

I はじめに

II 一畑電車の概要

1) 位置

2) 歴史

3) 周辺環境の推移

III 一畑電車の現状

1) 一畑電気鉄道の取り組み

2) 行政の役割

3) 地域住民から見た一畑電車

IV おわりに

I はじめに

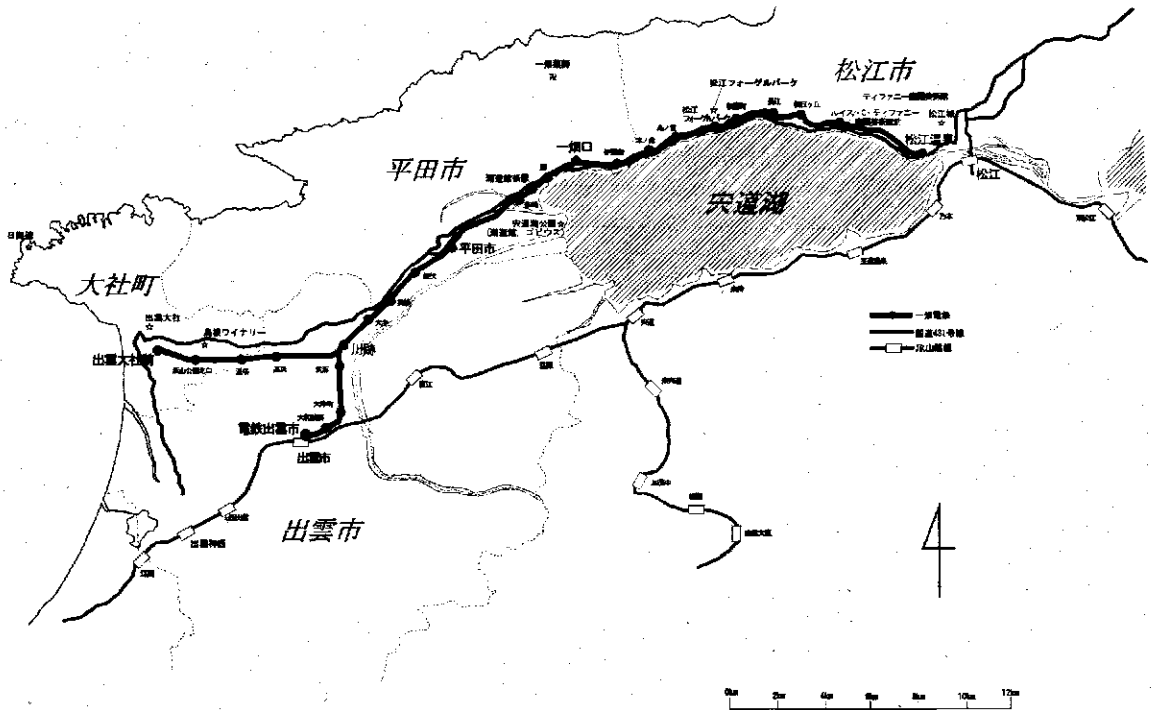
島根県の地図を見てみると、宍道湖の北岸を走る鉄道が目にとまる。一見、何でもない一地方民鉄であるが、松江市～平田市～出雲市、出雲大社をつなぐ路線として、地域交通、また観光電車としても興味深い鉄道である。この『一畑電車』を取り巻く三者、一畑電気鉄道株式会社（以下、一畑電鉄とする）、沿線自治体、沿線住民に聞き取り調査を行い、一畑電車の現状を三者それぞれの視点から見ていきたい。そして、地方における地域交通の現状と問題を考えたい。

II 一畑電車の概要

1) 位置

山陰地方唯一の民営鉄道である一畑電車の走る出雲地方は、島根県の東半分を占め、一畑電車はその中の松江市、平田市、出雲市、簸川郡大社町を結ぶ（第1図）。松江市にある松江温泉駅から出雲市にある電鉄出雲市駅までの33.9kmと、同じく出雲市にある川跡駅から簸川郡大社町にある出雲大社前駅までの8.3kmの合計42.2kmの営業距離があり、沿線都市間の旅客輸送手段として、約1時間に1本の割合で電車を運行している。松江市は島根県の県庁所在地で人口約15万人、古くからの城下町で、宍道湖と大橋川、掘割に抱かれた『水の都』である。一畑電車の東の玄関口である松江温泉駅は、松江市の市街近郊に位置し、松江城、県庁まで約0.8km、松江市の表玄関にあたるJR松江駅とは約1.5km離れており、両駅間は路線バスが連絡している。平田市は宍道湖に面し古くから湖上船運が盛んで、木綿市場が栄えていた。観光地としては鱒淵寺・一畑薬師などの古刹がある。人口約3万人。島根県で唯一JR線の走らない市であり、一畑電車が各都市間への連絡機能を果たしている。一畑電鉄とは創立当時から深く関わり、現在は市長が『一畑電車沿線地域対策協議会』の会長を務めるなど、沿線4自治体の中でも最も熱心に一畑電車の利用促進に働きかけている。出雲市は出雲今市と呼ばれ古くより商業都市として発展した。交通の要所で、人口約9万人を誇る島根県第2の都市である。一畑電鉄北松江線の電鉄出雲市駅はJR出雲市駅に隣接し、JR山陰本線と連絡する。近年、駅周辺の再開発が進められている。大社町は全国的に有名な出雲大社がある。人口約2万人であるが、観光地である出雲大社と日御岬を合わ

せると年間観光者数は約 300 万人にのぼる（2000（平成 12）年度）。一畑電車の出雲大社前駅は門前通りに面し出雲大社まで 400m ほどであり、出雲大社に最も近い駅である。JR 線は 1990（平成 2）年に大社線が廃止され、現在、山陰本線に出雲神西駅（旧・出雲大社口駅）が設置されているが、出雲大社まで徒歩で 40 分以上かかる。また、一畑電車沿線の宍道湖は全国で 7 番目に大きい湖で、真水と海水の混ざり合った汽水湖として知られる。刻々と表情を変える夕景の美しさは絶景で、シジミ、ウナギ、シラウオ、スズキなどの『宍道湖七珍』でも有名である。平田市、出雲市にまたがる簸川平野は、八岐大蛇退治で有名な斐伊川が平野の中央を流れ、冬の季節風を防ぐ屋敷林・築地松で囲まれた出雲地方独特の農家が点在する散村風景が見られる。



第 1 図 一畑電鉄路線図

2) 歴史

(a) 創立

一畑電気鉄道が端を発したのは、1910（明治 43）年の軽便鉄道法公布に強まった全国的な軽便鉄道ブームによるものである。1906（明治 39）年に公布された鉄道国有法により、国は主要幹線については軍事・経済的理由により国有とし、その幹線網を着々と拡大していくが、一方で私鉄については私設鉄道法（1900 年）のもと厳しい規制が加えられていた。そこで地方的な路線については私鉄の普及を図って幹線の培養線とすることが望ましいという方針のもと、軽便鉄道法（1910 年）と軽便鉄道補助法（1911 年）が公布された。内容は、私鉄の建設、運転、営業等について緩い規定を置き、さらに新設の鉄道に対し開業後 5 年間（後に改正で 10 年）建設費に対する利益率が 5% 以上になるように、国鉄の営業収益から補助金を交付するというものであった。これにより、1911（明治 44）年頃から私鉄の開業ラッシュが始まった。

当時は、1912（明治 45）年に京都から松江を経由して出雲今市（現・JR 出雲市駅）まで鉄道

院山陰本線（現・JR 山陰本線）が開通したものの、出雲今市から出雲大社まで交通は相変わらず不便であった。そうした中、当時の関西鉄道重役井上徳次郎と電気王といわれた大阪の実業家、才賀電気商会の才賀藤吉ら 7 名と地元一畑薬師関係者 8 名の計 15 名が出雲大社への参詣客輸送を目的とした、出雲地方での鉄道と電気の事業を企てた。当初は、今市～大社間に路線をつける予定であったが、1912（明治 45）年 3 月に山陰本線開通の際に出雲を訪問した後藤新平鉄道院総裁が今市～杵築間に支線（今はなき JR 大社線）の建設を計画していることを談話で公表したため、才賀らはやむなく路線を参詣客の多い一畑薬師に変更し、1911（明治 44）年に出雲今市（現・電鉄出雲市駅）～雲州平田（現・平田市駅）～一畑（今はなき坂下駅）間の軽便鉄道敷設を下付された。こうして 1912（明治 45）年 4 月 6 日に資本金 40 万円（8,000 株）で一畑軽便鉄道（株）が創立され、初代社長には才賀藤吉、専務に宗田友次郎、常務に曾田梁一郎（一畑薬師関係）が就任し、島根県一規模の大きい会社となった。8,000 株のうち半分の 4,000 株を地元が負担、その内更に半分の 2,000 株を一畑薬師が出資したが、才賀商会が鉄道開業後すぐに倒産してしまい、その結果、持ち株の 4,000 株のうち 3,000 株を地元任せ、その 3,000 株中約 2,000 株を一畑薬師が所有した。結果、全株式の約半数を一畑薬師が占め、8 分の 3 を地元が所有することとなった。この責任をとって才賀藤吉が社長を辞任し、2 代目社長に平田市の素封家である木佐徳三郎が就任し、一畑軽便鉄道は名実共に地元産業となった。

1913（大正 2）年に工事施行認可が下り、1914（大正 4 年）年 4 月 16 日に第 1 期工事が終了し、同年 4 月 29 日から蒸気機関車 2 両で出雲今市～雲州平田間の営業を開始した。第 2 次工事区間の雲州平田～一畑間は、一畑薬師参詣の足として大きく期待され、1915（大正 4）年 2 月 4 日に開業した。この頃から、政府の補助金を申請し、1925（大正 14）年までの 10 年間補助金を受けた。この背景には、一畑薬師への参詣による外来観光客の増加を見込んでいたが、当初の予想に反し営業成績が伸び悩み、更に鉄道建設費が 53 万 3 千円もかかり資本金を 13 万円余りも超過してしまう、という問題があった。

(b) 電化

一畑軽便鉄道は 1920（大正 9）年に資本金を 40 万円から 50 万円に増資し、経営も安定したかに見えたが、当時の全国的な電化ブームの煽りを受けることとなる。電化ブームの波に押されて広島や東京の有力実業家たちが、松江（美保関）～大社を結ぶ『松江電気鉄道』の敷設を出願したのだ。『電車』という競合相手が生まれたことを機に、一畑軽便鉄道は小境灘～北松江間の延長と全線の電化を申請してこれに対抗した。1924（大正 13）年に松江線小境灘～北松江間の鉄道敷設免許が下りたが、経営状態が苦しく工事費捻出のメドが立たず、1925（大正 14）年に社名を現在の一畑電気鉄道株式会社に変更し、資本金も 220 万円に増資して、1926（大正 15）年に工事施行認可をうけて着工した。

(c) 多角化

大社線開通後の 1930～31（昭和 5～6）年頃、世界恐慌の煽りを受けて日本経済も不況に陥り、一畑電鉄の輸送収益も下がり始めた。そうした中で自動車事業（バス）にも着手し、1946（昭和

21) 年までには現在の一畑バスの基礎を作り上げた。1951 (昭和 26) 年に本社を平田から松江に移転し、1953 (昭和 28) 年には松江タクシー、まるいタクシーを買収してタクシー事業を本格的に拡充強化しだした。一畑電鉄は、電車とバスのみ旅客輸送業だけでは将来的に会社の経営が苦しくなる、として大幅な経営の多角化を行った。1958 (昭和 33) 年の一畑百貨店開店を皮切りに、1961 (昭和 36) 年一畑パーク開園、1964 (昭和 39) 年出雲市ターミナルビル建設、1968 (昭和 43) 年ホテル一畑完成という具合に事業を拡大していった。

(d) 合理化

1960 年代後期 (昭和 40 年代) からのモータリゼーション、また沿線人口の減少により、一畑電鉄は再び経営難に陥り、そうした中で経営の合理化を推し進めた。1966 (昭和 41) 年には地方私鉄初の新タイムコード方式リレー型 CTC (列車集中制御装置) を導入し、全線自動閉塞化された。1969 (昭和 44) 年から駅業務の民間委託化などを行って、人員削減、経営の合理化を進めたが、それも限界に達し、鉄道線の廃止、バス輸送切り替え案を 1972 (昭和 47) 年に発表するに至った。当時の全国的な地方私鉄廃止の傾向に押された形である。しかし、沿線市町村及び一畑

電鉄労働組合が全線存続を訴え『一畑電車沿線地域対策協議会』が結成され、欠損補助金という国が赤字を補填してくれる形での、国からの補助金交付と更なる合理化を進めることで、とりあえずは廃止を免れた。1978 (昭和 53) 年に大社線をワンマン化して電車部門の人員削減を図り、1979 (昭和 54) 年には一畑パークを自然公園として整備することにより、経営のスリム化を行った。こうして合理化・近代化を推し進めてはいるが、一畑電鉄の経営は依然として危機に瀕しているといえる。

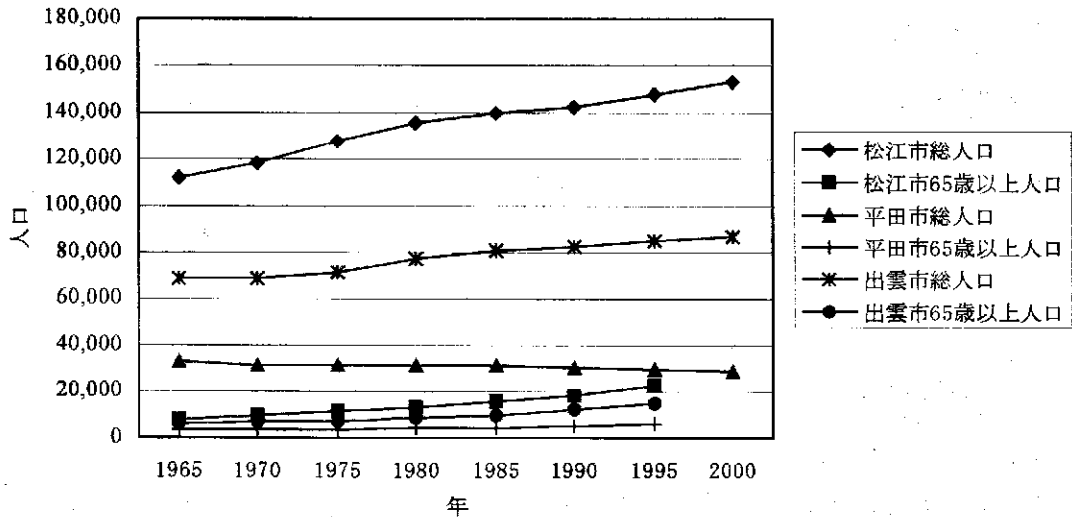
以上、『合理化』までの簡単な年表を第 1 表に示す。

第 1 表 一畑電鉄の歴史 (『合理化』までの流れ)

◆創立	1910 (明治43) 年4月21日	軽便鉄道法公布
	1911 (明治44) 年頃～ 軽便鉄道ブーム	
	1911 (明治44) 年8月21日	出雲今市～雲州平田～一畑間 軽便鉄道敷設免許下付
	1912 (明治45) 年3月1日	鉄道院線 京都～出雲今市 開通
	4月6日	『一畑軽便鉄道株式会社』創立 ・畑薬師 20万/地元一般 15万/才賀商会 5万 の資本金割合
	6月1日	鉄道院線 大社まで延長
	1914 (大正3) 年4月29日	出雲今市～雲州平田 営業開始
	1915 (大正4) 年2月4日	雲州平田～一畑 営業開始 ・目的 一畑薬師への参詣客 (当初は出雲大社。しかし、JRの大社線敷設のため断念)
◆電化	1920年代 全国的な電化ブーム	
	1925 (大正14) 年7月14日	『一畑電気鉄道株式会社』となる
	1927 (昭和2) 年10月1日	出雲今市～雲州平田 電車営業開始
	1928 (昭和3) 年4月5日	出雲今市～北松江 全線電車営業開始
	1930 (昭和5) 年2月2日	川跡～大社神門 大社線電車営業開始
◆多角化	1945 (昭和20) 年 第二次世界大戦	
	1951 (昭和26) 年	本社を平田～松江に移す
	1958 (昭和33) 年	『一畑百貨店 (松江店)』の営業開始 以後、子会社による経営の多角化を図る ・1961 (昭和36) 年 『一畑パーク』開園 ・1968 (昭和43) 年 『ホテル一畑』完成
◆合理化	1960年代後期 (昭和40年代) 『モータリゼーション』の到来	
	1966 (昭和41) 年	地方私鉄で初めて『CTC』の導入 以後『合理化』を推し進める ・1973 (昭和48) 年 貨物廃止 ・1983 (昭和58) 年までに 10駅無人化
	1972 (昭和47) 年	一畑電鉄は鉄道事業からの撤退を表明→地元・行政の反論
	1973 (昭和48) 年	『一畑電車沿線地域対策協議会』が結成
	1974 (昭和49) 年	『欠損補助金』の交付
	1978 (昭和53) 年	大社線ワンマン運転化
	1979 (昭和54) 年	『一畑パーク』閉園
	1990 (平成2) 年	JR大社線廃止

3) 周辺環境の推移

では、一畑電車を取り巻く環境がどのように推移してきたかを、データをもとにして見ていきたい。まず、一畑電車を日常生活の足として利用するであろう沿線地域人口の動態、そして、日常的には利用しないが、利用しうる可能性のあるものとして観光地の年間観光客数（県内・外区別せず）の近年の推移を第2図、第2表に示した。



第2図 一畑電鉄沿線自治体人口動態

第2表 一畑電鉄沿線の観光地における観光客数の推移

	年度	1996	1997	1998	1999	2000	対1999年度比
松江市	松江城	454,944	410,609	344,654	288,805	260,063	90.05%
	小泉八雲記念館	290,548	282,841	248,978	202,363	168,997	83.51%
	武家屋敷	236,548	220,624	198,014	164,300	144,292	87.82%
平田市	松江温泉	308,100	304,500	274,500	276,500	260,576	94.24%
	一畑薬師	822,300	749,100	728,500	711,000	699,500	98.38%
	網洲寺	167,600	152,540	162,360	158,150	150,130	94.93%
出雲市	湖遊館		69,841	131,117	57,956	59,827	103.23%
	出雲ドーム	246,367	164,023	146,494	215,207	153,616	71.38%
	出雲文化伝承館	52,994	45,350	35,422	28,919	26,149	90.42%
大社町	出雲ゆうプラザ			72,714	116,428	121,133	104.04%
	出雲大社	2,235,000	2,250,000	2,205,000	2,052,000	2,008,000	97.86%
	島根ワイナリー	1,114,488	1,145,298	1,145,352	1,056,525	1,085,232	102.72%
日御岬	1,266,200	1,205,000	1,098,000	1,000,000	1,001,000	100.10%	

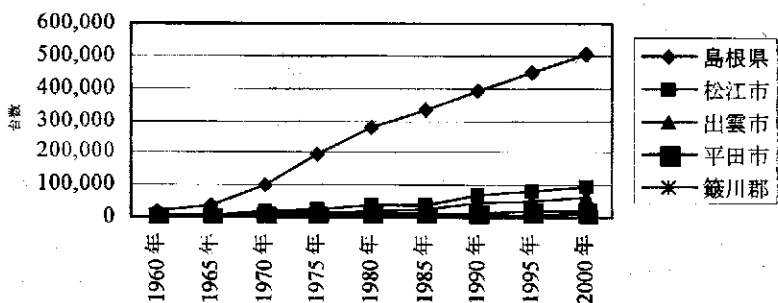
出典) 「2000(平成12)年度 島根県観光動態調査結果表」より作成。

沿線地域人口動態を見てみると、松江市では、1965(昭和40)年度の総人口が約11万2千人、2000(平成12)年度が約15万2千人と4万人余り増加しているが、その一方で65歳以上人口が1965(昭和40)年度8千人、2000(平成12)年度で2万2千人と倍以上増加し、高齢化を窺わせる。出雲市でも、松江市とほぼ同様の人口増加の割合を見せているが、平田市はさらに高齢化が著しい。総人口は3万3千人から2万9千人と減少する一方、65歳以上人口は3千人から6千人と倍増している。3自治体全体としては、総人口は松江市、出雲市といった都市部においては増

加しているが、平田市のような農村部では減少しており、高齢化も農村部で特に著しい。こうした状況は、公共交通機関が果たす役割はやはり大きいことを窺わせるのだが、一方、地方私鉄の運営には沿線地域に最低 20 万人規模の都市が必要とされることを踏まえれば、一畑電車を取り巻く状況は厳しいといえる。

年間観光客数のグラフでは、最大の観光地である出雲大社の観光客数は減少傾向にあり、また日御碕、松江城といった島根県を代表するような観光地の観光客も減少している。湖遊館、出雲ゆうプラザの2つはまだ比較的新しいこともあり増加を示しているが、全体としては減少傾向にあるといえる。一畑電車沿線では減少傾向にあるが、島根県全体ではほぼ横ばい、またはやや増加しており、2000（平成 12）年の観光客入り込み延べ数は約 2600 万人（県内客約 1100 万人、県外客約 1500 万人）、対前年比で 10.4%増加している。別の資料によれば、県外観光客利用交通機関の割合は、自家用車が 68.5%で一番多く、次に貸切バス 18.5%、鉄道 8.0%と続いており、自家用車による入り込みは依然として増加傾向にあることから、直接的に一畑電の利用増につながる要因は乏しいといえる。しかし近年、松江フォーゲルパークやルイス・C・ティファニー庭園美術館、宍道湖自然館ゴピウスなど一畑電車沿線に新しい施設が完成し、また島根県全体の観光客数も増加していることから、観光客が集まる要因はあり、全国的に有名な出雲大社などの旧来の観光地との接続も PR すれば、一畑電車の観光路線としての魅力も十分にアピールでき、利用者増も期待できると思われる。

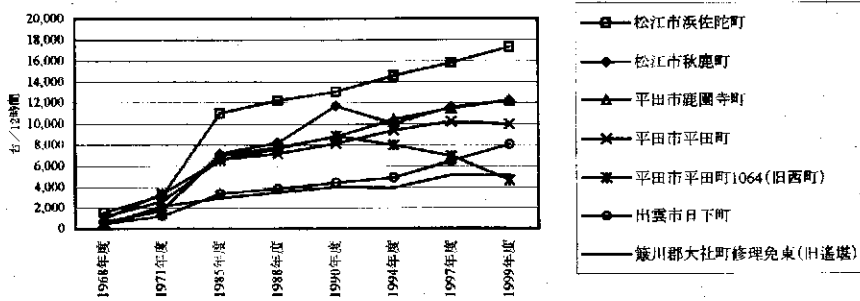
次に、島根県・一畑電沿線 4 自治体の自動車保有台数、一畑電鉄に沿って走る国道 431 号線の交通量の変遷、一畑電鉄乗客数の変遷を第 3 図、第 4 図、第 5 図に示し、一畑電鉄が現状に至るまでの推移を見てみたい。



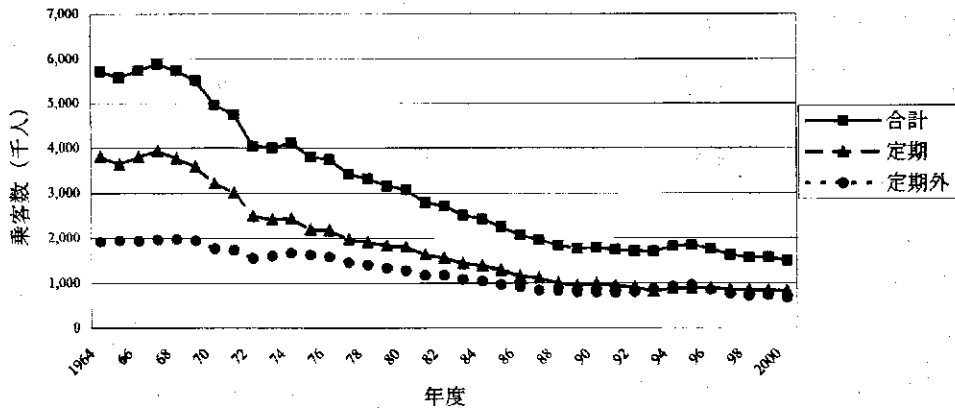
第 3 図 自動車保有台数

自動車保有台数を見てみる

と、年々増加しており、第 4 図からもわかるように一畑電車沿線の交通量も増加している。自動車交通量の大幅な増加は全国的な傾向であるのは言うまでも無いが、一畑電車が依然として『モータリゼーション』の影響を受けていることがわかる。第 5 図の一畑電鉄利用者数のグラフを見ると、利用者数は 1967（昭和 42）年の 589 万人を境に減少し続け、現在では 2000（平成 12）年で 4 分の 1 の 149 万人にまで減少している。これには 1960 年代後期（昭和 40 年代）からの『モータリゼーション』の影響とともに、沿線人口の減少が要因として挙げられる。特に島根県のような過疎化の著しい地域では自動車の需要が高く、鉄道への影響も大きいと思われる。



第4図 国道431号線自動車交通量



第5図 一畑電鉄乗客数変遷

Ⅲ 一畑電車の現状

1) 一畑電気鉄道の取り組み

ここでは、一畑電鉄が近年どのような計画の下で経営の改善に努めているのか、現状を踏まえ一畑電鉄鉄道部管理課でのヒアリング調査をもとに、一畑電車の『今』をまとめた。

(a) 『地域密着』

一畑電車の走る島根県は、全国でも過疎化・高齢化の著しい地域であり（ちなみに高齢化率は全国1位）、自動車の普及率も高く（島根県の軽自動車普及率は鳥取県と1,2位を争う）、一畑電車の利用者も1967（昭和42）年度の589万人をピークに減り続け、2000（平成12）年度には149万人と4分の1になった。こうした中『ハード』面・『ソフト』面での改善を図り、経営の建て直しに努めているものの、全国的に知られた出雲大社への参詣客数も年々減少傾向にあり、その他に全国的な観光スポットが特にあるわけでもなく、県外からの観光客を多くは期待できない。そこで重要なのは、地域の足としていかに地域に貢献できるか、という地域モビリティとしての役割であるといえる。

一畑電鉄へのヒアリングで最初に経営理念について聞くと、「交通事業を軸として地域社会が

ら親しまれ信頼と期待に応える」という、『地域密着』を重視しているということであった。ヒアリングをしている際にもその理念は強く感じることができた。一方、現状として経営が厳しいことにも触れ、一畑電鉄を取り巻く環境として、JR・大手私鉄は行政と結び付きが薄いながら地方民鉄にとっては行政との結び付きが重要になってくる、ということもはじめに言及していた。

以下は、経営理念である『地域密着』、そして『行政との関わり』をキーワードにして、一畑電鉄、また行政の役割について考えてみたい。

(b) 経営改善へむけて

乗客の減少による経営難と1992(平成4)年度に運輸省(現・国土交通省)が補助金の見直しを示唆したことを受け、一畑電鉄は1960年代後半からの合理化策をさらに推し進める形で、1993(平成5)年度から2001(平成13)年度まで第1次・第2次と『経営改善計画』を策定した。この計画は、島根県、松江市、出雲市、大社町、平田市による支援組織『一畑電車沿線地域対策協議会』と協力して作成され、同協議会の全面的な支援のもと、車両・駅舎・線路といった『ハード』面での近代化、制度・商品・イベントなどの『ソフト』面での様々な利用促進策の両面に積極的に取り組んでいる。以下にその簡単な年表を記す。

◆近代化

《1992(平成4)年度運輸省の補助金の見直しを示唆される》

1993(平成5)年度 ★『経営改善5ヵ年計画』の策定

1997(平成9)年度『欠損補助金』打切り 経営自立を目標(赤字を0に)

1994(平成6)年度～1996(平成8)年度

計画達成のため『欠損補助金』+『近代化補助金』の併用交付が認められる

・『近代化』の遂行

冷房付新型車両の導入/駅舎の改善/変電所の新設など

・『合理化』の遂行

ワンマン化/駅無人化など

《国〔運輸省〕の欠損補助金は1996(平成8)年度決算分を1997(平成9)年に交付で終了》

1997(平成9)年度～2001(平成13)年度 ★『(新)経営改善5ヵ年計画』の策定

2001(平成13)年度自治体分『欠損補助金』の打切りを前提に、事業者は「赤字額を1/2」に削減することを目標とする計画達成のため、様々な『利用促進策』『合理化策』を展開

・『ソフト施策』の充実

『出雲大社号』の運行/『くにびき号』の季節運行/『自転車持込制度』の拡充/

『パーク&ライド駐車場』の整備など

・『広報PR』の充実

啓発宣伝キャンペーン『IZMOIZM』の展開

《1998(平成10)年 国〔自治省〕から地方自治体の欠損補助金の3/4を特別交付税として補填》

これらの改善案は、主に沿線の地域住民に配慮したサービス案である。「地元で配慮したサービス・割引は大前提である」のだ。1993（平成5）年度からの第1次経営改善計画では特に『ハード』面を中心に整備し、一方、1997（平成9）年度からの第2次経営改善計画では『ソフト』面を中心に整備している。

(c) 利用促進策

合理化・近代化策は第3表に詳細を記すとして、『ソフト』面である利用促進策について見ていきたい。利用促進策についても詳細は別表（第4表）にて記し、ヒアリング調査の質問とそれに対する回答を以下にまとめる。

第3表 合理化・近代化策（近代化補助金による整備）

ハード面	(車両更新)	
	1994（平成6）年～1995（平成7）年 1996（平成8）年 1998（平成10）年	京王2000系 8両導入 南海3000系 8両導入 京王5000系 4両導入 ※以上、20両の新型譲渡車両導入により 定期列車は、冷房化率0% ⇒ 100%となる
	(駅舎の改善) ⇒ 基本的には事業者で直す	
	1995（平成7）年 1997（平成9）年	秋鹿町・津ノ森・川跡 駅舎改築 湖遊館新駅(自治体請願駅)新設（行政の財源） 平田市 駅舎改築
合理化	(ワンマンカー)	
	・北松江線（電鉄山雲市～松江温泉）の2両ワンマン化	
	1995（平成7）年11月 1997（平成9）年2月	部分ワンマン化（平日約70%・日祝100%） （1995（平成7）年度末 車掌6名の削減） 完全ワンマン化 （1996（平成8）年度末 車掌2名の削減） 1997（平成9）年度上期に車掌2名を削減し、合計車掌10名を削減した
	(駅業務) ⇒ 1983（昭和58）年までに10駅無人化し、7駅委託化している	
1995（平成7）年10月 1995（平成7）年11月	1駅完全無人化(古江駅) 3駅部分無人化(秋鹿町駅・津ノ森駅・大津町駅) (常時2名配置を平日の7:00～19:00のみ1名とした) ※現在一畑電鉄が直接業務にあつたてているのは平田市駅の1駅のみ	
設備改善策	(駅舎改善) ⇒ 事業者主体	
	1995（平成7）年 1997（平成9）年	川跡駅・津ノ森駅・秋鹿町駅 平田市駅
	(施設近代化) ⇒ 近代化補助支援	
	・冷房付新型車両導入	
	1994（平成6）年～1995（平成7）年 1996（平成8）年	京王2000系8両 南海3000系8両 （北松江線冷房化率100%）
	・変電所新設	
	1995（平成7）年 1996（平成8）年	古江変電所 川跡変電所
	(駅周辺設備改善) ⇒ 自治体主体	
	・駅の新設	
	1995（平成7）年	平田市・湖遊館新駅
・駅トイレの整備		
1994（平成6）年～1997（平成9）年	6箇所	
・駐輪場の整備		
1994（平成6）年～1995（平成8）年	9箇所	

第4表 新経営改善計画期間中における一畑電鉄の電車利用促進策

年度	1997(平成9)年度	1998(平成10)年度	1999(平成11)年度	2000(平成12)年度
商品開発・拡充	<ul style="list-style-type: none"> シルバー切符(1997年12月～) 65歳以上日フリー乗車券 温泉施設の無料入浴券付 料金は:800円 LE&チケット(1997年10月～) レクリエーションとのセット乗車券 一畑電車:松江～大社 片道 レクリエーション:日フリー 料金は:1000円 	<ul style="list-style-type: none"> パーフェクトチケット(1998年1月～) 一畑電鉄、一畑バス、松江市営バス 2日間フリー乗車券 観光施設 割引付 料金は:2500円 自転車持込制度の確立(1998年8月～) 時間帯:平日9:00～16:00に追加 日曜、祝日は終日 持込料金は:630円～300円 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車持込制度の拡充(1999年4月～) 実施駅:11駅～25駅(全駅) 開催定期券制度の新設(1999年10月～) (通勤定期券へのサービス拡充) 対象日:日曜、祝日 対象者:定期券所有者と同乗する家族 料金は:大人 200円 小児 100円 自転車 無料 ミレニアム切符(1999年12月～) 一日フリー切符 携帯ストラップ、ペーパークラフト付 料金は:1500円 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車持込回数券の新設(2000年4月～) 料金は:1000円/5枚乗り (通常料金は:300円/回) 高瀬岡倉記念切符(2000年12月～) 一日フリー切符 携帯ストラップ付 料金は:2000円
ダイヤ改正	<ul style="list-style-type: none"> 平日の夕方及び最終の急行を2便増便 (1998年1月) 95便→97便 			<ul style="list-style-type: none"> 平日の夕方の急行を1便増便 (2000年4月3日) 97便→98便
列車運行	<ul style="list-style-type: none"> 初詣ミッドナイト電車(1993年12月～) 毎年継続 レトロお座敷電車の貸切団体列車の確立 	<ul style="list-style-type: none"> 松江～大社の直通便(1998年10月～) 『出雲大社号』運行:2往復 レトロお座敷電車の県外ツアー拡大 	<ul style="list-style-type: none"> レトロお座敷電車の季節定期運行 10,11月の日祝日 松江～大社 1往復 	<ul style="list-style-type: none"> レトロお座敷電車の運行拡充 4,29～11月の日祝日 松江～大社 片道 通勤急行の増便(2000年4月～) 松江風祭 18:59発
駐車場整備	<ul style="list-style-type: none"> パーク&ライドシステムの導入 平田市駅:50台 	<ul style="list-style-type: none"> 有料駐車場のP&R無料化 大津町駅他5駅:143台(計193台) 	<ul style="list-style-type: none"> P&R無料駐車場の拡充 平田市駅他1駅:50台(計243台) 	<ul style="list-style-type: none"> P&R無料駐車場の拡充 電鉄出雲市駅他1駅:35台(計278台)
イベント・グッズ販売	<ul style="list-style-type: none"> 納涼ビアフェスタ(1994年～) 初詣ミッドナイトイベント(1993年12月～) 大晦日、大社駅前で豪華い酒等 	<ul style="list-style-type: none"> 納涼ビアフェスタ 鉄道の日イベント 大社線旧型車両引連運行 	<ul style="list-style-type: none"> ビール電車『酔電』の運行(7・8月) オリジナルチョコ限定発売 	<ul style="list-style-type: none"> ビール電車『酔電』の拡充 出雲方面からも運行 オリジナルグッズ発売 マグカップ・シャツ 鉄道の日イベント 鉄道商品販売等
その他	<ul style="list-style-type: none"> シルバーデー(1997年3月～1998年3月) 毎月8日を65歳以上無料の日 (シルバー切符の布石として実施) 			<ul style="list-style-type: none"> 電車ガイドの活用(定期列車) 県外ツアー客に女性ガイドの沿線案内

▼まず、今年2001(平成13)年4月のダイヤ改正について、その概要、ねらい、また反響は？
 ダイヤを改正することで松江から出雲・大社への終電時刻を遅らしてはいるが、松江への通勤・通学の朝・夕のピーク時対策はギリギリの状態であり、単線であるためダイヤを今以上詰めるのは困難である。急行も走らせていたが急行は結果として客が減るので1本に減らした。また、松江や出雲大社などの観光地への観光鉄道としてJRとの接続をよくし観光客の利便性も向上させている。松江からフォーゲルパークへは日・祝日にピストン運転をしているが、平日施設利用客1,000人のうち乗客は40人、休日施設利用客2,000人のうち乗客は100人となっている。駐車場完備で車が主流なので思うように乗客が伸びない。

▼ダイヤ改正前は日・祝日、土・平日という区分であったが、第1・3・5土曜日は平日時刻、学休日の第2・4土曜日は休日時刻、という平日・休日区分に変更した。この意図は？

利用客層が年寄り、学生であるので学生の通学時間帯が空になるため、効率化のためにも区分を変更した。経営改善のために運転士も減らされ、また客も少ないとなれば当然効率の向上が求められる、運転士を週40時間労働という枠の中で効率よく配置するには休日ダイヤで運行したほうが楽になる。

▼『酔電』・『体験運転』などのイベントへの反響は？

これらのイベントは客の増加を見込むわけではない、つまり収益増を狙っているわけではない。地域の人々のために、地域の人々が楽しんでくれたらいいというものだ。イベントを直接楽しんでもらうのは地域住民だが、一方で一畑電車を知らない人が多いのではないかと考え、TV・新聞は費用がかかり過ぎるという問題があるので、イベントを広告媒体にしようとしている。ねらいとしては、普段乗らない人に利用してもらい、電車のよさを知ってもらい、再認識してもらうというものだ。結果として、『酔電』はスポーツ紙、雑誌、全国・地方紙などのマスコミに取り上

げられ、PRになった。今年（2001年）で3年目の『酔電』は、2ヶ月で30本走り、ほぼ満員で評判上々。『体験運転』は1人8,000円、定員10名で行っているが、これは小さい頃の電車への憧れのある年代をねらいとした。免許のない人にどのようにして電車に乗ってもらうかが問題であったが、条件として車庫の中で、運転士見習いなら大丈夫ということになった。利用者は10代～70代で特に30代が多く、全国から応募があり、地域のためにということで始めたが地域・県内からは少なくなっている。応募は100件あり、抽選で10人選んだ。ねらいとしては、全国からリピーターを集め、結果として地域に反映したい。これらのイベントは継続しないと意味がないので今後も様々なことを行いたい。

▼パークアンドライド（P&R）のねらい、稼働率、効果は？

松江温泉駅のパークアンドライドは観光用で、また出雲市では用地がないため、月1万円の駐車料金の内7,000円を市と会社が負担し、3,000円で定期券客のみに提供している。稼働率は7.8割で平田から西側の利用頻度が高い。しかし目に見えた効果はなく、通勤定期客の引き止めにしかなっていない。

▼その他の利用促進策について

その他の利用促進策としては、列車内への『自転車持ち込み』を認めたり、『シルバー切符』を発行してお年寄りが利用しやすくしたり、また、『IZMOIZM』としてイメージアップ・キャンペーンを行ったり、旅行代理店にツアーで利用してもらったり、電車に観光ガイドを乗せたり、『酔電』、『体験運転』を行っている。

利用促進策の2000（平成12）年度の実績を第5表に挙げる。

第5表 利用促進策実績

		1999（平成11）年度	2000（平成12）年度	増減
定期外要因（人）	シルバー切符	10,708	12,417	1,709
	団体	38,859	39,157	298
	パーフェクトチケット	1,849	1,788	▲61
	レトロお座敷	459	415	▲44
	特殊エージェント	1,500	3,488	1,988
	ビール電車	623	671	48
定期要因（人） （※は『助成金額』）	通勤	396	381	▲15
	（助成）	※5,685千人	※5,640千円	※▲45千円
	通学	1,557	1,704	147
	（助成）	※9,955千円	※10,945千円	※990千円
その他	自転車持込(台)	965	1,117	152
	※1台あたり300円（自転車回数券利用の場合は200円）			

(d) 合理化と人的サービス

ここまで経営改善計画を中心に『合理化策』『利用促進策』を見てきたが、やはりこれらの経営改善計画は利用者のために行われるべきである。利用者は合理化策を受け入れているのだろうか。一畑電鉄では合理化とそれに相反する人的サービスについては、どのように考えているのだろうか。

「経営上、ワンマンカー・駅の無人化等の合理化は不可欠」というのが一畑電鉄の回答であり、一方の人的サービスについては駅長会議を開き駅員の教育を行っているということであった。現状をみると、駅業務の合理化によって、現在は有人駅が全 26 駅中 9 駅で、そのうち 1 駅が一畑電鉄の社員、その他の 8 駅は委託という状況であり、無人駅が大半を占め、必ずしも駅におけるサービス、安全は万全とは言えない。ワンマンカーでは、設備においては運転していない車両もモニターで監視し、また信号の見落としがないよう ATS を設置し、運転士が倒れる等の緊急時のための DEADMAN 装置、車内アナウンスの IC カード化等、安全面も万全に整えている。しかし、そうした設備面での充実の一方、運転士が運転とサービスを 1 人で負担しなければならないことになり変わりはなく、運転士には負担が大きいことも事実であるということも認めておられる。運転士は立って接客しサービス向上に努めているが、そうすると運転台を離れることになり安全面での問題があるが、出来る範囲での最大限の努力はしているようだ。身障者の方にも何とか対策をとということで車椅子の方へのサービスも出来る限り努力しており、時には運転手が車椅子を運ぶこともあるほど、何とか合理化と人的サービスを両立させようと努力している。合理化の面で当初は苦情もあったが、現在はほとんどなく問題ないのではないかと、という認識であった。

(e) 『欠損補助金』

(b), (c), (d) と経営改善計画について、サービスを提供する事業者（一畑電鉄）と乗客・地域住民という二者の関係から見てきた。そこで、この項では行政との関わり、特に『補助金』について見てみたい。

経営改善計画が始まったのは 1992（平成 4）年度の運輸省による補助金制度の見直し以降だということを前述したが、『欠損補助金』は、1972（昭和 47）年の一畑電鉄の鉄道廃止発表後以来続いてきた国と自治体による赤字補填であり、赤字を埋めるための補助金という点で、融資される事業者側（ここでは一畑電鉄）の自浄努力にとっても、融資する側の行政にとっても消極的で後ろ向きな援助だといえる。1997（平成 9）年度での国による『欠損補助金』の打ち切りが決定したことを受けて 1993（平成 5）年度より第 1 次経営改善計画が策定され、経営自立を図り赤字をなくすことが目標にされたが、1994（平成 6）年度には『欠損補助金』と更に『近代化補助金』というものが交付されている。『近代化補助金』とは後ろ向きな援助である『欠損補助金』に替わり、前向きな援助として交付されたもので、設備の近代化による経営基盤、保安度の向上、サービスの改善を意図した補助金である。この 2 つの補助金の違いは第 6 表に示す。こうして再建計画は進められていき、国の『欠損補助金』打ち切りを受けて始まった第 2 次経営改善計画では、2001（平成 13）年度での自治体分の『欠損補助金』を打ち切ることを前提とし、赤字額を 1/2 に

削減するというように計画を変更し、自治体からの『欠損補助金』、国・自治体からの『近代化補助金』で経営再建に努めている。しかし、国からの『欠損補助金』が打ち切られたことに伴い、『一畑電車沿線地域対策協議会』が従来の負担割合を変えずに国が負担してきた分まで拡大して分担し負担することを決めたことで、地元負担が大きすぎるという問題が生まれた。そこで1998(平成10)年12月、自治省が赤字補助をしている県と沿線4市町に対して、補助額の4分の3に相当する1億8,000万円余りを交付税措置することに

第6表 補助金の交付規定

内容	鉄道軌道整備法による欠損補助 設備の維持が困難なため老朽化した鉄道で、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい損害を生じるおそれの鉄道に対し、適切な経営努力がなされたにもかかわらず欠損が生じたとき、国は予算の範囲内で欠損金の額に相当する額を限度として補助する。欠損額は国と地方自治体とが折半して負担する。	鉄道軌道近代化設備整備費補助 輸送需要の伸び悩み等により厳しい経営を余儀なくされている鉄道について、設備の近代化を促進し、その経営収支及びサービスの改善並びに保安度の向上を図るための助成制度。 補助対象事業は、列車集中制御化、駅業務の合理化、ワンマンカー化、自動列車停止装置の整備、その他当該路線の事情に応じ経費節減もしくはサービスの改善効果が著しいと認められる設備の整備である。 補助率は地方自治体が国と同額を負担する場合に20%とし、特別経営困難な事業者が行う安全対策設備整備の補助率は3分の1とする。
	対象事業者 存続を必要とする鉄道の経営者であって、鉄軌道業の経営損益及び全事業の経営損益で、ともに欠損を生じている事業者。	全事業の損益計算書で、経営損益を生じているか又は経営損益額が全事業年度末における全事業の営業用固定資産価額の5分に相当する金額を超えない鉄道事業者。
	対象路線 輸送密度(1日1km平均通過人員)が一定数以下で、かつ最混雑区間のラッシュ1時間の輸送人員(一方向)が、概ね千人以上の鉄路線。最混雑区間のラッシュ1時間の輸送人員が千人以下の鉄道路線のうち、並行道路の未整備その他直ちにバスへの転換が困難な合理的理由の認められる鉄道路線。	通勤通学輸送又は貨物輸送を主として行う鉄道又は軌道の路線であって、輸送需要の動向及び路線の採算性からみて、地方交通機関として今後とも存続させることが適当と認められる路線で、近代化を推進することにより経営もしくはサービスの改善効果が著しいと認められる設備の整備又は保安度の向上が著しいと認められる路線。

決めた。これは、鉄道維持のため自治体に特別な財政需要が生じたという県などからの要望があったためであり、これにより地元負担分は欠損補助のあった時と同程度まで軽減された(第6図、第7図)。

こうして見てくると、行政との関わり、『欠損補助金』がいかに大きな役割を果たしているかがわかる。『欠損補助金』がなければ、一畑電鉄のような地方民鉄は生き残れない状況なのだ。最初に、一畑電鉄が、特に地方民鉄は行政との関わりが重要である、と述べた理由はこのようなところにあった。行政に赤字を補ってもらおうということの善し悪しの問題以前に、『欠損補助金』がなければ地方民鉄は経営できない、という事実があることを考える必要がある。

1. 概要

国の欠損補助が平成9年度までで打ち切られることとなったため、10年度より県及び沿線3市1町による地方単独補助を行う。

- 1) 新経営改善計画上の欠損額を県市町の補助対象の上限とする。
- 2) 補助の対象は、当該年度の経営損失とし、その算出方法は原則として鉄道事業会計規則及び鉄道軌道整備法施行規則によることとする。
- 3) 県と市町の負担割合は5:2とする。(平成9年度までと同様)。

2. 負担割合概念図

<1997(平成9)年度まで>

国(運輸省)	1/2	地方	1/2
		国2/1(交付税措置)	市町 2/21

<1998(平成10)年度以降>

県	5/7	市町	2/7
---	-----	----	-----

(※市町の割合は、平田市50%、松江市・出雲市20%、大社町10%)

<1998(平成10)年12月決定>

国(自治省)	3/4 (交付税措置)	地方	1/4
		県	5/21 市町 2/21

第6図 一畑電車運行維持対策補助金(欠損補助金)

1. 概要

新経営改善計画に基づき実施する設備近代化事業に対して補助する。

国の補助率は10年度より14年度まで嵩上げ（一般設備1/5、安全設備1/3→一律2/5）されるが、県・市町・事業者の負担割合は変更しない。

- ①補助制度分（自治体が国の補助と同額を補助）は県：市町＝3：1
- ②地方単独分（自治体が単独で行う上乗せ補助）は県：市町＝1：1

2. 負担割合概念図

〔一般設備〕

<変更前>

国 1/5	地方 1/5	事業者 3/5		
	県 3/4 市町 1/4	県 1/3	市町 1/3	事業者 1/3
<変更後>		国 2/5		事業者 1/5
	県 3/4 市町 1/4			

〔安全対策設備〕

<変更前>

国 1/3	地方 1/3	事業者 1/3		
	県 3/4 市町 1/4	県 1/3	市町 1/3	事業者 1/3
<変更後>		国 2/5		事業者 1/5
	県 3/4 市町 1/4	県 1/2	市町 1/2	
36/45		4/45		5/45

第7図 一畑電車近代化設備整備費補助金

(f) 存続問題と今後のあり方

この調査を行った2001（平成13）年9月の段階で、一畑電鉄の抱える大きな問題が存続問題であった。2001（平成13）年度をもって自治体が『欠損補助金』を打ち切る、ということが1997（平成9）年度の時点で前提として自治体側から提示されており、9月の段階でも2002（平成14）年度以降の予算がまだ白紙であったのだ。『欠損補助金』の打ち切りは、存続問題に直結する。調査を行った時は、偶然にもこの問題を議論しておられる最中で、今後についてはまだわからないという状態であった。一畑電鉄には最後に存続問題について、そして地方民鉄の今後についてヒアリングを行った。

「鉄道事業は公共事業であり、とくに老人、子供には欠かせない。私企業だけの問題ではなく行政、民間の問題だといえる」というように語り、存続問題に対する行政と地域住民の問題意識が以前にも増し問われているのだという立場から、少なくともなくなってしまう人は乗っているだろう、乗らない人はなくなっても困らない人、だとして住民への存続についてのアンケートの必要性を感じている。具体的には、存続に対する意見として直接の住民アンケートを市町村で行うか、意見を団体ごとに集約する方法を取り、意見箱・住民アンケートなど不特定多数には行わない、と考えているようで、一畑電車を利用している人の意見を前提として反映させたいとのことだった。

そうして地域住民の意見を求め、問題意識を問い、存続に前向きな姿勢を示す一方で、やはり財政収支の問題が焦点であることから、地方で公共交通を運営する上での財政の苦しさを窺わせた。

「ヨーロッパでは鉄道は社会資本であり赤字の出るもので、そのためのコストは仕方がないと

いう考え方だ。道路と同じようにハード面は国が整備し、ソフト面は企業が運営するという上下分離方式をとっている」と一畑電鉄鉄道部の部長は指摘する。一畑電鉄としても、また他の地方民鉄にとってもこの考え方は有意義なものだとしており、国にはまだ制度がないので上下分離方式という明確な形にはこだわらず、『前向きの補助金』というあり方を求めている。『前向きの補助金』という考え方は、例えば、群馬県のように道路財源を地方電鉄へまわし新たな交通手段として考える、といったもので、上下分離方式を、形を変えたやり方で行うという考え方だとも言える。つまり、現状として土地・線路といったハード面を自治体がいち買い取るという上下分離方式は不可能であるので、その代わりに自治体に補助金を出してもらおうというのが、一畑電鉄の考える『前向きの補助金』である。自治体がいちハード面を買い取るのに必要な財政を一畑電鉄に補助金として出して、一畑電鉄はソフト面、運営を行うというものだ。

最後に、部長は「このような『前向きの補助金』を可能にするには、信用力が必要だろう。さらに、知恵、発想の転換が求められ、社員それぞれが目的、心構えを持ち働き、生きがい、働きがいを持たなければならない。これが信用力に繋がると思う。昔のように電車が信用を持ち、その周りにバス、不動産、百貨店などが発展するのが理想だが、それには、国の政策が不確かであり、地方を切り捨てている。近代化補助は要項補助であり交付の裏付けはいらぬ。国が鉄道に対する考え方を換え、地方私鉄に確かな政策を、地元のニーズに合わせたものを。国の行う政策は何でもスパンが短すぎる。地方民鉄の生き残りは30～50年サイクルで考えるべきものだ。地方自治体、企業、住民だけの問題ではない」というように語っていた。

2) 行政の役割

では、行政から見た一畑電車の位置付けとはどのようなものか見ていきたい。島根県庁交通対策課と『一畑電車沿線地域対策協議会』の中心である平田市地域振興課にヒアリングを行った。

(a) 島根県の認識

島根県の長期計画には、産業・生活を支える交通・情報通信体系の構築という大きな柱があり、その中の公共交通機関の機能強化として地域生活交通の確保、さらに地方鉄道の利用促進、地方鉄道沿線地域の開発が謳われている。一畑電車もこの中に位置付けられているといえる。地方民鉄を取り巻く状況としては、近年の規制緩和という流れの中、廃線の自由化など事業者の自由拡大、自由競争が強まっており、地方電鉄は撤退の流れにある。しかしそうした中、県としては「鉄道というものは公共のものであるため勝手に廃線はできない。本来では事業者の意思に任されるものであるはずだが、地域住民から反論が出る」ため、通勤、通学、通院、買い物の手段を確保する必要があると考えている。島根県の現状として、前述したように自動車普及率が高く一世帯あたりの自動車保有台数は2,3台と、今もお鉄道はモータリゼーションの影響を受けている。しかし、自動車が普及する一方で、高齢者、女性、中高生など車の運転ができない人には鉄道は必要不可欠な交通手段となっている。こうした状況を踏まえ、県としては「一畑電車は地域密着の路線として、地域の足として存続させたい。一畑電車は地域に必要である」という認識を持つ

ている。

(b) 島根県の取り組み

一畑電車はピーク時 1,300 人の利用者がおり、それにとって代わる交通手段はなく、選択肢としてバス転換が考えられるが、現在の交通事情からして不可能な状況である。というのも、バス転換を考えた場合、20 数台のバスが必要になり昼間の利用が見込めない、ただでさえ交通渋滞がひどい、といった問題があるからである。そこで、県は一畑電車を存続させるための条件として、欠損額を半分にすることを求めている。そうした中で、1997（平成 9）年度から国の『欠損補助金』が打ち切りとなったことを受け、より事業者側は努力する必要がある、客数の減少は止められない状況の下、合理化、設備投資、近代化を推し進め、費用、特に人件費を削減していくことが求められる。現在、一畑電鉄は国からの近代化補助金（事業費の 40%にあたる）で財政難を何とかまかなっている状況であり、県としては沿線開発、住宅開発で人を増やす事も考え、何とか一畑電車の利用者増につなげようと努力している。例えば、今年度（2001（平成 13）年度）には、出雲に住宅団地を県、市が造り、集客施設としては、来年度には出雲市駅に子供科学館でき、他にも 2001（平成 13）年度 4 月にオープンした宍道湖自然館ゴビウス（県立）、ルイス・C・ティファニー庭園美術館、松江フォーゲルパーク（ともに松江市誘致）があり、一畑電車の利用者増につながるものとして期待できるという。さらに、松江フォーゲルパーク駅を新設するにあたり、7,000 万円投資した（県 3,000 万円、松江市 3,000 万円、一畑電鉄 1,000 万円。一畑電鉄は 1,000 万円を市から無償で貸し付け）。一畑電鉄としては、当初 8 万人の利用者増を見込んだが、結果としては、年間 40 万人の施設利用者を見込んだうち 2.5%（往復 2 万人）の利用者にとどまっている（計画では 10%）。

(c) 一畑電車への期待、存続問題について

「一畑電車は地域住民のためのものである」ということは島根県としても前提としていることであり、観光はあくまで補足的なものだと考えているようだ。しかし、こうした前提からもわかるように、一畑電車の存続条件としては地域からの支援が不可欠である。廃線にはさせたくない、させない、というのが県としての意思であるが、支援する条件としてはやはり企業努力が必要になり、現段階（2001（平成 13）年 9 月）において、来年度予算については白紙だという。しかし、沿線自治体、県とも電車は必要だと考えていることは強調し、こうした存続問題に揺れる中、一畑電鉄に期待する役割とはこれまでどおりの安全な電車の運行であるということであった。一畑電車の利用者増の要因として考えられるのは、企業誘致、大学誘致、沿線開発などであるが不況で難しいようで、一畑電車のためという訳ではないが、新たに専門学校も造ったものの、学生は車利用が大半になってしまい結果として利用者増にはつながらなかったようだ。

一畑電車を存続させるかどうかの最終的な判断としては、地域の人がどう考えるか、その総意であると県側は考えている。利用促進策として PR をし、アンケートを踏まえダイヤ、設備の充実を図るが効果を見込めず、利用に結びつかないのが現状であり、県としても大変厳しい認識をしている。存続問題について、一畑電車を使わない人の意見を掘り起こす必要性を県も感じてい

るようだが、現在、地域住民と直接話す場は市町村単位でしかなく、地域に密着した団体(学校、老人ホーム、町内会など)が地域で直接アンケートできないか、と考えているようだ。県としては一畑電鉄に対して、地域の財産として移動手段としてだけでなく、地域振興における基盤としての役割、つまり電車の駅があることで周辺地域が活性化する、というバスには取って代われない部分を生かし、駅を中心とした発展を期待しているということであった。

(d) 平田市から見た一畑電車

では、『一畑電車沿線地域対策協議会』の会長であり、一畑電鉄に創立当初から深く関わってきた平田市としては、一畑電車に対する役割、存続問題、また支援についてどのように考えているのだろうか。

まず、市としては「一畑電車は交通弱者の交通手段、生活の足であり、年寄り、中高生の通学には唯一の交通手段」だと考え、公共交通手段として必要不可欠だということであった。これからは、観光面での役割、観光施設へのアクセスとしての役割も期待するとして観光路線としての役割も示唆した。現状認識として赤字路線であることは事実で、会社側も今年度(2001(平成13)年度)までに目標としては1億3,000万円の赤字に減らすことを掲げており、近代化することで結果的に経費削減し収入増につなげたい、というのは一畑電鉄、平田市両方の希望であるようだ。

市が、一畑電鉄と地域住民と三者一体になって一畑電鉄利用促進に取り組んでいるわけではないが、一畑電車の利用促進ということで、市の広報で割引サービスなどの宣伝をしたり、市の職員は電車を利用したり、初詣での切符のあっせんを行ったりしているようだ。

存続問題に関しては、国の『欠損補助金』がなくなった時、一畑電車をなくしてはいけなくなったように、アンケートを各自治体でやるのか、利用者にやるのかわからないが、今回も沿線地域対策協議会として必要性の是非を問うことになるだろうとのことであった。結論としてアンケートしなければいけない局面にはきているということで、県と同様、厳しい現状認識を示している。

存続させる方法のひとつとして、上下分離方式という考えについて伺うと、現在駅舎の一部は市が整備し、市の持ち物として一畑電鉄に貸している、上下分離方式に近い形をとっているが、上下分離方式は現実的に、法的に、無理だということであった。そのことを踏まえ、現状では従来どおり老朽化した駅舎は自治体が整備し、運営は一畑電鉄がする事になるようだ。平田市は現在、湖遊館新駅と旅伏駅を所有しており、今後増える事もありえるし、また松江温泉駅は国が所有しているということだが、周りに施設がない駅はかなり老朽化していることも指摘している。

各沿線自治体の総意としては一畑電車を存続させるということで一致しているが、今後の支援・援助は未定だということで、欠損補助金が一番の問題となってくる。人件費をかなり厳しく削り、経費を目標よりさらに25%削減した一畑電鉄の努力は、各自治体とも認めており、収入の確保が問題になってくるが、市としては外からの客をどう取り込むかが焦点になると考えているようだ。そのためには、PR・宣伝など特別な対策をより重視し、観光客を増やさなければならず、例えば2年前には全国的にキャンペーンを張ったり、また最近では旅行代理店へ売り込んだり、施

設を造り宣伝したりすることで県外客を呼び込もうと取り組んでいる。今年度には2つの施設が完成し、来年度には出雲市に子供科学館ができるので、利用者増を見込める要因はあると考えている。

3) 地域住民から見た一畑電車

この項では、一畑電車沿線住民に行った聞き取り調査から、沿線住民から見た一畑電車とはどのようなものか考えたい。第7表では一畑口駅で利用者に行った聞き取り調査をまとめ、第8表では一畑口駅と平田市駅周辺で地域住民に行った聞き取り調査をまとめた。できるだけ聞き取り対象者を均等にしよう行ったつもりであったが、聞き取りを行った時間と場所の都合もあり、年齢にバラツキがでてしまい（年齢は直接聞いたわけではなく、独断と偏見で決めたので多少の誤差はあると思われる）、結果として20代、30代、40代の意見が抜け落ちてしまったので、特に鉄道を交通手段として必要としていると思われる10代、高齢者の意見として見ていきたい。

第7表 利用者アンケート結果

	Q1、目的	Q2、行き先	Q3、駅までの普通線の移動手段	Q4、利用頻度	Q5、使う(使わない)理由	Q6、一畑電車への要望	その他意見
70代女性	病院	平田	生活バス	月1、2回	他の交通手段がない		子供(中学生)、お年寄りには欠かせない。
70代男性	病院	松江	生活バス	週4日以上		なし。サービス満点。	
70代女性	病院	出雲	生活バス、タクシー、家の車	月2、3回		今のままでいい。	生活の足として欠かせない。なくなると困る。
50代女性	孫のサービス、買い物	出雲	生活バス	月1、2回	他の交通手段がない		免許のない者にとっては生活の足として欠かせない。
10代学生男	学校	出雲	自転車	週4日以上	他の交通手段がない		
10代学生女	学校	浜山公園	家の車	週4日以上	他の交通手段がない	本数を増やして欲しい。	
80代男性	買い物	赤崎	徒歩	月2、3回		満足。冷暖房完備。駅舎きれいになった。	生活の足として欠かせない。車に乗らないから。
30代女性	病院(歯医者)	フォーゲルパーク	生活バス	週1日	用事がないと乗らない	本数を増やして欲しい。安くして欲しい。	生活の足として欠かせない。
70代女性	仕事	松江	生活バス	週4日以上	他の交通手段がない	駅をきれいにして欲しい。	松江温泉駅の駅員はみんなとても親切で、駅もきれい。宣伝行き届いていない。行政で運営しないと無理みたい。他に足がない。
70代女性	病院	松江	家の車	月1、2回			地域の足として必要。
30代男性	子供を運ぶ	松江	徒歩	月1、2回		今のままでいい。	
50代男性	買い物	平田	生活バス	週4日以上	他の交通手段がない	今のままでいい。	地域の足として必要。
10代学生男	学校	大津町	徒歩	週4日以上	他の交通手段がない		
10代学生男	学校	出雲大社前	家の車	週4日以上	他の交通手段がない		なくなると困る。
10代学生女	学校	出雲	自転車	週4日以上	他の交通手段がない	本数を増やしてほしい。	なくなると困る。
10代学生女	学校	出雲	自転車	週4日以上	他の交通手段がない		なくなると困る。
10代学生女	友達の家	武志	自転車	月1、2回	車があれば車を		地域の足として必要。

まず、利用者から見た一畑電車を考えたい。利用者への聞き取り調査は一畑口駅にて行った。一畑口駅は、松江市と平田市の間に位置し、駅周辺には田畑が広がる一畑電車沿線の典型的な農村部の駅である。一畑薬師への最寄駅であり、駅から一畑薬師まではバスが16分程でつないでいる。駅周辺の商店は駅前の大変小さい一軒だけで、唯一国道431号線沿いにコンビニがあり、そこで簡単な買い物ができる程度である。駅から3.5km程のところ約80世帯の県営・市営の住宅地も立地しているが、主な交通手段は車であると思われ、また駅周辺よりも国道沿いのほうに民家が多いことも特徴だろう。ちなみに、平田市の『東部工業団地』は一畑口に位置するが、まだ1社も誘致されていない。このような一畑口駅という場所柄か、20代～40代の人を見かけることも少なく、集まった意見が高齢者、10代の学生中心となり、結果として、一畑電車を利用

している主要な年齢層が反映されているといえる。

アンケート結果を見てみると、目的としては通院、通学、買い物の3つに大別できる。行き先は様々であるが、出雲、松江といった都市部がやはり多く、一畑口という農村部ではまかなえない病院、学校、買い物といった機能を都市部に頼っていることが見て取れる。細かく見ていくと、病院へ行く5人のうち2人が松江温泉駅で1人が松江市のフォーゲルパーク駅、残りの2人がそれぞれ平田市駅、電鉄出雲市駅となっている。学校へ行く6人のうち3人が電鉄出雲市駅で、残りが電鉄出雲市に近い大津町駅、出雲大社前駅、浜山公園北口駅となっている。買い物は3人それぞれ電鉄出雲市駅、布崎駅、平田市駅となっている。これらを含めた全体でみると、週4回以上と頻繁に行くのは都市部に集中し、いかに都市部に主な機能を頼っているかわかる。駅までの移動手段を見ると、高齢者は生活バス、学生は自転車の利用が目立ち、生活バスと鉄道は車やバイクを持たない者にとって重要な交通手段であることを窺わせる。一畑電車を利用する際の行き先に比較的近距离の駅が見られず、一番近くても布崎であり、主に松江、電鉄出雲市といった遠くに位置する都市部が目立つ。このことは、前述したように都市部に生活における機能を頼っていることを示すだけでなく、例えば、隣接する市町村への移動、もしくはこちらが主だろうが自宅から一畑口駅への移動といった、比較的近距离の移動に生活バスが主として利用され、遠距離となる都市間の移動には一畑電車が利用されている結果だとも言え、鉄道とバスが競合するのではなく、連携した交通体系を形成していると思われる。

利用頻度は、利用目的によって異なり、通学のように毎日利用する場合もあれば、通院のように月1、2回の場合もある。一畑電車を利用する理由としては、「他の交通手段がない」からという答えが17人中11人と大半であるように、車やバイクを持たない者にとって、都市間といった遠距離を移動する場合に一畑電車が重要な交通手段であることがわかる。しかし、「他に交通手段がない」という言葉が、「車があれば車を使う」といった意見に見られるように、「便利だから」というように積極的に一畑電車を利用するのではなく、「仕方なく」といった消極的な意味を含むことから、利用者からすると一畑電車の利用は消極的なものであるともいえる。アンケート総数が少ないことを考慮しても、「便利だから」利用するという声がまったく聞かれなかったことに、移動手段として一畑電車が果たせる役割の限界を見て取れる。この一畑電車が果たせる役割とは何であるのか、以下アンケート結果の続きを基に見ていきたい。

要望として、一畑電車を利用する側からみた具体的な意見を求めてみたが、無回答が17人中8人と多いのは、一畑電車に対する消極的な姿勢を示しているともいえる。ワンマンカーについてなど、合理化策に対する不満はなく、「このままでいい」「満足」という意見が5人いたことは、一畑電鉄の認識が正しいことを裏付ける結果となった。一方で「本数を増やしてほしい」という要望は利用者の本音だろう。要望にいかにして答えていくかが一畑電鉄の課題となるのだが、一畑電鉄にヒアリングした分には、一畑電車を取り巻く条件上からも精一杯だといえ、これ以上の「便利さ」の追求は現状では難しいのではないと思われる。

最後に、存続問題に関連して「一畑電車がなくなると困るか？」と尋ねると、日常的に利用し

ている側からすれば当然だろうが、質問に答えてくれた全員が「生活の足として欠かせない」とし、特に高齢者や学生にとっては必要不可欠であることを窺わせる（無回答はこちらが質問できなかったため）。「生活の足として不可欠」という思いは、車やバイクを持たない人には切実な問題であり、この「生活の足」としての機能は、一畑電車が担う最も重要な役割である。

また、「宣伝行き届いていない。行政で運営しないと無理みたい」といったように、一畑電車を利用する立場から見た積極的な意見が見られたことも、本当に一畑電車を必要としている人の意識の表れだろう。

以上、アンケート結果から一畑電車が何よりもまず高齢者や学生に必要とされ、欠かせない交通手段であることが窺える。「便利さ」の追求では、一畑電車の果たせる役割には限界があるが、「生活の足」としての役割は、地域住民、特に交通手段を鉄道以外に持たない人には不可欠であり、何より「生活の足」としての存在意義が一番大きいのだ。

第8表では、一畑口駅、平田市駅周辺を歩き、地域住民に聞き取り調査を行った。上から8人が一畑口での結果であり、残りが平田市での結果である。平田市駅には一畑電鉄鉄道部、一畑電鉄の車庫があり、一畑電車の中心だといえる。平田市は一畑電鉄沿線自治体でも中心になり利用促進に努めているところなので、一畑電車の色が濃く出ていることを期待して聞き取り調査を行った。駅より南は、主に住宅街であり、市営住宅などが立ち並ぶ。一方の駅以北は、一戸建ての民家が立ち並び、商店街がある。市役所も駅より北にあるが、周辺は開発が進まず、主に国道431号線沿いにスーパーや商店が立地している。新興の大型スーパー、量販店といった店が国道431号線沿いには立ち並んでいたが、平田市駅からは遠く、一畑電車を利用して行くようなものではなく、車とその主な交通手段であるようだった。

結果全体としては、日常的に一畑電車を利用しているといえる週1回以上の人は24人中5人で、「他に交通手段がない」からというものであり、その他の回答も第7表の利用者アンケートと大差がない。ここでは、日常的に一畑電車を利用しない人の回答を一畑口、平田市と比較して

第8表 地域住民アンケート

	Q1. 利用頻度	Q2. 用件(あれば)	Q3. 利用するしない理由	Q4. 要望	Q5. 一畑電車とは	その他
50代女性	1	病院		本車を増やして欲しい。	1, 4	
80代男性	1	買い物、病院		切符売場とかに不満はない。	1, 4	車に乗らないと電車がいる。生活バスは乗らない。
10代学生男	5		自転車か交通手段		4	
30代女性	5	買い物	市の方が便利、本数が少ない。	運賃が高い。	1, 4	子供の通学に必要
70代女性	4	買い物、銀行	生活バスを使う。		1, 4	
60代女性	4	文化教室	バイクがある。		1, 3, 4	
10代学生男	5		バイクがある。	運賃を安く。	4	平田市としてはあってほしい。
10代学生男	3	通学	他に交通手段がない。	市街が狭い、ピーク時混む。本数を増やしてほしい。	1, 4	
50代男性	5		車がある。	車がないので本数少ない。不便。	1, 3, 4	通勤、とくに通学の学生には必要。
60代男性	4		車がある。		1, 2, 3, 4	
70代女性	4		車がある。		1, 2, 3, 4	
80代女性	5		用事がない、家の人に乗せてもら		1, 4	学生には必要。
50代男性	5		車がある。		1, 2, 3, 4, 5	学生、年寄りには必要。個人的にはなくてもいい。
10代学生女	3	通学	他に交通手段がない。	冷感河きすぎ。	1, 2, 3, 4	大正線は観光電車。
40代男性	5		車がある。		1, 2, 4	家族は乗る。
40代女性	5		車、バイクがある。		2, 5	学生には必要。
70代男性	5		家の人に乗せてもら		1, 4	昔は地域振興に役立っていた。
80代男性	5		車がある。		1, 2, 4	個人的には別になくてもいい。
70代男性	5		車がある。		2, 3, 5	
30代男性	5		車がある。	もっと便利であれば、駅が遠い。	1, 5	学生には必要。
60代女性	5		用事がある時だけ乗る。	最近は良くなった。	1, 3, 4	非が続きだほどどうしようもない。若い人が考えなくていいか。
60代女性	4		用事がない。		1, 2, 3, 4	
50代男性	5		通勤しない、あまり用がない。		1, 2, 3, 4	
50代女性	2		車に乗らないから。	出雲市駅内に公衆電話がなく不便。	1, 4	国鉄なし、バスなし、車乗れない人は必要。

凡例: 利用頻度…1、週1回 2、週2~3回 3、週4回以上
 4、月1~2回 5、ほとんど利用しない
 一畑電車とは…1、地域の足 2、地域振興に役立っている 3、観光電車
 4、なくなると困る 5、別になくてもいい

見ていきたい。利用する際の用件があれば、ということで尋ねると2人の10代の学生はやはり「通学」と回答し、残りの回答は、「買い物」3人、「病院」2人、「銀行」「文化教室」というものであった（複数回答も含む）。これらの回答も利用者アンケートとの差異はない。週1回以上も一畑電車を利用しない24人中19人の意見では、鉄道に代わる交通手段としての車やバイクがあるという意見が多く、24人中16人が他の交通手段をもっていた。車やバイクを持った人からすれば「電車よりも便利だから」、当然鉄道には乗らないということだろう。何よりも交通手段として便利な方を選ぶのは必然的なことだ。「便利さ」で競えば、一畑電車は、所有時間、運賃の面からして、車やバイクには勝てない。

「何か要望があるか」の問いには、本数を増やしてほしいという声が聞かれ、「便利さ」が求められており、さらに「運賃を安く」という要望も聞かれた。「便利さ」で車、バイクと競えないのは明白である分、運賃という費用の面を工夫することが求められているのではないだろうか。こうした要望が日常的に利用しない側からも聞かれる一方で、日常的に利用しない人の19人中15人が特に要望は持っておらず、一畑電車に対する関心の低さも感じさせる。

一畑口と平田市の聞き取り調査結果の違いが明確にでたのが「一畑電車とはどのような存在であるか」という質問であった。日常的に利用する、しない、関係なく24人中20人が「地域の足」であるとし、24人中21人が「なくなると困る」と答えたのには、違いは見られなかったが、「地域振興に役立っている」という回答が、平田市の16人中10人と多く、一畑口で一人もいない結果と対照的である。これは、平田市が一畑電車の中心地であるということを反映しているのであろうか。一畑電車の中心が置かれていることで、平田市が発展してきたからだろうか。平田市がJR線の通らない自治体であること、一畑電鉄の創立当初から現在まで深く関わってきたことを踏まえると、一畑電車が、交通手段として、そして地域振興の基盤としての2つの役割を、平田市で担ってきたことは確かだ。この一畑口と平田市での結果の違いは、一畑電車の果たしてきた役割の違いを反映した結果だろう。また、「観光電車だと思う」と答えた人が、24人中10人、平田市がその10人中9人であるのも、単に交通手段として見ている一畑口沿線住民と、交通手段であり地域振興の基盤であるという認識の平田市沿線住民との意識の差の現れではないだろうか。このような結果は、一畑電車が単なる交通手段としてだけでなく、地域に根ざした鉄道として地域振興に役立ち、観光電車としての役割も果たしていることがわかる。

地域住民にも一畑電車の存続問題に関連して最後に質問したのだが、日常的に利用しない人は一畑電車に対する個人的な関心の低さを示す一方で、いざ「なくなると困るか」と聞くと、「困る」とし、「個人的には無くてもいい」が、やはり学生や高齢者には必要だという認識を大半の人が示しており、日常的には一畑電車の存続問題、一畑電車それ自体を意識することはないが、いざ存続問題が大きく取り上げられるとおそらく反感を示すだろうと思われる。しかし、いざ「存続する、しない」の問題になっても反感を示す一方で、直接利用はしていないため「誰かがやってくれる」という意識が強いのではないかと、とも思える。一畑電車を存続させるのは、地域住民の協力次第であり、特に日常的に利用しない人の協力が求められているのではないかと思う。

IV おわりに

一畑電車の概要から現状まで見てきたが、一畑電車が地域社会に果たしてきた役割、一畑電車の抱える問題、これからの一畑電車に求められることとは何なのか、最後にまとめたい。そして、一畑電鉄という『地域密着』を掲げて歩んできた私鉄企業が示す現在の地方交通の問題点を考えたい。

一畑電車の果たしてきた役割とは、一つは鉄道という公共交通を提供することで「地域の足」となることであった。『一畑電車』を取り巻く三者、一畑電鉄、沿線自治体、そして地域住民へ行ったヒアリング調査では、いずれも一畑電車の必要性、とくに学生や高齢者には不可欠であるという認識を示していた。「地域の足」としての一畑電車の役割は、他には取って代われないものであった。二つ目には、「地域振興の基盤」としての役割である。一畑薬師の参詣電車として出発した一畑電鉄は、それまで未発達であった宍道湖北岸の開発に貢献し、経営多角化を経て、地域交通にとどまらず、経済においても沿線地域、さらには島根県全体に大きく貢献してきた。それは現在も同じで沿線住民への聞き取りの結果が示す通りである。地域振興における基盤としての役割は、沿線自治体も期待するところであった。聞き取り調査をした結果からも、「地域の足」、「地域振興の基盤」の大きく二つが、一畑電車の果たしてきた役割だといえる。

一畑電鉄は、その歩みの中で何度となく経営難に陥り、自らも合理化・近代化を推し進め、自治体の補助金に頼り存続してきた。それは現在も同じで、補助金を頼りに何とか存続している状況である。存続問題はただ一畑電鉄という私企業だけの問題ではなく、援助する自治体、国、そして利用者であり、税金を納める側である地域住民の問題である。そうした存続問題、財政収支の問題に対する一畑電鉄、自治体、地域住民の認識を聞き取り調査の結果から見てきた。「鉄道という公共交通を支えるのは、沿線自治体であり、沿線地域住民であり、国である」という認識をもった一畑電鉄は事業者として経営改善に努め、公共交通を支える私企業としての立場に限界を感じていた。「一畑電鉄の経営改善努力は認める」としながらも来年度の予算は白紙と答える沿線自治体は、「生活の足」としての一畑電車の必要性を強調する一方で、現状への厳しい認識を示した。『一畑電車』の一番の当事者である地域住民は、「生活の足」、そして「地域振興の基盤」としての一畑電車の役割を認識しながらも、一畑電車の利用に対する消極的な姿勢を窺わせた。

一畑電車の抱える存続問題、それは事業者、自治体というサービスを提供する側だけの問題ではなく、沿線住民、特に日常的に一畑電車を利用しない人の当事者意識の問題である。沿線住民が一畑電車の利用に対する当事者意識の希薄さを窺わせながらも、一畑電車の果たす役割の認識を踏まえた存続問題に対しては「なくなっては困る」と強い関心を示したことからも、決して『一畑電車』という存在に対する沿線住民の当事者意識は薄くないことがわかる。

「一畑電車を存続させるかどうかの最終的な判断は、地域の人がどう考えるか、その総意である」とする島根県、また同じように沿線住民への存続に対するアンケートの必要性を説く平田市、一畑電鉄、「地域の足としてなくなっては困る」とする地域住民。

こうして見てくると、存続問題に対する当事者の意識は「存続させる」という思いにまとまっているようだ。『地域密着』を掲げる一畑電鉄、一畑電車に「地域の足」としての役割を期待し援助する自治体、一番の当事者である沿線住民、それぞれの思いが一つであることに、『一畑電車』の存続問題の行く末に希望が見えた。

一畑電車が今後も「地域の足」として存続していくためには、事業者側の経営努力、沿線自治体の理解と『補助金』といった形での援助、地域住民の信頼と支持が必要であることは述べてきた。そうした支えの中で一畑電鉄に求められる役割は、これまで通りの安全な鉄道サービスの提供と、鉄道を通じた地域社会への貢献であろう。そして、どのようにしてその役割を果たしていくかが重要となっているのが、現在の一畑電車の状況と言える。議論は主に、直接運営に関わる財政収支の問題が焦点となってくるだろうが、今だからこそ電車としての原点に立ち返り、電車としての「快適さ」を考えることも重要ではないだろうか。電車としての「快適さ」とは、安全である、車内や駅構内の居心地がいい、サービスがいい、「便利さ」とは、早い、本数が多い、他交通手段との接続がいい、切符の購入が容易である、といったことに集約されるであろう。しかし、「快適さ」、「便利さ」の充実には、条件上限界があるのも事実で、例えば、一畑電鉄が指摘するように、現状のダイヤは限界に近いものだろう。限界がある中で、何を充実させるか、何を重視するかが問題だといえる。

一畑電車が提示してくれた現在の地方交通の問題とは、そうした条件上の制約がある中で、公共交通である鉄道を運営する難しさであった。一畑電鉄はその難しさについて、「ヨーロッパでは鉄道は社会資本であり赤字の出るもので、そのためのコストは仕方がないという考え方だ」と指摘していたのだが、それは日本の現行の制度に対する不満の表れでもあった。フランスでは、運賃収入は運賃収入と資本費合計の35%程度を占めるに過ぎず、ドイツでも60%程度であり、残りは交通税や、州、自治体による欠損補助で補填されているのだが、日本では原則として、運賃収入で運営費と資本費を負担しなければならないからだ。このような鉄道に対する姿勢の違いは、日本では上下分離方式が制度化されていないということにも反映されるように、根本的に異なり、そこに一畑電鉄、地方民鉄のジレンマがある。

そうした中で一畑電鉄の提案する「前向き補助金」は有意義な考え方であろうし、一畑電鉄の新しい取り組み、自転車持込、無料P&R、や『酔電』、『体験運転』などのイベントは、新しい地方民鉄のあり方として注目すべきものである。「地域住民のための鉄道を」という一畑電鉄の理念は、合理化の中においても生かされ、結果として住民、自治体から支持され、経営改善の努力が認められた、そして経営赤字も改善されたというのは、今後の地方民鉄、更には日本の交通のあり方を問い直すものとして評価できるといえる。

一畑電車を取り巻く状況は厳しいが、地域交通として、そして観光路線としてのあり方を探れば、利用増の要因はあるといえる。そして、これからの高齢化社会における役割はますます重要になり、特に農村部での唯一の交通手段として課される役割は大きいと思われる。

鉄道があることで形成される空間は、バスとは異なり、駅という存在自体に意味を持つ。駅は

町の中心、町の玄関口としての役割を果たし、町の開発の基盤となる。駅という空間があることで、町は形成され、活性化されてきた。近年のモータリゼーションの影響で、駅の機能は薄れてきたが、それでも駅は地域の基盤として一定の役割を果たす。人々が『一畑電車』という存在自体に必要性を感じるのも『駅』の役割にあるのだろう。移動手段としてではなく、そうした役割を持ったものとしての鉄道という機能にもう1度目を向ける必要があることは一畑電鉄も指摘していた。鉄道、バス、自動車を含めたモビリティ社会の成熟を考えることが求められ、一畑電鉄の取り組みはその一つのケースとして興味深く、地域交通の新しいあり方を提示する一畑電車に期待したい。

《付記》

今回の調査に協力して頂いた一畑電鉄鉄道部管理課、島根県庁交通対策課、平田市地域振興課、ならびに地域住民の方々にこの場を借りて深くお礼を申し上げます。何とか報告書という形にまとめられたものの、なにかと不備、いたらぬ点があることと思います。しかし、地方民鉄の現状、及び現在の地域交通の問題を自分なりに提起してみました。

文献・資料

島根大学鉄道研究会編 (1995) : ドラフト第30号 (特集 : 一畑電鉄)。

中西 啓之 (1986) : 私鉄デベロッパと沿線開発 (都市と不動産資本 <主集>)。都市問題, 77 (11), pp70-82.

中西 猛仁 (1979) : 都市の開発と再開発—7—私鉄経営の原点—大規模開発と鉄道整備—南海橋本林間田園都市。都市問題研究, 31 (11), pp142-156.

平野 雄司 (1984) : 地方私鉄経営の実情。運輸と経済, 44 (12), pp 61—73.

土居 靖範 (1986) : 危機と再生の展望。運輸と経済, 46 (4), pp13—26.

川嶋 康宏・原田 泰・茂木 敏充・高橋 伸彰 (1990) : <フォーラム>交通社会資本問題の視座。運輸と経済, 50 (1), pp4—23.

高橋 寿夫・中条 潮・根岸 哲・岡野 行秀 : <フォーラム>交通における規制と競争。運輸と経済, 50 (2), pp4—26.

伊東 光晴・角本 良平・山田 浩之 (1990) : <フォーラム>交通研究—90年代の課題。運輸と経済, 50 (4), pp4—21.

足立 綱夫・林 健治・星 健孝・加藤 晃 (1990) : <フォーラム>岐阜県で考える地域交通の課題。運輸と経済, 50 (7), pp4—27.

田辺 健二 (1975) : 地方都市における私鉄の将来性。運輸と経済, 35 (4), pp20—30.

一畑電鉄ホームページ (2001) : 簡単な歴史。 <http://www.ichibata.co.jp/dentetsu/rekisi/index.htm>

WEB さんいん (2001) : 一畑電鉄の歴史。 <http://www.web-sanin.co.jp/or/ichibata/rireki/isyo/index.htm>