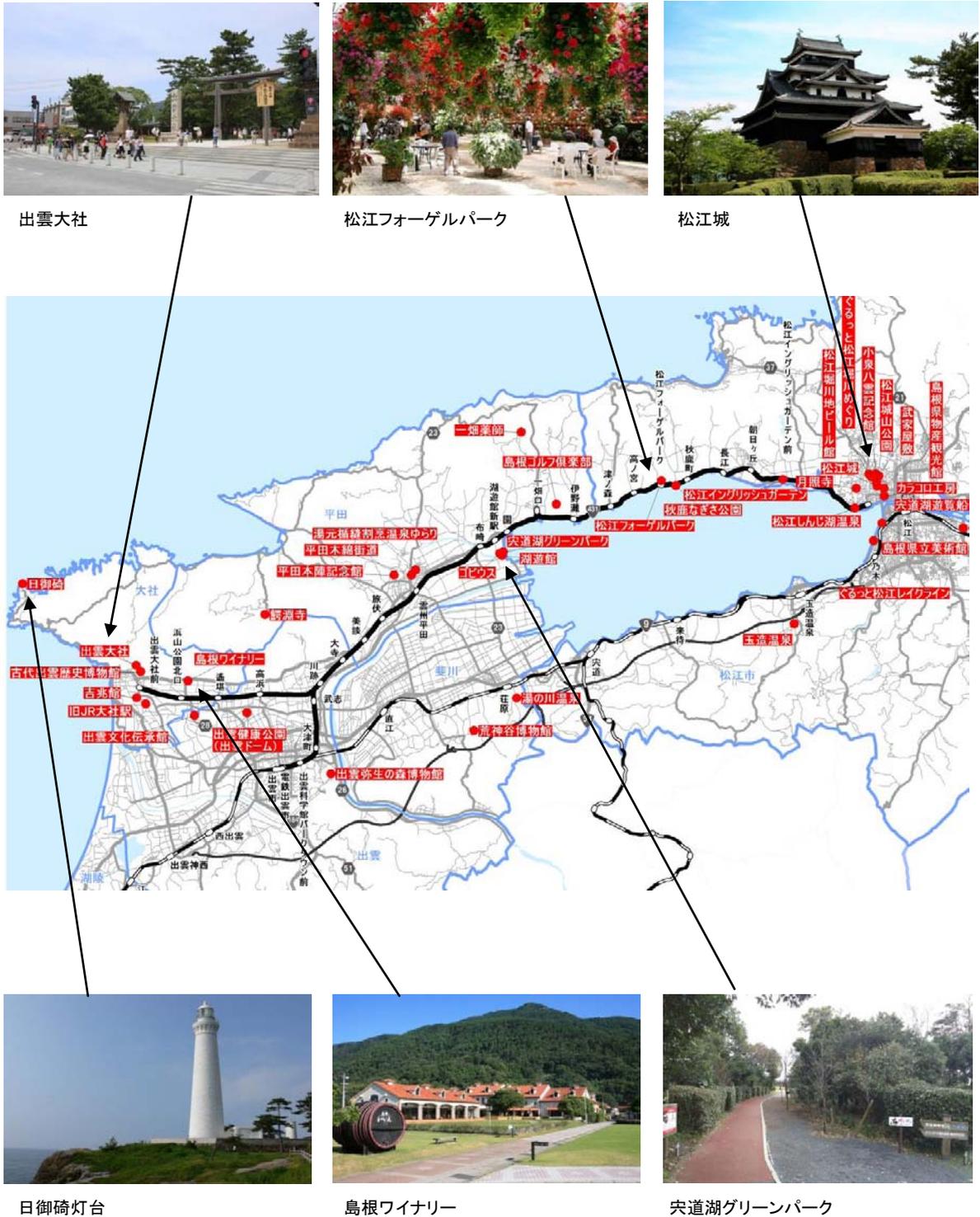
図表 10 医療機関・商業施設の分布



(4) 観光資源

- 沿線地域には、平成 27 年に国宝に指定された松江城や、国内外から数多くの観光客が訪れる出雲大社のほか、日御碕、島根ワイナリー及び一畑薬師等の数多くの観光資源が立地している。

図表 11 観光資源の分布



資料：島根県観光写真ギャラリー*（松江フォーゲルパーク、松江城、日御碕灯台、島根ワイナリー）
 * <https://www.kankou-shimane.com/ja/gallery/>

(5) 観光入込客数

- 沿線地域の主な観光施設の年間入込客数をみると、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により、平成 24 年度～平成 26 年度にかけて出雲市内の観光地への入込客数が大きく増加している。

図表 12 観光入込客数の推移

(単位：千人)

	H18 年度	H20 年度	H22 年度	H24 年度	H26 年度	H18 年度に対する H26 年度の増減率 ^{*1}
宍道湖遊覧船	24	33	25	20	20	▲14.5%
松江城	210	274	282	277	377	79.8%
松江城山公園	236	309	318	311	424	79.4%
小泉八雲記念館	130	132	108	79	100	▲22.8%
武家屋敷	110	118	102	79	102	▲6.7%
松江しんじ湖温泉	200	222	208	180	311	55.3%
ぐるっと松江レイクライン	152	176	135	124	147	▲3.2%
ぐるっと松江堀川めぐり	315	349	308	256	323	2.5%
松江・堀川地ビール館	192	210	170	132	212	10.4%
島根県立美術館	283	285	274	238	188	▲33.5%
カラコロ工房	290	406	369	379	394	35.6%
月照寺	23	23	19	15	17	▲28.0%
島根県物産観光館	133	133	156	176	190	42.9%
松江イングリッシュガーデン	127	158	232	191	206	62.4%
秋鹿なぎさ公園	37	42	38	7	8	▲77.7%
松江フォーゲルパーク	204	201	167	140	164	▲19.8%
松江市計	8,228	8,859	8,765	8,432	9,602	16.7%
島根ゴルフ倶楽部	27	32	33	32	28	4.3%
一畑薬師	660	598	486	454	392	▲40.6%
湖遊館	62	56	55	52	67	7.5%
宍道湖グリーンパーク	11	14	26	33	45	291.6%
ゴビウス	121	127	110	110	112	▲7.5%
平田本陣記念館	22	17	17	18	19	▲14.3%
湯元榎縫割烹温泉ゆらり	285	267	286	261	218	▲23.6%
出雲健康公園（出雲ドーム）	32	31	28	28	28	▲11.9%
出雲文化伝承館	105	96	78	71	69	▲34.6%
島根ワイナリー	1,002	1,068	843	844	868	▲13.4%
出雲大社	2,144	2,501	2,468	3,483	6,647	210.0%
古代出雲歴史博物館	-	325	231	210	297	▲8.6%
日御碕	1,217	1,354	1,109	1,000	1,222	0.4%
吉兆館	22	25	32	48	54	143.2%
出雲市計	8,373	9,268	8,994	10,436	13,100	56.5%

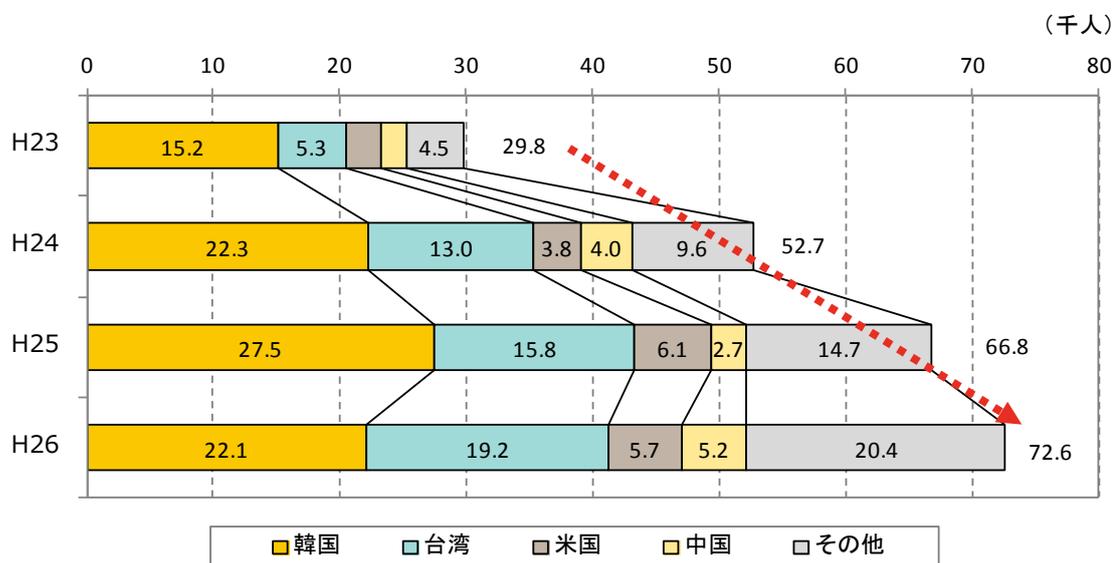
*1 古代出雲歴史博物館は、平成 20 年度に対する平成 26 年度の増減率を記載

資料：島根県観光動態調査（各年度）

(6) 外国人観光客数

- 松江市・出雲市の主要有料観光施設を訪れた外国人観光客の推移をみると、平成 26 年の外国人観光客数は 72.6 千人で、平成 23 年の 2 倍以上に増加している。
- 国・地域別では、台湾が特に増加している。

図表 13 外国人観光客数の推移



松江・出雲地区の主要有料観光施設の協力を得て、実施している外国人割引制度の利用者数を集計したもの。
資料：しまね国際観光推進協議会（各年）

- 一方、平成 26 年における訪日外国人の都道府県訪問率をみると、島根県は 0.2%であり、全都道府県の中で鳥取県等と並んで最も低くなっている。

	訪問率 (%)
北海道	7.8
東京都	51.4
京都府	21.9
大阪府	27.9
鳥取県	0.2
島根県	0.2
岡山県	0.9
広島県	3.4
山口県	0.4
福岡県	8.9
沖縄県	4.7

図表 14 訪日外国人の都道府県訪問率

資料：観光庁「訪日外国人の消費動向 平成 26 年年次報告書」

(7) その他の地域資源

- 沿線地域には、松江城や出雲大社等の観光資源以外に、現時点では広く認知されていないものの、観光資源となりうる潜在的な魅力を有する地域資源が多く存在している。そうした地域資源のうち、一畑電車に関する主な地域資源は、次のとおりである。

図表 15 一畑電車に関する地域資源

エリア・駅	主な地域資源
全線	<ul style="list-style-type: none"> ● レールを使用した架線柱 ● 映画「RAILWAYS～49歳で電車の運転士になった男の物語～」ロケ地
一畑口駅	全国的に珍しい平地でのスイッチバック
布崎駅	一畑電車布崎変電所（国の登録有形文化財）
雲州平田駅	車両体験運転設備、鉄道資料の保存室
高浜駅	粟津稻生神社の参道を横切る大社線 デハニ 50 形車両の静態保存（社会福祉法人里方福祉会さとがた保育園）
出雲大社前駅 周辺	<ul style="list-style-type: none"> ● ポケットパーク「縁結びスクエア」、デハニ 50 形車両の静態展示 ● 出雲大社前駅駅舎（国の登録有形文化財）



レールを使用した架線柱



映画「Railways」ロケ地と案内看板



一畑電車布崎変電所



鉄道資料の保存室（雲州平田駅構内）



粟津稻生神社の参道を横切る大社線



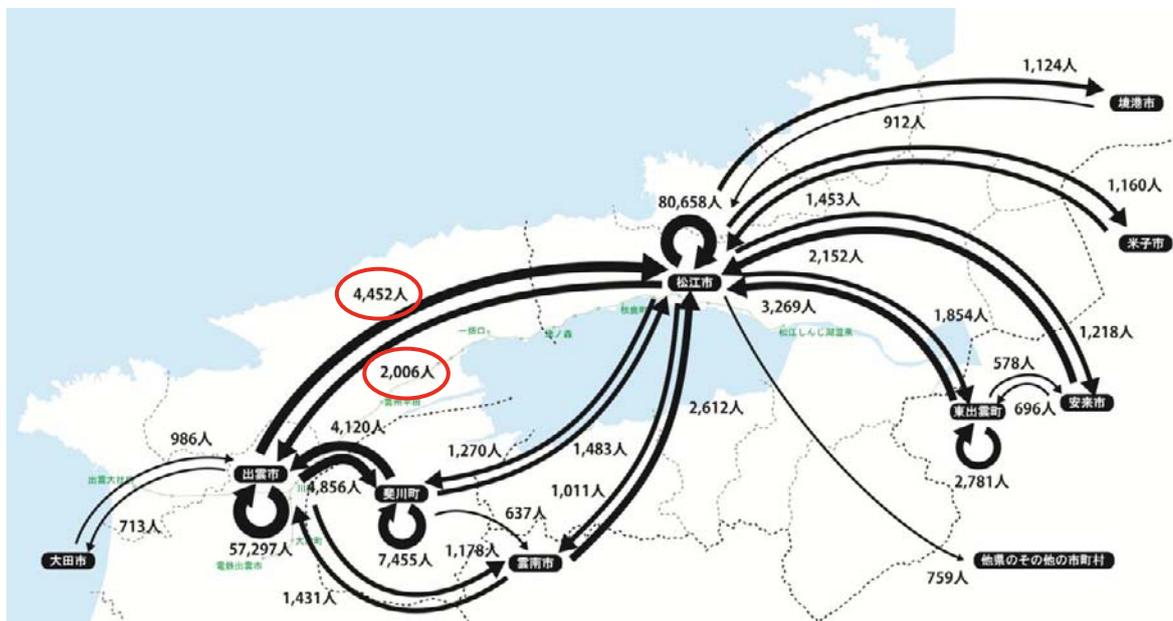
デハニ 50 形車両の静態保存（さとがた保育園）

4. 沿線住民の移動実態

(1) 通勤流動

- 松江市と出雲市との間の通勤流動は、出雲市から松江市方向が 4,452 人、逆方向が 2,006 人となっており、松江市へ向かう方向の流動が多くなっている。

図表 16 通勤流動

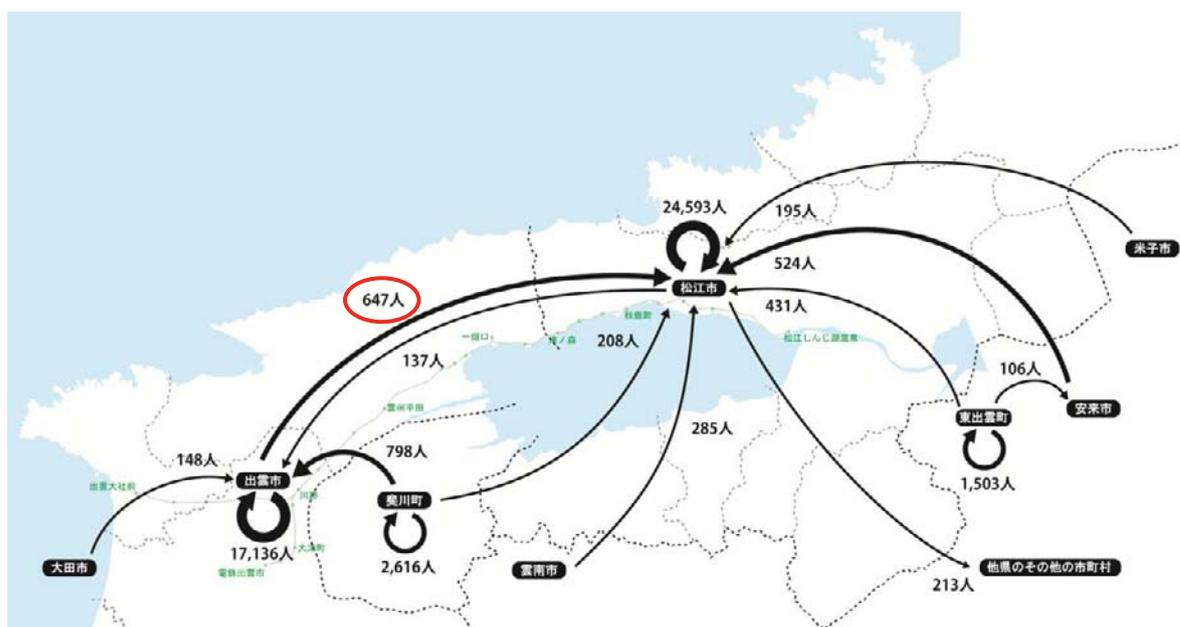


資料：国勢調査（平成 22 年）

(2) 15 歳未満通学者を含む通学流動

- 松江市と出雲市との間の通学流動は、出雲市から松江市方向が 647 人、逆方向が 137 人となっており、通勤流動に比べて規模が小さいものの、通勤流動と同様に松江市へ向かう方向の流動が多くなっている。

図表 17 通学流動

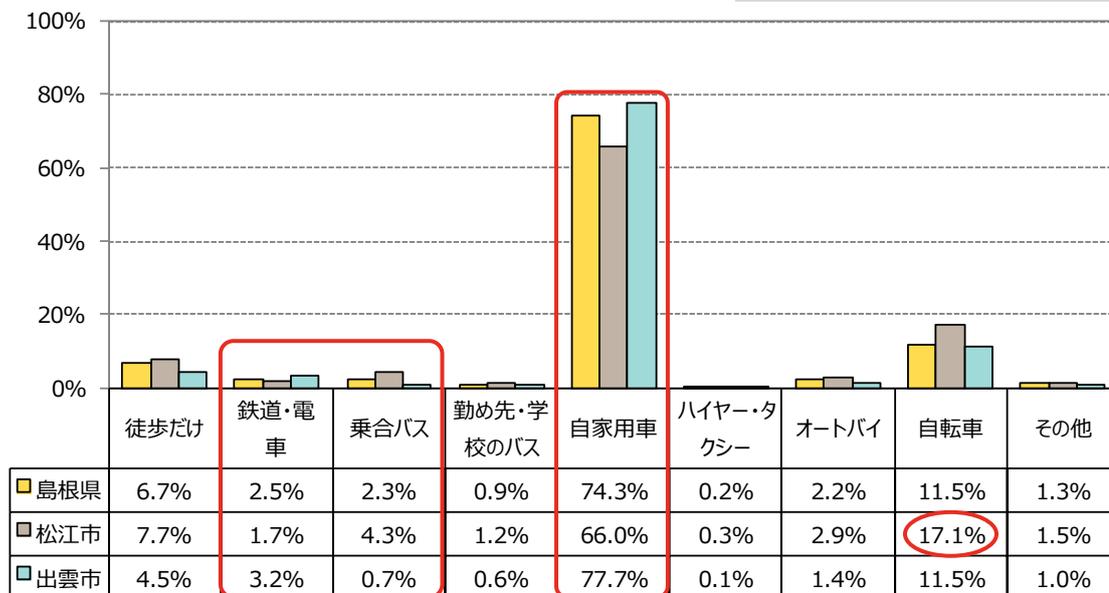


資料：国勢調査（平成 22 年）

(3) 通勤・通学における利用交通手段

- 国勢調査における通勤・通学時の利用交通手段をみると、松江市・出雲市とも「自家用車」の割合が最も高く、出雲市の値は島根県全体の平均を上回っている。
- 「鉄道・電車」は、松江市 1.7%、出雲市 3.2%となっており、松江市の値は島根県全体の平均を下回っている。
- 「乗合バス」は、松江市においては 4.3%であるが、出雲市では 0.7%にとどまっている。
- 松江市では、「自転車」の割合が 17.1%で、島根県全体の平均よりも高くなっている。

図表 18 通勤・通学における利用交通手段

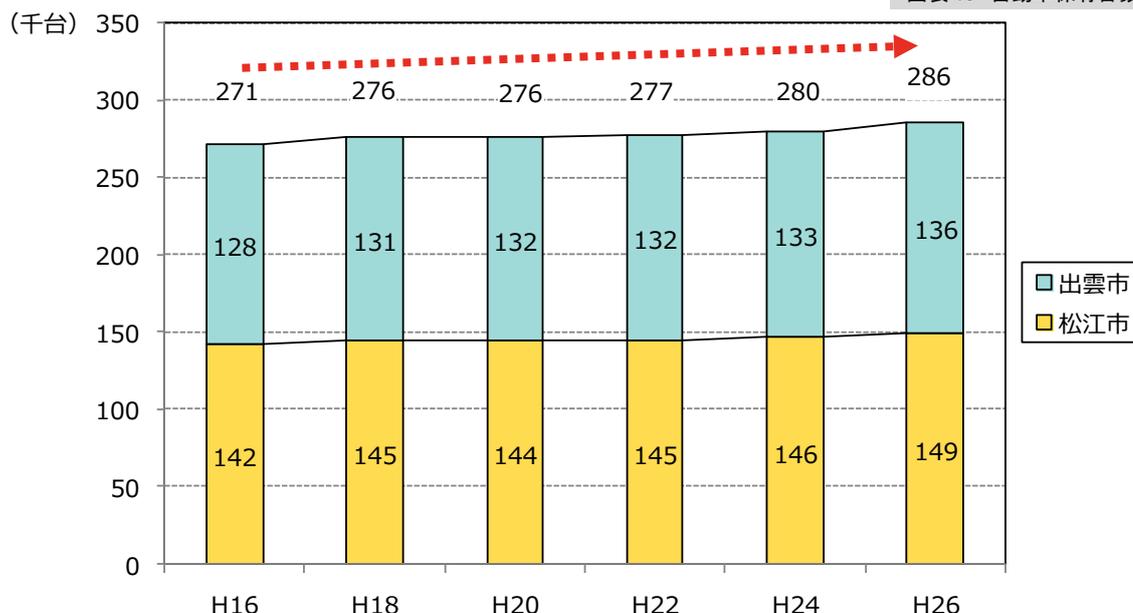


資料：国勢調査（平成 22 年）

(4) 自動車保有台数

- 松江市・出雲市における自動車保有台数は増加傾向にあり、平成 26 年度では 286 千台となっている。

図表 19 自動車保有台数



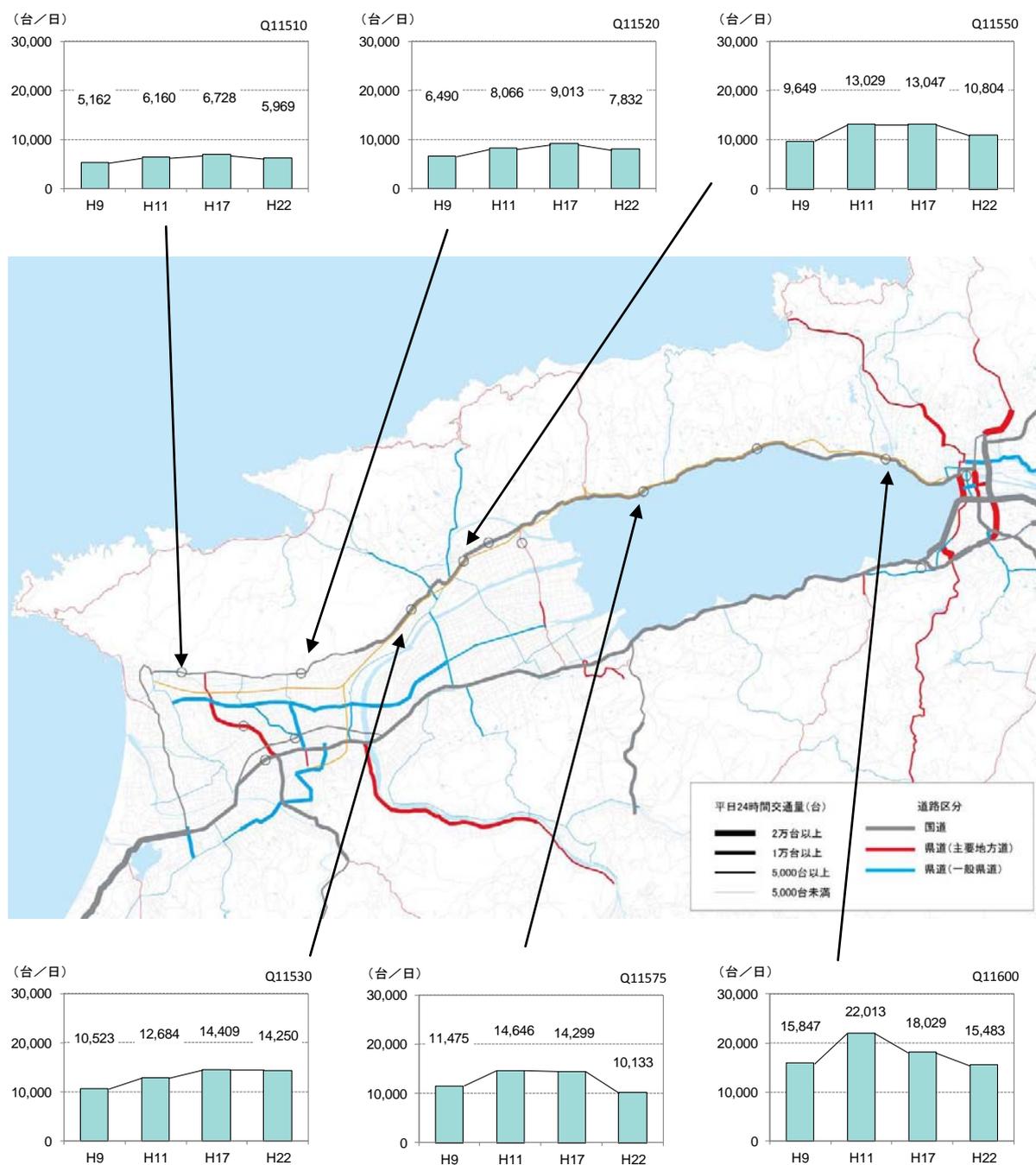
資料：中国運輸局島根運輸支局*1

*1 (一社) 全国軽自動車協会連合会「島根県市区町村別軽自動車車両数」による（軽二輪を含まない）

(5) 主要道路における自動車交通量の推移

- 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）* の推移をみると、全体的な傾向として、自動車交通量は平成 9 年から平成 17 年にかけて増加し、その後、平成 22 年にかけて減少している。
- 平成 22 年の自動車交通量は、松江しんじ湖温泉駅の西側の地点と、雲州平田駅の西側の地点が約 15 千台であり、他の地点に比べて多くなっている。

図表 20 主要地点における自動車交通量の推移



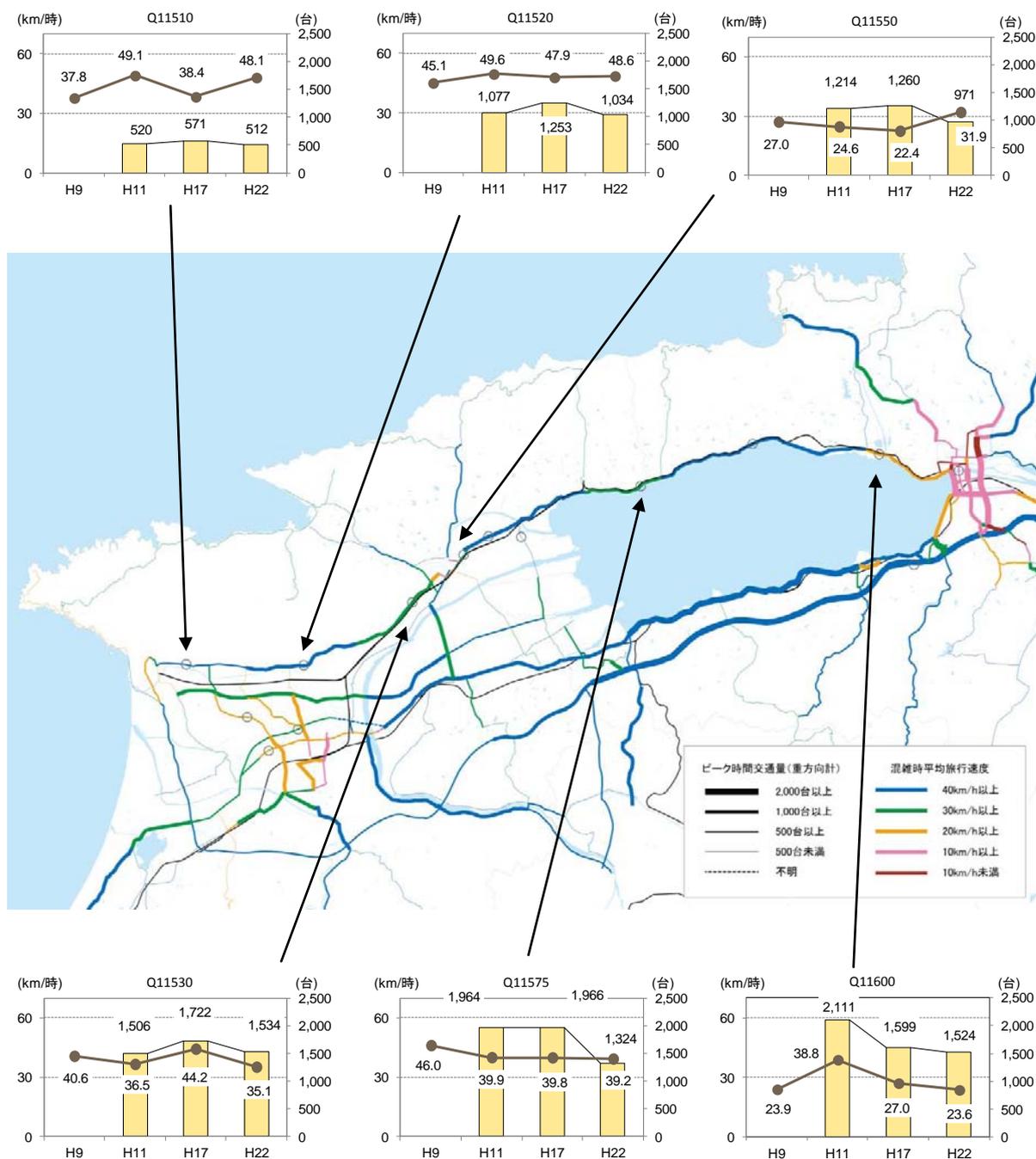
* 観測地点が 12 時間交通量調査地点である場合は、24 時間交通量に換算・推定した値を用いている。

資料：島根県道路交通センサス（平成 9 年、平成 11 年、平成 17 年、平成 22 年）

(6) 主要道路における混雑時平均旅行速度とピーク時間交通量の推移

- 国道 431 号の主要地点における混雑時平均旅行速度*の推移をみると、松江市内の地点における混雑時平均旅行速度は低下傾向にある。また、松江しんじ湖温泉駅の西側の区間と、雲州平田駅の東側の区間の速度が他の地点に比べて低くなっている。
- 国道 431 号の主要地点におけるピーク時間交通量は、全体的な傾向として、平成 17 年よりも平成 22 年の方が少なくなっている。

図表 21 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の推移



* 混雑時平均旅行速度については、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 9 年、平成 11 年、平成 17 年、平成 22 年）

1. 公共交通の整備状況

(1) 道路網

- 一畑電車の路線の大部分は、国道 431 号に平行している。

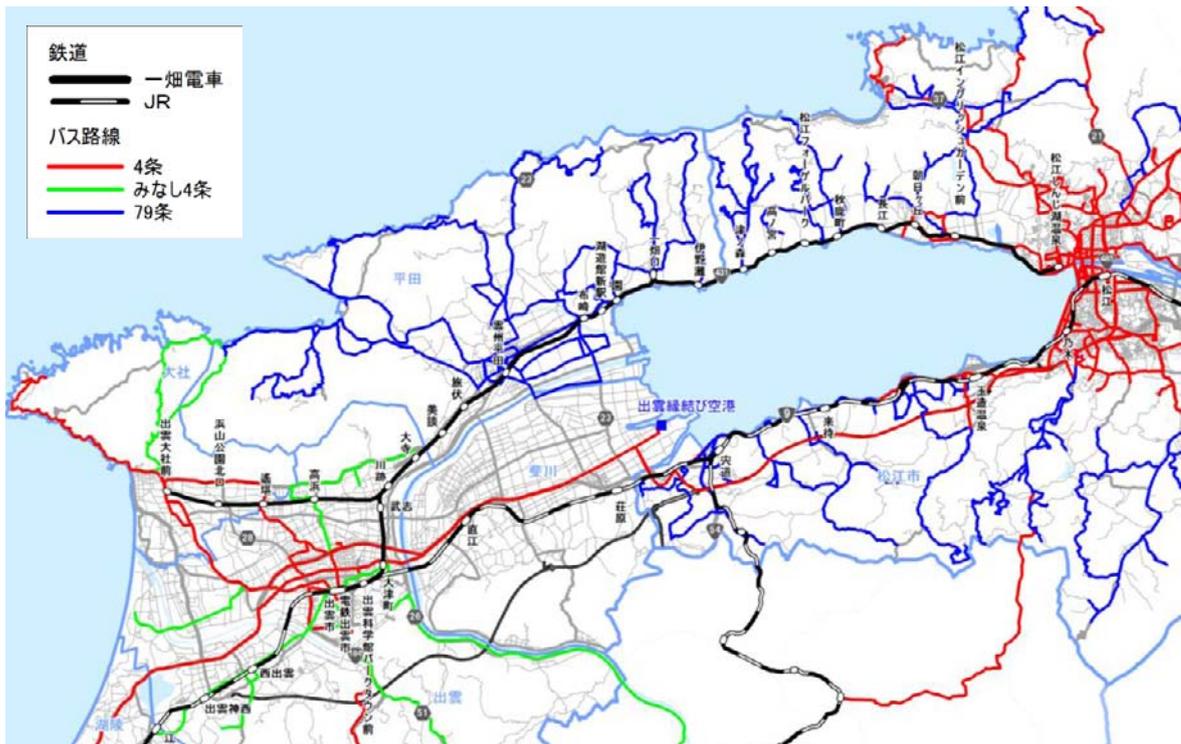
図表 22 道路網



(2) 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。

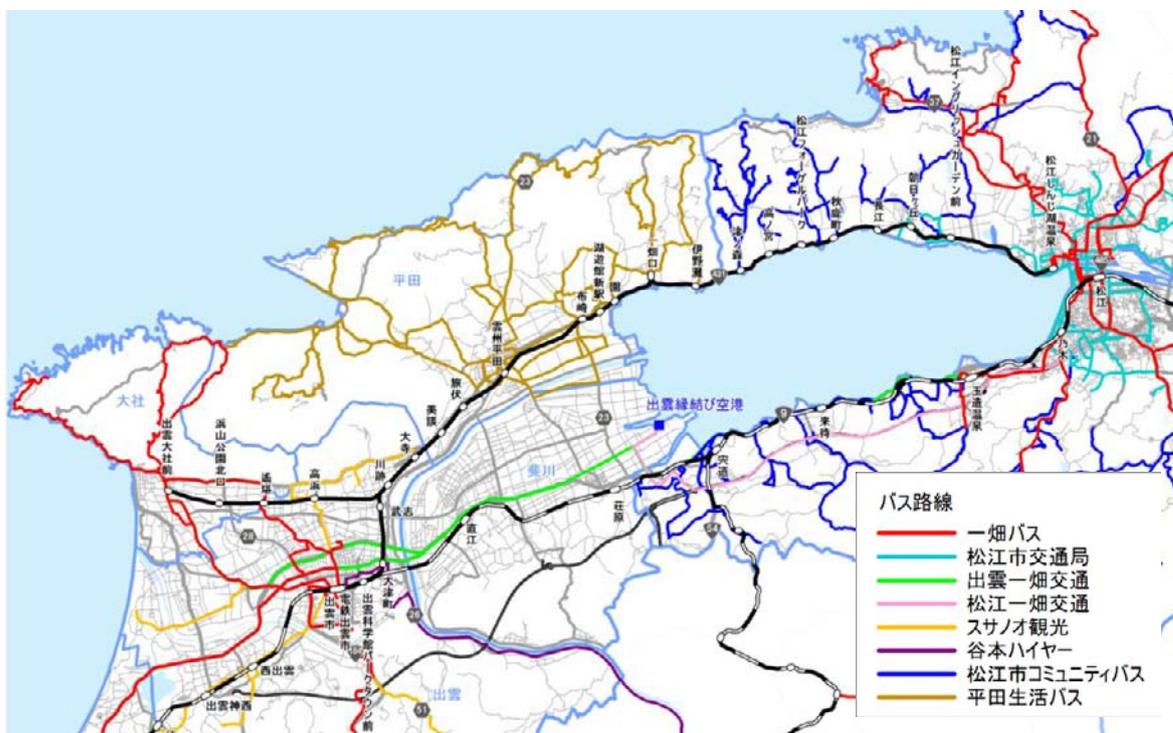
図表 23 公共交通網



(3) バス路線網

- 一畑電車の駅から離れた地域を面的にカバーする形で、バス路線網が張り巡らされている。
- 出雲市の斐川地域では、平成 27 年 11 月から平成 28 年 10 月まで、「斐川生活バス」の試験運行が行われている。(試験運行のため、図には記載していない)

図表 24 バス路線網



(4) 一畑電車とバスとの接続

- 一畑電車は、松江しんじ湖温泉駅、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、雲州平田駅、電鉄出雲市駅及び出雲大社前駅において、路線バスと接続している。

図表 25 一畑電車と接続するバス路線

駅名	バス路線		平日運行本数
松江しんじ湖温泉駅	一畑バス	八雲線	39.5 往復
		玉造温泉・大東線	18.5 往復
		松江境港シャトルバス	往路 5 便、復路 7 便
	松江市交通局	福祉センター～竹矢・馬淵	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)
		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 (循環・3～11月)
高速乗合バス	広島～三次・松江線 (グランドアロー)	往路 12 便、復路 16 便	
空港連絡バス	出雲縁結び空港	13 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	2 往復 (月水金運行)
		成相寺・野間循環線	3 往復 (月～土運行)

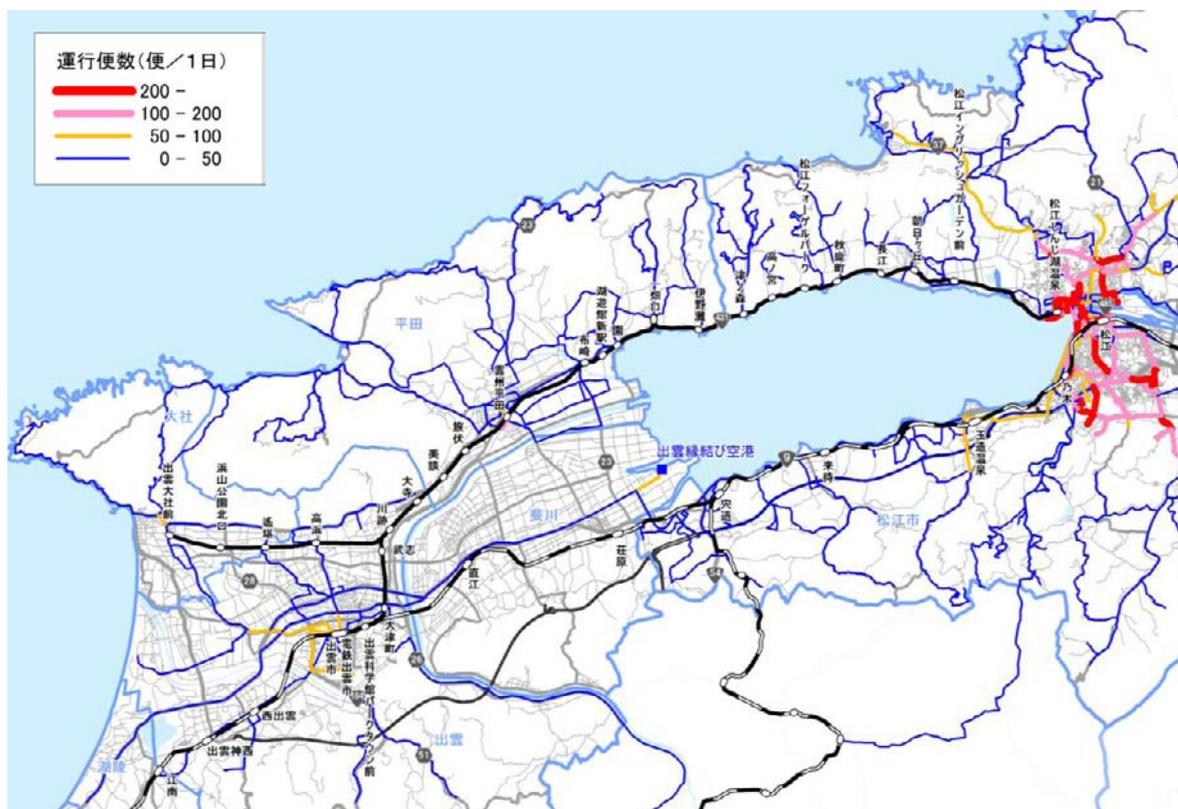
駅名	バス路線		平日運行本数
秋鹿町駅	秋鹿コミュニティバス	(全便デマンド運行)	往路 13 便、復路 10 便
津ノ森駅	大野コミュニティバス	魚瀬線 (スクール便を除く)	往路 6 便、復路 5 便
		細原・東村線	4 往復
一畑口駅	平田生活バス	一畑薬師線	7.5 往復
雲州平田駅	平田生活バス	釜浦線	7.5 往復
		坂浦線	11 往復
		北浜線	6.5 往復
		地合線 (地合線分岐を含む)	7 往復
		鱈淵線	8 往復
		猪目線	5 往復
		鹿園寺線	3 往復
		島村線	6 便 (循環)
電鉄出雲市駅 (JR 出雲市駅)	一畑バス	出雲市内循環線	右回り・左回り 各 10 便 (循環)
		須佐線	9 往復
		小田線	3 往復
		出雲大社・日御碕線	28 往復
	スサノオ観光	根波線	4 往復
		外園線	4 往復
		大寺線	4.5 往復
		平成温泉線	4 往復
		江南線	2 往復
	谷本ハイヤー	出雲三刀屋線	4 往復
	高速乗合バス	東京～松江・出雲線 (スサノオ)	1 往復 (夜行)
		京都～松江・出雲線 (出雲阿国・出雲エクスプレス京都号)	4 往復 (うち夜行 1 往復)
		大阪～松江・出雲線 (くにびき)	8 往復 (うち夜行 1 往復)
		岡山～米子・松江・出雲線 (ももたろうエクスプレス)	7 往復
		広島～三次・出雲線 (みこと)	9 往復
		出雲・松江・米子～名古屋線 (出雲・松江・米子ドリーム名古屋号)	1 往復 (夜行)
		出雲・松江～神戸線 (ポート・レイク)	4 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)	1 往復 (夜行)
		ウィラーエクスプレス 米子・松江・出雲～ 東京線 ※JR 出雲市駅南口発着	1 往復 (夜行)
	空港連絡バス	出雲縁結び空港	12.5 往復
出雲大社前駅	一畑バス	出雲大社・日御碕線	23 往復
	空港連絡バス	出雲縁結び空港～出雲大社・玉造温泉	1.5 往復

資料：交通事業者 (平成 28 年 4 月 1 日時点)

(5) バスの運行頻度

- 松江市中心部では、複数の区間で1日当たり100便以上のバスが運行されている。
- 出雲市中心部におけるバスの運行頻度は、最も高い区間でも1日当たり100便未満であり、松江市中心部に比べて低くなっている。

図表 26 バスの運行頻度



(6) バスの利用者数

- 松江市・出雲市を走る路線バスの利用者数は、松江市4,956千人（平成26年）、出雲市平577千人（平成26年度）となっている。

図表 27 バスの利用者数

(単位：千人)

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
松江市	一般路線バス*1	4,810	4,050	4,210	3,940	3,990	4,122	4,125	4,533	4,571
	コミュニティバス	470	470	460	440	430	440	429	426	385
	計	5,280	4,520	4,670	4,380	4,420	4,562	4,554	4,959	4,956
出雲市	一般路線バス*2	500	461	478	438	398	412	410	425	448
	コミュニティバス等*3	194	183	180	168	156	152	143	135	129
	計	694	644	658	606	555	564	553	560	577

*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、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、福祉バスの合計。

資料：松江市・出雲市

(7) 交通結節点の状況

- 松江しんじ湖温泉駅では、接続するバスが 22 時台まで運行されているが、電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅、雲州平田駅、出雲大社前駅における路線バスの終発時刻は 20 時台となっている。
- 発着するバスの便数が他の駅に比べて多い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なく、かつ、わずかな距離で乗り継ぐことが可能である。
- 電鉄出雲市駅は、JR 出雲市駅及びバス乗り場から離れているため、一畑電車との乗り継ぎには一定距離の移動が必要である。また、高架駅のためエレベーターが設置されている。

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	281 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	145 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 6:34 終発 20:00

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	6:49 (鰯淵線)
	終発	20:29 (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
整備されている

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	46 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	6:55
	終発	20:21

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

駅に隣接してポケット
パーク「縁結びスクエア」
が整備されている



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 29 一畑電車の路線概要(平成28年3月1日現在)

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	1067mm
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、全車両が2両固定編成である。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2両で運行されている。
- 5000系、2100系、3000系は製造時点からの車齢が40年を超えており、老朽化が進んでいるため、平成26年度から1000系への置き換えが進められている。
- 平成25年には、2100系の2編成について、イベント列車仕様(楯縫号)への改造と、「ご縁電車しまねっこ号」への改装が行われた。また、平成26年には、5000系の1編成について、県産材を用いた木質化改造が行われた。
- 車両の運用は、車両形式により区別されておらず、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や、日中の大社線の運用に1000系がつく場合等がある。

図表 30 一畑電車の車両



1000系: 6両(2両3編成)



5000系: 4両(2両2編成)



2100系: 8両(2両4編成)



3000系: 2両(2両1編成)

(3) 停車本数・駅間所要時分

- 平日の駅別の停車本数は、北松江線が 22～25 本、大社線が 21～22 本であり、北松江線に比べて大社線の運行本数が少なく、朝夕の時間帯には川跡駅で接続しない列車がある。
- 休日の駅別の停車本数は、16～20 本となっており、観光客の流動等を考慮して、電鉄出雲市駅～出雲大社前駅間の列車が多く運行されている。

図表 31 停車本数・駅間所要時分

【北松江線】

駅名	距離 (km)	停車本数*1				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	—	20	—	○	○	—	—	45	—	
出雲科学館パークタウン前	0.8	23	25	17	17	—	○	—	2	↓	43	—
大津町	2.0	24	25	20	21	○	○	—	4	3	41	—
武志	4.1	23	24	17	17	—	—	—	7	↓	↓	—
川跡	4.9	25	25	17	21	○	○	○	9	7	38	—
大寺	6.4	23	24	17	17	—	—	—	12	↓	↓	↓
美談	7.7	23	24	17	17	—	—	—	14	↓	↓	↓
旅伏	9.0	23	24	17	17	—	—	—	17	↓	↓	↓
雲州平田	10.9	24	25	18	18	○	○	○	20	13	31	6
布崎	14.5	23	23	17	17	—	○	—	24	↓	27	10
湖遊館新駅	15.2	23	22	16	16	—	—	—	25	↓	↓	↓
園	15.9	23	22	16	16	—	—	—	27	↓	↓	↓
一畑口	17.5	24	23	17	17	○	○	○	30	21	23	15
伊野灘	19.4	23	22	16	16	—	—	—	33	↓	↓	↓
津ノ森	21.2	23	24	17	17	—	○	○	36	↓	18	20
高ノ宮	22.5	23	22	16	16	—	—	—	38	↓	↓	↓
松江フォーゲルパーク	23.8	23	22	17	17	—	—	○	41	↓	↓	23
秋鹿町	25.0	23	24	17	17	—	○	○	43	↓	13	26
長江	26.7	23	22	16	16	—	—	—	46	↓	↓	↓
朝日ヶ丘	28.0	23	24	16	16	—	○	—	48	↓	8	↓
松江イングリッシュガーデン前	29.6	23	24	17	17	—	○	○	51	↓	5	32
松江しんじ湖温泉	33.9	—	24	—	17	○	○	○	57	41	—	37

【大社線】

駅名	距離 (km)	停車本数*1				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)	—	22	—	20	—	○	○	○	—	—	—	—
高浜	2.8	21	22	17	17	—	—	—	3	↓	↓	↓
逢堰	4.8	21	22	17	17	—	—	—	3	↓	↓	↓
浜山公園北口	6.4	22	22	17	17	—	○	—	3	↓	7	↓
出雲大社前	8.3	—	22	—	21	○	○	○	2	8	9	8

*1 当駅止まりの列車を除く

(4) 駅施設の状況

- 終日有人となる駅（5 駅）を中心に、自動券売機や付帯設備、駐車場・駐輪場等が整備されている。

図表 32 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	構内 昇降 通路 設備	トイレ * 3	付帯設備					駐車場・駐輪場			
							売店等	自動販売機	コインロッカー	AED	レンタサイクル	駅前広場* 2	タクシー乗降場	駐輪場台数	バイク＆ライド
電鉄出雲市	終日有人	2台	○	○	EV1基	内、外(車・ベ)		○	○	○	○	○	○	23台	350台
出雲科学館 パークタウン前	平日有人時間帯 6:59～8:24 *5			なし		外(車)									70台
大津町	平日有人時間帯 6:47～8:23 *6	1台	○	○	自動遮断機	外(車・ベ)					○			50台	50台
武志	終日無人			○											30台
川跡	終日有人	1台	○	○	自動遮断機	外(車)		○			○			34台	60台
大寺	終日無人			○											12台
美談	終日無人			○											15台
旅伏	終日無人			○		外(車)					停車・転回可				30台
雲州平田	終日有人	2台	○	○	(地下通路)	外	クリーニング取次	○	○	○	○	○	○	50台	120台
布崎	終日無人			○		内					停車・転回可				45台
湖遊館新駅	終日無人			○		外									20台
園	終日無人			○		内									15台
一畑口	終日有人 *4 *6	1台	○	○		内、外		○			○	○	○	20台	30台
伊野灘	終日無人			○											
津ノ森	平日有人時間帯 6:41～8:56 *6	1台	○	○	自動遮断機	外(車)					○			11台	100台
高ノ宮	終日無人			○											20台
松江フォーゲル パーク	終日無人			○							○				
秋鹿町	毎週月曜日のみ (祝日除く)	1台	○	○	自動遮断機	外(車)					○			11台	100台
長江	終日無人			○		外									60台
朝日ヶ丘	平日有人時間帯7:24～ 8:40、17:45～19:03 *5			○		外(車)									15台
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)					○			10台	50台
松江しんじ湖温泉	終日有人	2台	○	○		外(車・オ・ベ)	売店	○	○	○	○	○	○	70台	500台
高浜	終日無人			○											15台
遙埜	終日無人			○											
浜山公園北口	終日無人			○											30台
出雲大社前	終日有人 *4	1台	○	○		内、外	売店、観光案内所	○	○	○	○	○	○	18台	80台

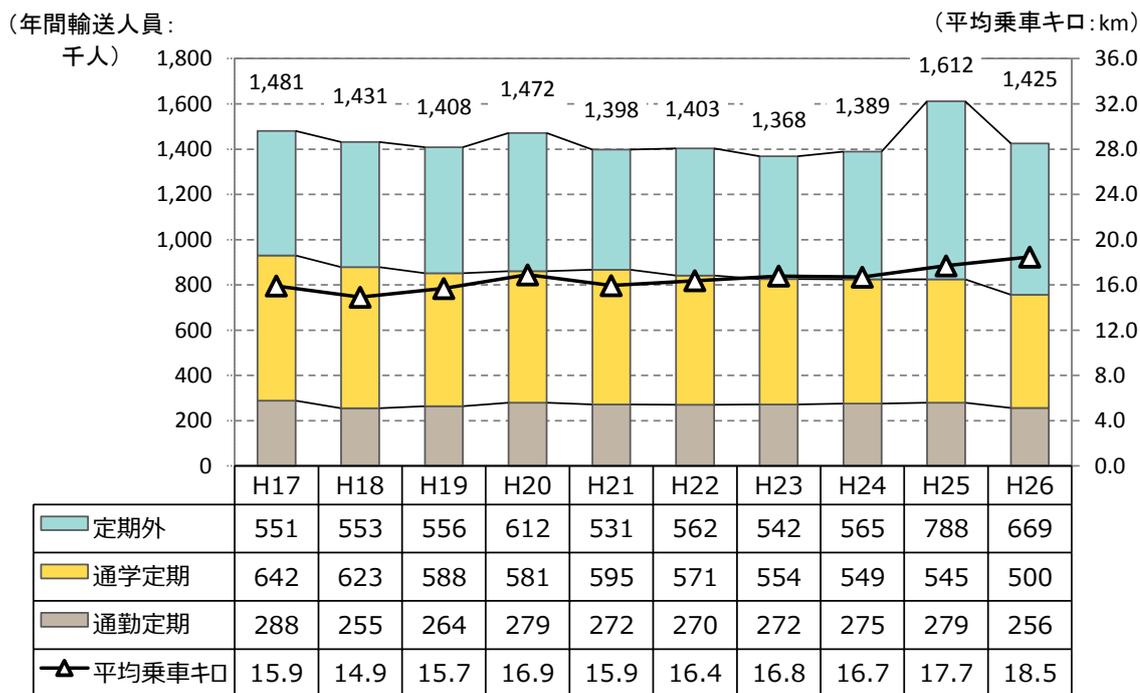
- *1 屋根があり、扉で密閉できる空間を指す（出雲科学館パークタウン前駅は、風除けのできるスペースと椅子のみ）
- *2 自動車の転回および一時駐車と、バスやタクシーが一時停車できるスペースを指す
- *3 内：改札内、外：改札外、車：車いす対応、オ：オストメイト、ベ：ベビーベッド
- *4 平日（月曜日～金曜日）の最終便が到着する時は無人となる
- *5 近隣の学校が夏季・冬期・春季休校中は無人となる
- *6 休日（土曜日・日曜日・祝祭日）は無人となる

(5) 利用状況

① 年間輸送人員（券種別）・平均乗車キロ

- 年間輸送人員は、「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平成25年度を除くと、近年は概ね1,400千人前後で推移している。
- 券種別の内訳をみると、通勤定期は横ばい、通学定期は減少傾向にあり、定期旅客の割合が低下している。
- 平均乗車キロについては、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、近年は増加傾向にある。

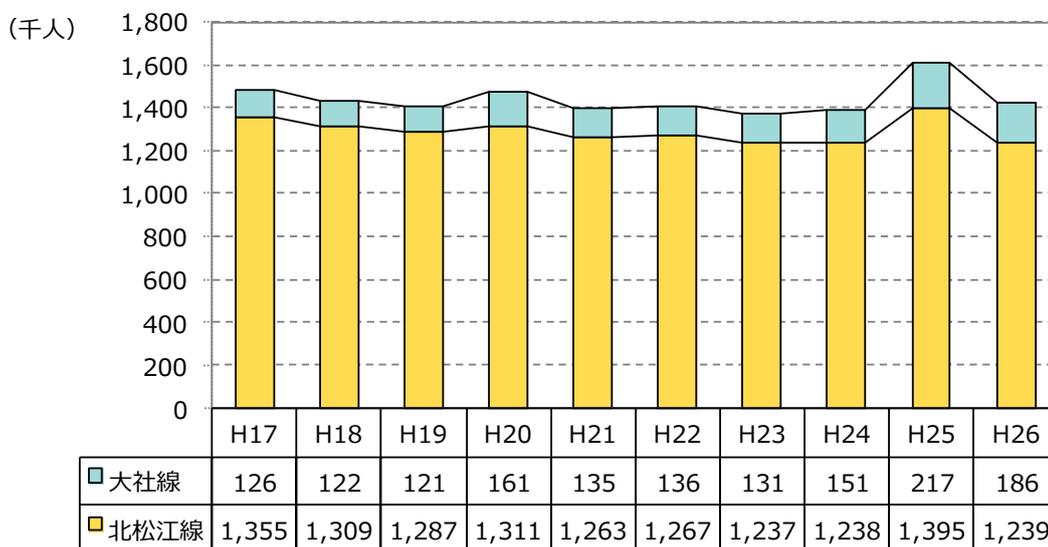
図表 33 年間輸送人員（券種別）



② 年間輸送人員（路線別）

- 年間輸送人員を路線別にみると、北松江線に比べて、大社線の利用者数が少なくなっている。

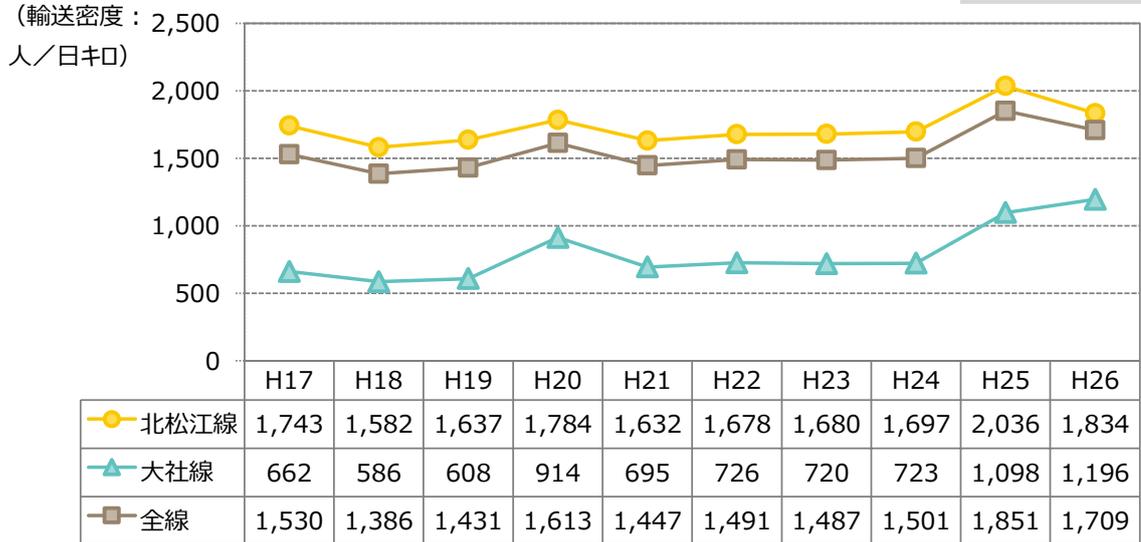
図表 34 年間輸送人員（路線別）



③ 輸送密度（路線別）

- 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くなっている。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平成24年度までは北松江線の半分程度であったが、平成25年度から平成26年度にかけて、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により大きく増加している。

図表 35 輸送密度



(6) 利用の多い区間（平日：平成27年の乗降調査による）

① 通勤定期

- 通勤定期の利用の多い区間は、松江しんじ湖温泉駅と出雲市内の各駅間（1日当たり延べ307人）である。また、出雲市の出雲・平田地域内の利用も比較的多い。
- 駅別では、松江しんじ湖温泉駅の利用が多い。

図表 36 利用の多い区間（通勤定期）

(単位：人、以下同じ)

50人以上
 25人以上50人未満
 平日・通勤定期

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		4	4	4	40	3	12	1		2	23	1		94
出雲科学館パークタウン前～武志	9		1	1	14	2				1	20		2	50
川跡	7	1			2		2				19	1		32
大寺～旅伏	6	1									2			9
雲州平田	17	6	1			3	6		1	1	54	2	1	92
布崎～園	2	2			4					1	9			19
一畑口	1				2						5			8
伊野灘～松江フォーゲルパーク	2					1	1			2	8			14
秋鹿町					2						8			10
長江～松江イングリッシュガーデン前	1	1		1	1		1			2	23	1		31
松江しんじ湖温泉	23	21	19	1	46	7	8	7	5	16		7	14	174
高浜～浜山公園北口	1				11						11			23
出雲大社前		2			9						18			29
乗車人員計	69	38	25	7	131	16	30	9	6	25	200	12	17	585

出雲市の出雲・平田地域内 (157人)
松江しんじ湖温泉と出雲市内の各駅間 (307人)

② 通学定期

- 通学定期は、出雲市の出雲・平田地域内の利用者が多い。（1日当たり延べ574人）
- 通勤定期と比べると、北松江線と大社線を川跡駅で乗り継ぐ利用者が多いほか、松江市内の各駅相互間もまとまった利用がみられる。
- 駅別では、雲州平田駅、電鉄出雲市駅等の高等学校の最寄り駅の利用者が多い。

図表 37 利用の多い区間(通学定期)

50人以上
25人以上50人未満
平日・通学定期

出雲市の出雲・平田地域内 (574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	松江～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		3	18	13	89	21	9	7	2	5	6	3	3	179	
出雲科学館パークタウン前～武志	1		6	11	53	12	2	4			20	7	15	131	
川跡	13	6		3	24	4	7	4	1	2	18	7	7	96	
大寺～旅伏	7	16	4								10	12		49	
雲州平田	100	71	23			1	2	4	3	17	40	41	6	308	
布崎～園	13	16	5			2		1		2	17	5		61	
一畑口	9	1	6		3						7			26	
伊野灘～松江フォーゲルパーク	7	5	4		4	1				35	28		1	85	
秋鹿町	1		1		2					6	19			29	
松江～松江イングリッシュガーデン前	3	1	3	1	16	3		41	11		24	6		109	
松江しんじ湖温泉	5	21	15	8	40	12	11	31	18	16		19	8	204	
高浜～浜山公園北口	4	11	6	14	33	5	3				19			95	
出雲大社前	2	17	9		5			1			9			43	
乗車人員計	165	168	100	50	271	59	34	93	35	83	217	100	40	1,415	

松江市内の各駅相互間 (229人)

北松江線と大社線の乗り継ぎ (278人)

③ 定期外

- 定期外の利用が多い区間は、松江しんじ湖温泉駅・電鉄出雲市駅と出雲大社前駅の相互間（1日当たり延べ460人）であり、大社線と乗り継ぐ観光客の利用が主である。
- 出雲市内の出雲・平田地域内も、まとまった利用がみられる。

図表 38 駅別と区間別の利用者数(定期外)

50人以上
25人以上50人未満
平日・定期外

北松江線と大社線の乗り継ぎ (460人)

出雲市の出雲・平田地域内 (367人)

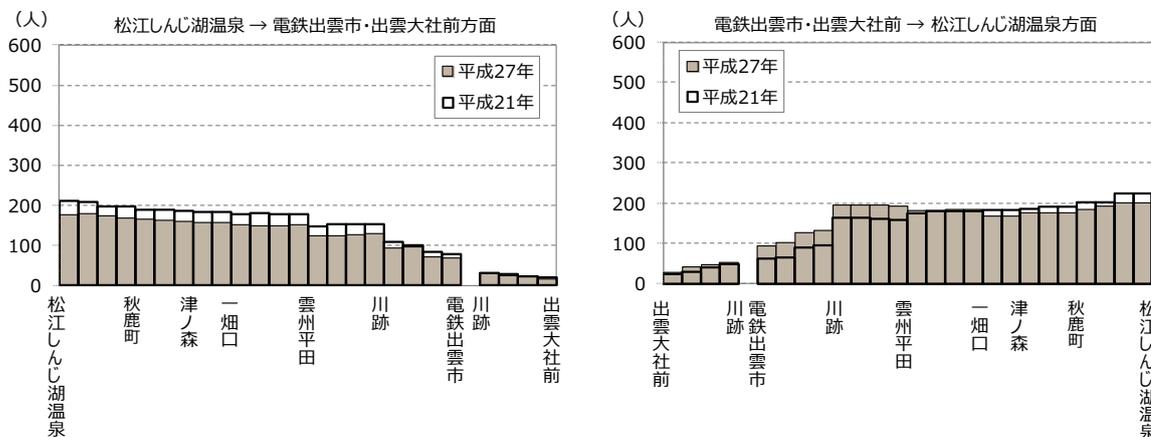
乗車駅	降車駅														降車人員計
	電鉄出雲市	出雲科学館パークタウン前～武志	川跡	大寺～旅伏	雲州平田	布崎～園	一畑口	伊野灘～松江フォーゲルパーク	秋鹿町	松江～松江イングリッシュガーデン前	松江しんじ湖温泉	高浜～浜山公園北口	出雲大社前		
電鉄出雲市		18	20	9	77	2	4	1		9	24	11	9	266	
出雲科学館パークタウン前～武志	23		5	2	11	1				1	10	1	2	58	
川跡	28	8		1	19			1			3	9	12	81	
大寺～旅伏	8	1		1	3						7			20	
雲州平田	61	8	22	4		7	1	5	1	2	24	4	2	141	
布崎～園	3	1	1		7		1	1		1	10		2	27	
一畑口	3		2		2	1		1		1	12		1	23	
伊野灘～松江フォーゲルパーク	4	1			6					2	34		3	50	
秋鹿町								1		2	27			30	
松江～松江イングリッシュガーデン前	16	1		1	4	1		11	3	2	71			110	
松江しんじ湖温泉	18	12	6	3	28	11	75	24	26	58		1	73	335	
高浜～浜山公園北口	8	1	3		6						2		4	24	
出雲大社前	104	3	7		5	1				5	103	2		230	
乗車人員計	276	56	66	21	168	24	81	45	30	83	327	28	190	1,395	

(7) 平日の駅間通過人員（平成 27 年と平成 21 年の乗降調査による）

① 通勤定期

- 通勤定期の駅間通過人員は、松江しんじ湖温泉駅から電鉄出雲市駅・出雲大社前駅方面の利用者数が若干減少しているが、全体として大きな変化はみられない。

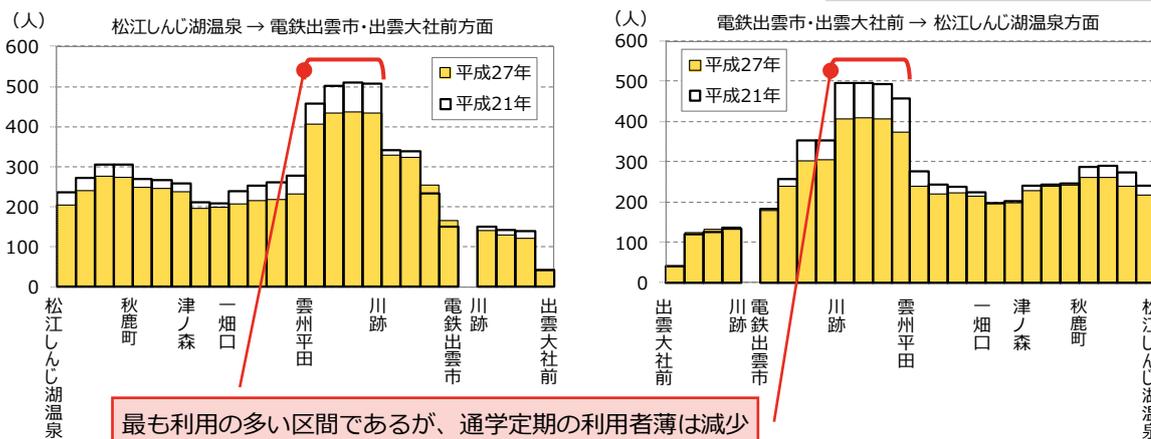
図表 39 駅間通過人員（通勤定期）



② 通学定期

- 通学定期の駅間通過人員は、他区間に比べて雲州平田駅～川跡駅間の利用者数が減少している。平田地域の高等学校に通学する生徒、または平田地域に居住する生徒が減少していると考えられる。

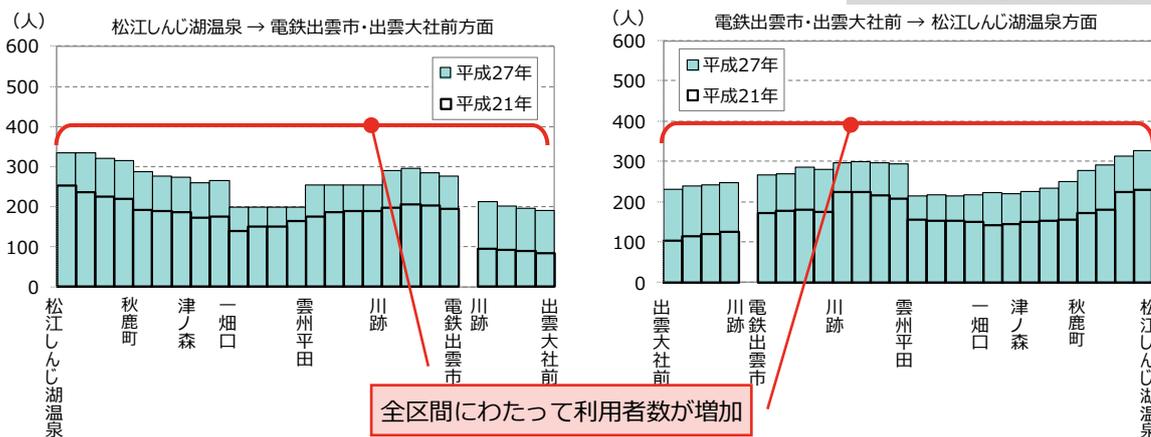
図表 40 駅間通過人員（通学定期）



③ 定期外

- 定期外の駅間通過人員は、全区間にわたって利用者数が大きく増加している。「出雲大社『平成の大遷宮』」等による定期外旅客の増加が、平成 27 年においても続いている。

図表 41 駅間通過人員（定期外）

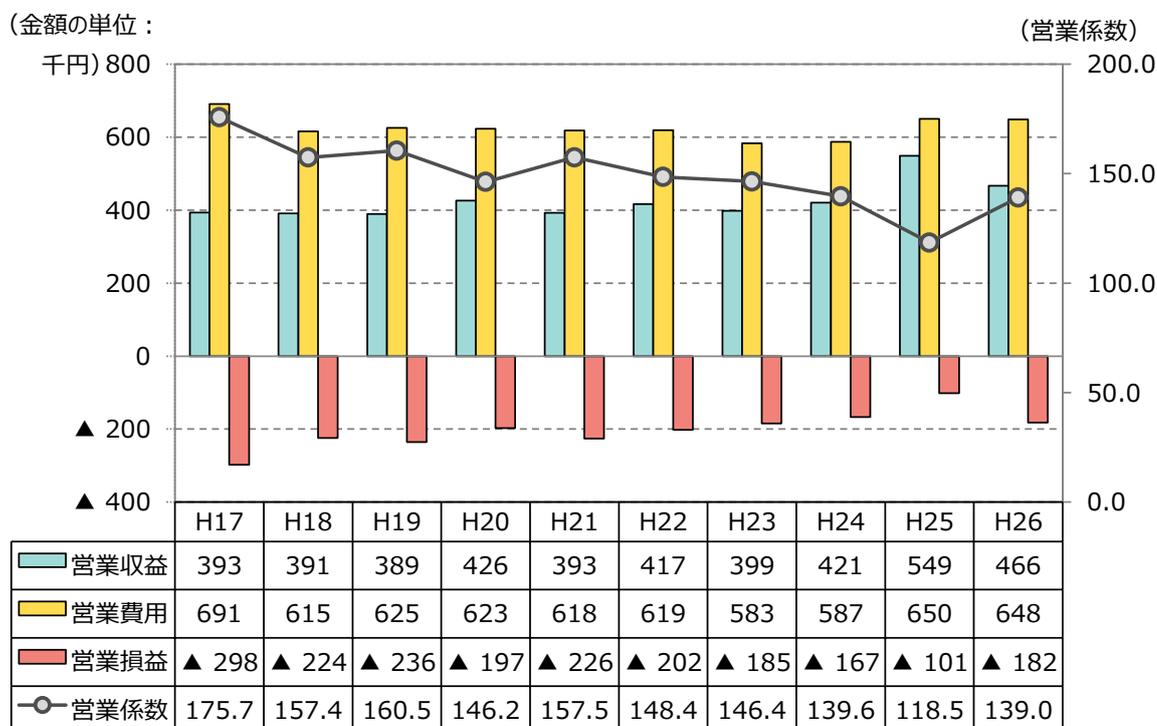


(8) 経営状況

① 営業損益と営業係数の推移

- 一畑電車の経営状況は、年間 3～5 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、平成 26 年度で 139.0 であり、平成 25 年度にかけて改善していたが、平成 26 年度は再び悪化している。

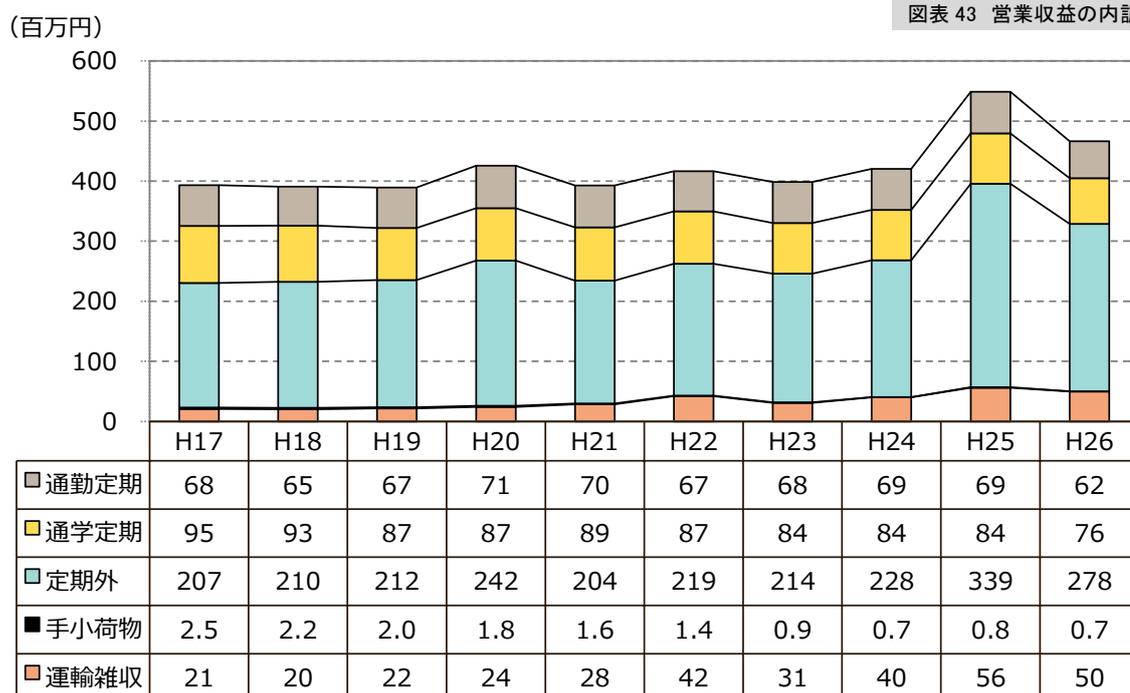
図表 42 営業損益と営業係数の推移



② 営業収益の内訳

- 営業収益の内訳の推移をみると、定期外に加えて運輸雑収が増加している。
- 運輸雑収の増加は、主に、体験運転による収入や売店収入の増加によるものである。

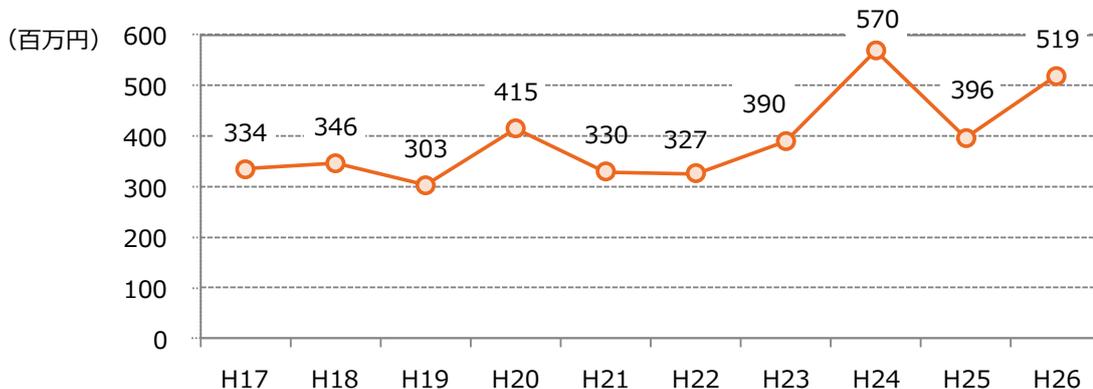
図表 43 営業収益の内訳



(9) 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平成 22 年度までは 300～400 百万円で推移していたが、平成 23 年度から「一畑電車支援計画」に基づく安全性の向上等を目的とした集中的な修繕・設備投資（車両更新を含む）が行われていることにより、平成 23 年度以降は増加傾向にある。

図表 44 沿線自治体による補助額の推移

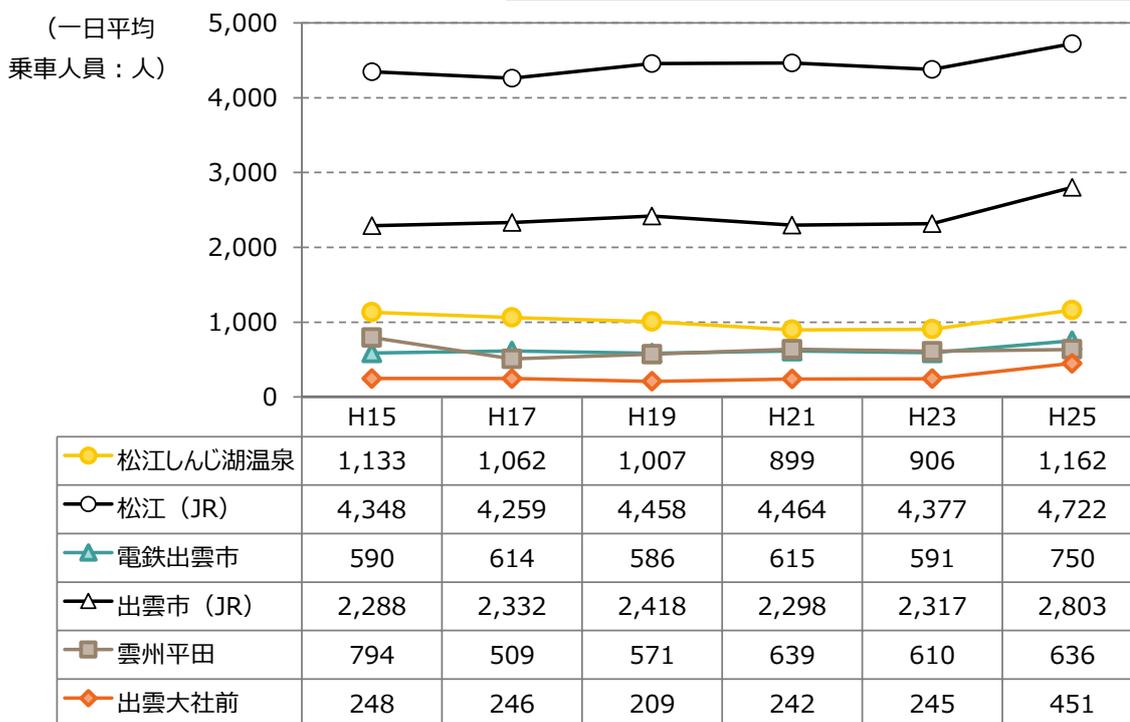


3. その他の公共交通の運行・利用状況

(1) 主要駅の 1 日当たり平均乗車人員

- 一畑電車と JR 山陰本線の主要駅における 1 日当たり平均乗車人員の推移をみると、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により、JR 出雲市駅の乗車人員が平成 25 年に大きく増加している。
- 松江しんじ湖温泉駅と JR 松江駅、電鉄出雲市駅と JR 出雲市駅の 1 日当たり平均乗車人員をそれぞれ比較すると、一畑電車の駅は JR 山陰本線の駅の約 1/4 となっている。

図表 45 JR 山陰本線と一畑電車の主要駅の 1 日当たり平均乗車人員



資料：島根県統計書

(2) 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山陰本線が優位となっている。
- 「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

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13本）【46本】
	朝ピーク時間帯 ^{*1}	7本（特急1本）	7本（快速2本）【3本】
	夕ピーク時間帯 ^{*2}	7本（急行1本）	7本（快速1本）【6本】
表定 速度	朝ピーク時（JR特急除く）	34.7km/h	48.1km/h
	夕ピーク時（JR特急除く）	37.0km/h	48.7km/h
	終日（JR特急除く）	35.3km/h	48.6km/h
	終日（全列車）	35.3km/h	62.1km/h
駅間の最短所要時間		普通 57分、急行 45分、特急 41分	普通 35分、快速 34分、特急 22分
普通運賃（大人）		690円	580円【自由席特急料金 750円】
通勤 6ヶ月定期		116,190円	83,980円
通学 6ヶ月定期（JRは高校生）		65,060円	42,460円
始発時刻 ^{*3}	松江→出雲方面	6:16	6:43 ※特急除く
	出雲→松江方面	6:34	6:12 ※特急除く
終発時刻 ^{*3}	松江→出雲方面	22:27	23:43 ※特急除く
	出雲→松江方面	21:41 ※雲州平田止 23:05	22:53 ※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

図表 48 一畑電車の特急「スーパーライナー（5000系）」



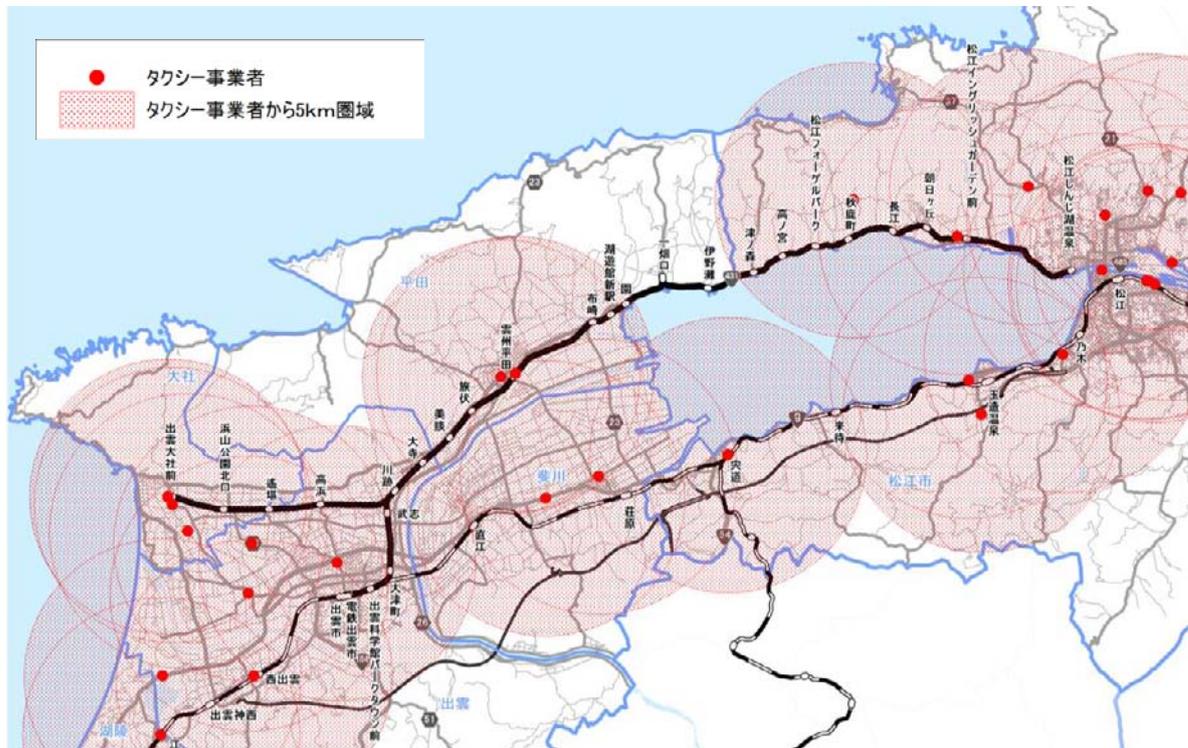
図表 47 JR山陰本線の快速「通勤ライナー」



(3) タクシーの営業拠点

- 主な駅の近くにはタクシーの営業拠点があり、営業拠点を中心とした半径 5km 圏域により、沿線地域は概ねカバーされている。

図表 49 タクシーの営業拠点

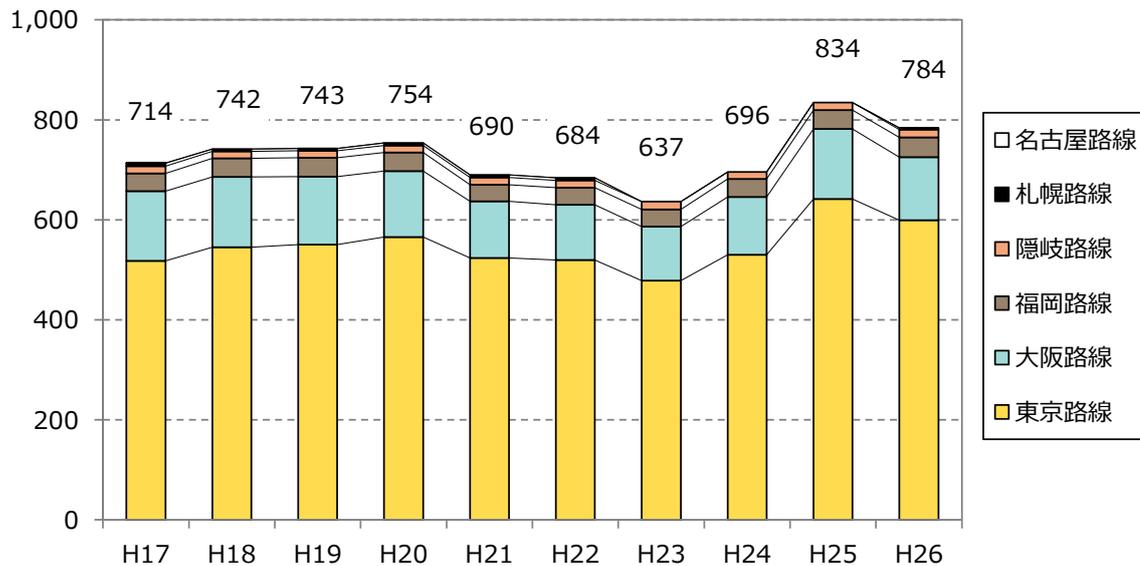


(4) 航空機

- 出雲縁結び空港の利用者数（乗客と降客の合計）は、平成 26 年度で 784 千人となっており、東京路線の利用者が大部分を占めている。
- 出雲縁結び空港の利用者数は、「出雲大社『平成の大遷宮』」の効果等により、平成 24 年度から平成 25 年度にかけて増加したが、平成 26 年度には減少に転じている。

(千人)
※乗客・降客計

図表 50 出雲縁結び空港の利用者数



資料：島根県統計書

4. 公共交通に対するニーズ

(1) 沿線住民・利用者のニーズ

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。

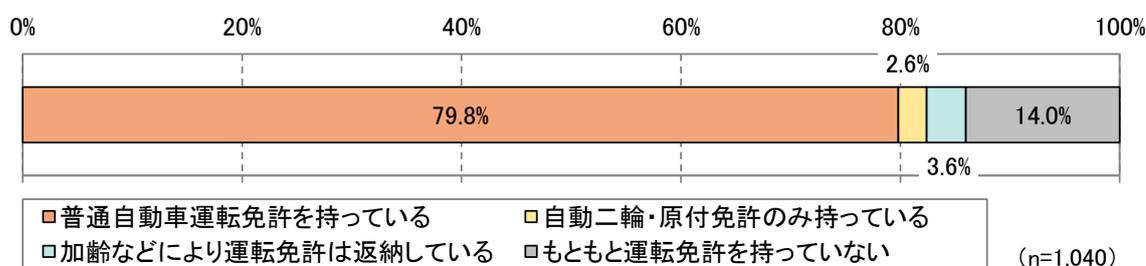
【実施したアンケート調査の概要】

	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	平成 27 年 10 月	平成 27 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 3,000 人	一畑電車の利用者 1,000 人 (平日 650 人、休日 350 人)
回収状況	有効回収数 1,065 通、回収率 35.5%	有効回収数 281 通、回収率 28.1%

① 運転免許保有状況（住民）

- 「普通自動車運転免許を持っている」が 79.8%を占めている。

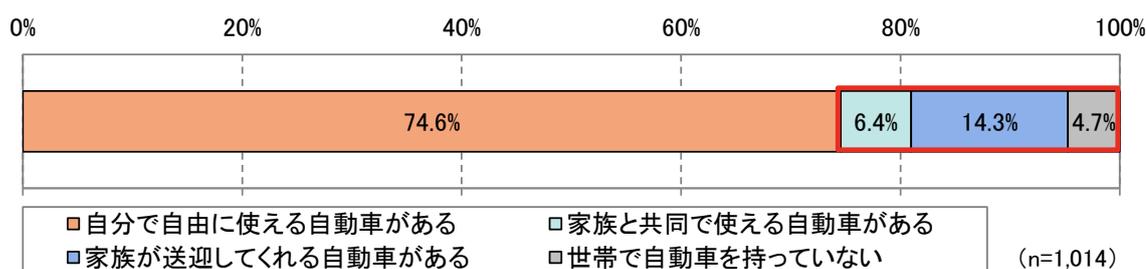
図表 51 運転免許保有状況



② 自動車保有状況（住民）

- 自分で自由に使える車を持っていない人の占める割合（「家族と共同で使える自動車がある」、「家族が送迎してくれる自動車がある」、「世帯で自動車を持っていない」の合計）は、25.4%である。

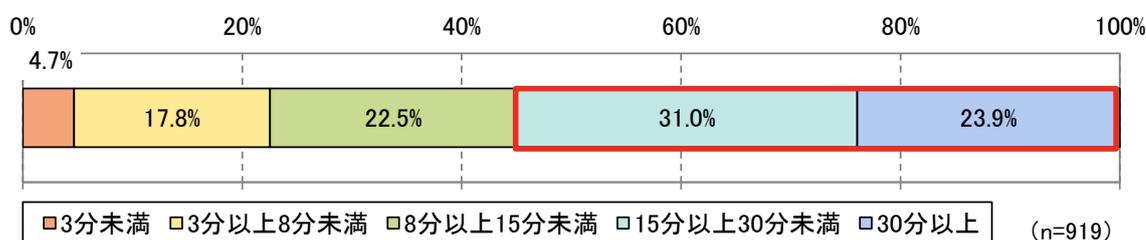
図表 52 自動車保有状況



③ 自宅から最寄り駅までの徒歩所要時間（住民）

- 「15～30分」と「30分以上」の合計が、全体の半数以上を占めている。

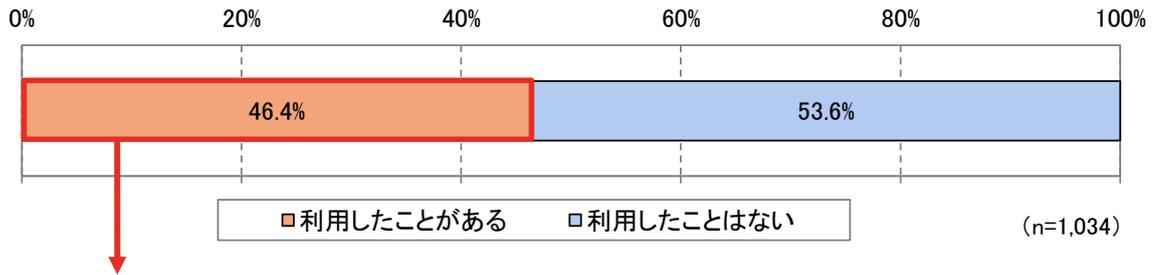
図表 53 自宅から最寄り駅までの所要時間



④ 過去1年間における一畑電車の利用経験（住民）

- 「利用したことはない」が53.6%で、全体の半数以上を占めている。

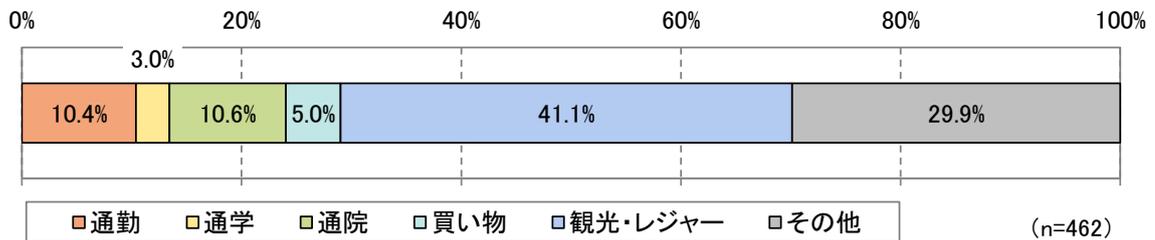
図表 54 過去1年間における一畑電車の利用経験



⑤ 一畑電車の利用目的（過去1年間に一畑電車を利用した住民）

- 「観光・レジャー」が41.1%で最も多く、以下、「その他」(29.9%)、「通院」(10.6%)、「通勤」(10.4%)となっている。（その他の内訳としては、「飲み会」が多い）

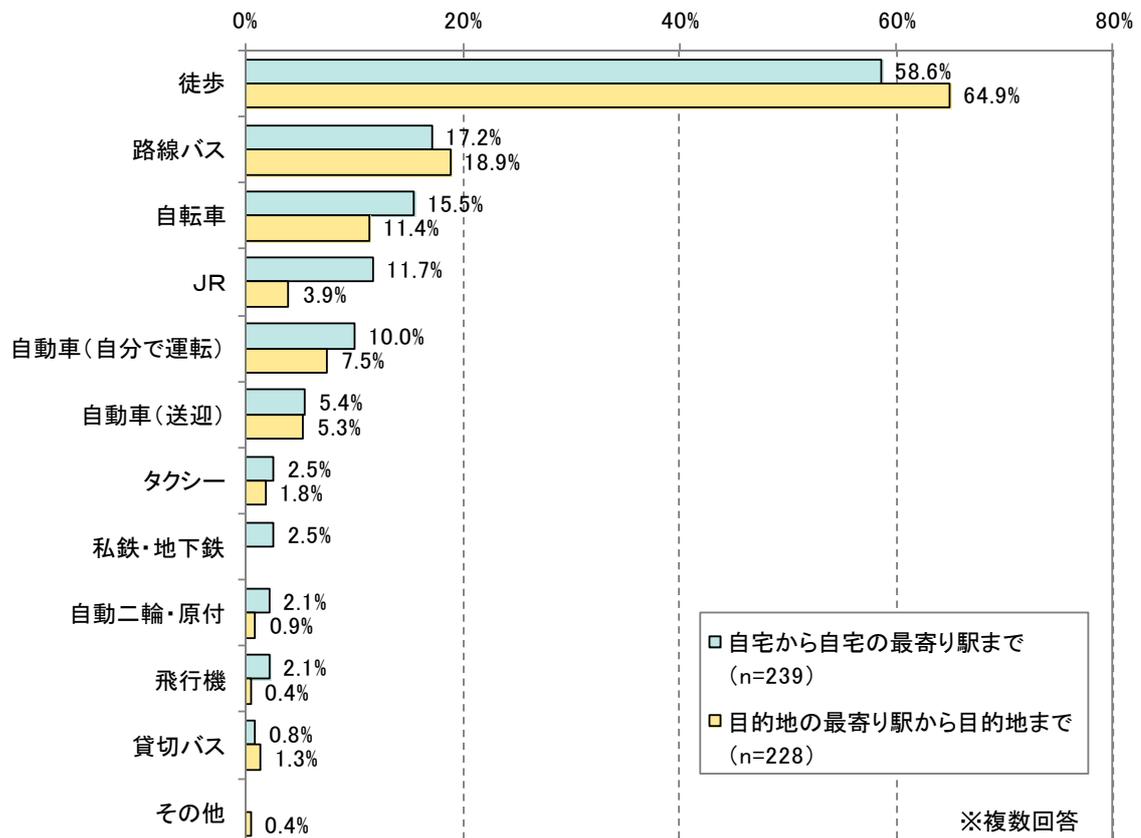
図表 55 一畑電車の主な利用目的



⑥ 他の交通手段との乗り継ぎの状況（一畑電車利用者）

- 自宅から自宅の最寄り駅まで、目的地の最寄り駅から目的地までのいずれも、「徒歩」が最も多く、以下、「路線バス」、「自転車」の順になっている。

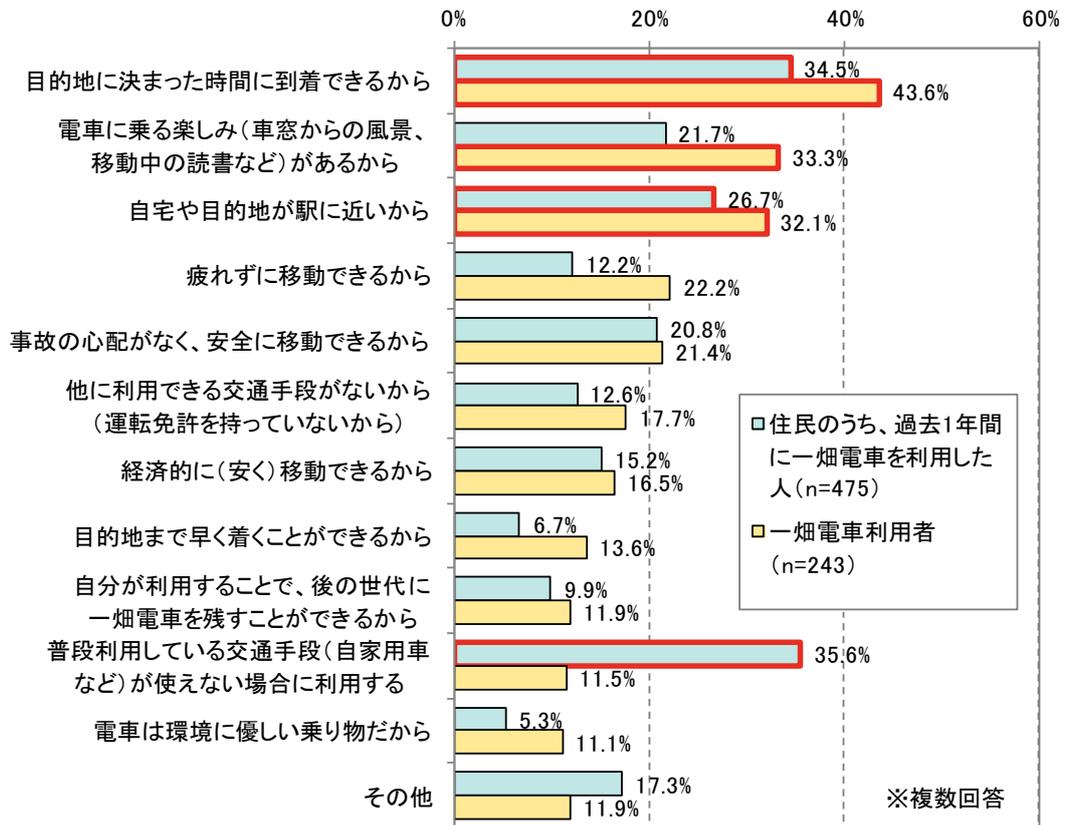
図表 56 一畑電車利用者の駅までの交通手段



⑦ 一畑電車を利用する理由（住民・一畑電車利用者の比較）

- 過去1年間に一畑電車を利用した住民では、「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35.6%で最も多く、以下、「目的地に決まった時間に到着できるから」（34.5%）、「自宅や目的地が駅に近いから」（26.7%）となっている。
- 一畑電車利用者では、「目的地に決まった時間に到着できるから」が43.6%で最も多く、以下、「電車に乗る楽しみ（車窓からの風景、移動中の読書など）があるから」（33.3%）、「自宅や目的地が駅に近いから」（32.1%）となっている。

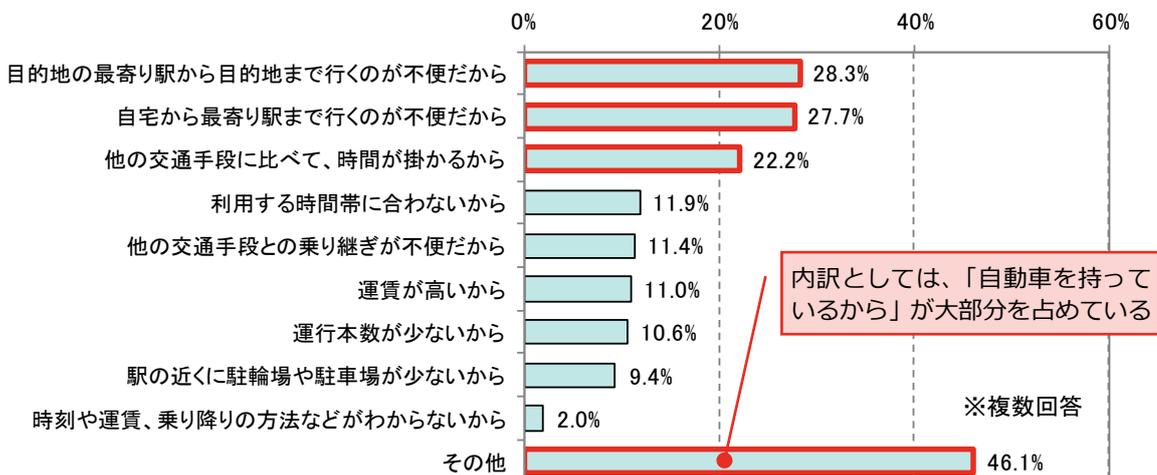
図表 57 一畑電車を利用する理由



⑧ 一畑電車を利用しない理由（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」（28.3%）と、「自宅から最寄り駅まで行くのが不便だから」（27.7%）が多い。
- 「その他」の内訳としては、「自動車を持っているから」が大部分を占めている。

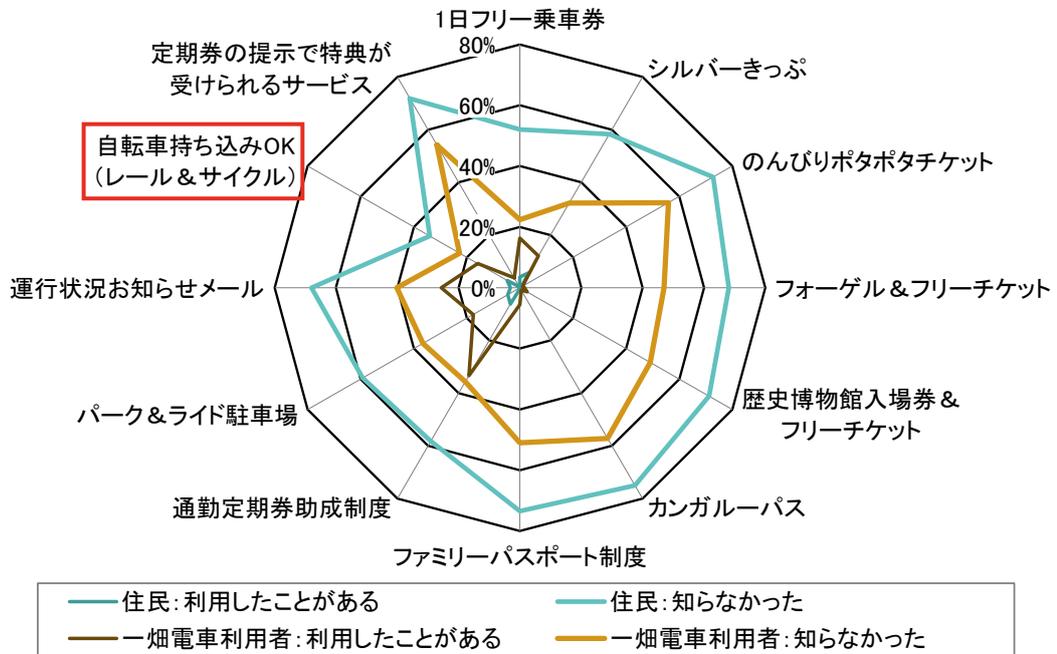
図表 58 一畑電車を利用しない理由



⑨ おトクな乗車券や便利な制度の利用経験と認知度（住民・一畑電車利用者の比較）

- 利用したことがある人の割合は、一畑電車利用者では「通勤定期券助成制度」や「運行状況お知らせメール」が比較的高いが、住民ではいずれの項目も数%程度と低い。
- おトクな乗車券や便利な制度の存在を知らなかった人の割合は、全項目について、一畑電車利用者よりも住民の方が高くなっている。知らなかった人の割合が比較的低い項目（認知度が高い項目）は、「自転車持ち込みOK（ルール&サイクル）」である。

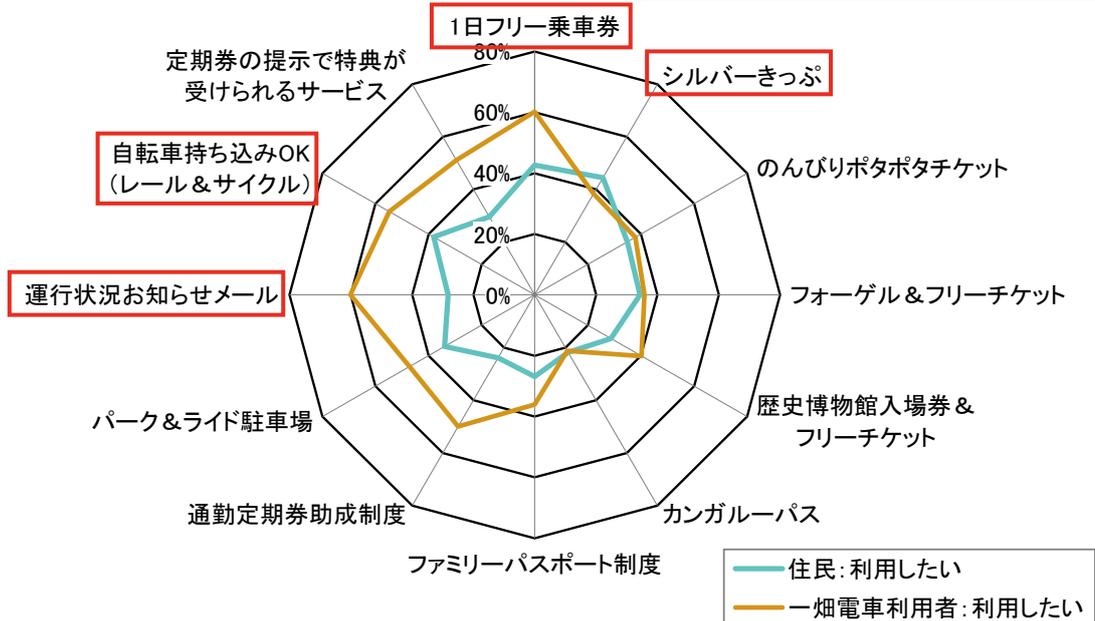
図表 59 おトクな乗車券や便利な制度の認知度と利用経験



⑩ おトクな乗車券や便利な制度の利用意向（住民・一畑電車利用者の比較）

- 住民では「シルバーきっぷ」、「1日フリー乗車券」、「自転車持ち込みOk（ルール&サイクル）」、一畑電車利用者では「1日フリー乗車券」、「運行情報お知らせメール」、「自転車持ち込みOk（ルール&サイクル）」を利用したい人の割合が比較的高い。
- 住民では、企画乗車券の充実や利用環境の整備、一畑電車利用者では、企画乗車券のほかに、情報提供や利用特典充実等についてのニーズが高くなっている。

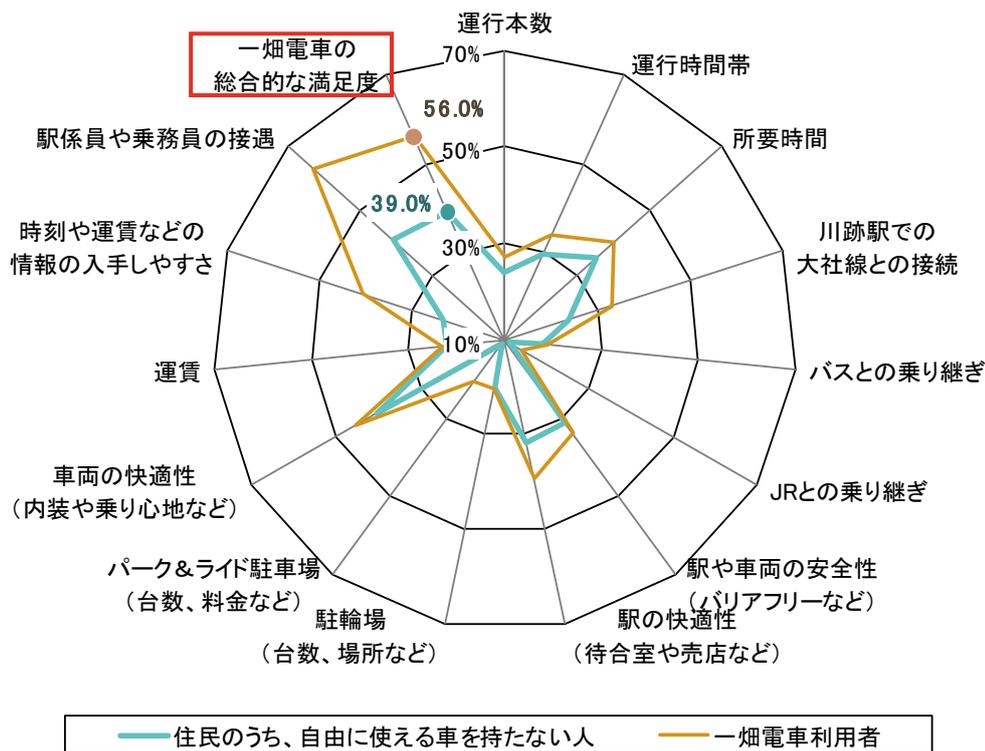
図表 60 おトクな乗車券や便利な制度の利用意向



⑪ 一畑電車のサービスに対する満足度（自由に使える車を持たない住民・一畑電車利用者の比較）

- 「住民のうち、自由に使える車を持たない人」と、「一畑電車利用者」の両方とも、「駅係員や乗務員の接遇」や「車両の快適性」の満足度が比較的高くなっている。逆に、満足度が比較的低い項目は、「バスとの乗り継ぎ」、「運賃」、「運行本数」等である。
- 「一畑電車の総合的な満足度」については、「住民のうち、自由に使える車を持たない人」に比べて、「一畑電車利用者」の方が 56.0%と高くなっている。
- 逆に、「運行本数」、「所要時間」、「駅や車両の安全性」、「車両の快適性」等については、「一畑電車利用者」に比べて、「住民のうち、自由に使える車を持たない人」の方が高くなっている。

図表 61 一畑電車のサービスに対する満足度（満足している人の割合）

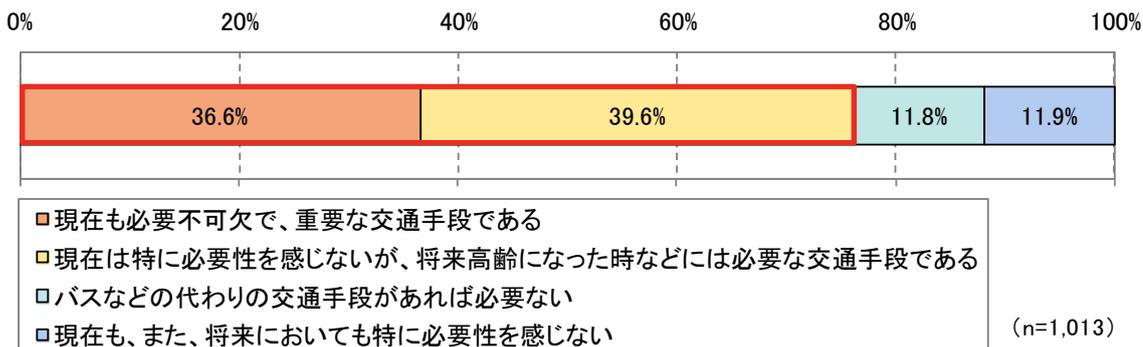


* グラフの値は、各項目について「満足」または「やや満足」と答えた人の割合を表している。

⑫ 一畑電車の必要性（住民）

- 「現在は必要性を感じないが、将来、高齢になったときなどには必要」が 39.6%で最も多く、「現在も必要不可欠で重要な交通手段である」（36.6%）とあわせると、一畑電車の必要性を感じている人が全体の 80%近くを占めている。
- 「現在も、将来においても必要性を感じない」は、11.9%となっている。

図表 62 住民にとっての一畑電車の必要性

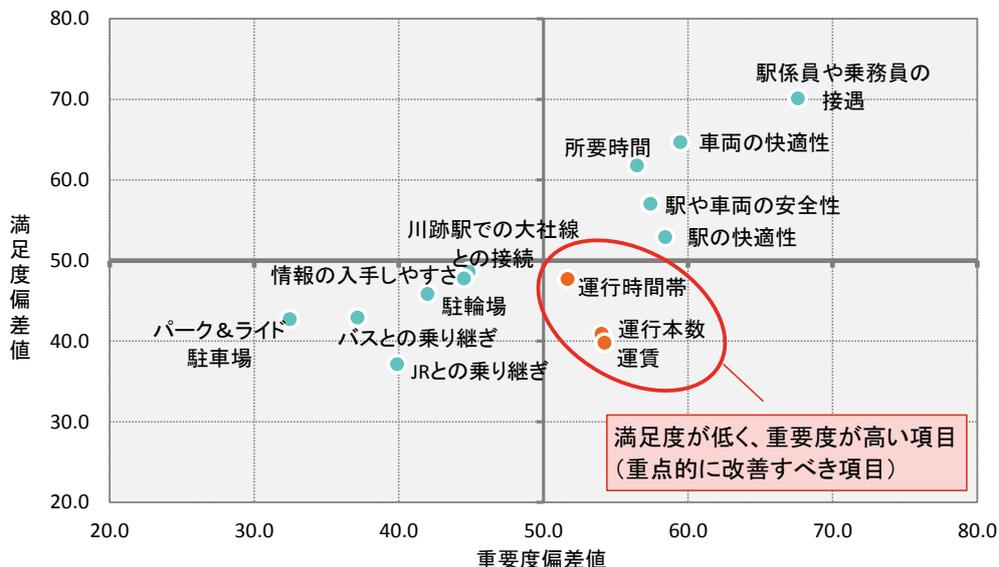


⑬ 「一畑電車の総合的な満足度」に影響する項目（重要度・満足度分析）

ア. 住民のうち、自由に使える自動車を持っていない人

- 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。

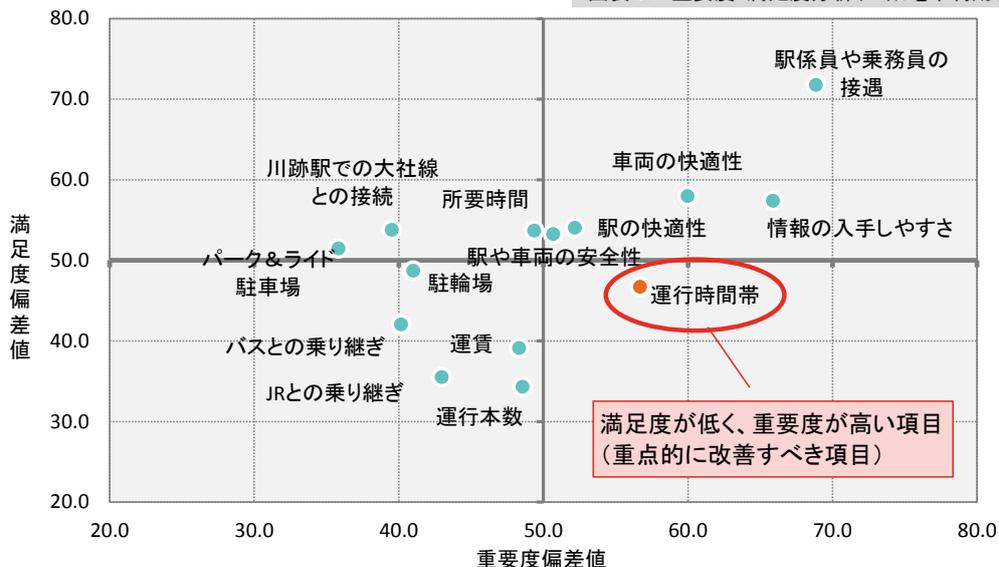
図表 63 重要度・満足度分析（住民のうち、自由に使える自動車を持っていない人）



イ. 一畑電車利用者

- 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」である。一畑電車の利用を継続し、一畑電車利用者の利用頻度をさらに増やすためには、「運行時間帯」の改善に優先的に取り組むことが必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」「情報の入手しやすさ」「駅の快適性」「駅や車両の安全性」である。

図表 64 重要度・満足度分析（一畑電車利用者）

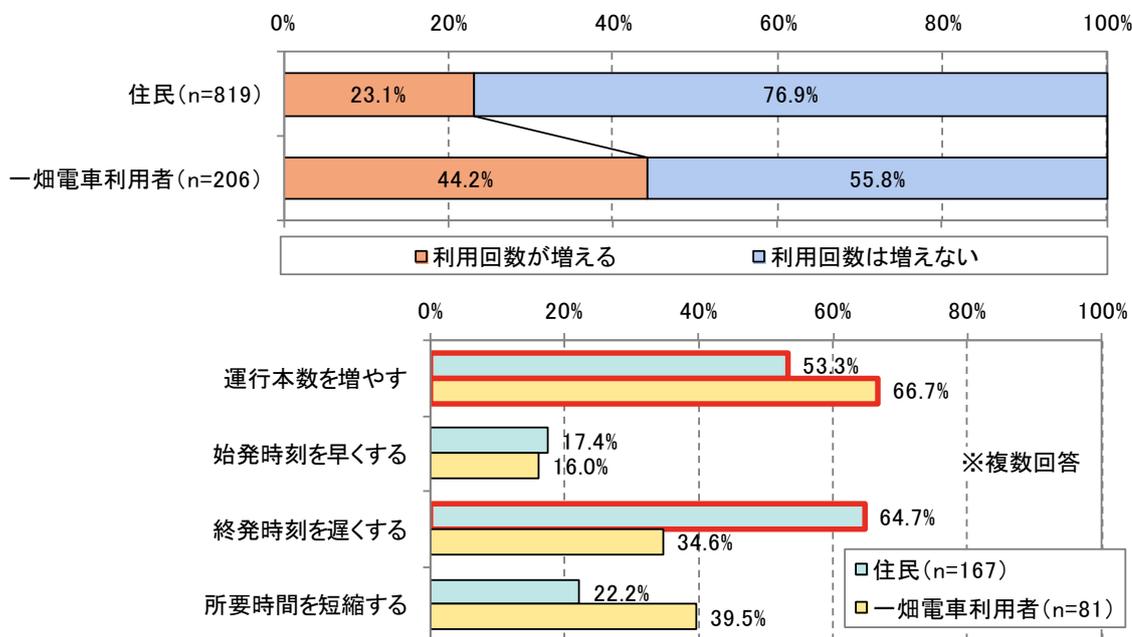


* 「満足」を5点、「やや満足」4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満」を2点、「不満」を1点として算出した加重平均値のうち、「一畑電車の総合的な満足度」以外を偏差値に換算したものを満足度偏差値とし、各項目と「一畑電車の総合的な満足度」との相関を偏差値に換算したものを重要度偏差値とした。

⑭ 「一畑電車の運行本数や時刻」が改善された場合の利用回数の変化

- 住民の23.1%、一畑電車利用者の44.2%が「利用回数が増える」と回答している。
- 改善内容としては、住民では「終発時刻を遅くする」、一畑電車利用者では「運行本数を増やす」の割合が高くなっている。利用のきっかけとしては「終発時刻の繰り下げ」、既に利用している人の利用回数を増やすには「増発」が効果的であると考えられる。

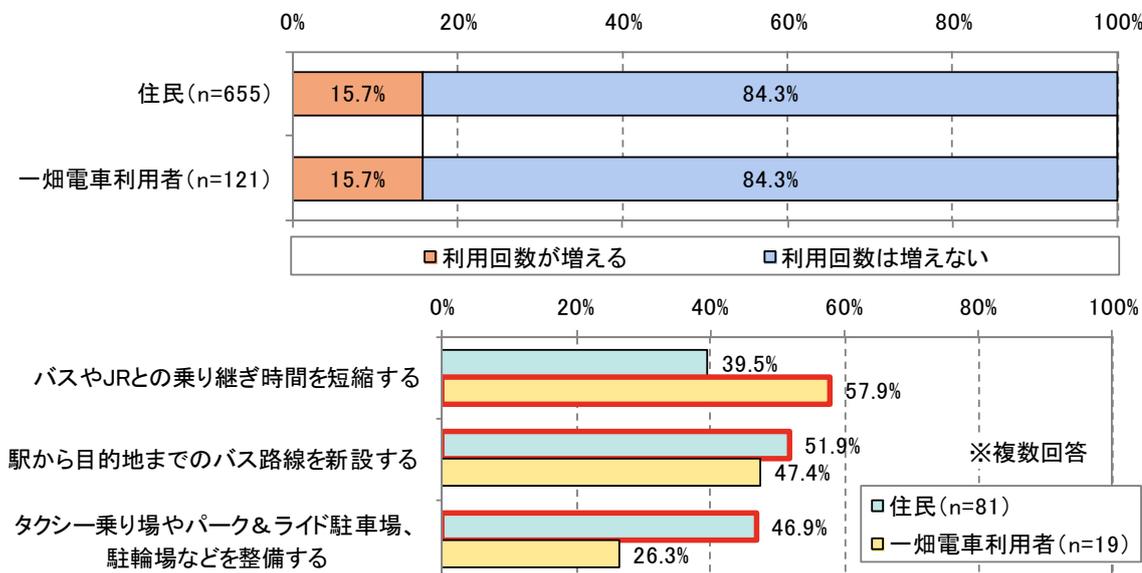
図表 65 「一畑電車の運行本数や時刻」が改善された場合の利用回数の変化と望ましい改善項目



⑮ 「一畑電車の駅まで（から）のアクセス」が改善された場合の利用回数の変化

- 「利用回数が増える」と答えた人の割合は、住民、一畑電車利用者とも15.7%であり、「一畑電車の運行本数や時刻」が改善された場合と比べて低くなっている。
- 改善内容としては、住民では「駅から目的地までのバス路線を新設する」、「タクシー乗り場やパーク&ライド駐車場、駐輪場などを整備する」、一畑電車利用者では「バスやJRとの乗り継ぎ時間を短縮する」の割合が高くなっている。
- 「バスやJRとの乗り継ぎ時間を短縮する」と答えた人（住民・一畑電車利用者の合計43人）のうち、具体的な改善項目として「松江しんじ湖温泉駅におけるJR松江駅方面との乗り継ぎ」を挙げている人は14人であり、内訳として最も多くなっている。

図表 66 「一畑電車の駅まで（から）のアクセス」が改善された場合の利用回数の変化と望ましい改善項目



(2) 移動の目的地となる施設のニーズや改善要望

出雲市と松江市の医療機関、商業施設及び学校に対するヒアリング調査を実施し、施設利用者における公共交通の利用実態やニーズ、公共交通の改善要望等を把握した。

【実施したヒアリング調査の概要】

調査対象	医療機関・商業施設	島根大学医学部附属病院、出雲市立総合医療センター、島根県立中央病院、ゆめタウン出雲
	学校	国立松江工業高等専門学校、島根県立出雲高等学校、島根県立平田高等学校、島根県立大社高等学校、松江総合医療専門学校、松江市立湖北中学校
調査時期	平成 27 年 9 月中旬～10 月上旬	

① 医療機関・商業施設のニーズや改善要望（主なもの）

調査対象	主な意見
医療機関	<ul style="list-style-type: none"> ● 自分に自由に使える自動車を持っていない高齢者などの場合、<u>朝は家族に送迎してもらうが、診察の終了時刻がはっきりしないため帰りはバスなどを利用する人がいる。</u> ● バスの時刻が不便という話はあまり聞かないが、遠方からの来院者のことを考えると、<u>乗り継ぎの改善は重要</u>である。 ● 公共交通の時刻に間に合うよう、予約した上で来院してもらっている。 ● 駐車場を増やしてほしいという要望はよくあるが、公共交通についての要望はあまりない。 ● JR 山陰本線もバスも本数が少ないため、決して便利とは言えないが、2～3 時間待たなければならないほどの不便さはないので、切実に不便を感じている人は少ないのではないか。 ● <u>朝の 7 時～8 時台に来院し、10 時～11 時台に診察が終わる人が多いが、方面によってはその時間帯に帰りのバスの便がない場合がある。</u>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道やバスへの広告の掲出によって、<u>公共交通を利用した来店の促進を図りたいが、それなりの掲出料金がかかることが課題である。</u> ● 様々なイベントを店舗内のパブリックスペースで開催する等、<u>地域との連携を重視</u>している。一畑電車の定期券の提示で特典が受けられるサービス等、協力できそうなことは検討したい。

② 学校のニーズや改善要望（主なもの）

区分	主な意見
松江地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日の朝、行き違いのために停車する時間を短縮できないか。朝の数分は貴重である。 ● <u>県産材を使用した車両（5009・5010 編成）は、座席がクロスシートであるため観光客には好評であるが、通学には利用しにくい。</u>学生は、他人との乗り合わせを嫌がって、席を詰めないことがある。 ● <u>松江イングリッシュガーデン前駅の周辺は、夜になると暗くなるため安全対策が必要</u>である。同駅に自転車を置いて通学している生徒が少なからずいる。 ● 下校時に一畑電車を利用する際、駅待合室に全ての生徒が入ることができず、乗車に時間がかかってしまうので、<u>列車の入線時にホームへの移動を呼びかける案内放送</u>があるとよい。 ● 列車の到着を駅待合室やホームで待つよう指導しているが、駅周辺の道路上で待つ生徒もいるため、住民から<u>マナー向上</u>の要望がある。 ● 年に 1 回、<u>マナー向上</u>のために駅頭で一畑電車と連携して<u>啓発活動</u>を行っている。 ● 課外活動の一環として、<u>一畑電車や住民と連携して駅舎や駅周辺の清掃</u>を行っている。 ● 災害や事故等で運休する場合、教員が登録している「運行状況お知らせメール」や、一畑電車のホームページで確認しなければならないため、<u>情報を入手するまで時間がかかる</u>。非常時には、<u>一畑電車から学校へ直接連絡</u>してもらえるとよい。 ● <u>秋鹿コミュニティバスの便数等を増やし、通学手段として使えるようにしてほしい。</u>

区分	主な意見
出雲地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学に当たり不便を感じることはそれほどないが、下校時に<u>一本乗り遅れた場合に、次の列車を待つまでの時間が長い。</u> ● <u>部活動の終了時刻に合わせて、一畑電車や JR 山陰本線の時刻の設定</u>してもらえると利用しやすい。 ● 夕方の列車は、電鉄出雲市駅から乗っても（座席が）満員で座れないことがある。<u>クロスシートの車両の場合、生徒は隣り合わせで座るのを嫌がる。</u> ● 平田地域から一畑電車を利用して通学する生徒の中には、<u>最寄り駅まで保護者に送迎</u>してもらっている生徒も少なくない。 ● JR については、年に数回、<u>教員が添乗して乗車マナーを指導</u>している。<u>一畑電車においてもそういった取組があるとよい。</u>
平田地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数はそれなりに確保されており、試験期間等で日中に帰宅する際や休日にも一定の本数があるので、生徒はそれほど不便を感じていないのではないか。<u>今よりも本数が少なくなつては困るが。</u> ● <u>部活動の終了時刻と列車の時刻との間が短いので、生徒は大急ぎで自転車に乗って帰ることがある。</u> ● 一畑電車の<u>乗車マナー向上</u>のために、毎年 1 回、駅頭での指導を行っている。 ● <u>パーク&ライド駐車場の設置駅を増やすこと、既に設置されている駅の台数を増やすこと</u>等が、利用の拡大に繋がるのではないか。 ● 生徒は、休日に出かける場合は保護者の車に同乗することも多いので、<u>通学定期券を持っていても、休日の私的な外出では一畑電車をあまり利用しない</u>ようである。
大社地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日の浜山公園北口駅 8:24 着の列車は、始業時刻まで時間がないため不便。1 本早い 7 時台の列車では、平田地域の駅から 6 時台に乗車しなければならないので不便。<u>朝の 7 時台～8 時台に、川跡駅で接続する出雲大社前行の列車がもう 1 本あると通学に便利</u>である。 ● 平日夕方の時間帯については、生徒から特に不便だという話は聞かない。 ● <u>駐輪場の台数が増え、防犯灯も設置されて便利になったが、上屋を設置してほしい。</u> ● <u>悪天候が予想される場合、以前に比べて早めに運休が決まることが多いが、その場合は一畑電車から速やかに連絡が入るのでよい。</u> ● 新入生の学校説明会の際に、一畑電車の<u>通学定期券の出張販売</u>を行っており、<u>好評</u>である。

図表 67 バス乗り場(出雲市立総合医療センター)



図表 68 防犯灯が設置された駐輪場(浜山公園北口駅)



5. 調査結果を踏まえた課題

ここまでの調査結果を踏まえると、沿線地域における一畑電車の利用実態や住民・利用者等のニーズに基づく課題は、次のとおり整理することができる。

課題

通勤・通学利用の維持・拡大

一畑電車の年間輸送人員の推移をみると、定期外が増加する一方で、定期は横ばいから減少傾向にある。松江市・出雲市の中心部には多くの事業所が、沿線には複数の学校が立地することから、通勤・通学利用の維持・拡大が必要である。

課題

平日の日中や休日の利用機会増大による外出促進

一畑電車は、通勤・通学客と観光客の占める割合が高く、通勤・通学や観光以外の目的での利用者の占める割合は相対的に低い利用者数を増やすためには、平日の日中等における沿線住民の利用機会の増大を図ることが必要である。

課題

一畑電車とバスやJRとの接続改善と乗り継ぎ方法の周知

主要交通結節点における一畑電車とバスとの接続は概ね確保されているが、改善を望む声は少なくない。また、乗り継ぎの時刻や方法の周知も必要である。

課題

パーク&ライドやサイクル&ライドの推進

一畑電車の主要駅に整備されているパーク&ライド駐車場と駐輪場は、利用者の利用意向が強いことから、環境改善と利用方法の周知が必要である。

課題

利用実態に応じたダイヤや車両の編成

一畑電車の旅客流動を分析すると、時間帯や曜日により利用者数や利用区間の違いがみられる。利用実態に応じたダイヤや車両の編成が必要である。

課題

積極的な情報提供と沿線地域の魅力発信

アンケート調査によると、「情報の入手しやすさ」に関する住民の満足度は、利用者にとって低くなっている。沿線地域の魅力を含めた情報発信が必要である。

課題

企画乗車券や割引制度の充実

アンケート調査によると、一畑電車の企画乗車券や割引制度に関する認知度は住民はもとより、利用者においても低くなっている。乗車券や制度そのものの魅力度向上と、積極的な周知が必要である。

課題

賑わいの創出や利用促進を目的とした催しの開催

イベント列車の運行や駅での催しの開催等、沿線地域では様々な利用促進の取組が行われている。今後も、こうした取組の継続による賑わいの創出が必要である。

課題

駅の待合環境や車内環境の改善

一畑電車の鉄道施設は計画的な改修が行われているものの、車齢40年を超える車両等、老朽化が進んでいる。今後も継続的な設備の改善が必要である。

課題

駅や車両のバリアフリー化

一畑電車では駅や車両のバリアフリー化が進められているが、高齢者や身体の不自由な人に配慮した車内案内表示装置の改善等、継続的な取組が必要である。

課題

外国人観光客に対する情報やサービスの提供

沿線地域を訪れる外国人観光客は、今後、更なる増加が期待されるため、案内表示の改善等により、外国人観光客が周遊しやすい環境をつくる必要がある。

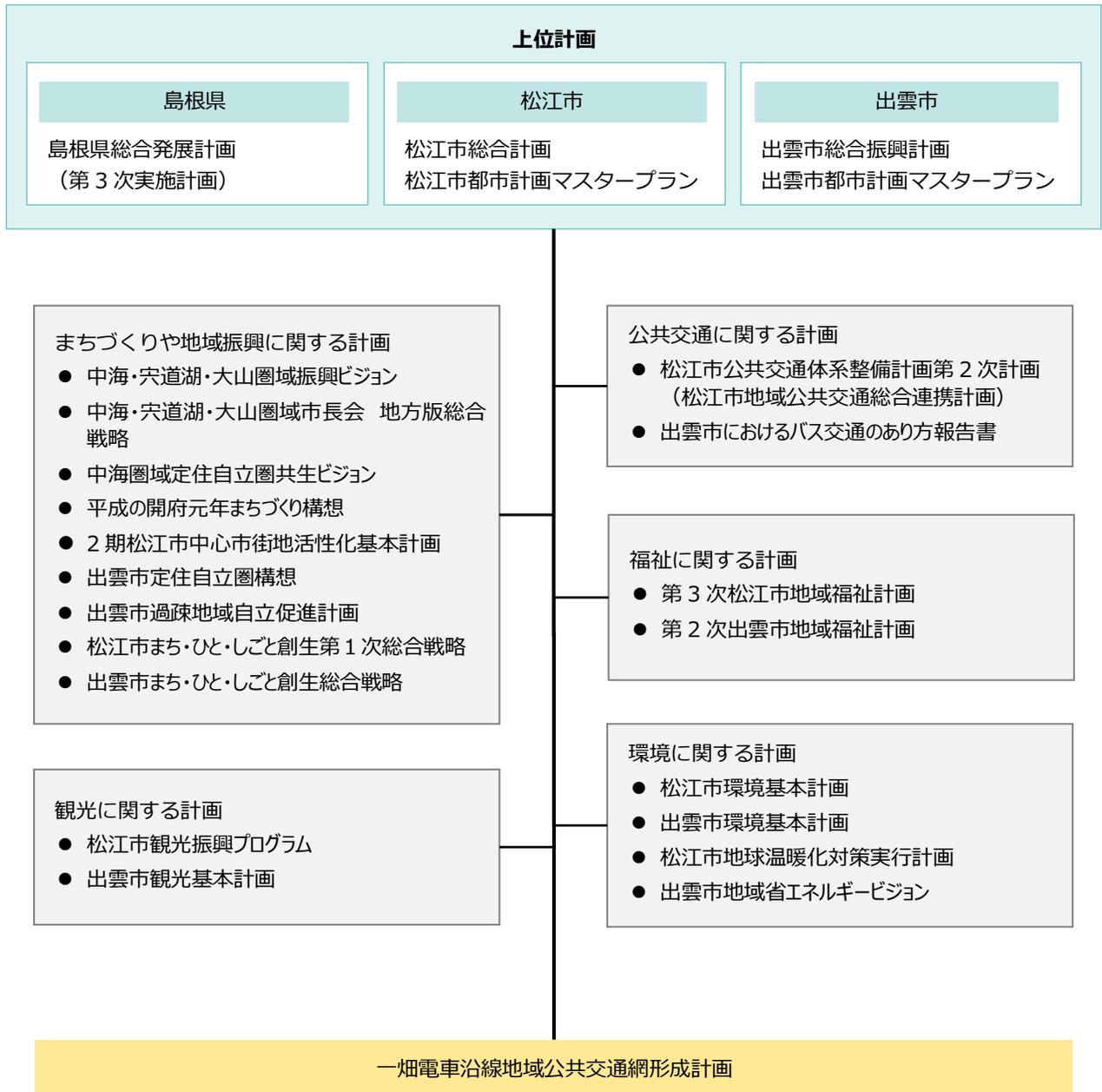
1. 上位・関連計画の一覧

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。

* 本計画は、上位計画が改訂された場合に整合が図られていないときには見直しを行う。

図表 69 上位・関連計画の一覧



2. 上位計画の概要

上位計画における計画の方針や目標と、公共交通に関する施策・事業の概要は次のとおりである。

1 島根県総合発展計画（第3次実施計画）

平成 28 年 3 月策定（平成 28 年度～平成 31 年度）

(1) 計画の方針・目標等

島根の将来像	豊かな自然、文化、歴史の中で、 県民誰もが誇りと自信を持てる、活力ある島根	
基本目標	活力あるしまね	活発な産業活動が展開され、若者が生き活きと働き、国内外から多くの人を訪れる、活力ある社会を目指します
	安心して暮らせるしまね	県民誰もが、生涯にわたり安心して生活を送ることができる社会を目指します
	心豊かなしまね	地域を愛し、次代を担う心豊かな人材を育成するとともに、県民が心豊かで生きがいのある人生を実感できる社会を目指します

(2) 公共交通に関する施策・事業の概要

政策Ⅱ-5「生活基盤の維持・確保」において、「地域生活交通の確保」が掲げられている。

目的	通学、通院、買い物等の日常生活を支える地域生活交通を確保します。	
取組みの方向	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の組み合わせを選択し、交通ネットワークの再構築を図ることができるよう、県の支援制度を見直す等、<u>地域生活交通の確保</u>に向けた取組みを進めます。 ● 一畑電車の沿線 2 市と連携して、<u>一畑電車の安全性確保のための設備投資への支援やサービス向上対策</u>を進めます。 ● 離島航路の維持や利便性向上を図るため、船舶の運航等に対する支援を行うとともに、運航事業者による積極的なサービス向上の取組みを促進します。 ● 離島住民や観光客の移動・物流コストの引き下げに不可欠な離島航路の運賃低廉化が実現するよう、国に対して強く要望していきます。 ● 離島航路に必要な港湾について、岸壁や旅客施設、物揚場等の整備を行います。 	
成果参考指標と目標値（平成 31 年度）	① 交通弱者の移動手段の確保に向けた実践活動を開始する公民館エリア数（累計）	70 エリア
	② 一畑電車の年間利用者数	140 万人以上
	③ 隠岐航路の年間利用者数	45 万人
	④ 離島航路の岸壁整備率	100%

(1) 計画の方針・目標等

基本理念	はらかな歴史・水と緑を大切にすまちづくり 人・心・ゆとりを大切にすまちづくり 人がいきいきと活気あふれるまちづくり
将来都市像	水と緑、歴史と教育を大切にし 伸びゆく国際文化観光都市・松江
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 豊かな自然をまもり、美しい都市空間をつくる ● 歴史と文化を大切にし、豊かな心を育むまちをつくる ● 安心して安全に生活できるまちをつくる ● 癒しと温もりに満ち、いきいき暮らせるまちをつくる ● 活力ある産業と魅力ある観光で豊かな都市をつくる ● 快適で交流が盛んな都市をつくる ● とともに手をたずさえてすすめるまちづくり

(2) 公共交通に関する施策・事業の概要

基本目標「活力ある産業と魅力ある観光で豊かな都市をつくる」の第 1 節「人・物・情報が交流する」において「公共交通体系の整備」が掲げられている。

バス交通の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状のバス交通の利便性の維持・向上を図る。 ● <u>松江市公共交通利用促進市民会議を中心として、交通社会実験等も活用しながら、市民・企業・交通事業者・行政の協働により計画を推進する。</u> ● <u>松江駅バスターミナルの整備及び町愛環境の充実に努める。</u> ● <u>バス交通利用促進の積極的な推進及び過度な自動車利用の抑制を図る。</u> ● <u>コミュニティバスの利用促進を図るとともに、デマンド型交通等、新しい交通システムについても検討する。</u>
航空路の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 関係機関・団体と連携し、航空会社への路線の維持・拡充を要望するとともに、愛称化された出雲縁結び空港、米子鬼太郎空港を軸とした利用促進を展開し、利用者の増を目指す。
鉄道の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● JR へは関係団体と連携し、路線の確保及び安全性の向上を図っていくよう要望していくとともに、高速化、快適性の向上のため、JR 伯備線へのフリーゲージトレインの導入や新型車両、車両の近代化等利便性の向上についても要望していく。 ● <u>一畑電車は一畑電車支援計画に基づき、鉄道施設（線路、電路、車両）への設備投資等を積極的に展開していくとともに、利用客の増に向けて一畑電車株式会社の経営努力を求めていく。</u> <u>（主要事業：一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画の推進…ダイヤ改善、乗車券や割引制度の魅力度向上、バスやタクシーとの接続改善等）</u>

3 松江市都市計画マスタープラン

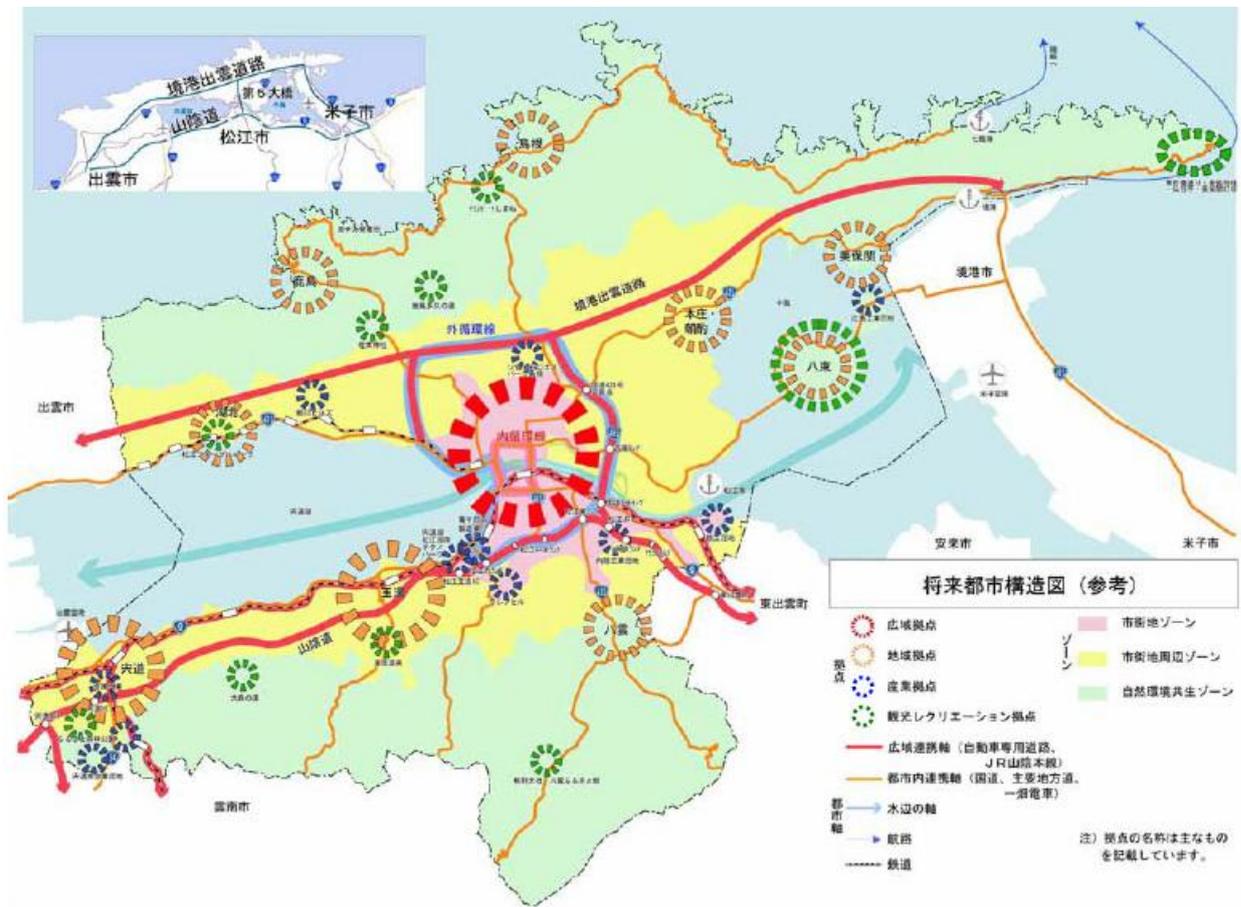
平成 20 年 3 月策定（平成 20～29 年度）

(1) 計画の方針・目標等

まちづくりの 基本理念	暮らしやすさが実感できる、質の高いまちづくり 人が行き交い、活力あるまちづくり
まちづくりテーマ	水と緑とやさしさ 活力あふれる都（まち）・松江
将来像実現への 都市整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然と歴史・文化を大切にするまちづくり（環境形成） ● 誰もが安心して安全に生活できるまちづくり（安全形成） ● 計画的な土地利用による秩序あるまちづくり（土地利用） ● 交流と連携による利便性・機能性の高いまちづくり（施設整備） ● 都市機能の集積と利用による活力あるまちづくり（拠点形成）

(2) 将来都市構造図

図表 70 将来都市構造図(松江市都市計画マスタープラン)



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

(3) 公共交通に関する施策・事業の概要

都市整備方針「交流と連携による利便性・機能性の高いまちづくり」の「交通施設整備の方針」において、「誰もが移動しやすい公共交通サービスの充実」が掲げられている。

公共交通網の整備と充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化社会に対応し、より利用しやすい交通機関としての活用を目的とした<u>広域拠点と地域拠点間の公共交通の確保・充実</u> ● <u>公共交通空白地域におけるコミュニティバス等による公共交通の補完</u>
航空路、鉄道、航路等の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 鉄道は、JR 伯備線へのフリーゲージトレインの導入や<u>車両の近代化、高速化等による、利便性、快適性の向上促進</u> ● 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
新たな公共交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の公共交通の補完と地域の新たな魅力を創出するため、中海・宍道湖航路や新交通システムの導入を研究

4 出雲市総合振興計画

平成24年11月策定（平成24～33年度）

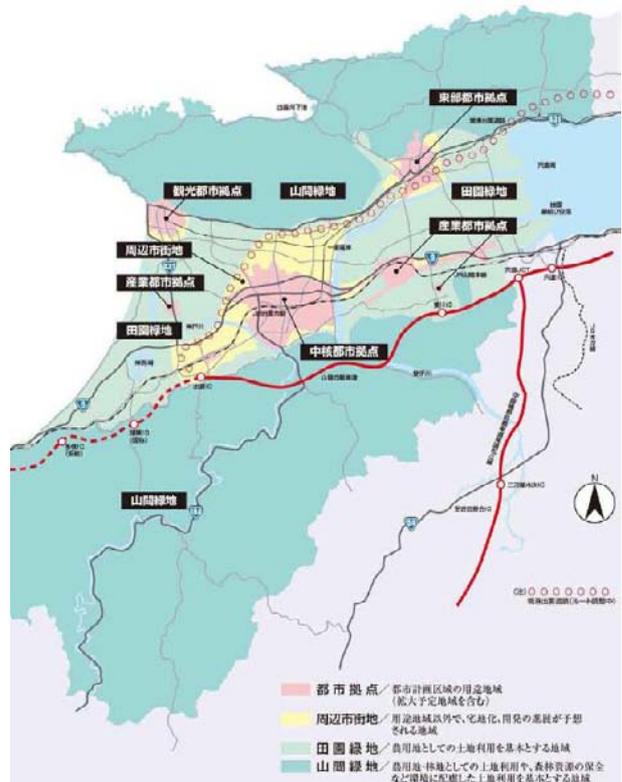
(1) 計画の方針・目標等

基本理念	「市民が主役のまちづくり」「地域特性が光るまちづくり」「自立するまちづくり」
基本構想	新たな出雲の国づくり計画「出雲未来図」
まちづくりの将来像	<p>「げんき、やさしさ、しあわせあふれる縁結びのまち 出雲」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民が元気に暮らし、産業が盛んな元気なまち ● 人の優しさを感じる、笑顔と幸せあふれるまち ● あらゆるご縁を大切に、誇りと愛着を持てるまち

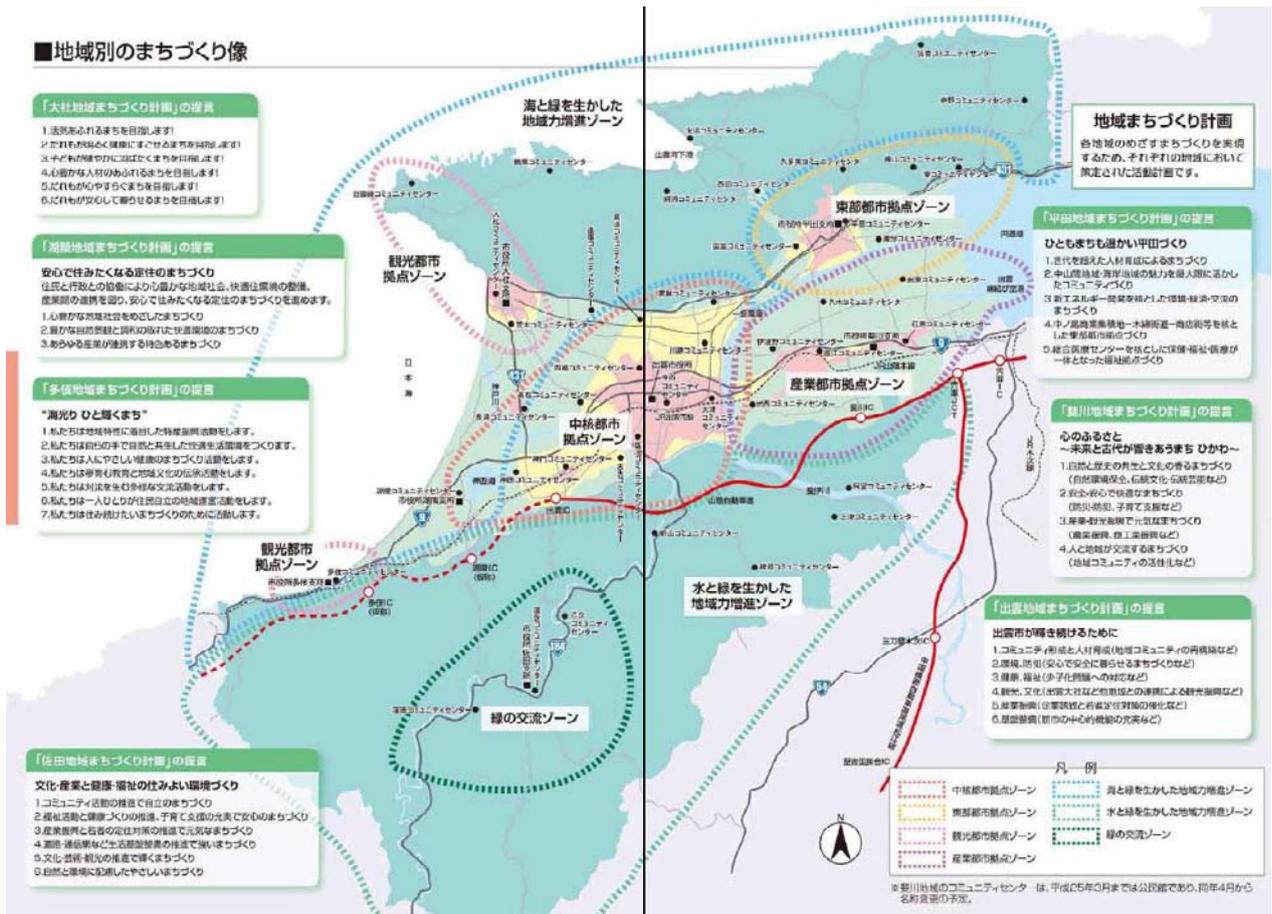
(2) 土地利用の基本指針

都市拠点	産業集積、良好な住宅環境の立地、形成を誘導するための都市基盤整備
周辺市街地	田園環境の保全を基本に、計画的な宅地化、新たな産業集積、ビジネスの一層の活性化に努める
田園緑地	農業生産の場としての土地利用を基本に、農地の保全整備、営農環境の充実を図るとともに、美しい景観の保全にも努める
山間緑地	森林・自然環境の保全と育成を前提とし、農山漁村の定住環境の整備や自然資源を生かした保養空間の活用を図る

図表 71 土地利用の基本方針（出雲市総合振興計画）



図表 72 地域別のまちづくり像(出雲市総合振興計画)



(3) 公共交通に関する施策・事業の概要

基本方策「安全・安心都市の創造」において、「市民に身近で重要な交通機関である、路線バスや一畑電車の運行を確保し、一層の充実に努めます。」と示されている。

また、方策を進めるに当たり、4つのテーマを戦略プロジェクトとして掲げ、その一つである「定住人口キープ 17 万人プロジェクト」において、次の事項が掲げられている。

<p>公共交通ネットワークの整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>路線バスや一畑電車の運行確保</u> ● <u>JRとその他交通機関との円滑な連結</u> ● <u>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</u> ● <u>バス交通におけるより望ましい運行形態の検討</u> ● <u>バス交通における多くの利用が見込まれる運行形態の整備</u>
<p>広域交通ネットワークの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>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</u> ● <u>鉄道の利用促進、利便性向上</u> ● <u>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</u> ● <u>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</u>

5 出雲市都市計画マスタープラン

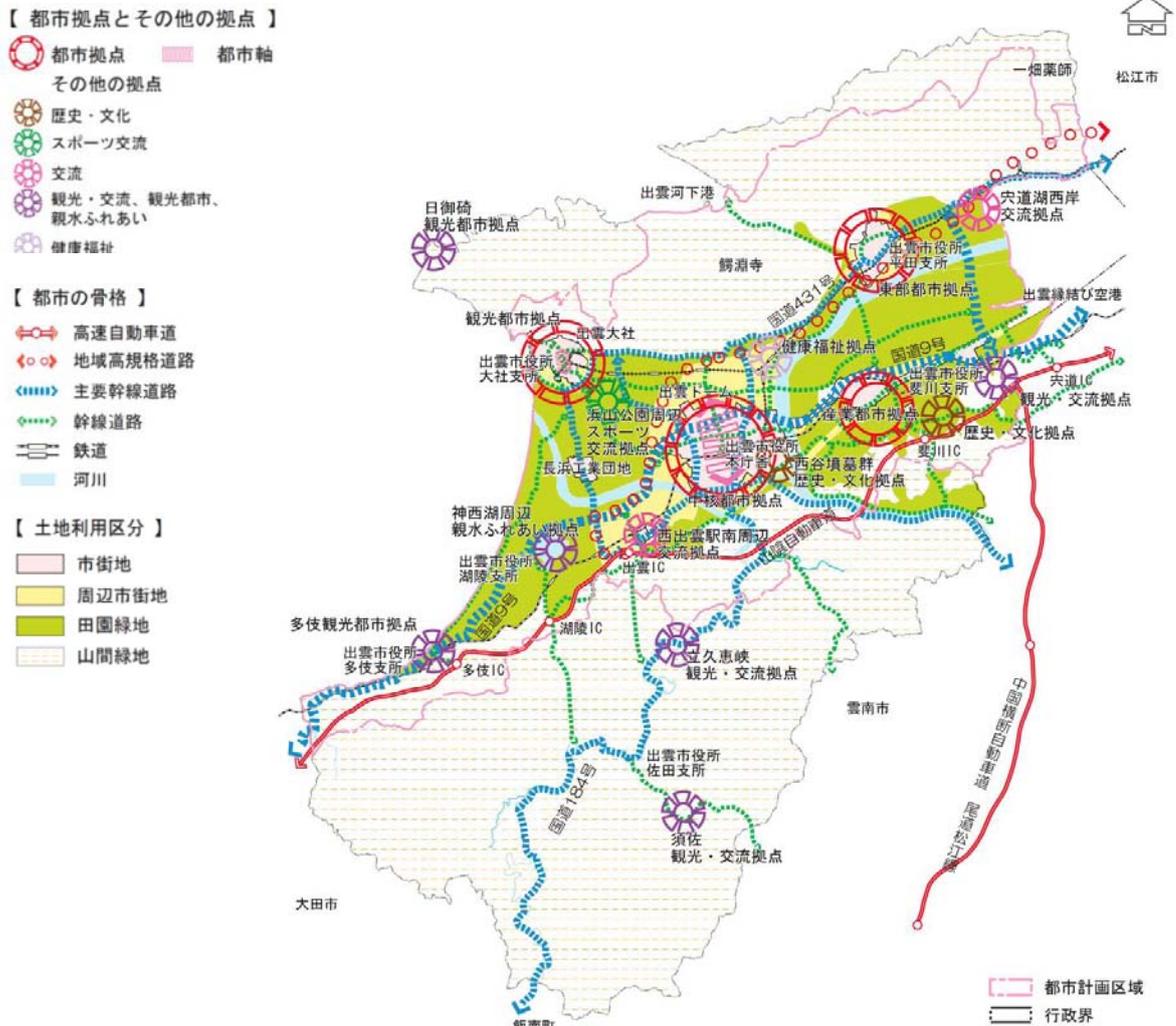
平成 22 年 2 月策定（斐川地域は平成 25 年 9 月策定）、目標年次…平成 40 年

(1) 計画の方針・目標等

都市づくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 機能分担と連携による、地域の特性を活かした都市づくり ● 中核都市にふさわしい活力ある都市づくり ● 出雲の多彩な魅力を活かした観光都市づくり ● 誰もが安心して暮せる都市づくり
都市づくりの整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用に関する基本的な方針 ● 都市施設に関する基本的な方針 ● 自然環境、景観、防災・防犯、その他に関する基本的な方針

(2) 将来都市構造

図表 73 将来都市構造図(出雲市都市計画マスタープラン)



(3) 公共交通に関する施策・事業の概要

「都市施設に関する基本的な方針」において、「高齢化社会への対応、また、低炭素社会の実現に向け、環境にやさしく過度に自動車に依存しない交通手段を確保するため、鉄道、バス等の利用促進、機能充実等、公共交通機関の利用促進に努めます。」という方針が掲げられている。

3. 関連計画の概要

1 松江市公共交通体系整備計画第2次計画（松江市地域公共交通総合連携計画）

平成 23 年 3 月策定 計画期間：平成 23 年度～平成 27 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"> ● 現状の公共交通(バス)の利便性の維持・向上 ● 公共交通(バス)利用促進の積極的な推進および過度な自動車利用の抑制 ● 公共交通(バス)や自転車等の利用環境の改善・整備の促進 ● 市民会議を中心とした市民・企業・交通事業者・行政の協働による計画の推進 		
評価項目	路線バスの維持	実車走行キロ	353 万 km/年
	路線バスの利用者数	年間乗車人数	394 万人/年
		日平均乗車人数	10,800 人/日
		市民 1 人当たり年平均利用者数	10.2 日/年
バスサービス全体の満足度	満足度（バスの総合評価）	70%	

(2) 事業の概要

「協働」、「路線見直し」、「ダイヤ見直し」、「運賃見直し」、「利用促進」の分野ごとに、数多くの事業が掲げられている。

大項目	具体の施策展開
協働	<ul style="list-style-type: none"> ● 松江市公共交通利用促進市民会議の設置・運営 ● 地元組織（利用促進）の設置・運営・活動 ● ノーマイカー運動の推進、バスサポーター制度の導入、バスモニター制度の実施、過度な自動車利用の抑制 ● バス事業者への公平な支援 ● 市職員に対する MM 等を通じた公共交通利用の働きかけ、県、国、団体職員に対する公共交通利用の働きかけ ● 新財源の投入 ● 道路計画における、バス事業者意見の聴取
路線見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス・コミュニティバス等での対応 ● 競合路線の縮小、路線バスの路線・経由地等の見直し、既存コミュニティバス路線の見直し、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 ● 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&ライド駐車場の整備・拡充 ● 鉄道接続バス路線の確保 ● ターミナル内タクシー乗り場等の整備 ● レンタサイクル・駐輪場の整備
ダイヤ見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスのダイヤの見直し、通院型・通学型バスのダイヤの見直し、コミュニティバスのダイヤの見直し、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 ● 路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上 ● バス専用・優先レーンの新設 ● 路面表示等の改善・取り締まり強化・交通マナーの向上 ● PTPS の導入、信号機等の設置・改善 ● バイパス道路の整備、幹線道路の拡幅、バスベ이의整備

大項目	具体の施策展開
運賃見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実 ● エリア均一運賃と対キロ運賃の併用 ● 一畑バス・市営バス共通定期券の導入 ● 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 ● 学生割引制度の導入、通学費助成制度の継続実施 ● 乗継割引制度の充実 ● 利用に応じた運賃割引制度の導入 ● ICカードの導入の検討
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● ノーマイカー運動の推進、事業所 MM の継続・拡大 ● 学校対象バス乗り方教室や MM の実施、高齢者、障がい者対象のバス乗り方教室の開催、住民 MM による利用促進 ● JR 松江駅等、交通案内員の配置、わかりやすい行き先表示・案内 ● 一畑バス・市営バス共通の時刻表・路線図の作成・設置 ● インターネット・携帯電話等による運行情報提供の充実 ● 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 ● 観光ルートの公共交通情報等の提供 ● 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 ● バス停周辺の歩道整備 ● バス停付近の駐輪場整備 ● ノンステップバスの導入、バス停のバリアフリー化、バス事業者のバリアフリー研修の継続・充実、接遇の向上、市民のバリアフリー意識の啓発 ● 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 ● 企画キップ・イベント・キャンペーン等の取り組み

2 出雲市におけるバス交通のあり方報告書

平成 22 年 10 月策定

(1) 概要

市内のバス路線について、路線の定義や整理を行い、利用者数や採算性等から、見直し等が必要な状態の指標・基準について方向性を検討したものの。

(2) 路線の定義

市内のバス路線を「地域間交通路線」と「地域内ネットワーク路線」に分類し、次のように定義している。

区分	定義	該当する路線
地域間交通路線	JR 出雲市駅（一畑電車、空港連絡バス及び高速バスなどの発着点にもなっている。）や総合病院、大型店舗、公共機関などが集中している出雲市中心部と合併前の旧町間を連絡している路線	大社線、日御碕線、小田線、須佐線、三刀屋出雲線
地域内ネットワーク路線	上記地域間交通 5 路線以外の以下の路線（概ね合併前の旧市町内で完結するバス交通）	市内循環線、波根線、大寺線、根波線、外園線、平成温泉線、うさぎ線 佐田生活福祉バス、福祉バス、平田生活バス、多伎循環バス、佐田スクールバス

3 中海・宍道湖・大山圏域振興ビジョン

平成 25 年 3 月策定

策定主体：中海・宍道湖・大山圏域市長会（米子市・境港市・松江市・出雲市・安来市）

(1) 計画の方針・目標等

将来像	水と緑がつながる 人がつながる 神話の国から 未来へつなげる
基本方向	<ul style="list-style-type: none"> ● 活力にあふれる圏域づくり [産業振興] ● 訪ねてみたい圏域づくり [観光振興] ● 住みたくなる圏域づくり [環境の充実] ● ともに歩む圏域づくり [連携と協働]

(2) 公共交通に関する施策・事業の概要

基本方向「活力にあふれる圏域づくり」における取り組みの方向「圏域内外を結ぶ交通ネットワークの充実」において、次の事項が掲げられている。

取り組みの方向	<ul style="list-style-type: none"> ● 圏域産業の振興を図る上で必要となる「ヒト・モノ」の移動や流通のいっそうの利便性向上に向け、中国横断自動車道岡山米子線の 4 車線化と境港からの物流に対応した高速道路ネットワークの構築や、「境港出雲道路」・「江府三次道路」の地域高規格道路計画の早期実現、米子市と安来市を結ぶ中海架橋の整備促進などについて、圏域が一体となって関係機関に要望するなど、<u>さらなる圏域内の交通ネットワークの充実をめざします。</u> ● 大消費地に向けた販路拡大をはじめ、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の充実は欠かせないものです。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、<u>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めざします。</u>
---------	---

4 中海・宍道湖・大山圏域市長会 地方版総合戦略

平成 27 年 7 月策定

策定主体：中海・宍道湖・大山圏域市長会（米子市・境港市・松江市・出雲市・安来市）

(1) 計画の方針・目標等

位置づけとねらい	<p>県境を越えた広域連携 （日本海側を代表する拠点、北東アジアのゲートウェイ、山陰地方の人口流出のダム効果）</p>
基本目標	圏域人口 60 万人の維持

(2) 公共交通に関する施策・事業の概要

基本目標の実現に向けた 4 つの施策の 1 つとして、「交通ネットワークの充実」が掲げられている。

交通ネットワークの充実	<p>5 市を 2 つの湖を介して結ぶ「<u>8 の字ルート</u>」の早期完成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 物流拠点境港の利便性向上（RORO 船の寄港） ● 圏域内外のヒトとモノの移動や流通の一層の利便性向上（中海架橋、米子市～境港間の高速道路などの道路ネットワーク、境港出雲道路、江府三次道路、中国横断自動車道岡山米子線の 4 車線化などの早期実現） ● 圏域の距離と時間の短縮
-------------	--

5 その他の関連計画

(1) まちづくりや地域振興に関する計画

計画の名称	策定年月・期間	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
平成の開府元年まちづくり構想	平成 25 年 3 月策定	中心部の再生と連動して、アクセシビリティ（行きやすさ）を追求した中心部と市内の隅々をつなぐ交通、中心部をきめ細かく動ける交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>自動車通行の一定制限</u> ● 徒歩、自転車、公共交通をつないでいく「<u>アクセシビリティ（行きやすさ）</u>」を目指す ● 一畑電車、市営バス、JR、水上交通、自転車等が連携し、<u>中心部から郊外までつながりのあるまちづくり</u>を目指す
中海圏域定住自立圏共生ビジョン	平成 26 年 10 月策定	中海圏域内は、高速道路、鉄道、飛行機等によった、他地域と山陰を結ぶ交通の結節点	<ul style="list-style-type: none"> ● 北東アジアとの交流・連携のための境港・米子鬼太郎空港の機能強化及び利用促進 ● <u>行政区域や県境を越えた公共交通ネットワークの充実等、利便性向上を図るため、現況調査及び有効なルート設定等を研究</u> ● 通勤や通学、通院等の利便性向上を図るため、県境をまたいだコミュニティバスの運行を連携して実施
2 期松江市中心市街地活性化基本計画	平成 25 年 3 月策定、平成 27 年 3 月変更 計画期間： 平成 25 年度～平成 30 年度	松江市では、JR 松江駅を中心にバスを主体とした公共交通ネットワークを形成	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>公共交通の利便性や維持・向上を図るための利用環境の改善</u> ● 歩行者や自転車等の安全な歩行空間の整備 ● 沿線地域における事業…<u>千鳥町ビル再開発事業、千鳥町ビル複合商業施設整備事業</u>
出雲市定住自立圏構想	平成 22 年 3 月策定 平成 23 年 12 月変更	<ul style="list-style-type: none"> ● バス交通は身近な移動手段 ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バス…圏域の一体性や公平性、また、利便性向上の観点から見直しを図り、高齢者や児童生徒をはじめとする市民の通院、通学、買い物及び観光客コースの利便の確保・充実を図る</u> ● <u>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</u> ● <u>JR、一畑電車、路線バス等地域間を結ぶ基幹交通の充実、それらと各地域内を運行するバスとの乗り継ぎの向上、圏域内の交通システムの構築</u> <p>【出雲地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>JR 出雲市駅及び一畑電鉄出雲市駅を中心に、地域間を結ぶ基幹路線バスや廃止路線代替バスが運行しており、JR や一畑電車と結節するこれらの路線の維持・充実を図る。</u> <p>【出雲地域以外の地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>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・充実を図る。</u>

計画の名称	策定年月・期間	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
出雲市過疎地域自立促進計画	計画期間:平成22年度～平成27年度	公共交通について、急速な高齢化の中、交通弱者に対し確保・充実が必要	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>需要動向に応じた利便性の高い交通システムの確立</u> ● <u>交通弱者の利便を図るための</u>民営バス路線の支援・存続、公営バス、福祉バス、スクールバス等の運行 ● 地域の一体的な交通体系を確立し、効率化と利便性を図る
松江市まち・ひと・しごと創生第1次総合戦略	平成27年10月策定	中海・宍道湖・大山圏域の時間距離の短縮により、域内循環を活性化するため、圏域全体で「8の字ルート」(境港出雲道路、中海架橋等)の早期完成を図る	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バス利用促進による拠点連携型都市構造の日常生活における具現化</u> ● <u>公共交通の利便性向上</u> ● <u>公共交通を中心とする移動手段転換促進事業</u> ● <u>サイクルシティ構想事業</u>
出雲市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成27年10月策定	特に記載なし	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>山陰自動車道等高速道路ネットワークの早期構築・地域高規格道路境港出雲道路の整備促進</u> ● <u>出雲縁結び空港の国内路線網の充実による利便性向上・国際路線の就航</u>

(2) 観光に関する計画

計画の名称	策定年月・期間	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
松江市観光振興プログラム	平成19年3月策定	鉄道は路線や運行本数が限られておりマイカー利用が主である 遠距離からのアクセスは、バスやJR、航空機等の路線がある地域に限定される	<p>交通ネットワークの充実と利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>観光交通マップの作成</u> ● <u>二次交通の充実</u> ● 利用の利便性の向上 ● 新たな交通手段の導入の検討
出雲市観光基本計画	平成21年1月策定 計画期間:平成21年度～平成30年度	出雲市は山陰の中核的な都市として、JRや航空機、バス等によって県外地域とも結ばれている一畑電車は、宍道湖北岸を東西に結ぶ公共交通機関であり、映画で取り上げられる等、観光資源としても注目されている	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>観光交通案内機能の整備、観光交通マップの作成</u> ● <u>割引チケットの充実、観光客へのPR強化</u> ● <u>航空機、JR、一畑電車、バス、タクシー等の連携</u> ● <u>JR出雲市駅の拠点機能の整備</u> ● <u>周遊時における携帯情報端末への情報配信の充実</u>

(3) 福祉に関する計画

計画の名称	策定年月・期間	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3次松江市地域福祉計画・地域福祉活動計画	平成23年6月策定 計画期間：平成22年度～平成26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"> ● <u>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</u> ● バス利用協議会設置、市民・企業参加の「<u>バスサポーター組織</u>」の設立 ● バス利用時の<u>バリアフリー化</u> ● 福祉バスや高齢者バス割引制度の活用・<u>外出支援</u> ● バス路線の見直し・オンデマンド交通の導入検討
第2次出雲市地域福祉計画・地域福祉活動計画	平成25年3月策定 計画期間：平成25年度～平成29年度	安心・快適な暮らしの推進のため、あらゆる施設のバリアフリーの取組が必要	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バリアフリーの推進</u> (公共交通機関の<u>ユニバーサルデザインの普及啓発</u>等)

(4) 環境に関する計画

計画の名称	策定年月・期間	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
松江市環境基本計画	平成23年12月策定	都市部と比較して公共交通基盤が未発達	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関の<u>利用促進</u>
出雲市環境基本計画	平成25年3月策定 計画期間：平成25年度～平成34年度	公共交通機関の利用が、自動車の使用を抑え多量の排気ガスの排出の抑制につながる	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道とバスの連携による<u>公共交通機関の利便性向上と自動車からの利用転換</u> ● 公共交通機関利用促進の啓発推進 ● 大規模イベント時のシャトルバス活用等<u>交通渋滞解消</u>に向けた取組の推進
松江市地球温暖化対策実行計画	平成27年4月策定 計画期間：平成27年度～平成36年度	都市部と比較して公共交通基盤が十分でない	<ul style="list-style-type: none"> ● 社会実験等を通しての<u>市街地内への車の流入制限</u>やバス料金改定 ● ノーマイカー運動の取り組み促進による<u>二酸化炭素排出量削減</u>に向けた検討
出雲市地域省エネルギービジョン	平成20年2月策定	特に記載なし	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が主体となって、<u>鉄道及びバス事業との連携</u>により公共交通機関の<u>利便性を高め</u>、<u>マイカー利用の自粛を推進</u>

4. 調査結果を踏まえた課題

ここまでの調査結果を踏まえると、上位・関連計画における沿線地域のまちづくりの方向性を踏まえた課題は、次のとおり整理することができる。

課題

都市間や拠点間を結ぶ幹線交通としての機能向上

一畑電車は、松江市と出雲市を結ぶ都市間交通としての役割と、松江市内及び出雲市内における地域内交通としての役割の両方を果たしている。定時性に優れ大量輸送が可能な鉄道の特性を最大限に発揮できるよう、幹線交通としての一畑電車のサービス水準を更に高める必要がある。

課題

沿線地域の拠点となる駅周辺への都市機能の集積

今後の人口減少や高齢化を踏まえ、松江市・出雲市の地域特性に応じた、都市機能の集積や拠点間の分担といった方針に基づき、沿線地域の拠点となる駅周辺への都市機能の集積が必要である。

課題

駅周辺への住宅立地の誘導

松江市・出雲市の中心部は、土地利用の方向性として、市街地または周辺市街地として位置付けられていることから、これらの地域には、都市機能の集積とともに、住宅立地を促進していく必要がある。

課題

駅自体の拠点機能の向上

駅は、複数の交通モードが接続する交通結節点として、乗り換え・乗り継ぎの機能を果たしているほか、地域の拠点を形成する機能、人々が集う場所としての交流機能、情報やサービスを提供する機能といった様々な機能を有している。各駅の特性に応じて、駅自体の拠点機能をさらに高めて行く必要がある。

課題

公共交通を乗り継いで観光できる交通体系の構築

一畑電車は、生活交通としての役割に加えて、中海・宍道湖圏域における観光二次交通としての役割を有している。他の交通モードとの連携により、公共交通を乗り継いで観光できる交通体系を構築し、観光客の移動利便性や周遊性の向上を図ることが必要である。

課題

公共交通の利用による環境負荷の低減

沿線地域では、日常生活における移動手段として、主に自家用車が利用されている。環境負荷の低減に向けて、自家用車に過度に依存する状態から、公共交通を積極的に利用する方向への転換を図っていく必要がある。

課題

交通系 IC カードの導入

交通系 IC カードについては、全国各地で新規導入や相互利用の拡大が進められている。沿線地域においても、利便性向上の一環として、交通系 IC カードの導入に向けた検討を進めていく必要がある。

課題

鉄道施設の修繕・更新による安全性向上

一畑電車の安全性確保のための設備投資や修繕の必要性については、上位計画においても明記されている。今後も、継続的かつ計画的な安全性向上対策が必要である。

1. 連携計画の概要

一畑電車活性化協議会^{*1}（島根県・松江市・出雲市）では、平成 23 年 3 月に「一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」という。）を策定し、ソフト事業を中心とした活性化策に取り組んできた。

連携計画の概要は次のとおりである。

計画の基本方針	本計画は、鉄道施設の整備・更新に関する計画（一畑電車支援計画）とともに、一畑電車再生の両輪をなす計画の一つであり、上下分離方式の上の部分に相当するソフト事業を中心とした活性化策に取り組むことにより、一層の経営安定と安全性の向上を目指すものである。
計画の目標	（1）日常生活における利用の拡大 （2）近隣や沿線外からの旅客誘致 （3）経営健全化と安全性向上 （4）地域が一体となった支援体制の構築
計画の期間	平成 23 年度～平成 27 年度（5 年間）

2. 連携計画の検証体制

平成 23 年 11 月に、学識経験者及び一畑電車利用者等のほか、一畑電車株式会社、一畑電車沿線地域対策協議会^{*2} 担当課長会議により構成する「一畑電車連携計画検証委員会」を設置し、各年度に 2 回（計 9 回）の会議を開催して、事業の実施状況の検証を行った。

委員の名簿は次のとおりである。

区分	所属・職名	氏名
学識経験者	交通ジャーナリスト	鈴木 文彦
一畑電車利用者等	さとがた保育園園長	板木 正久
	松江市職員	松本 真由美
	出雲市高齢者クラブ連合会会長	矢田 義規
	西村印刷（高校生通学関連）	西村 俊

*1 一畑電車活性化協議会とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第六条第一校の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議等を行うため、平成 21 年 9 月に設立した組織である。

*2 一畑電車沿線地域対策協議会（以下、「沿対協」という。）は、一畑電車の存続を図るために沿線自治体が昭和 48 年に設立した組織であり、現在は島根県・松江市・出雲市により構成される。平成 23 年度に一畑電車のハード整備に係る「一畑電車支援計画」を策定するとともに、ソフト事業を中心とした活性化対策である一畑電車沿線地域公共交通総合連携計画の検証を行うため「一畑電車連携計画検証委員会」を設置した。

3. 評価結果を踏まえた事業の継続性についての検討

検証委員会が取りまとめた自己評価結果をもとに、連携計画の各施策事業の継続性について検討した。

目標1 日常生活における利用の拡大

- 沿線住民が日常生活の様々な場面で利用できるよう、公共交通としての機能強化を図る。

項目	事業の実施状況	事業の継続性についての意見
日常利用拡大に向けた利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイヤ改正や終電の繰り下げ運行を行った。 ● 通勤利用の促進のため、割引制度や特典制度を導入した。 ● 通学利用の促進のため、出張販売・説明会の実施や、新たな通学定期券を販売した。 ● 高齢者を対象とした乗車券の販売・割引・助成制度を導入した。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>北松江線と大社線との接続の確保等更なるダイヤの改善が必要。</u> ● <u>高齢者はもとより、一般利用等ニーズに応じた割引乗車券等の制度検討が必要。</u>
利用促進策のための環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 全車両に段差解消スロープを整備したほか、川跡駅に点字ブロック付きの手すりを設置した。 ● バスとの乗り継ぎ定期券の導入や、乗り継ぎ時間の調整を行った。 ● 浜山公園北口駅の駐輪場を改善した。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>接続改善のためには、沿線地域の交通事業者相互間の更なる情報共有が必要。</u> ● <u>公共交通の利用促進のため、駅周辺の更なる環境整備が必要。</u>

目標2 近隣や沿線外からの旅客誘致

- 一畑電車によるイベントや地域におけるイベントの支援により、沿線住民の非日常利用を促進する。
- 沿線地域の観光資源をはじめとした食や文化等の様々な地域資源を活用し、沿線外から観光客の誘致を図る。

項目	事業の実施状況	事業の継続性についての意見
観光情報の発信・案内充実	<ul style="list-style-type: none"> ● Twitter による発信や Web サイトの全面リニューアルを実施した。 ● 旅行代理店等へのセールス活動を強化した。 ● 駅や車内の案内表示の改善、電車アテンダントによる案内の実施、運行情報お知らせメールの配信等に取り組んだ。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>出雲大社、国宝化された松江城等の沿線の観光資源を生かした観光客の誘致に引き続き取り組むことが必要。</u> ● <u>近年増加している外国人観光客向けの案内等の充実が必要。</u>
企画列車・乗車券等の商品開発	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑グループ創立 100 周年記念事業等の自主企画イベントの開催や、沿線で開催されるイベントとのタイアップを行った。 ● 楽市楽電、ブライダルトレイン等の企画列車を企画・運行した。 ● 観光・商業施設と連携した乗車券や、自転車を組み合わせた乗車券を販売した。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>企画乗車券やイベントの開催は、沿線地域の賑わいを創出するだけでなく、沿線外からの旅客誘致のためにも継続的な実施が必要。</u>
一畑電車及び沿線地域のイメージアップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 出雲大社前駅において、駅舎外壁の修繕、木質化の実施、飲食店の誘致を行った。 ● 沿線地域の魅力を紹介したパンフレット等の作成等の P R・イメージアップを行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>駅や車両の魅力を向上することで、観光客だけでなく、日ごろ一畑電車を利用しない沿線住民を取り込むための新たな施策の検討が必要。</u>

項目	事業の実施状況	事業の継続性についての意見
	<ul style="list-style-type: none"> ● デハニ 50 型の雲州平田駅での体験運転や、出雲大社前駅での常設展示を行った。 ● 塗装体験事業、車両ラッピング、内装の改良等を実施し車両のイメージアップを図った。 	
旅客誘致に向けた関連事業の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅売店の販売スペース、商品陳列の改善や、鉄道関連商品の企画・販売を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>引き続き商品構成等を見直し、販売促進に努めることが必要。</u>

目標3 経営健全化と安全性の向上

- 一畑電車の自助努力による経費削減や組織・要員体制の見直しに取り組む。
- 維持・修繕を行うだけでなく、全線に渡る安全調査を行い、抜本的な鉄道施設の改良及び設備投資を重点的に実施する。

項目	事業の実施状況	事業の継続性についての意見
経費節減及び執行体制の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 集中的な設備投資、人件費の抑制等により、経費削減を図った。 ● 有人駅における駅係員の配置時間帯の見直しや、兼務の推進等に取り組んだ。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>沿対協と連携し、引き続き計画的、集中的な設備投資を行い、コスト削減に努めることが必要。</u> ● <u>効果的な人員配置等により引き続き人件費の抑制に努めることが必要。</u>
安全性向上 ^{*1}	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑電車支援計画に基づき、線路・電路・車両の計画的な修繕・設備投資を行った。 ● 脱線復旧や事故対策に関する訓練や、救命講習等を定期的に開催した。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>一畑電車支援計画に基づき、集中的な修繕、設備投資を行い、安全性の向上を図ることが必要。</u>

*1 他に、一畑電車独自の取組として、安全対策委員会・幹事会を定期的に開催し、内部監査を強化した。

目標4 地域が一体となった支援体制の構築

- 一畑電車は、地域に愛される企業として地域住民と連携して活動の輪を広げ、社会貢献活動に取り組む。
- 「一畑電車は地域の重要な社会基盤である」という共通認識のもと、地域が一体となった支援体制を構築する。

項目	事業の実施状況	事業の継続性についての意見
地域における取組との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑グループの従業員や行政職員の率先利用に取り組んだ。 ● ノーマイカーデーやノーマイカーウィークと連携した公共交通利用の呼びかけを行った。 ● 子どもを対象とした電車教室を開催し、将来的な利用者への働きかけを行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑グループ、行政職員の利用促進はもとより、<u>普段は一畑電車を利用しない沿線住民の利用を取り込むための新たな施策が必要。</u>
地域との連帯感の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑電車における自社の取組として、沿線地域の草刈りや清掃活動等を行った。 ● 販売額の一部を活用して沿線地域の環境整備を行う定期券を販売した。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>沿線住民が主体となった、一畑電車サポート団体等の組織化の検討が必要。</u>
沿線自治体等による支援体制の確立	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ所有権を移転しない上下分離方式を柱とした支援を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一畑電車支援計画に基づき、<u>沿線自治体等による支援を継続する。</u>

4. 検証結果を踏まえた課題

連携計画の検証結果を踏まえた課題のうち、前章までに取り上げていない事項は次のとおりである。

課題

意識啓発によるマイレール・マイバス意識の醸成

沿線地域においては、ノーマイカーデー等と連携した自家用車の利用を控える取組や、子どもを対象とした電車教室の開催等が行われているが、一畑電車をはじめとする公共交通の利用状況や経営状況等について、住民の理解が十分に得られているとは言えない状況にある。

公共交通の実態や役割、沿線自治体の考え方等を住民に対して積極的に発信し、公共交通の必要性についての理解を深めることが必要である。

課題

住民や利用者との協働により支える仕組みの構築

連携計画に掲げられている事業は、一畑電車や沿線自治体が主体となった事業が大部分を占めており、地域が主体となった取組に展開していくことが不十分であった。今後は、住民や利用者、関係団体等との協働により、地域が主体となって、公共交通の利用促進や維持存続に取り組んでいくことが必要である。

課題

事業の実施状況を評価し、住民や利用者の声を反映する仕組みの構築

連携計画に掲げる事業については、一畑電車連携計画検証委員会において進捗状況と成果の検証が行われていたが、議事内容を公開したり、住民や利用者の声を事業に反映する仕組みは構築されていなかった。計画に掲げる事業を着実に推進するためには、住民や利用者、関係団体等を交えた場で計画の評価・検証を行いつつ、改善につなげていくための仕組みづくりが必要である。

課題

沿線自治体による支援の継続

一畑電車に対しては、沿線自治体等により、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」を柱とした支援が行われている。安全の確保と運行維持のためには、今後も沿線自治体による支援を続けていく必要がある。

1. 地域における公共交通の課題

ここまでの調査結果をもとに抽出した、一畑電車沿線地域における公共交通の課題は次のとおりである。

分類	関連する調査等	課題
一畑電車の利用実態、住民・利用者等のニーズに基づく課題	住民アンケート調査 利用者アンケート調査 移動の目的地となる施設等へのヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学利用の維持・拡大 ● 平日の日中や休日の利用機会増大による外出促進 ● 一畑電車とバスやJRとの接続改善と乗り継ぎ方法の周知 ● パーク&ライドやサイクル&ライドの推進 ● 利用実態に応じたダイヤや車両の編成 ● 積極的な情報提供と沿線地域の魅力発信 ● 企画乗車券や割引制度の充実 ● 賑わいの創出や利用促進を目的とした催しの開催 ● 駅の待合環境や車内環境の改善 ● 駅や車両のバリアフリー化 ● 外国人観光客に対する情報やサービスの提供
沿線地域のまちづくりの方向性を踏まえた課題	上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間や拠点間を結ぶ幹線交通としての機能向上 ● 沿線地域の拠点となる駅周辺への都市機能の集積 ● 駅周辺への住宅立地の誘導 ● 駅自体の拠点機能の向上 ● 公共交通を乗り継いで観光できる交通体系の構築 ● 公共交通の利用による環境負荷の削減 ● 交通系 IC カードの導入 ● 鉄道施設の修繕・更新による安全性向上
連携計画の検証結果を踏まえた課題	連携計画の検証結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 意識啓発によるマイレール・マイバス意識の醸成 ● 住民や利用者との協働により支える仕組みの構築 ● 事業の実施状況を検証し、住民や利用者の声を反映する仕組みの構築 ● 沿線自治体による支援の継続

2. 課題の対応方針の検討と公共交通が果たす役割の整理

(1) 課題の対応方針の検討に当たっての交通事業者等へのヒアリング調査

前項の課題への対応方針を検討するに当たり、沿線地域の交通事業者等に対するヒアリング調査を実施した。

【実施したヒアリング調査の概要】

調査時期	平成 27 年 12 月	
調査対象	交通事業者等	西日本旅客鉄道(株)米子支社、一畑バス(株)、松江市交通局、(一社)島根県旅客自動車協会
	沿線自治体の担当課	島根県観光振興課、松江市都市政策課、出雲市都市計画課、出雲市交通政策課

【調査を通じて得られた主な意見等】

① 公共交通の役割や機能について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線において<u>幹線的な役割を果たす一畑電車の維持・存続を図ることが重要である。</u> ● JR 山陰本線は、通勤・通学等の日常利用に加えて、県外からの来訪者の移動利便性や周遊性の向上を図ることが主な機能。 ● 松江市内のバス路線について、市街地路線は松江市交通局、郊外路線は一畑バスが受け持つという方針に基づき、<u>路線の見直しに取り組んできた。</u> ● JR 松江駅～島根大学間・JR 松江駅～古志原間は、日中概ね 15 分間隔で<u>松江市交通局と一畑バスの車両が交互に走るよう時刻を調整している。</u> ● <u>出雲市中心部～出雲大社間について、一畑電車と一畑バスは補完関係にある。</u> ● 沿線住民の日常生活における移動の足を確保することと、<u>拠点から目的地まで観光客を輸送することが、タクシーの役割である。</u>
沿線自治体の担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光の視点では、<u>観光客の移動利便性や周遊性の向上が公共交通の機能・役割である。</u>近年は観光素材として公共交通を捉える考えもある。 ● <u>一畑電車は、松江市の中心市街地と地域拠点を結ぶ役割に加えて、松江市と出雲市とを結ぶ都市間幹線的な役割も兼ねている。</u> ● <u>一畑電車は、出雲市内では平田・出雲・大社の地域間を結ぶ役割のほか、都市間輸送や観光客の二次交通を支える役割も果たしている。</u>

② 拠点や交通結節点の考え方について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>松江市内の主要な交通結節点は、松江しんじ湖温泉駅、JR 松江駅等である。</u> ● 電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅は主要な交通結節点であるが、一畑電車とバスとの接続は特に考慮していない。<u>出雲市駅における JR 山陰本線と一畑バス出雲大社・日御碕線との接続を重視している。</u> ● <u>沿線地域外からの来訪者（観光客等）の視点に立つと、一畑バスの出雲大社連絡所や、出雲大社前駅等も交通結節点となる。</u>
沿線自治体の担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>松江市都市計画マスタープランの改定を平成 29 年度に予定（平成 28～平成 29 年度に取りまとめ予定）しており、その前提となる「松江市拠点形成計画」の検討を進めている。</u> ● <u>出雲市では、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の策定を検討している。</u>中心市街地活性化計画は、平成 17 年の合併時に策定作業が進められたが、策定に至らなかった。

③ 日常生活で公共交通を利用する際の利便性向上策について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>松江しんじ湖温泉駅における一畑電車とバスとの接続改善に関する要望が少なからず寄せられるが、実情は、バスをそれほど待たずに利用できる。これは、住民や利用者への周知が十分でないことが理由の一つとして考えられる。</u> ● <u>松江市立女子高校、県立松江商業高校、県立松江工業高校等への通学利用について、一畑電車とバスとの接続を確保する必要がある。</u> ● <u>交通結節点において自転車に乗り継ぐ際の利便性向上も課題である。</u>

④ 観光客が公共交通を利用する際の利便性向上策について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>観光客に対しては、積極的な情報発信とともに、案内強化や接遇向上が重要である。</u> ● <u>松江・境港シャトルバスの利用者のうち、松江しんじ湖温泉駅で乗降するのは全体の 10%程度。利用者を増やすには、一畑電車と連携した周知が必要である。</u> ● <u>観光客を対象とした周遊乗車券（縁結びパーフェクトチケット、松江・出雲ぐるりんパス等）を互いに利用できる方策を考えることで、インバウンドを含めた観光客の利用を拡大できる可能性がある。</u>
沿線自治体の担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>沿線地域では、定期観光バスの復活や新規運行により観光二次交通の充実が図られている。松江しんじ湖温泉、JR 松江駅、電鉄出雲市駅・JR 出雲市駅において、観光二次交通との接続を図ることは観光客の利便性や周遊性の向上に繋がる。</u> ● <u>沿線地域外からの来訪者に対しては、単に公共交通の路線や時刻を示すだけでなく、乗り継ぎを含めたモデルルートを提案することが重要である。</u> ● <u>出雲大社をはじめとした寺社や松江城といった「歴史・文化・神話」のテーマは、もともと中心的な観光素材であり、最近はさらに関心が高まっている。</u> ● <u>インバウンドを増やすため、個人旅行の外国人客（FIT 客）への情報発信の強化が必要。</u> ● <u>単なる移動手段ではなく、乗車中も観光客が楽しめるような仕掛けが必要である。</u>

図表 74 バスの乗り継ぎ時刻表（松江しんじ湖温泉駅）



図表 75 定期観光バス「ご縁バスしまねっご号」チラシ（一畑バス）



⑥ まちづくりや広域的な公共交通ネットワークの形成について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>交通系 IC カードの導入</u>について、利用者の利便性は向上するが、<u>交通事業者としては設備投資や維持費の負担が課題</u>である。 ● <u>交通系 IC カードの導入に当たっては、まちづくりの観点に立った地域カード的な位置づけにするのか、公共交通の機能に限定するのかについての検討が必要</u>である。
沿線自治体の担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● まち歩きやイベントと組み合わせて、<u>公共交通での移動が楽しくなるような魅力づくり</u>が必要である。 ● <u>交通系 IC カードの導入に当たっては、公共交通だけの機能に限定せず、地域カード的な役割を持たせたものにしたい</u>。 ● <u>出雲市の都市計画区域には区域区分を設けなため、一極集中のコンパクトシティブな都市機能の集約を進めることは現実的には難しい</u>。<u>まちづくりの方向性としては、一極集中型ではなく多極分散型を志向している傾向</u>にある。

⑦ 地域の支えによる公共交通の維持・存続について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● 松江市では、バスの利用促進に取り組む地元組織として、いくつかの地域で利用促進協議会が設置されている。こうした組織と連携して、<u>一畑電車とバスとを組み合わせた「公共交通の乗り方教室」を開催</u>してはどうか。 ● 公共交通を利用したことのない人に利用してもらうには、バスや一畑電車を利用した外出のプランを住民自身に立ててもらい、お試乗券等の配布と組み合わせる<u>利用のきっかけをつくるモビリティ・マネジメントの取組</u>が有効である。
沿線自治体の担当課	<ul style="list-style-type: none"> ● 「バスや鉄道の乗り方がわからない」という声が少なからず寄せられる。<u>一畑電車を絡めた公共交通の乗り方教室</u>のような取組が必要である。 ● 松江城周辺や出雲大社以外の沿線地域の観光地に観光客を呼び込むには、<u>行政と観光関係団体及び交通事業者の連携</u>が不可欠である。 ● 平田地域の木綿街道周辺は、<u>地域住民によるまちづくりの活動が活発</u>である（木綿街道まちづくり協議会、木綿街道振興会等）。こうした、<u>まちづくり関係団体との連携</u>も重要である。

⑧ 交通事業者相互間の連携について

区分	主な意見
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業の推進や施策の検証に当たっては、一畑電車とバスとを乗り継いでいる人がどの程度いるのか、乗り継いでどこに行きたいニーズがあるのか等について、<u>交通事業者相互間における情報の共有</u>が必要である。 ● <u>沿線地域の交通事業者が連携して事業に取り組むための検討の場</u>があるとよい。そのためにも、一畑電車沿線地域における公共交通の利用実態を関係者相互間で共有し、施策に活かす仕組が重要である。

図表 77 バスの乗り方教室(松江市)



図表 76 地域と連携した催し「駅サイト祭り」(出雲大社前駅)



(2) 地域における公共交通の役割の整理

前章までの調査結果と、交通事業者等へのヒアリング調査の結果を踏まえると、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。

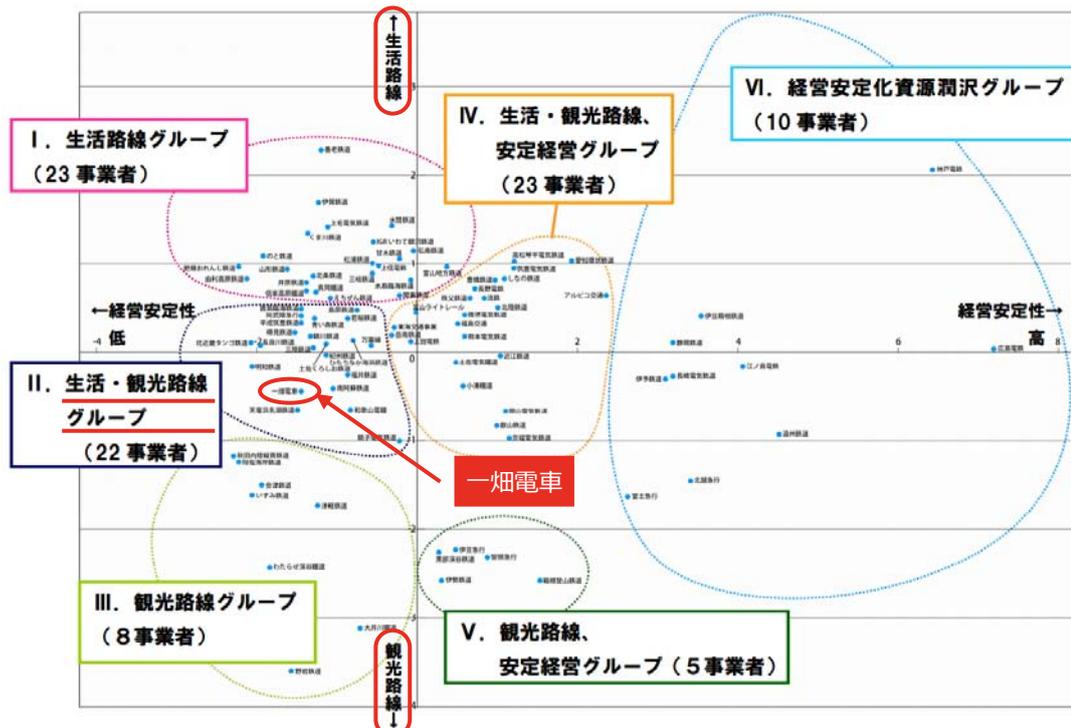
- ① **日常生活において安全かつ確実に移動できる交通手段の確保**
 - 沿線に在住する児童・生徒や、沿線地域の学校へ通学する児童・生徒の通学手段の確保
 - 市内の事業所への通勤手段の確保
 - 自由に使える自動車を持っていない沿線住民の買い物や通院等のための手段の確保
- ② **観光客や沿線住民の交流の活発化**
 - 観光客の移動利便性や周遊性の向上による交流の活発化
 - 沿線住民の移動利便性の向上による都市間交流の活発化
- ③ **まちの拠点化とネットワーク化による、にぎわいの創出**
 - 駅等の交通結節点が地域の拠点機能を果たすことによる、沿線地域のにぎわいの創出
 - 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

(参考) 経営環境や経営状況に基づく地方鉄道の類型化による一畑電車の特性

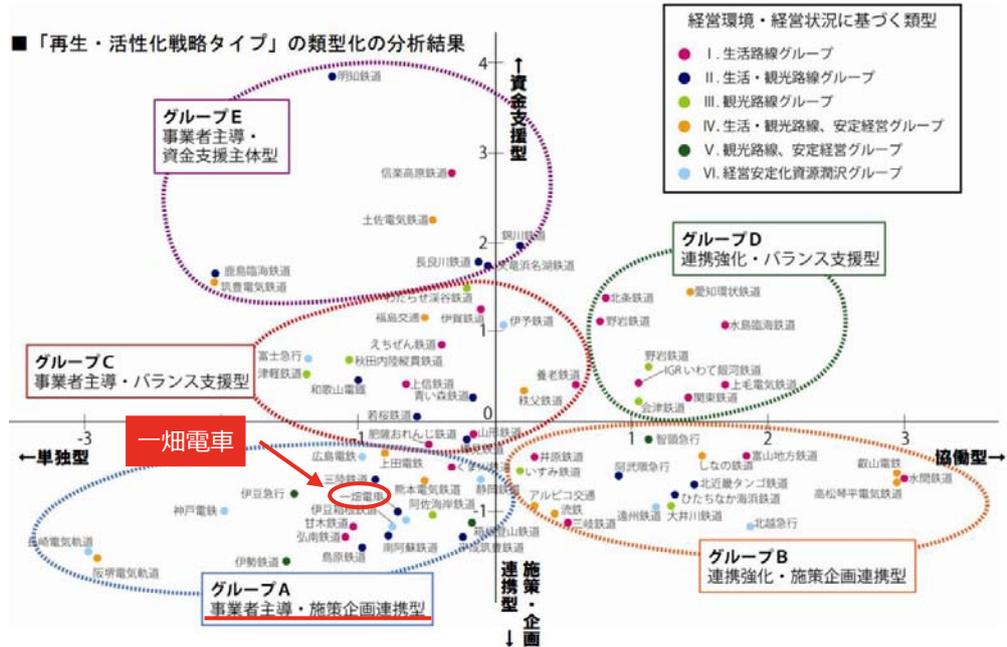
鉄道・運輸機構が平成 24 年度に行った調査*によると、一畑電車は、「沿線に有する観光資源の PR や観光事業の展開等により、生活路線・観光路線の両方の性格を有する鉄道事業者」(生活・観光路線グループ) に分類^{*1}されている。

また、同調査によると、一畑電車における再生・活性化の取組は、「事業者主導・施策企画連携型」に分類^{*2}されており、「他の交通事業者や地域内の連携よりも、自社企画によって単独で実施するソフト的な取組(企画切符・定期券等の工夫やイベント・ツアーに関するもの)の割合が高い」と分析されている。

図表 78 経営環境や経営状況等に基づく地方鉄道の類型化(鉄道・運輸機構)



図表 79 「再生・活性化戦略タイプ」の類型化の分析結果(鉄道・運輸機構)



- *1 経営環境や経営状況に関するデータをもとに、事業者の特性を統計的数値により表現し、類型化したもの。
 - *2 事業者へのアンケート調査をもとに、事業者の特徴を統計的に数量化し、類似する取組を類型化したもの。
- 資料：「地域鉄道における再生・活性化へ向けた事例調査（平成 24 年度）」鉄道・運輸機構

3. 課題の対応方針

ここまでの内容を踏まえ、本章のはじめに掲げた「地域における公共交通の課題」を3つのカテゴリに再分類した上で、それぞれのカテゴリについての対応方針を整理する。

【調査結果と地域における公共交通の役割を踏まえた課題（再整理）】

- 公共交通を利用してもらうためには、サービスの品質（利便性）を高めることが必要
- 利便性の向上とあわせて、公共交通をより利用しやすくするための環境整備が必要
- 交通結節点における接続を確保するとともに、接続が確保されていることの周知が必要

課題	課題の分類
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間や拠点間を結ぶ幹線交通としての機能向上 ● 通勤・通学利用の維持・拡大 ● 利用実態に応じたダイヤや車両の編成 ● 鉄道施設の修繕・更新による安全性向上 ● 駅の待合環境や車内環境の改善 ● 駅や車両のバリアフリー化 ● パーク&ライドやサイクル&ライドの推進 ● 積極的な情報提供と沿線地域の魅力発信 ● バスや JR との接続改善と乗り継ぎ方法の周知 ● 公共交通を乗り継いで観光できる交通体系の構築 	<p>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ることに関連する課題</p>

対応方針

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

- ① 地域の基幹交通である一畑電車の利便性と安全性を高める
- 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
- ③ 乗り継ぎの負担を軽減する

【調査結果と地域における公共交通の役割を踏まえた課題（再整理）】

- 関係主体相互間で公共交通に関する情報を共有し分析できる体制が整っていない
- 目的や楽しみを持って公共交通を利用してもらえるような、きっかけづくりが必要
- 沿線地域の公共交通に求められる機能・役割として、観光客の移動利便性や周遊性の向上が挙げられる

課題	課題の分類
<ul style="list-style-type: none"> ● 交通系 IC カードの導入 ● 外国人観光客に対する情報やサービスの提供 ● 企画乗車券や割引制度の充実 ● 賑わいの創出や利用促進を目的とした催しの開催 ● 平日の日中や休日の利用機会増大による外出促進 ● 駅自体の拠点機能の向上 ● 沿線の拠点となる駅周辺への都市機能の集積 ● 駅周辺への住宅立地の誘導 	<p>関係主体相互間で情報を共有し、観光振興やまちづくりと連動した効果的・効率的な利用促進策に取り組むことで、公共交通利用者の裾野を広げることに関連する課題</p>

対応方針

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

- ① 交通事業者相互間の連携を強化する
- ② 国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める
- ③ 公共交通を利用した外出を促進する

【調査結果と地域における公共交通の役割を踏まえた課題（再整理）】

- 公共交通に対する理解を深め、地域が主体となった活動につなげていくことが重要
- 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維持・存続に取り組むことが必要

課題	課題の分類
<ul style="list-style-type: none"> ● 意識啓発によるマイレール・マイバス意識の醸成 ● 公共交通の利用による環境負荷の削減 ● 住民や利用者との協働により支える仕組みの構築 ● 事業の実施状況を検証し、住民や利用者の声を反映する仕組みの構築 ● 沿線自治体による支援の継続 	<p>交通事業者、行政及び地域が一体となって、公共交通を守り、育てていくことに関連する課題</p>

対応方針

地域との協働による公共交通の維持・存続

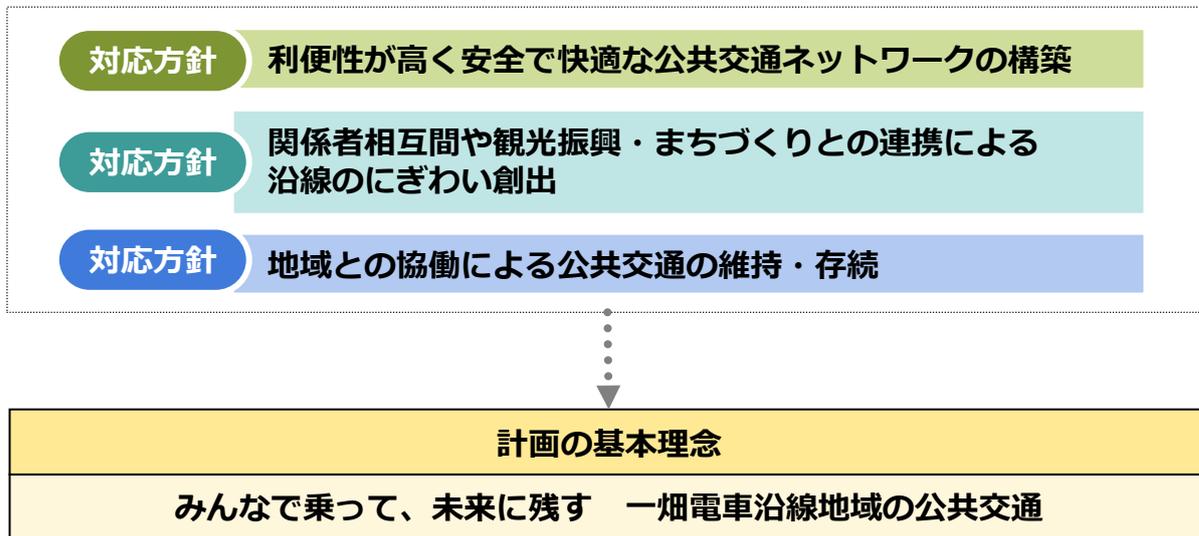
- ① 公共交通の役割や必要性についての理解を深める
- ② 公共交通の維持・存続に向けた活動を沿線地域全体に広げる

VII

計画の基本的な方針と目標及び数値指標

1. 計画の基本理念

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、計画の基本理念（取組の方向性）を次のとおり定める。



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（現状）

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々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 川跡駅 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

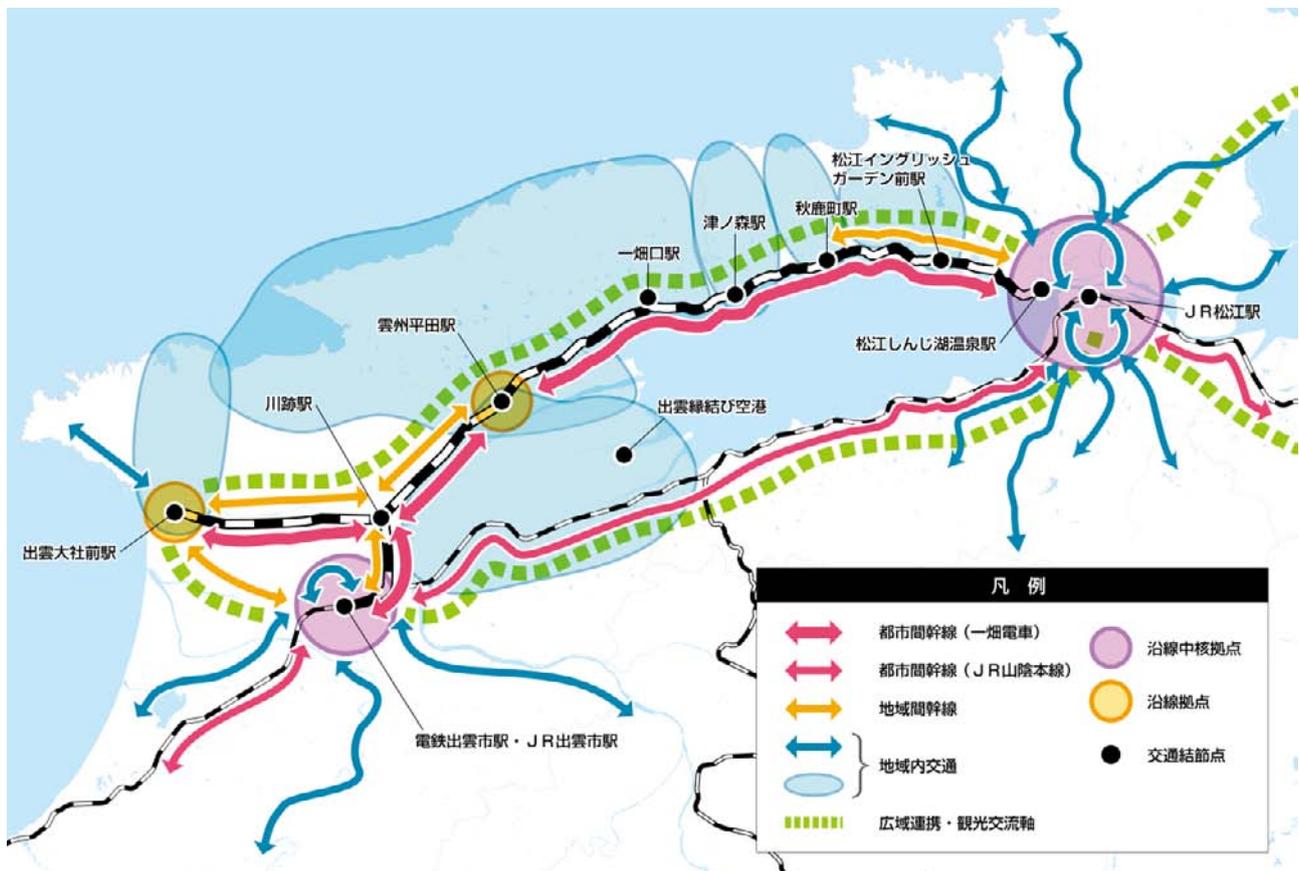
② 公共交通の機能分類（現状）

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） 松江・境港直行バス タクシー

(2) 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 80 沿線地域における公共交通の将来イメージ



3. 計画の基本方針と目標及び数値指標

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

利便性が高く安全で快適な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 | 数値指標 | 一畑電車の年間輸送人員 |
| 目標 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 | 数値指標 | 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 |
| 目標 3 | 公共交通機関相互間の乗り継ぎの負担を軽減する | 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 |

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 1 | 交通事業者相互間の連携を強化する | 数値指標 | 「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 |
| 目標 2 | 国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める | 数値指標 | <ul style="list-style-type: none">○ 沿線地域における観光入込客延べ数○ 沿線地域の主要観光施設への外国人客入込数 |
| 目標 3 | 公共交通を利用した外出を促進する | 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の人数 |

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 | 数値指標 | 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 |
| 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 | 数値指標 | 公共交通をサポートする組織や団体の数 |

VIII 目標達成のために行う事業及びその実施主体

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

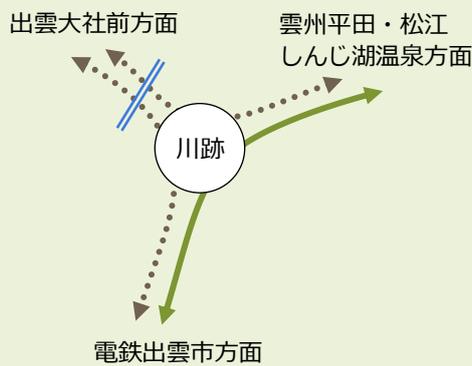
目標 1 地域の基幹交通である一畑電車の利便性を高める

事業内容

● 都市間及び地域間の移動利便性の向上

- 川跡駅における北松江線と大社線の接続について、平日における朝夕の時間帯を含む全ての列車の乗り継ぎ時間を 5 分以内とするよう、ダイヤを改善する。

【川跡駅における接続状況】



現行

大社線の 6 時台 2 本、7 時台の 2 本、18 時台 1 本の接続なし

改善後

編成数の増加により、川跡駅で全ての列車が 5 分以内に接続

- 平日朝夕の時間帯について、通勤・通学のまとまった需要に対応することができるよう、車両性能が高く快適な新型車両による運行を基本とする。

【平日朝夕の時間帯における車両運用】



現行

通勤・通学時間帯に、観光客向けの車両により運行される場合がある



改善後

乗り降りしやすく、揺れも少なく快適な車両による運行 (1000 系車両等)

実施主体

一畑電車

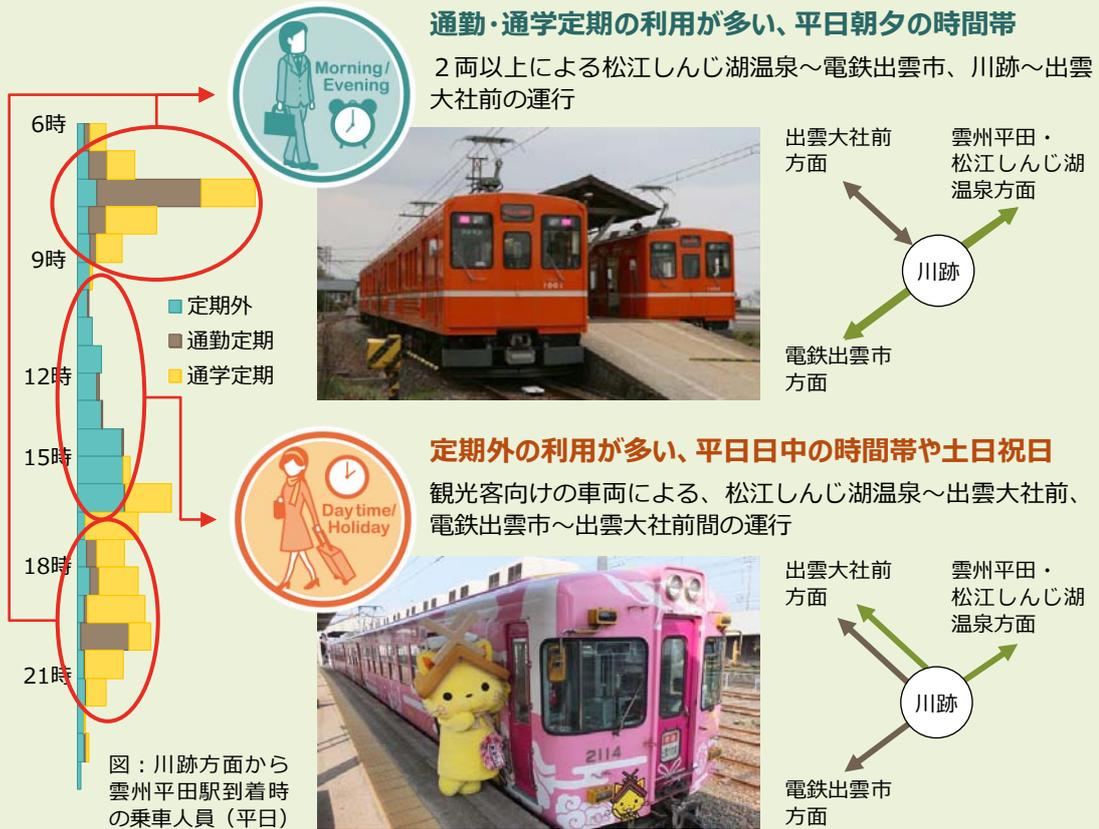
実施時期

平成 29 年度より (車両更新による編成数の増加後)

● 需要量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とともに、通勤・通学時間帯の増発について検討する。
- 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。
- 「平日と土日祝日」や「平日朝夕の時間帯と日中の時間帯」等、曜日や時間帯によって利用者層（通勤・通学客、観光客等）が異なることを踏まえ、利用実態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。

【利用実態に応じた運行のイメージ】



実施主体 一畑電車
実施時期 平成 28 年度より

数値指標

一畑電車の年間輸送人員

一畑電車が実施する乗降調査により、毎年度検証する。平成 26 年度実績の現状値以上を目指す。

【目標達成のためのイメージ】

年間輸送人員 140 万人以上を達成するためには・・・

松江市・出雲市の 15 歳以上の市民が、1 年間に一度、一畑電車でお出かけする

一畑電車の利用者（年間輸送人員）のうち、通勤・通学等で日常的に利用している人（定期）は約 75 万人、観光客等の日常的ではないが用事があるときに利用している人（定期外）は約 65 万人である。

この定期外の約 65 万人は、松江市と出雲市に住む 15 歳以上の市民全員（平成 22 年国勢調査時点 33 万人）が、一年間に 2 回（1 往復）一畑電車を利用するだけで達成することができる。

現状値	目標値 (平成 32 年度)
140 万人	140 万人以上



● 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（後期計画：平成 28 年 4 月策定）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。

計画の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行の「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づく支援を継続する ● 安全性確保やサービス向上の観点から車両更新など積極的な設備投資を行う ● 10 年間（平成 23 年度～平成 32 年度）の総事業費を 6,090 百万円以内とする
計画期間	平成 28 年度～平成 32 年度（前期計画：平成 23 年度～平成 27 年度）



道床支持力向上対策



橋梁改修

○ 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とともに、必要な措置を講じる。

実施主体 一畑電車、島根県・松江市・出雲市

実施時期 平成 28 年度より



第 4 種踏切道（北松江線）

● 利用環境の改善

○ 駅におけるスロープの勾配の緩和や手すりの設置、車両への携帯型スロープや優先座席の設置等によるバリアフリー対策を推進する。

○ 駅の駐輪場について、上屋や防犯灯の設置を推進するとともに、利用状況に応じた駐輪台数の増設について検討する。

○ 利用状況に応じたパーク&ライド駐車場の増設について検討するとともに、パーク&ライド駐車場の設置場所や利用方法についての周知を強化する。



上屋のない駐輪場（武志駅）



パーク&ライド駐車場（川跡駅）

実施主体 一畑電車

実施時期 平成 28 年度より



● 利用方法やサービス内容の周知

- 路線図、利用方法、運賃や乗車券等のサービス内容について記載したチラシや冊子等を作成し、住民や利用者に配布する。
- 日常的に利用する通勤・通学客や、日常的ではないが用事があるときに利用する観光客等、利用目的に応じた時刻表を作成し、住民や利用者に配布する。

電車・バスの利用方法

一畑電車

有人駅と無人駅で、乗り降りの方法が異なります。

有人駅（駅員がいる駅）は、松江しんじょう線、一畑口、豊州平田、川原、電鉄出雲市、出雲大社前の各駅で、このほかの駅は無人駅です。ただし、松江バス 秋葉駅、津ノ島、大津駅、出雲科学館パークタウン前の5駅は、早日の通勤・通学時間帯のみ有人となります。

乗り方

有人駅 および秋葉駅、津ノ島、大津駅から乗る場合

- きっぷを買う**
降りる駅までの運賃を、駅の運賃機で確認し、自動券売機できっぷを購入します。
- 電車に乗る**
改札口からホームに入場します。電車が到着すると全ての扉が開きますので、開いた扉から乗ります。

無人駅 から乗る場合

- 電車に乗る**
改札口からホームに入場し、進行方向に向かって前方の車両の扉から乗ります。
- 整理券を取る**
乗り口のすぐ横にある整理券発行機から、整理券を取ります。
- 降りる駅までの運賃を確認する**
次の駅と運賃が、車内の運賃表示機に表示されます。整理券の番号と見比べて、目的の駅までの運賃を確認します。
※ 目的駅までの運賃は、車内一畑電車のホームページ（下記）などで確認しておく必要があります。
<http://www.ichibata.co.jp/rail/way/>

運賃の払い方・降り方

有人駅 で降りる場合

- 電車を降りる**
電車が到着すると、全ての扉が開きますので、開いた扉から降ります。
- 改札口できっぷを返す**
改札口できっぷ（無人駅から乗った場合は、整理券と現金・回数券）を返します。

無人駅 で降りる場合

- 運賃箱にきっぷを入れる**
運転室の後ろにある運賃箱に、きっぷ（無人駅から乗った場合は、整理券と現金・回数券）を入れます。
※ おつりが必要な方は、運賃箱の横の両替機で両替をしてから入れてください。
- 電車を降りる**
進行方向に向かって前方の車両の扉から降ります。

一畑バス・松江市営バス・日ノ丸バス

乗り方

- バスに乗る**
バスの行先を確認し、中央の扉から乗ります。
（イラストは一畑バス（33の線です））
バス番号（乗車のバスにもあります）
日ノ丸 小 八 八
京 津 津 庄
- バスカードを返す**
乗車口横のカードリーダーに、バスカードを返します。
- 降りる停留所までの運賃を確認する**
次の停留所と運賃が、車内の運賃表示機に表示されます。整理券の番号と見比べて、運賃を確認します。

運賃の払い方・降り方

- バスを降りる合図をする**
案内放送が流れ、降りたい停留所が運賃表示機に表示されたら、近くにある降車ボタンを押します。
- バスカードを返す**
乗車口横のカードリーダーにバスカードを返し、前の扉から降ります。
※ 「小津運賃 朝の運賃適用の方」と「一枚のカードを複数人で利用する方法」は、カード返す前の一畑バスにお知らせください。

公共交通利用の手引き (松江市公共交通利用促進市民会議)

土日祝日 松江しんじょう線 島方										電鉄出雲市・出雲大社前方面									
出番	山形前	川原	豊州平田	津ノ島	ICHELIN	ICHELIN	津ノ島	豊州平田	川原	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市	電鉄出雲市
8:10	8:13	8:22	8:33	8:49	7:10	6:34	6:44	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54	6:54
7:04	7:08	7:17	7:28	7:44	8:05	6:29	6:48	7:07	7:18	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27	7:27
7:59	8:03	8:12	8:23	8:39	9:00	7:24	7:44	8:02	8:13	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22
9:08	9:12	9:21	9:32	9:48	10:09	8:33	8:53	9:11	9:22	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31	9:31
10:17	10:21	10:30	10:41	10:57	11:18	9:20	9:37	9:56	9:56	...	10:05	10:05	10:05	10:05	10:05	10:05	10:05	10:05	10:05
11:12	11:16	11:25	11:36	11:52	12:13	9:42	10:02	10:20	10:31	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40
12:21	12:25	12:34	12:45	13:01	13:22	10:37	10:57	11:15	11:26	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35
13:16	13:20	13:29	13:40	13:56	14:17	11:46	12:06	12:24	12:35	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44	12:44
14:11	14:15	14:24	14:35	14:51	15:12	12:41	13:01	13:19	13:30	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39	13:39
15:06	15:10	15:19	15:30	15:46	16:07	13:36	13:56	14:14	14:25	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34	14:34
16:44	...	16:57	16:02	16:17	16:24	14:31	14:51	15:09	15:20	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29	15:29
18:01	18:05	18:14	18:25	18:44	19:05	15:26	15:46	16:04	16:15	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24	16:24
18:59	19:03	19:12	19:23	19:39	19:00	16:24	16:44	17:02	17:13	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22	17:22
17:54	17:58	18:07	18:18	18:34	18:55	17:19	17:39	17:57	18:08	18:17	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20
18:49	18:53	19:02	19:13	19:29	19:50	18:14	18:34	18:52	19:03	19:12	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15	19:15
19:44	19:48	19:57	20:08	20:24	20:45	19:09	19:29	19:47	19:58	20:07	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10
20:39	20:43	20:52	21:03	21:19	21:40	20:04	20:24	20:42	20:53	21:02	21:05	21:05	21:05	21:05	21:05	21:05	21:05	21:05	21:05
21:34	21:38	21:47	21:57	20:59	21:19	21:37	21:48	21:57	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00

ポケット時刻表の例

実施主体 一畑電車、島根県・松江市・出雲市
実施時期 平成 28 年度より

数値指標

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

平成 32 年度にアンケート調査を実施し、平成 27 年 10 月の現状値と比較する。

* 「満足」と「やや満足」の合計

現状値	目標値 (平成 32 年度)
56%	60%以上

● バス及び JR との接続確保

○ 交通結節点において、一畑電車とバス及び JR との接続を確保する。

交通結節点	接続する公共交通	確保する水準の目安
松江しんじ湖温泉駅	JR 松江駅方面へのバス路線	15 分以内
	通学利用のあるバス路線	10 分以内（通学時間帯）
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
雲州平田駅	平田生活バス	15 分以内
電鉄出雲市駅 (JR 出雲市駅)	出雲大社・日御碕線（一畑バス）	一畑電車と一畑バスの運行間隔の均等化

○ 雲州平田駅と出雲縁結び空港との間の交通手段の確保策について検討する。

実施主体 一畑電車、JR 西日本、バス事業者

実施時期 平成 28 年度より

● 乗り継ぎ案内の改善

○ 主要交通結節点において、乗り継ぎに関する案内表示や、路線図及び時刻表等の整備、更新を行う。

○ 山陰エリアの公共交通機関の運行時刻や運賃等をインターネットで検索できる「バスネット」を活用し、複数の公共交通機関を乗り継ぐ際の経路や所要時間等を検索できるシステムの導入に向けた検討を行う。



乗り継ぎ案内表示（電鉄出雲市駅）

「バスネット」による時刻検索

実施主体 一畑電車、JR 西日本、バス事業者、バスネット運営事業者

実施時期 平成 28 年度より

数値指標

JR 松江駅方面へのバスと松江しんじ湖温泉駅で接続する列車の割合[※]

鉄道とバスの時刻表をもとに、毎年度検証する。
[※]一畑電車の各列車について、3 分以上 15 分以内に乗り継ぐことのできる列車の割合

現状値 (平成 28 年 2 月)	目標値 (平成 32 年度)
75%	80%以上

目標 1 交通事業者相互間の連携を強化する

事業内容

情報の共有化を通じた利便性向上策の検討

- 公共交通の利用実態やニーズ、ダイヤ改正に関する情報等について、交通事業者相互間において共有化を図る。
- 共有した情報をもとに、複数の交通事業者で利用できる企画乗車券の販売や割引制度の導入について検討する。

区分	共有する情報（例）
公共交通の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線別または方面別、駅別またはバス停別の利用者数 ● 定期券や企画乗車券の発売実績 ● まとまった利用のある区間、目的地
公共交通に関するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ● ニーズ調査や満足度調査の内容 ● 利用者から寄せられる意見・要望
ダイヤ改正に関する情報	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイヤ改正の予定時期と内容 ● 交通モード相互間の接続の状況

実施主体 一畑電車、JR 西日本、バス事業者、島根県・松江市・出雲市
実施時期 平成 28 年度に検討体制を構築、平成 29 年度より具体的に検討

交通系 IC カードの導入に向けた検討

- 交通系 IC カードの導入に向け、IC カードの機能や利用範囲等について、関係者相互間の調整を図る。



ICOCA の利用可能エリア
(JR 西日本のホームページより)

実施主体 一畑電車、JR 西日本、バス事業者、島根県・松江市・出雲市、
商業・観光施設等
実施時期 平成 28 年度より

数値指標

「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

年度ごとの PDCA サイクルにあわせ、「事業の検討」、「評価・検証」に関する検討会議を、各年度 2 回以上開催する。

現状値	目標値
0 回/年	2 回/年以上

● 観光客に対する沿線の魅力のPR

- 沿線の観光地と連携したイベント列車の運行や企画乗車券の販売、車両のラッピング等、観光客を沿線地域に呼び込むための取組を強化する。



縁結びパーフェクトチケット

「ご縁列車しまねっこ号」の内装

- 日本最古級の木造車両である「デハニ 50 形」車両等、地域資源としての公共交通機関の魅力を積極的にPRする。
(参照：p12)



出雲大社前駅のデハニ 50 形車両展示



一畑電車と宍道湖

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・観光施設、観光協会等
実施時期	平成 28 年度より

● 観光客が円滑に移動できるための環境整備

- 公共交通機関の車内において、無料で、かつ海外観光客にも利用しやすい公衆無線 LAN 環境を整備する。
- 交通結節点や鉄道及びバスの車内において、案内表示や音声案内の多言語化を行う。



JR 出雲市駅における「外国人によるひとり歩き点検隊」による案内表示の調査の様子（平成 22 年 3 月・国土交通省中国運輸局）

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	平成 28 年度より

観光客に対する案内の強化

- 公共交通を利用した観光地へのアクセスについて、観光マップの作成・配布や、インターネットの活用等による周知を強化する。
- ゴールデンウィークや年末年始等の繁忙期において、観光客を対象としたパーク&ライドを積極的に推進する。



一畑電車沿線ガイドマップ



電車アテンダントによる「ばたでんぶろぐ」
<http://bataden.cocolog-nifty.com/blog/>



パーク&ライドの利用を呼び掛けるチラシ
 (平成 25 年のゴールデンウィークに実施)

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・観光施設、観光協会等
実施時期	平成 28 年度より

数値指標

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をもとに、毎年度検証する。
 (松江市・出雲市の合計)

現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 32 年度)
22,701 千人	23,000 千人

沿線地域の主要観光施設への外国客入込数

島根県観光動態調査をもとに、毎年度検証する。
 (松江市・出雲市の合計)

現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 32 年度)
53 千人	113 千人

公共交通を利用した外出のきっかけづくり

- 商業・観光施設と連携した企画乗車券の販売や、割引制度の導入を行う。
- 主要交通結節点や移動の目的地となる施設等において、商業・観光施設や地域の団体等と連携したイベントを開催する。
- 公共交通を利用すること自体が楽しみとなるようなイベント列車を運行する。
- 公共交通を利用して都市拠点や沿線の商業・観光施設等に出掛ける際の経路や時刻、費用等を整理したモデルプランを作成し、公共交通を利用した外出を働き掛ける。

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・観光施設、医療機関、観光協会等

実施時期 平成 28 年度より

地域の拠点となる駅及び駅周辺の機能強化

- 主要交通結節点において、荷物の配送や商品の受け取り等、駅利用者の利便性を高めるサービスの拡充を図る。
- 主要交通結節点において、駅の売店の品ぞろえや、観光案内体制の強化を図る。
- 主要交通結節点におけるレンタサイクルの利用促進や、列車内への自転車持ち込み制度の周知等により、自転車を活用した駅周辺の周遊性の向上を図る。
- 駅を中心とした、地域の特性を活かしたまちづくりを推進する。

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、商業・観光施設、医療機関、観光協会等

実施時期 平成 28 年度より



ビール電車「酔電」チラシ



レンタサイクル（松江しんじ湖温泉駅）

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の人数

一畑電車や沿線の公共交通機関が乗り放題になる企画乗車券の発売枚数により、毎年度検証する。

（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入場券&フリーチケットの発売枚数の合計）

現状値 (平成 26 年度)	目標値 (平成 32 年度)
47 千人	47 千人以上

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

事業内容

● 公共交通を乗って守る意識（マイレール・マイバス意識）の醸成

- 教育機関に対して、沿線地域の課外活動施設（宍道湖公園湖遊館、島根県立青少年の家サン・レイク等）を利用する際の公共交通機関の利用を呼び掛ける。
- 公共交通の将来的な利用者となる児童・生徒や高齢者等を対象に、公共交通の利用方法や目的地までの行き方等を説明し理解を深めてもらえる出前教室（出前講座）を開催する。

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、教育機関、老人クラブ等

実施時期 平成 28 年度より

● 自動車から公共交通への転換の促進

- 県民ノーマイカーデーや、松江市一斉ノーマイカーウィーク等、自動車の利用を控える取組と連携して、ポスターの掲出やチラシの配布、交通結節点等におけるキャンペーン活動による公共交通への転換の呼びかけを行う。
- 運転免許返納者への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と連携した公共交通への転換促進を図る。

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、警察署、事業所等

実施時期 平成 28 年度より



電車教室



松江市一斉ノーマイカーウィークのチラシ

数値指標

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

平成 32 年度にアンケート調査を実施し、平成 27 年 10 月の現状値と比較する。

現状値	目標値 (平成 32 年度)
37%	60%以上

● 地域が一体となった利用促進の仕組みづくり

○ 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。



公共交通利用の働きかけ
(松江市：バスの乗り方教室)

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、住民、公民館・コミュニティセンター、町内会・自治会等

実施時期 平成 28 年度より

● 地域における活動との連携強化

- 住民や地域の団体等が行っている駅舎やバス停留所等の清掃や環境美化活動等について、関係者相互間の連携により取組の拡大を図る。
- 定期的な添乗指導の実施や呼びかけ等、学校と連携して児童・生徒の乗車マナーの向上を図る。



乗車マナー向上のポスター

しまねっこの一式飾り（雲州平田駅）

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、住民、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 平成 28 年度より

数値指標

公共交通をサポートする組織や団体の数

松江市・出雲市への担当課への聞き取りにより、毎年度検証する。
松江市・出雲市で、5年間にそれぞれ新たに1団体ずつ組織化することを目指す。

現状値

0 団体

目標値
(平成 32 年度)

2 団体

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。

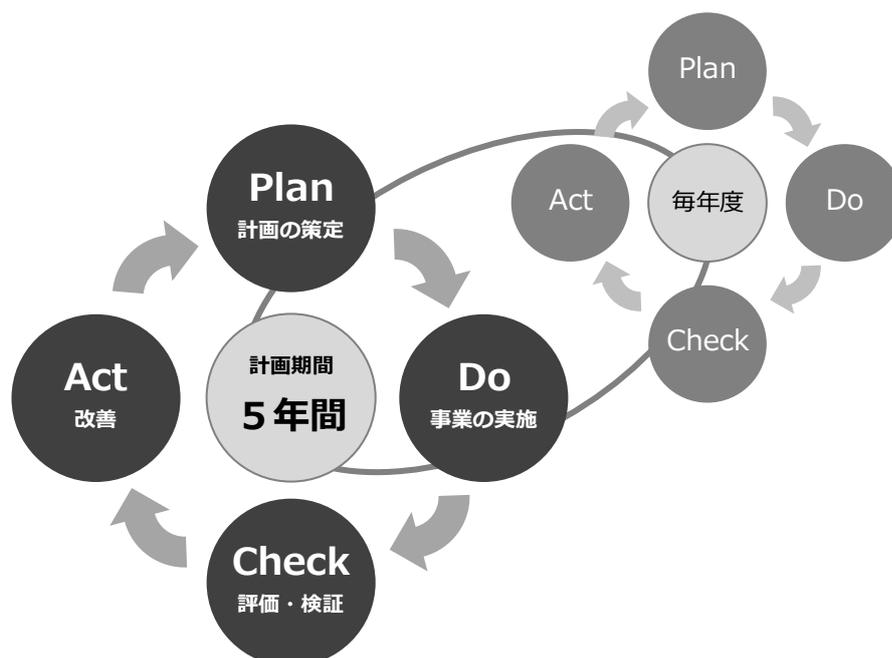
2. PDCA サイクルによる評価・検証

事業の実施に当たっては、状況の変化にあわせて、事業内容を適宜改善することが必要である。このため、「Plan（事業計画の策定）」、「Do（事業の実施）」、「Check（評価・検証）」、「Act（改善）」からなるPDCAサイクルにより、計画を推進する。

PDCAサイクルの運用に当たっては、計画期間（5年間）を通じた目標の達成状況を、計画の最終年度に評価する「大きなサイクル」と、各年度の事業実施状況を毎年度評価するための「小さなサイクル」を組み合わせる。

	大きなPDCAサイクル (5年間)	小さなPDCAサイクル (1年間)
Plan（計画の策定）	地域公共交通網形成計画の策定	各年度の事業計画の策定
Do（事業の実施）	事業計画に基づく事業の実施	事業計画に基づく事業の実施
Check（評価・検証）	事業の実施状況の検証 数値指標の検証	事業の実施状況の検証 数値指標の検証
Act（改善）	地域公共交通網形成計画の見直し ※必要に応じて、計画期間中に見直しを行う場合がある	次年度の事業計画への反映

図表 81 PDCA サイクル



3. モニタリングの方法

目標の達成状況（数値指標）を検証するため、それぞれの目標についてモニタリングを行う。モニタリングの方法と時期は次のとおりである。

モニタリング項目		検証方法	実施時期
目標	数値指標		
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	一畑電車からの提供資料	毎年度
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	利用者を対象としたアンケート調査	計画の最終年度
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	時刻表をもとに、一畑電車活性化協議会事務局が集計	毎年度
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	一畑電車活性化協議会事務局において把握	毎年度
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	島根県観光動態調査	毎年度
	沿線地域の主要観光施設への外国人客入込数	島根県観光動態調査	毎年度
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	交通事業者からの提供資料	毎年度
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	沿線住民を対象としたアンケート調査	計画の最終年度
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	交通事業者等への聞き取り	毎年度

4. 事業スケジュール

目標	事業	実施主体				実施時期（年度）					
		一畑電車	他の交通事業者	島根県・松江市・出雲市	その他	H28	H29	H30	H31	H32	
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	●					←————→				
	需要量や利用者ニーズを踏まえたダイヤの見直し	●					←————→				
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	●		●		←————→					
	利用環境の改善	●				←————→					
	利用方法やサービス内容の周知	●		●		←————→					
乗り継ぎの負担を軽減する	バス及び JR との接続確保	●	●			←————→					
	乗り継ぎ案内の改善	●	●		●	←————→					
交通事業者相互間の連携を強化する	情報の共有化を通じた利便性向上策の検討	●	●	●	●	◀…▶	←————→				
	交通系 IC カードの導入に向けた検討	●	●	●	●	←————→					
国内・海外観光客の利便性と周遊性を高める	観光客が円滑に移動できるための環境整備	●	●	●		←————→					
	観光客に対する案内の強化	●		●	●	←————→					
公共交通を利用した外出を促進する	公共交通を利用した外出のきっかけづくり	●	●	●	●	←————→					
	地域の拠点となる駅周辺の機能強化	●	●	●	●	←————→					
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	●	●	●	●	←————→					
	自動車から公共交通への転換の促進	●	●	●	●	←————→					
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	公共交通の持続的な改善のための仕組みづくり	●	●	●	●	←————→					
	地域における活動との連携強化	●	●	●	●	←————→					

(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

(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、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」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) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 形成計画及び形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (3) 形成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、松江市政策部地域振興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。

(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 高速道路推進課	
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 (政策部 地域振興課)	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	政策部 地域振興課長	
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）

平成 27 年 9 月 28 日	[第 1 回]	計画全体構成に関する協議
12 月 14 日	[第 2 回]	アンケート調査・ヒアリング調査結果等の報告 計画骨子の協議
平成 28 年 2 月 10 日	[第 3 回]	計画案の協議
3 月 8 日	[第 4 回]	計画案の協議
3 月 18 日～4 月 14 日		パブリックコメントの実施
4 月 20 日	[第 5 回]	計画の承認

一畑電車沿線地域公共交通網形成計画

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 0852-22-5099

