

- I はじめに
- II JR 木次線の紹介
  - 1) 木次線とは
  - 2) 木次線の観光資源
  - 3) 木次線の歴史
  - 4) 木次線沿線の市町村の紹介
- III 地方交通線の果す役割
  - 1) JR 木次線が沿線地域に果す役割
    - 木次駅と出雲横田駅を事例として—
  - 2) 木次線の駅がその地域に果している役割
- IV おわりに

## I はじめに

日本国内では、交通手段が高度経済成長後のモータリゼーションの進展により鉄道から自動車へと取って変わった。山陰地方も例外ではなく、主たる交通手段は自動車へと変化した。さらに山陰地方は、高度経済成長後の過疎化により、人口が減少しており、鉄道利用者も減少傾向となっている。来るべき少子高齢化社会により、さらなる人口の減少が予想される。

本調査報告では、特に鉄道の意義を問われている山陰地方の典型的な地方交通線の一つである JR 木次線に焦点を当てた。JR 木次線利用者を始めとする沿線住民<sup>1)</sup>、駅員、売店の店員<sup>2)</sup>、駅前商店の経営者<sup>3)</sup>に対して聞き取り調査を行い、調査結果を基に、JR 木次線が沿線地域は果す役割、ならびに JR 木次線の駅が地域社会に果している役割について考えていきたい。

なお、本研究の聞き取り調査は、主に、JR 木次線沿線の中で都市地域として発展している木次町、その玄関口の木次駅と、農村地域である横田町の玄関口である出雲横田駅で行い、駅員に関しては、木次駅、出雲横田駅の他、加茂中駅、出雲三成駅、出雲坂根駅の駅員に対しても聞き取りを行った。



写真1 一回目の聞き取りを行った出雲横田駅

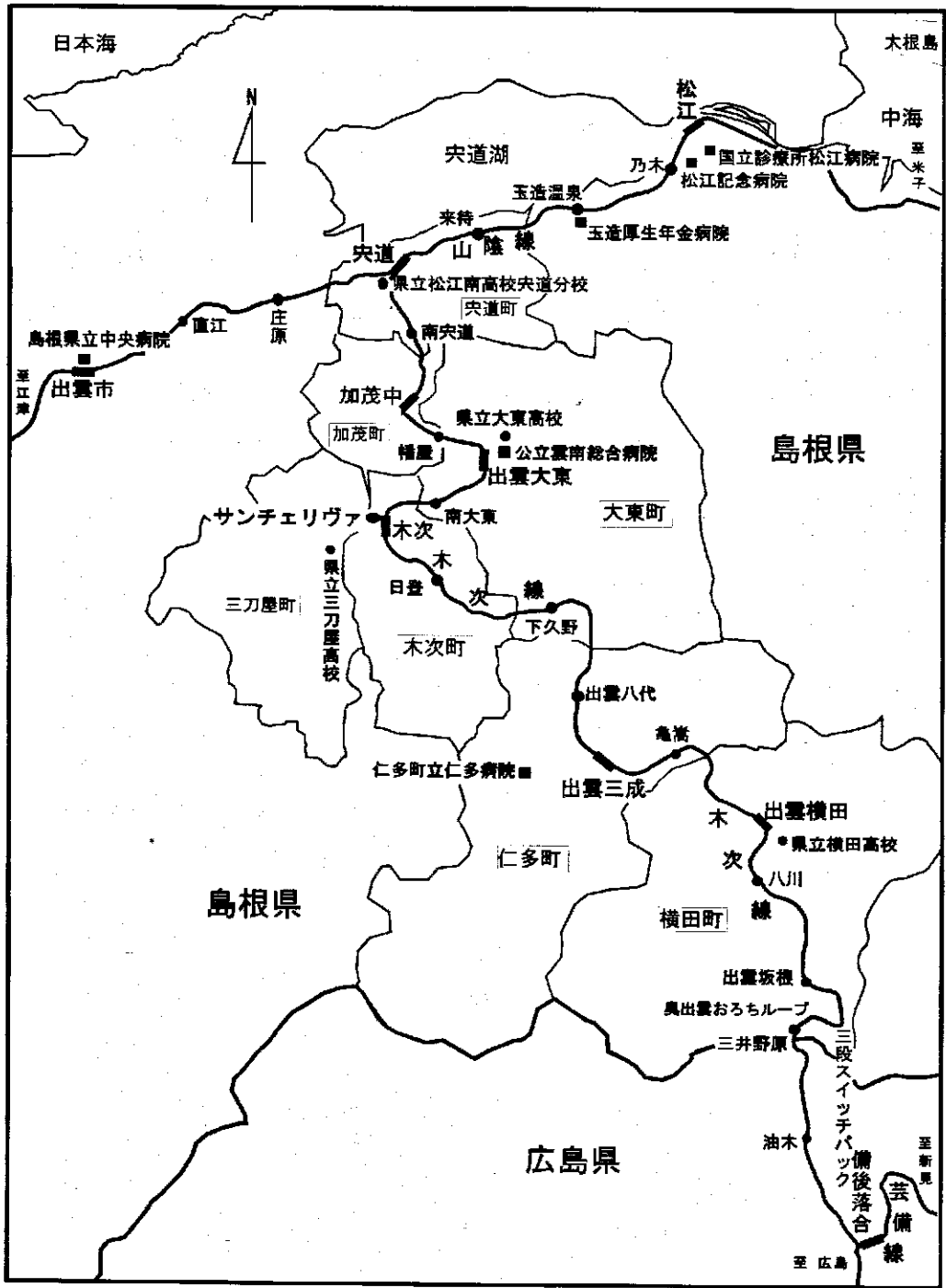


写真2 二回目の聞き取り調査を行った木次駅

## II JR 木次線の紹介

### 1) 木次線とは

JR 木次線は島根県の宍道から中国山地の山奥、広島県の備後落合までを結んでいる。第1図のよう

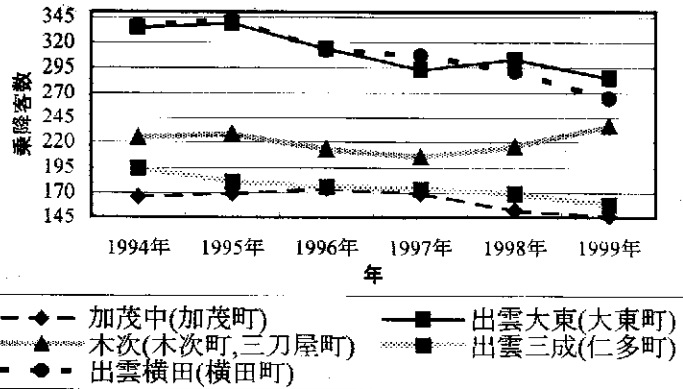


第1図 JR木次線沿線図と沿線町・沿線公共施設  
(出典) Mapion ホームページ, 島根県ホームページより作成。

な形に、山陰地方の宍道湖に面した宍道駅から、山陽方面に中国山地の山奥へと進んでいき、中国山地の真ん中、広島県の備後落合駅までを結んでいる。営業キロ数は約 81.9 km、駅数 18 個で、備後落合駅では JR 芸備線と接続している。JR 芸備線は広島まで結んでいる為、備後落合駅は広島方面への接続駅の役割を果たしている。JR 木次線は、松江と広島の間を陰陽連絡線の役割を担っており、かつては JR 木次線から JR 芸備線を直通で結ぶ急行列車が走っていた。JR 木次線は全線が非電化区間であり、現

在は、一般的に言われるローカル線用に JR 西日本が開発した、低コスト気動車（キハ 120 系）が走っている。一日の運転本数は、往復で、宍道・木次間は一日 21 本、木次・出雲横田間は 15 本、出雲横田・備後落合間は 8 本である。その内、朝の時間帯に 1 本のみ、松江までの直通列車が走っている。以前は、通勤・通学を考慮して、多くの運転本数と松江他、来待や米子までの直通列車が存在していたが、減便と運転区間縮小の後、現在のような形となった。

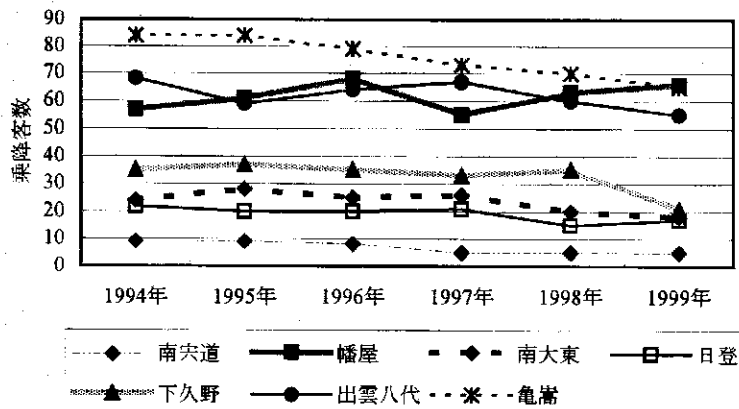
次に、JR 木次線の乗降客数の推移に触れる。第 2 図は、JR 木次線の雲南地方の沿線町中心駅（加茂中、木次、出雲三成、出雲横田）の 1994（平成 6）年から 1999（平成 11）年までの乗降客数の推移



第 2 図 JR 木次線沿線町中心駅の乗降客数の推移

出典) 島根県統計情報データベースより作成。

である。木次駅を除き、全ての町中心駅で乗降客数が減っている。第 3 図は JR 木次線出雲横田駅までの駅で、町中心駅を除いた全駅の平成 6 年から平成 11 年までの乗降客数の推移である。幡屋駅を除く駅で全体的に乗降客数が減少しており、



第 3 図 出雲横田駅までの町中心駅を除いた全駅の乗降客数の推移

出典) 島根県統計情報データベースより作成。

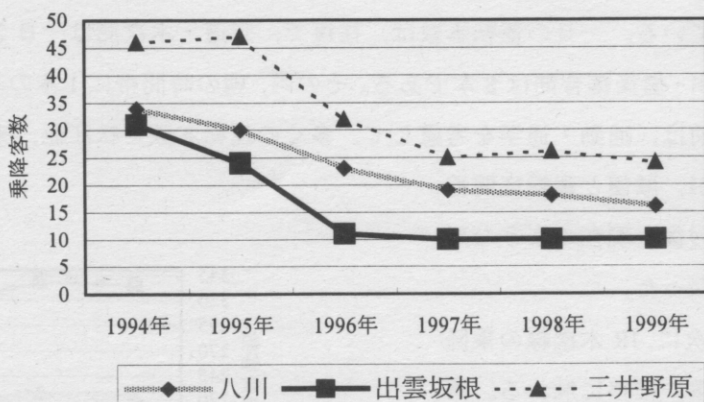
1日の乗降客数が 10 人に

満たない駅が存在している。第 4 図は JR 木次線出雲横田駅から三井野原駅までの 1994（平成 6）年から 1999（平成 11 年）年までの乗降客数の推移である。八川、出雲坂根、三井野原駅とも乗降客数は減少しており、特に 1994（平成 6）年から 1996（平成 8）年までに急激に減少している。その結果、出雲坂根駅では、1997（平成 9）年から乗降客 10 人になり、そのまま横ばい状態となっている。この急激な減少は、出雲坂根・三井野原間にある「奥出雲おろちループ」と呼ばれる高規格道路の完成と、そこを走るバスへの乗客の流出（第 6 図参照、八川線）、列車の減便が主な原因である。JR 木次線、島根県内のほぼ全駅において、過疎化と少子高齢化の影響、沿道の整備とバス輸送機関の発達等の影響を受け、乗降客は減少している。

## 2) 木次線の観光資源

JR 木次線沿線には鉄道が関わる様々な観光資源が存在している。亀高駅では駅舎がそば屋となっており、亀高そばの名で有名である。また、八川駅も同様、八川そばで有名な駅である。出雲坂根駅には、全国でも唯一の三段式スイッチバックがあり、鉄道ファンを始め観光客を大いに喜ばせている。また、出雲坂

根駅構内には、延命水の名で知られる水が湧き出ており、毎日、地元の住民や観光客など、様々な人がその水を汲みに来ている。出雲坂根駅近くには、「奥出雲おろちループ」と呼ばれるループ橋が存在しており、様々な観光客が見物に訪れている。JR 木次線には、沿線の PR と活性化、乗客増を図るために、途中の木次駅と備後落合駅の間に「奥出雲おろち号」が、春・夏休み期間と紅葉シーズン、土日を中心として運行しており、鉄道ファンを始め、多くの観光客が JR 木次線を訪れている。



第4図 出雲横田駅以遠の乗降客数の推移 (島根県内のみ)

(出典) 島根県統計情報データベースより作成。



写真3 奥出雲おろち号 (左) とキハ120系 (右)

## 3) 木次線の歴史

木次線の歴史に触れる。木次線の発端は、私鉄の簸上鉄道により1916(大正5)年10月11日に開通した、宍道・木次間に始まる。1921(大正10)年1月17日、第28回鉄道会議により鉄道敷設法の改正が行われ、その中の新しく計画された全国鉄道網の中で「広島県福山ヨリ府中、三次、島根県来島ヲ経テ出雲今市ニ至ル鉄道及来島付近ヨリ分岐シテ木次ニ至ル鉄道」(日本国有鉄道, 1972, p.19, a)が計画され、木次以遠は木次線として建設工事がなされた。1932(昭和7)年12月18日に木次・出雲三成間が開通した後、1934(昭和9)年には国鉄は簸上鉄道を買収し、同年11月20日に八川まで達した。備後落合に達し、全線開通したのは1937(昭和12)年12月12日であった。

一方、昭和4年に国有鉄道建設規程が制定されて、線路等級の種別が甲・乙・丙の3種に分けられた。大正12年の関東大震災とその後の経済恐慌を機に、少ない予算で鉄道密度の向上を果す風潮になり、1932(昭和7)年5月には、丙線よりもさらに簡易な規格の簡易線の建設規程が制定された。木次線は当初、丙線規格で建設中であったが、途中で簡易線規格に変更され、設計速度が低く抑えられた。出雲横田以遠は簡易線規格の為、現在でも走行速度が低く抑えられている。

木次線は、簡易線規格の線路と出雲坂根における三段スイッチバックにより、安く建設できたのであるが、結果的に、「松江地区と広島地区との連絡線でありながら連絡線としての用を十分に果さなかった」（日本国有鉄道、1972、p.7、a）のである。

#### 4) 木次線沿線の市町村の紹介

JR 木次線沿線の市町村には、島根県内で、宍道町、加茂町、大東町、木次町、仁多町、横田町の6町が存在する。宍道町を除く、いわゆる雲南と呼ばれる地域の木次線沿線町を紹介する。

加茂町は、第1図に示すように、宍道町の南に位置している。加茂町は、町の中心部に国道54号線が縦貫しており、出雲市や松江市のベッドタウンとなっているが農業が主産業の町である。町の中心駅は、加茂中駅である。

大東町は、加茂町の東に位置しており、雲南地方の中心病院である公立雲南総合病院（以降、雲南病院）と県立大東高校が共に JR 木次線出雲大東駅前にある。大東町は、養鶏と乳牛を中心とした農林業の町である。町の中心駅は出雲大東駅である。

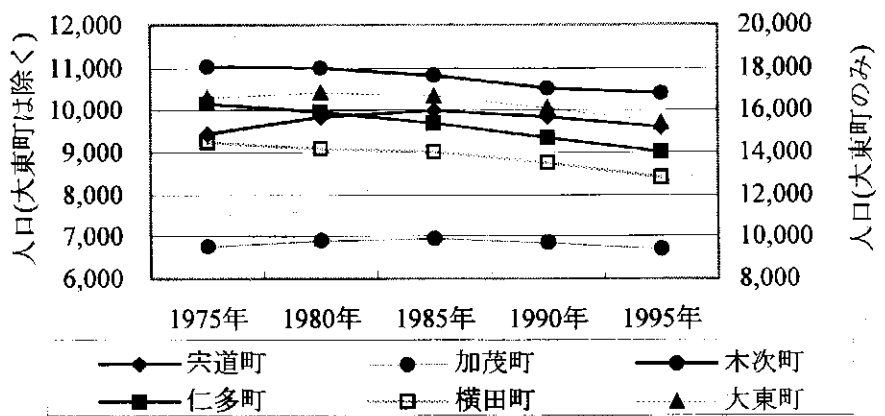
木次町は、加茂町の南に位置しており、山陰沿岸部と奥出雲地域を結ぶ中継地として、出雲南部の中心都市として発展した。隣町の三刀屋町に県立三刀屋高校があり、木次駅までスクールバスが出ている。町の中心駅は木次駅である。駅前にはサンチェリヴァと呼ばれる大型スーパーがあり、周辺各町村からの買い物客は多い。また、木次駅前からは、三刀屋町方面や出雲大東方面への町営の循環バスが運行している。木次町は「木次乳業」の名でも有名な町である。

仁多町は、大東町の南に位置している。駅から離れた所に町立仁多病院（以降、仁多病院）がある。町中心駅は出雲三成駅である。出雲三成駅は近代的な駅舎であり、農産物販売所が駅舎内にある。

横田町は、仁多町の南東に位置しており、農林業が中心の町である。横田町には、多くの観光資源が存在する。三井野原は、夏はキャンプ場、冬はスキー場となる。

出雲坂根駅には、駅構内に湧き出る延命水、駅近くにある三段スイッチバック、「奥出雲おろちループ」の観光資源がある。出雲横田駅近くには、県立横田高校がある。町中心駅は出雲横田駅である。

第5図は、宍道町を除く、JR 木次線沿線町



第5図 JR 木次線沿線人口の推移

出典) 島根県統計情報データベースより作成。

の1975（昭和50）年から1995（平成7）年までの人口の推移を示したものである。少子高齢化と過疎化等の影響により、全沿線町で人口は減少している。

### Ⅲ 地方交通線の果す役割

#### 1) JR 木次線が沿線地域に果す役割—木次駅と出雲横田駅を事例として—

この章では、木次駅と出雲横田駅における聞き取りを元に JR 木次線が沿線地域に果す役割を考える。

##### (a) JR 木次線沿線住民の交通移動に関する動向

JR 木次線沿線住民の交通移動には、自動車が主な交通移動手段となっている。松江・出雲市方面の通勤に関しても同様に自動車が主流である。JR 木次線には、お年寄りや学生を始めとする免許証を有しない住民が主に乗車する。また、JR 木次線を存続させたい住民も乗車し、松江市内は駐車場関係で停める場所が無い為に駅まで車で来て JR 木次線に乗車する住民もいる<sup>4)</sup>。

木次駅周辺で、公共交通機関を利用して交通移動する住民は、JR 木次線は頻繁には使わない<sup>2)</sup>。一方、出雲横田駅周辺では、自動車が交通移動手段の主流であるが、公共交通機関を利用して交通移動する住民は、主に、出雲横田駅までバスを利用し、JR 木次線を使い移動する。道路凍結の際は JR 木次線を利用する住民も多い。しかし、ここ数年の間に道路舗装の質が高まった為、道路凍結時においても自動車を利用する住民は増えている<sup>3, 5)</sup>。

第1表には JR 木次線の利用頻度に関する回答内容を示した。回答では、木次駅では時々乗る、殆ど乗らないという回答が一番多い結果となった。一方、出雲横田駅においては、毎日乗る、もしくは頻繁に乗るという回答が多い結果となった。この結果は、木次駅周辺住民と出雲横田駅周辺住民とでは、JR 木次線に対する重要度に差があることを示している。

##### (b) JR 木次線利用客の1日の乗車動向

ここでは、JR 木次線利用者の平日1日の乗車動向に触れる。JR 木次線の利用客の大半は、お年寄りと通学の学生、免許証を有しない主婦である。通勤客は学生やお年寄りに比べると少なく、通勤には自動車が主に使われる。遠方への旅行や出張等には、JR 木次線が主に利用される。例えば出張帰りの場合、出雲空港から宍道駅までタクシーを使い、宍道駅から JR 木次線を使う利用客もいる<sup>4)</sup>。

JR 木次線の朝の時間帯は、通学の学生、通院のお年寄り、学生やお年寄りほど多くないが通勤客が乗車する。昼間の時間帯には、主に、免許証を有しない主婦やお年寄りが、木次駅前のサンチェリヴァ等への買い物などの目的で乗車する。昼間から夕方にかけては、通院帰りのお年寄りも乗車する。

第1表 木次線利用頻度に関する回答内容

＜出雲横田駅＞	
毎日乗車する	2
頻繁に乗車する(週に1~3度)	3
時々乗車する	1
殆ど乗車しない	0
全く乗車しない	1
その他(但し乗車している)	4
不明、聞き取り不可	0
＜木次駅＞	
毎日乗車する	1
頻繁に乗車する(週に1~3度)	3
時々乗車する	1
殆ど乗車しない	10
全く乗車しない	2
不明(但しJR木次線に乗車した)	5
聞き取り不可	1

夕方から夜にかけては、主婦やお年寄りの移動は終了し、宍道方面からの帰宅の会社員、学生が大部分を占める。

JR 木次線沿線の学生は、最寄駅が木次駅の三刀屋高校、出雲大東駅の大東高校他、宍道、松江、出雲市方面の高校に通学するが、JR 木次線出雲八代・三井野原間の沿線の学生は最寄り駅が出雲横田駅の横田高校へ主に通学する。

JR 木次線利用の通院のお年寄りには、主に、出雲大東の雲南病院、松江の国立診療所松江病院（以降、国立病院）、出雲市の島根県立病院（以降、県立病院）へ通院する。

駅毎の特徴としては、加茂中駅では、朝の時間帯には、通勤、通学、通院客が乗車し、夕・夜の時間帯には通勤、通学客が主に降車する。しかし、全体的に、夜の時間帯は朝の時間帯ほど乗客は降りない。これは、加茂中駅を中心とする加茂町は、宍道駅から車で約 10 分の距離にあり、帰宅時には宍道駅まで迎えに来てもらうケースが多いためである<sup>6)</sup>。

出雲三成駅では、乗降客の大部分はお年寄りと学生である。通学客のほとんどは出雲横田の横田高校に通学する。横田高校の学生で JR 木次線利用の通学範囲は、出雲八代から亀嵩の間である。八川、三井野原方面の学生は JR 木次線を利用せず、バスを主な通学手段としている<sup>7)</sup>。

出雲横田駅では、朝の時間帯は出雲三成・亀嵩方面から大勢の通学客が降車する。

一方、お年寄りを中心とする乗客が通院で松江方面に乘車する。夕時間帯はその反対の傾向になる<sup>5)</sup>。

出雲坂根駅では、朝・夕に病院の行き帰りのお年寄りが乗車する。昼の時間帯には、旅行客や駅付近にある「三段スイッチバック」や駅構内にある延命水を目当てとした鉄道ファンが主に乗車する。出雲坂根駅を通り、通院するお年寄りには主に雲南病院（出雲大東駅）に通院する。出雲坂根駅においては、駅員と乗客との間で顔なじみの仲になっており、1 つのコミュニティが成立している。この事は後で触れる<sup>8)</sup>。

第 2 表は JR 木次線利用客の目的地に関する回答内容である。また、第 3 表は JR 木次線の利用目的に関する回答内容である。目的地としては、JR 木次線沿線の町中心駅と山陰線方面が多い。

第 2 表 木次線利用での目的地

＜木次駅＞	
出雲市	1
松江	2
宍道	1
加茂中	1
幡屋	1
出雲大東	2
出雲八代	1
出雲三成	2
亀嵩	1
出雲横田	2
不明、但し乗車する。	1
木次線に乗車しない為、対象外。	9
※合計回答数が1つ多い24つとなる。これはある姉妹を1つのサンプルとしたが、各々の行き先が違ふ為増えた。	
＜出雲横田駅＞	
隠岐	1
松江	2
宍道	1
木次	1
出雲三成	1
三井野原	1
三次(JR芸備線)	1
広島(JR芸備線経由)	1
岡山	1
不明、但し木次方面	1
木次線に乗車しない為、対象外。	0

第 3 表 木次線の利用目的

＜木次駅＞	
お墓参り	2
病院へお見舞い	1
通院	3
買い物	0
通勤	2
その他用事(JR木次線利用)	6
JR木次線利用せず(回答不可能)	9
＜出雲横田駅＞	
病院へお見舞い	1
通院	0
買い物	2
通勤	1
観光	1
帰省	2
その他用事(JR木次線利用)	3
旅行中	1
JR木次線利用せず(回答不可能)	0

利用目的としては、木次駅では聞き取り日が平日であった為、通院や通勤、その他用事の回答が多かった。出雲横田駅では、聞き取り日が休日であったこともあり帰省客や旅行、観光客も多く、JR木次線沿線や山陰線方面に加えて、JR芸備線方面等の遠方が目的地との回答も得られた。

一方、第4表は木次駅で聞き取りを行った際、通院する乗客がどこの病院に行くのかに関する回答内容である。総合病院に関しては、雲南病院への通院が圧倒的であった。県立病院（出雲市）への通院は2名いるも、国立病院（松江）への通院は0名であり、聞き取りにおいても、木次駅周辺住民で雲南病院や県立病院へ通院する人はいても、国立病院に通院する人は殆どいないとの回答が得られた。出雲横田駅における回答は、平日に国立病院に毎日通院するお年寄りと同様に国立病院に週3度程お見舞いに行くという回答した主婦の2名のみであった。

国立病院に毎日通院すると回答したお年寄りは、宍道駅での松江方面に乗り換えの際、乗り換え口を上らなければならず、かつ列車の接続が5分程で接続時間が短く、非常に不便とも回答した。表5は朝

第4表 通院する病院の回答内容(木次駅のみ)

公立雲南総合病院(出雲大東)	8
仁多町立仁多病院(出雲三成)	0
国立診療所松江病院・松江記念病院(松江・乃木)	0
島根県立中央病院(出雲市)	2
玉造厚生年金病院(玉造温泉)	1
地元(木次町内)のクリニック	2
公立雲南総合病院(但し、お見舞いが目的)	1

の時間帯におけるJR木次線の宍道駅到着時刻と山陰線松江方面の発車時刻、接続時間をまとめた表である。第5表によると、通院客が多い宍道着7:50の列車は、松江方面の乗り換え時間が4分と分かる。直通列車を除くと、朝の時間帯では松江方面への乗り換え接続時間は5分程度である。

木次駅周辺住民で国立病院に通院する人は殆どいないという聞き取り結果を踏まえると、次のことが言える。

お年寄りを中心とする通院客にとっては、宍道駅の乗り換え口の階段を上るのに時間がかかること、また一方で、JR木次線の宍道駅到着と松江方面との乗り換え時間が5分程度と短いことが、お年寄りを松江方面へ行きにくくさせている一因になっている。

(c) JR木次線の沿線地域に果たす役割

第5表 朝時間帯におけるJR木次線とJR山陰線との列車接続時間表

JR木次線宍道駅到着時刻	山陰線、松江方面発車時刻	山陰線、出雲市方面発車時刻	接続時間
6:57着(木次始発)	7:02発(米子行き)		5分
6:57着(木次始発)		7:24発(出雲市行き)	27分
7:23着(出雲横田始発5:58)	⇒(松江行き直通列車)7:28発		(直通列車)
7:23着(出雲横田始発5:58)		7:24発(出雲市行き)	1分
8:50着(備後落合始発、出雲横田発7:30)	8:54発(米子行き)		4分
8:50着(備後落合始発、出雲横田発7:30)		9:04発(出雲市行き)	14分

出典：9月26日現在の列車時刻表より作成。

第1表の回答内容で、木次駅と出雲横田駅のJR木次線利用客の乗車頻度に関して差があることが分かる。木次駅では殆ど乗らない等、否定的な回答が多いが、出雲横田駅においては、頻繁に乗る等の積極的な回答が多かった。すなわち、木次駅周辺住民と出雲横田駅周辺住民では、JR木次線に対する意識には差があるといえる。

第6表は、木次駅と出雲横田駅を最寄り駅に持つ住民に対して、自宅から駅までの所要時間、なら



びに交通手段を尋ねた時の回答内容である。木次、出雲横田両駅とも、駅までの所要時間は5～15分の間での回答が最も多かった。両駅とも駅まで数分程度の利用客もいるが、それは木次駅に多かった。出雲横田駅では、駅まで25分以上かけるとの回答が2件あり、バスや自動車を利用し、20分、25分かけて JR 木次線に乗車する利用者は出雲横田駅に多いという結果になった。交通手段に関しては、木次駅における回答は徒歩とバスのみであったが、出雲横田駅では、徒歩や自転車は少なく、バスや自動車等の手段が多かった。

第6表 駅から自宅までの所要時間、移動交通手段の回答内容

＜木次駅周辺住民＞					
所要時間	合計人数	利用交通手段			
		徒歩	自転車	バス	自動車、原付、タクシー
5分未満	1	1(約5分)			
5分～15分	5	3(約10分)		2(約10分)	
15分～25分	3	1(約20分)		2(約20分)	
25分以上	1			1(約25分)	
所要時間が不明	1			1(三刀屋町内)	
聞き取り不可	5				
＜出雲横田駅周辺住民＞					
5分未満	2	1(約5分)			1(車で3～5分の場所)
5分～15分	4		2(10分)	1(10～15分)	1(車で10分、8km)
15分～25分	2			2(約20分)	
25分以上	2			1(約25分)	1(原付25分、4km)

すなわち、次のことが言える。木次駅、出雲横田駅共に、駅近所の住民を始め、駅から離れた場所の住民もバス等の手段を利用して駅に来るが、出雲横田駅の方が、遠方（概ね 20 分以上）からバスや自動車等を利用して駅に来る住民が多い。

第7表は、JR 木次線を利用した際、行きも帰りも JR 木次線を利用するののかに対する回答内容である。回答には、JR 木次線利用客は行きも帰りも JR 木次線を利用するという回答が圧倒的に多かった。すなわち、木次駅ならびに出雲横田駅の乗客とも、JR 木次線の利用客の大半は行きも帰りも JR 木次線を利用するのである。

第8表には、何故 JR 木次線を利用する（もしくは利用しない）のかに関する回答内容を示した。この質問に関しては、特に木次駅では明確な回答が得られにくかった。この質問に対する回答としては、出雲横田駅では、JR 木次線しか交通手段がないから（利用する）との回答が目立った。一方木次駅においては、肯定的な回答は少なく否定的な回答が多かった。すなわち、自給自足をを行っているから利用しない、(バスと列車との) 乗り換えの接続が悪いとの回答が得られた<sup>9)</sup>。聞き取りの印象としても、出雲横田駅と比べて JR 木次線に対しては否定的な感じを受けることが多かった。

第1表においては、木次駅ではほとんど乗らないの回答が多い一方、出雲横田駅においては、毎日乗る、頻繁に乗るとい回答が多い。

以上の結果より次のことがいえる。JR 木次線利用者は、大半が行きも帰りも JR 木次線を利用する。出雲横田駅周辺住民で自動車の運転が出来ない住民は、JR 木次線が移動の唯一の手段であり、時間をかけてもバス等が出雲横田駅まで来る。すなわち、JR 木次線は出雲横田駅周辺の住民にとって町外に出る為のほぼ唯一の重要な交通機関なのである。一方、木次駅周辺住民には、長時間バス等を利用して来る JR 木次線利用者はあるが、表1、表8の回答内容からはJR 木次線に対する重要性が薄いことがわかる。すなわち、全体的に木次駅周辺住民には出雲横田周辺住民ほどの JR 木次線に対する必要性に関する意識は薄い。

一つの理由には、公共交通のネットワークが考えられる。第6図のように、横田町内バスは出雲横田駅を中心とするネットワークを形成している。木次駅から発車している木次町民バスも、同様に木次駅を中心とするネットワークを形成しているが、木次駅からは一畑高速バスが松江・広島方面へ発車しており、木次町民バス三刀屋駅で JR バスの出雲市・広島方面へと乗

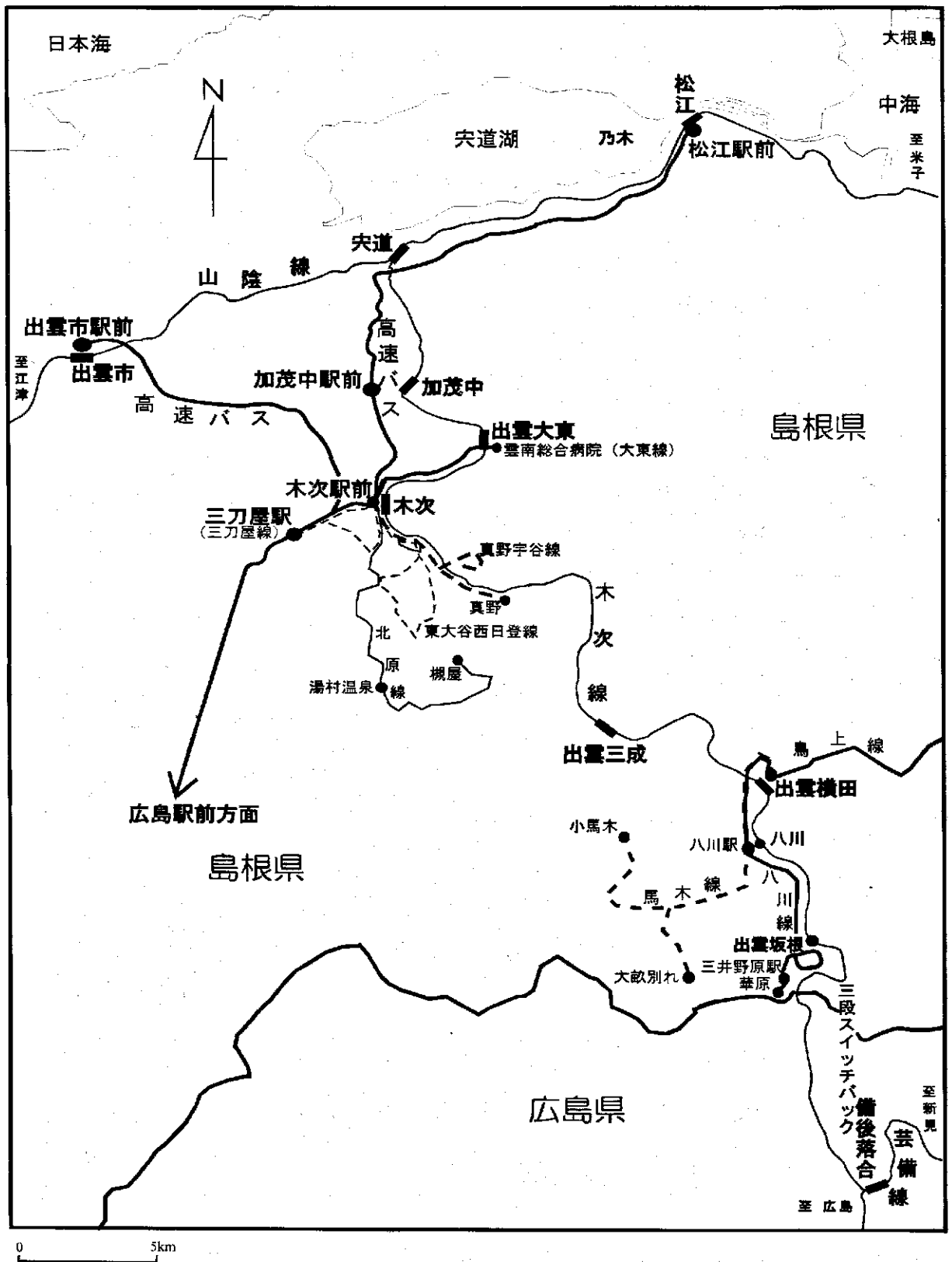
り換えが出来る。また、木次駅と出雲大東駅・雲南病院の間は、木次町民バス大東線と JR 木次線が平行で走る形となっており、この間は競合路線となっている。すなわち、出雲横田駅周辺住民にとって JR 木次線は町外に出る為のほぼ唯一の手段であるのに対し、木次駅周辺住民にとっては、JR 木次線は町外に出る為の唯一の手段ではなく、交通手段の一つとの役割を果しているといえる。

第7表 行きも帰りも木次線か？に対する回答内容

＜出雲横田駅＞	
行きも帰りも木次線	7
行きは木次線、帰りは別手段	0
行きは別手段、帰りは木次線	2
行きも帰りも別手段	1
目的地までの経由として利用	2
不明(明確な回答が得られず)	0
木次線を利用せず(回答不可能)	0
聞き取り不可	0
＜木次駅＞	
行きも帰りも木次線	5
行きは木次線、帰りは別手段	1
行きは別手段、帰りは木次線	2
行きも帰りも別手段	1
目的地までの経由として利用	1
不明(明確な回答が得られず)	2
木次線を利用せず(回答不可能)	9
聞き取り不可	2

第8表 何故利用するのかに対する回答内容

＜出雲横田駅＞	
JR木次線しか交通手段がない	5
帰省にはJR木次線が時間的に早い	1
不明(明確な回答が得られず)	5
＜木次駅＞	
JR木次線しか交通手段がない	1
自給自足しているから(利用せず)	3
乗り換え接続が良くない(利用せず)	1
その他	1
不明(明確な回答が得られず)	10
JR木次線を利用せず(回答不可能)	7



第6図 JR木次線沿線のバスネットワーク

出典) Mapion ホームページ, 一畑電鉄バスホームページ, 中国 JR バスホームページ, 9月26日現在の木次町民バス路線図より作成。

なお、木次町民バス大東線のように JR 木次

線と競合している路線もあるが、第6図で示した木次町民バス北原線は、沿線住民にとって移動の唯一の交通手段となっている。また、湯村温泉などの観光資源もあることから、木次町民バス北原線への需要は高く、利用者が多い<sup>10)</sup>。木次町外へ出る為の交通手段はJR木次線以外にもあるが、木次町内の移動に関しては、一部を除いて、北原線のように木次町民バスがほぼ唯一の交通手段となっている。

作野(1992)の研究によると、1965年時点で周辺町村の中心的都市の役割を果たしており、1985年時点においても同様に都市地域として、周辺町村の中心的役割を果たしている。横田町は、1965年時点では農村地域であり、高度経済成長後、1985年時点においても大きな変化は無く、農村地域である。すなわち、都市部と農村部との違いは、木次駅周辺住民と出雲横田駅周辺住民のJR木次線に対する意識の差に現れている。

木次駅と出雲横田駅における聞き取りを通じていえる、JR木次線が沿線地域に果たす役割とは次のようにまとめられる。お年寄りや学生を始めとする、いわゆる交通弱者にとっては、木次町を始めとする都市地域(中心地域)においては、JR木次線はバス等の交通手段の一つの役割を果たしている。横田町を始めとする農村地域、それが山間地域になるほど、JR木次線は凍結時には免許証を所持する人も乗車するなど、町外に出るほぼ唯一の交通手段との役割を果たし、その重要性は一層増すのである。

第9表 木次駅におけるJR木次線発車時刻と木次町民バス到着時刻との接続状況の表

JR木次線 列車発車時刻	木次町民バス、JR木次駅到着時刻							
	北原線	真野宇谷線	大東線	三刀屋線	東大谷西日登線	木次熊谷線	木次宇山線	斐伊木次線
6:24発(穴道行)	接続するバスはなし。							
7:09発(備後落合行)								
6:51発(松江行)								
8:17発(穴道行)	7:54着(23分)	8:12着(5分)			8:12着(5分)		8:07着(10分)	
9:38発(穴道行)	9:04着(32分)		8:47着(51分)	8:37着(61分)		9:02着(36分)		9:07, 9:17着(31, 21分)
11:19発(穴道行)			11:15着(4分)					
12:08発(備後落合行)	(184分)	11:57着(11分)	(53分)	(211分)	(236分)	11:32着(36分)	12:02着(6分)	(181分, 171分)
13:33発(穴道行)	12:34着(59分)	(96分)	13:18着(15分)		12:32着(61分)	(121分)	(91分)	11:27, 11:44着(131分, 109分)
14:15発(穴道行)				13:47着(28分)		13:34着(41分)		13:37, 13:47着(38分, 28分)
14:22発(出雲横田行)	(108分)	(145分)	(64分)	(35分)	(110分)	(48分)	14:12着(10分)	(45分, 35分)
15:45発(穴道行)	14:44着(61分)	14:57着(58分)	(147分)	(118分)	14:27着(68分)	(131分)	(153分)	(128分, 118分)
16:44発(穴道行)				16:17着(27分)				
16:46発(備後落合行)	(122分)	14:57着(109分)	(208分)	(29分)	(19分)	(192分)	(152分)	(189分, 179分)
18:39発(穴道行)	16:44着(115分)	17:57着(42分)	17:00着(99分)	18:17着(22分)	17:07着(92分)	16:57着(102分)	17:37着(62分)	17:15, 17:32着(84分, 67分)
18:40発(備後落合行)	(116分)	(43分)	(100分)	(23分)	(93分)	(103分)	(63分)	(85分, 68分)
19:48発(穴道行)	18:39着(69分)							
20:30発(出雲横田行)	(111分)							

注) ( ) 内は接続時間を表す。

出典) 9月26日現在の列車時刻表、木次町民バス時刻表より作成。

しかし、木次駅と出雲横田駅における乗客ならびに沿線住民に対する聞き取りにおいて、JR木次線の本数が少ないという回答が多かったが、バス等の公共交通機関とJR木次線との接続が悪いという回答も両駅で得られ、その為にJR木次線に乗車しないという回答も得られた<sup>9)</sup>。ここで、木次駅と出

雲横田駅における列車ダイヤとバスダイヤとの接続状況について検証した。第9表は、木次駅における町民バスの到着、発車時刻ならびにJR木次線の到着、発車時刻に関してまとめた表である。第10表は、出雲横田駅における同様の表である。これらの表が示すように、JR木次線と沿線バスとの接続は上手く機能しているとはいいがたい内容となっている。出雲横田駅においては、第1表や第5表の結果を踏まえると、JR木次線しか移動手段がないから多少接続が悪くても、JR木次線に乗車するという乗車心理が表れているといえる。実際、出雲横田駅利用者からの回答でも、仕方なしに乗車するとの声や、朝はバスと列車が上手く接続しているが、夕方は接続していない為タクシーを利用するとの声が2名から得られた<sup>11)</sup>。バスと列車との接続の悪さがJR木次線を遠ざけている一因となっていることを言わざるをえない。

第10表 出雲横田駅におけるJR木次線と横田町内バスとの接続状況の表

バスからJR木次線への接続			
JR木次線	横田町内バス		
列車発車時刻	鳥上線到着時刻	八川線到着時刻	馬木線到着時刻
5:58発(宍道行)	接続するバスはなし。		
7:30発(松江行)	7:12着(日休)(18分)		7:03着(日休)(27分)
8:20発(備後落合行)	8:12着(8分)		
8:39発(宍道行)	(27分)	8:18着(21分)	8:19着(日休)(20分)
10:25発(宍道行)		9:38着(47分)	9:56着(29分)
13:09発(備後落合行)	10:48着(141分)	12:32着(2・4土日のみ)(37分)	(193分)
13:25発(宍道行)	(157分)	(53分)	
15:56発(宍道行)	13:49着(土日), 14:09着(平日)(127分, 107分)	13:46着(平日), 13:48(2・4土・日)(130分, 128分)	13:58着(土日), 14:23(平日)(118分, 93分)
同上	15:23着(33分)	15:46着(10分)	15:31着(26分)
16:19発(備後落合行)*	(56分)	(33分)	(48分)
17:49発(宍道行)	17:28着(21分)	17:34着(平日のみ)(15分)	
18:54発(宍道行)	18:51着(3分)	18:34着(20分)	17:51着(3分)
19:45発(木次行)			19:32着(13分)
JR木次線からバスへの接続			
7:29着(備後落合始発)	10:00発(151分)	8:40発(71分)	8:40分(71分)
8:04着(木次始発)	(116分)	(36分)	(36分)
10:24着(備後落合始発)	12:45発(土日), 13:05発(平日)(141分, 161分)	11:26発(2・4土曜), 12:40発(平日)(62分, 136分)	12:40発(土日), 13:05発(平日)(136分, 161分)
12:58着(宍道始発)	(7分)(土日のみ)14:33発, 95分)	14:50発(112分)	(7分)(土日のみ)14:13発, 75分)
15:13着(宍道始発)	16:35発(82分)	16:35発(平日)(82分)	16:33発(80分)
15:21着(備後落合始発)	(74分)	17:35発(134分)	(72分)
17:53着(宍道始発)	17:56発(3分)	接続するバスはなし	18:44発(51分)
18:40着(備後落合始発)	18:55発(15分)		(4分)
19:31着(宍道始発)	接続するバスはなし		接続するバスはなし
21:21着(宍道始発)			

注) ( ) 内は接続時間を表す。

出典) 9月26日現在の列車時刻表, 木次町民バス時刻表より作成。

## 2) 木次線の駅がその地域に果たしている役割

### (a) JR木次線沿線の駅に関して—木次駅, 出雲横田駅, 出雲坂根駅を事例として—

JR木次線の駅が地域に果たす役割に関して、第11表は木次駅と出雲横田駅で聞き取りを行った際の駅の利用目的に関する回答内容である。木次駅では、到着する列車を待っているとの回答が一番多い。

しかし、利用目的には多種多様あることが分かる。すなわち、乗り換えではなくしてバスを待つ為の利用、バスからバスへの乗り換への為の利用や、列車やバスに限らず、友人との待ち合わせの為に駅を利用する等の目印的機能、リラクスの為の休憩に駅を利用する等のコミュニティ機能など、木次駅周辺住民にとって、木次駅は多種多様な利用施設として地域社会に貢献している。

出雲横田駅では、列車に回答者全員が列車に乗る為の利用と回答した。すなわち、出雲横田駅は専ら列車への乗降車という機能のみを果しており、出雲横田駅はその点で地域社会に貢献しているのである。

出雲坂根駅では、第4図から分かるように、1997（平成9）年から1999（平成11）年まで乗降客数が10人であり、出雲坂根駅を通る主な乗客は数える程のお年寄りのみである。出雲坂根駅を通る通学客や通勤客は全くいない。出雲坂根駅では、スイッチバックの為に数分間停車する為、駅員と乗客との間でコミュニティ機能が発達し、駅員と乗客は顔なじみの仲にまでになっている<sup>8)</sup>。すなわち、出雲坂根駅では、利用客が少ないからこそ成立する駅員と利用客との触れ合い、コミュニティ機能を果しているという点で地域社会に貢献しているのである。

(b) JR 木次線沿線の駅前商店に関して—出雲横田駅を事例として—

JR 木次線の駅前の商店に関して、出雲横田駅を事例とする。出雲横田駅前商店に対する聞き取りでは、JR 木次線利用客は駅前の商店には余り来ない<sup>3)</sup>。すなわち、常連客を中心とした客が多い。効果があると回答した商店は、駅前の食料品店と酒屋である。駅前の食料品店では、横田高校からの帰宅の学生が列車待ちに立ち寄る。酒屋では、「奥出雲おろち号」が走る時に、出雲横田駅停車中に酒のつまみを買う客がいて、効果をあげている。

以上のことから次のことがいえる。特定の店を除いては、全体的に出雲横田駅前の商店にとって、JR 木次線による効果は薄く、駅前商店にとって出雲横田駅は専ら目印的機能を果しているのである。

IV おわりに

木次駅と出雲横田駅における JR 木次線利用者や沿線住民、駅員、駅前商店に対する聞き取りを元にした本研究において、木次駅と出雲横田駅を事例とし、差異等を中心に JR 木次線が沿線地域に果たす役割、ならびに JR 木次線の駅が果たす役割について考察してきた。本調査により以下のことが明らかになった。

木次駅と出雲横田駅とでは、JR 木次線利用客の利用頻度に差があり、都市地域の木次駅周辺住民は JR 木次線を移動交通手段の一つとの見方を示し、JR 木次線に対する意識が薄い。一方、農村地域で山間地域の出雲横田駅周辺住民は、JR 木次線が町外に出る為のほぼ唯一の交通手段であり、JR 木次線に対する意識は高い。この差の原因の一つには、各町における公共交通のネットワークが関係して

第11表 駅の利用目的に関する回答内容

＜木次駅＞	
列車待ち	8
バス待ち	4
列車から列車への乗り換え	1
バスから列車への乗り換え	2
バスからバスへの乗り換え	1
列車からバスへの乗り換え	2
休憩場所	1
待ち合わせ場所	2
その他(お迎え待ち)	1
不明(明確には分ならず)	1
＜出雲横田駅＞	
列車待ち、列車の乗り降り	11

いる。JR 木次線は木次駅周辺地域に対し、移動交通手段の内の一つとの役割を果たしている。出雲横田駅周辺地域に対しては、JR 木次線は移動の為のほぼ唯一の交通手段としての重要な役割を果たしているのである。

都市地域である木次駅では、駅自体がコミュニティ機能や、待ち合わせ場所等の目印的機能を果たしている。木次駅は、地域住民に対し、多種多様な利用施設との役割を果たしている。農村地域である出雲横田駅では、地域社会に対し、専ら列車の乗り降りの為の施設との機能と、駅前商店に対する目印的機能のみを果たしている。農村地域であり、山間地である出雲坂根駅では、JR 木次線利用客が少ないからこそ出来る、駅員と利用客との間におけるコミュニティの場所となっており、その点で地域社会に貢献しているのである。

#### 《付記》

以上が本調査の報告内容である。本調査に関して、JR 木次線沿線の他の事例、例えば作野（1992）による都市周辺地域である加茂町の加茂中駅、仁多町の出雲三成駅等においても行うとすれば、JR 木次線は都市地域や農村、山間地を縦貫する為、地域に果たしている役割の各地域における差、ならびに農村、山間地等との関連性を考察することができた。また、聞き取り人数が非常に少なく、正確な情報が提供できず結果となり、非常に残念である。

JR 木次線の現状は非常に厳しい。JR 木次線はJR 西日本管内における典型的な赤字路線である。さらに、車社会の発達、長引く不景気等の影響を受け、年々乗降客は減少している。それに危機感を募らせた沿線自治体は「木次線強化促進協議会」を立ち上げ、トロッコ列車「奥出雲おろち号」を走らせ、JR 木次線の観光 PR を行ってきた。しかし、初年度とその翌年以外の利用者数は年々減少傾向を示している。

JR 木次線のみならず、沿線自治体にとっても公共交通機関に関する厳しい現状に直面している。中国新聞 2001 年 7 月 4 日付けの新聞では、一畑高速バスは、図 6 に示した三刀屋駅を始めとする 5 駅を廃止することを通告している。一畑高速バス沿線自治体には一畑バスが唯一の公共交通手段である自治体も多く、いわゆる交通弱者に対する現状は非常に厳しい。

鉄道交通の果す公共性の役割、ならびに国鉄民営化の至上命題である「地域への恩返し」。もう一つの命題である収入の確保とコスト削減、民間企業の宿命である利益の追及。JR 西日本の経営理念には「地域に愛され共に繁栄する総合サービス企業を目指す」<sup>12)</sup> と共に、「常にコスト意識を持って業務の効率化を図り」<sup>12)</sup>、「株主の負託に応える」<sup>12)</sup> と謳われている。だが、少々「株主の負託に応える」に重心を置いて経営を行っているように感じるのは私だけであろうか。

JR 木次線においては、現在でも公共性と企業性のはざまでギリギリの経営が行われている。その一貫として、この 2 回目本調査の数日後、2001 年 10 月 1 日に JR 木次線は CTC（列車集中制御）化に伴い、加茂中駅、出雲横田駅、出雲坂根駅の 3 駅は無人駅となった。但し、加茂中駅と出雲横田駅では、現在では時間限定で町の職員が駅業務のみを行っている。すなわち、私が聞き取った加茂中、出雲横田、出雲坂根各駅の駅員の方々は、現在はもうその場所では勤務していない。

鉄道交通の果す公共的な役割と、民間企業としての企業性との連立方程式の解を求めることは、鉄道に関わる者、関わろうとする者、全てに対する命題である。私のように職業として鉄道に関わりたいと思う者達がその解を見つけ

出さなくてはならない。なぜなら、次の鉄道交通を担うのは我々だからである。

最後に、本研究の為に聞き取り調査にご協力下さいました、加茂中、木次、出雲三成、出雲横田、出雲坂根各駅の駅員の皆様、木次駅構内売店の店員さん、出雲横田駅前各商店等の経営者の皆様、木次駅と出雲横田駅において聞き取り調査にご協力下さいました町民の皆様方、JR木次線利用客の皆様方、木次町民バスセンター所長為石様、快く資料を提供して下さいました横田町役場企画課様、その他本調査にご協力下さいました皆様方に対し感謝を表し、終わりとしたい。

## 注

- 1) 地元住民や乗降客に対し、木次駅では23人、出雲横田駅では11人に聞き取りを行った。出雲横田駅では2001年8月25、26日に、木次駅では2001年9月25、26日の日程で行った。
- 2) 木次駅には売店があり、売店の店員（女性、約50歳）に対して聞き取りを行った。
- 3) 出雲横田駅前の商店の経営者に対し、聞き取りを行った。聞き取りを行った商店は、カメラ店（女性、約50歳）、食料品店（男性、約45歳）、酒屋（女性、約70歳）、喫茶店（女性、約40歳）、旅館（女性、約50歳）。以上の商店等の経営者に対し、聞き取りを行った。
- 4) 木次駅駅員（男性、40歳台前半）
- 5) 出雲横田駅駅員（男性、40歳台前半）
- 6) 加茂中駅駅員（男性、50歳台後半）
- 7) 出雲三成駅駅員（JR西日本からの委託職員、男性、60歳台後半）
- 8) 出雲坂根駅駅員（男性、50歳台後半）
- 9) 木次駅における聞き取りで2名が回答した。出雲横田駅においては、注11)でも触れているが、木次駅での回答者2名が夕方のバスとの接続が悪い為に駅からタクシーを利用すると回答した。表6の結果が示すように、出雲横田駅利用者は自宅から駅までの交通手段に、お迎え等、車や原付を利用する利用客が多い。
- 10) 木次町民バスセンター所長からの聞き取りによる。
- 11) 回答者2名は、木次駅での聞き取りにおける回答者である。
- 12) JR西日本（2002）：JR西日本ホームページ。http://www.westjr.co.jp/の会社案内から引用した。

## 文献・資料

- 『角川日本地名大辞典』編纂委員会編（1982）：『角川日本地名大辞典』角川書店。
- 作野 広和（1992）：山陰地方の等質地域・結節地域とその変化。地理科学，47，pp.67～90。
- JR西日本（2002）：JR西日本ホームページ。http://www.westjr.co.jp/
- 島根県（2002）：島根県ホームページ。http://www.pref.shimane.jp/
- 島根県（2002）：島根県統計情報データベース。http://www.toukeika.pref.shimane.jp/toukei/st0/st0100.asp
- 日本国有鉄道編（1972a）：『日本国有鉄道百年史9』日本国有鉄道。
- 日本国有鉄道編（1972b）：『日本国有鉄道百年史7』日本国有鉄道。