



# 研究誌 2024





# 目次

## 第1章 はじめに

### 1 部長挨拶 p.2

## 第2章 中小私鉄をめぐる現状

### 2.1 中小私鉄の運営状況

#### 2.1.1 民間 p.3

#### 2.1.2 第三セクター p.7

### 2.2 赤字 83 線から改正地域交通法 p.9

#### 2.2.1 効率的な運営を求められる 中小私鉄 p.9

#### 2.2.2 過疎化、少子高齢化のなかの 中小私鉄の位置づけ p.10

## 第3章 具体例に見る中小私鉄の取り組み

### 3.1 分析の手法と視点、選定の理由 p.12

### 3.2 一畑電車 p.13

### 3.3 伊予鉄道 p.30

### 3.4 富山地方鉄道 p.41

### 3.5 上信電鉄 p.47

### 3.6 小湊鉄道・いすみ鉄道 p.55

### 3.7 能勢電鉄 p.62

### 3.8 関東鉄道 p.73

## 第4章 中小私鉄は今何を求められ、 将来どうあるべきか

### 4.1 中小私鉄の役割 p.77

### 4.2 地域の足であり続けるための提言 p.77

## 第5章 あとがき

### 5.1 バックナンバーの御案内 p.79

### 5.2 活動紹介 p.80

### 5.3 編集後記 p.80



# ① 。

# はじめに

## 1 部長挨拶

この度は2024年度一橋大学鉄道研究会研究誌をお手に取っていただきありがとうございます。本年度部長、佐野蒼一郎でございます。

今年度の研究テーマは「地域と中小私鉄」です。現代日本の人口減少の中、中小私鉄は、弘南鉄道大鰐線の存廃が争われていることなどにみられるように、厳しい状況に立たされているものと考えられます。

その一方で、中小私鉄でありながらも、伊予鉄道は新型車両を導入し、えちぜん鉄道は中古車両でありながらも観光列車を走らせる取り組みを始めるなど、事業拡大ないし将来に向けた投資の姿勢が見受けられ、ひたちなか海浜鉄道に至っては、路線延伸事業まで行っています。

すなわち、各地方鉄道は望ましい状況の中で、地域交通を維持するため、或いは発展させるために運営の新しい在り方を模索しているものと考えられます。そしてこれは、今後の日本における鉄道を論じるうえで極めて重要な動向であり、そこで私たちは今年度の研究テーマを「地域と中小私鉄」に確定しました。本誌では、全国各地の地方鉄道を調査し、そこから私たちが現在提唱できることを模索しました。

本誌の構成は以下の通りとなっております。まず、2章では中小私鉄における現状につき、全体的な考察を加えました。続く3章では具体例を用いた調査を行い、4章ではそこから得られる現状をもとにした提言を行いました。

末筆ではありますが、本研究そして一橋祭をはじめとした弊会の活動に日々お力添えをいただいている如水鉄路クラブの皆様、そして本誌をお読みいただく皆様に厚く御礼申し上げます。

2024年度一橋大学鉄道研究会部長  
法学部3年 佐野 蒼一郎

2  
1中小私鉄を  
めぐる現状

## 中小私鉄の運営状況

## 2.1.1 民間

## 1. 中小私鉄の苦悩

ここでは、民間の中小私鉄の運営状況について見ていくこととする。

日本の中小私鉄は、その出資元の違いから大きく民鉄と第三セクターに分類することができる。私鉄、すなわち民間の鉄道会社は、第三セクターとは異なり、原則公共機関からの出資は受けない。そのため、基本的には企業努力により黒字経営を維持していかなければならない。しかしながら、特に地方における中小私鉄は利用者の減少による運賃収入の低迷を背景に苦しい経営状況にある。また、利用者が相当数いる場合でも、様々な理由で損益が芳しくない場合がある。それら事例を元に、中小私鉄がどのような状況に置かれているのかを分析していく。なお、この節では鉄軌道事業者一覧に記載がある鉄道会社のうち、第三セクター、公企業および貨物のみを取り扱う鉄道会社を除いたものを私鉄として扱う。第三セクターの定義は、総務省の「第三セクターに関する指針の概要等」により、地方公共団体が25%以上を出資又は出捐している法人とする。

## 2. 中小私鉄の分類

民鉄は、国土交通省の「鉄軌道事業者一覧」によると、大きく大手民鉄、準大手、中小民鉄の3つに分類される。なお、日本民営鉄道協会は準大手の呼称は現在では用いておらず、大手私鉄と地方民鉄（中小民鉄）の2つの分類を用いている。それぞれに分類される鉄道会社は以下のとおりである。

事業規模による民鉄の分類

大手民鉄	東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京地下鉄、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道 計16社
準大手	新京成電鉄、泉北高速鉄道、山陽電気鉄道、神戸高速鉄道 計4社
中小民鉄 (日本民営鉄道協会加盟)	弘南鉄道、津軽鉄道、福島交通、アルピコ交通、富山地方鉄道、上田電鉄、長野電鉄、北陸鉄道、上信電鉄、山万、上毛電気鉄道、高尾登山電鉄、秩父鉄道、江ノ島電鉄、湘南モノレール、銚子電気鉄道、小田急箱根、小湊鉄道、富士山麓電気鉄



	道、伊豆急行、遠州鉄道、伊豆箱根鉄道、豊橋鉄道、岳南電車、三岐鉄道、静岡鉄道、福井鉄道、大井川鐵道、京福電気鉄道、和歌山電鐵、叡山電鉄、紀州鉄道、嵯峨野観光鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、水間鉄道、岡山電気軌道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、島原鉄道、熊本電気鉄道、長崎電気軌道 計 44 社
中小民鉄 (日本民営鉄道協会 未加盟)	筑波観光鉄道、流鉄、関東鉄道、千葉ニュータウン鉄道、東京モノレール、舞浜リゾートライン、大山観光電鉄、御岳登山鉄道、JR 東海交通事業、立山黒部貫光、黒部峡谷鉄道、養老鉄道、近江鉄道、WILLER TRAINS、比叡山鉄道、阪堺電気軌道、筑豊電気鉄道、ラクテンチ 計 18 社

順不同 鉄軌道事業者一覧をもとに筆者作成

なお、日本民営鉄道協会には、以上に示した中小民鉄のほかに、第三セクターの鉄道会社も加盟している。例として、青い森鉄道やえちぜん鉄道、準大手でもある北大阪急行電鉄が挙げられる。これは、日本民営鉄道協会が加盟の条件に資本元の要件を設けていないからであり、原則どのような鉄道会社でも入会することができる。また、とさでん交通は100%公共資本の公企業であるが、日本民営鉄道協会に加盟している。とさでん交通の前身となった土佐電気軌道は民間資本の会社だったため、日本民営鉄道協会に加盟しており、それを承継したとさでん交通も加盟し続ける形となっている。

### 3. 中小私鉄の経営状況

国土交通省が発表している鉄道年報によると、2021 年度において黒字を達成している大手民鉄は 6 社にとどまるが、これは COVID-19 の感染拡大に伴う鉄道利用の大幅な減少が原因と考えられる。感染症拡大以前の 2019 年度のデータを見てみると、大手 16 社全てが黒字を達成している。一方、準大手及び中小民鉄に目を転じると、2019 年度は上記のうち 41 社（2024 年 4 月 30 日に鉄道事業を廃止したスカイレールサービスを含む）が赤字となっている。赤字額が 2 億円を超えている会社には、箱根登山鉄道（現：小田急箱根）のほか、近江鉄道、三岐鉄道、福井鉄道、一畑電車、上毛電気鉄道、島原鉄道がある。小田急箱根に関しては、2019 年の台風 19 号による被害の復旧に伴う一時的な赤字であるとみられるが、その他は多くが地方路線であり、赤字の状態が続いている。

## 中小民鉄営業損益（2019年度）

1	舞浜リゾートライン	2,020,169	24	アルピコ交通	24,630	47	京福電気鉄道	-95,028
2	山陽電気鉄道	1,473,873	25	福島交通	13,467	48	流鉄	-97,211
3	新京成電鉄	1,064,606	26	水間鉄道	1,081	49	スカイレールサービス	-99,797
4	泉北高速鉄道	1,030,397	27	黒部峡谷鉄道	-1,322	50	大井川鐵道	-102,380
5	東京モノレール	853,212	28	長野電鉄	-1,682	51	銚子電気鉄道	-103,061
6	神戸電鉄	725,678	29	関東鉄道	-1,929	52	北陸鉄道	-109,234
7	神戸高速鉄道	638,084	30	ラクテンチ	-24,235	53	和歌山電鐵	-110,004
8	伊予鉄道	359,268	31	津軽鉄道	-25,349	54	山万	-113,662
9	高松琴平電気鉄道	346,283	32	広島電鉄	-28,133	55	上田電鉄	-114,719
10	伊豆急行	223,299	33	長崎電気軌道	-32,544	56	湘南モノレール	-143,312
11	富士急行	222,857	34	御岳登山鉄道	-39,982	57	岡山電気軌道	-146,774
12	千葉ニュータウン鉄道	205,937	35	熊本電気鉄道	-40,946	58	WILLER TRAINS	-179,169
13	遠州鉄道	198,897	36	豊橋鉄道	-52,377	59	静岡鉄道	-188,882
14	能勢電鉄	133,247	37	筑豊電気鉄道	-52,560	60	東海交通事業	-193,107
15	高尾登山電鉄	95,008	38	大山観光電鉄	-53,334	61	島原鉄道	-200,142
16	叡山電鉄	92,452	39	小湊鉄道	-58,429	62	上毛電気鉄道	-200,266
17	江ノ島電鉄	87,067	40	弘南鉄道	-62,193	63	一畑電車	-236,867
18	立山黒部貫光	68,152	41	富山地方鉄道	-64,301	64	福井鉄道	-259,086
19	嵯峨野観光鉄道	62,808	42	紀州鉄道	-67,189	65	三岐鉄道	-337,272
20	養老鉄道	37,892	43	岳南鉄道	-69,631	66	近江鉄道	-500,011
21	秩父鉄道	30,540	44	阪堺電気軌道	-86,881	67	箱根登山鉄道	-1,003,299
22	筑波観光鉄道	30,007	45	上信電鉄	-88,703			
23	比叡山鉄道	25,686	46	伊豆箱根鉄道	-91,353			

令和元年度（2019年度）鉄道統計年報をもとに筆者が作成

地方の中小私鉄では、収入の減少と支出の増加の両面から厳しい経営状況を強いられている。地方では都市部への人口流出や、出生数の低下による人口減少傾向の影響を受け、利用者数が低迷している会社が多い。加えて、老朽化した線路設備や車両の更新費用がかさみ、経営をさらに圧迫する例がみられる。運賃収入の低下や維持費用の高騰により経営が困難となる会社もあり、その場合最終的には廃止に追い込まれる可能性がある。特に私鉄の場合は、民間資本である以上赤字のまま運営し続けることは不可能である。一方、地方路線は地域住民の足として重要な役割を果たしている面もあり、路線を存続するために第三セクターに転換したり、自治体の支援を受けている場合もある。一例として、一畑電車では車両導入の際に国と自治体が全額を負担し、一畑電車による購入時の負担をなくす施策がとられた。

また、都市部にある路線や観光路線を運営する場合であっても、経営状況が芳しくない場合もある。先述した箱根登山鉄道（現：小田急箱根）はその一例である。台風や地震といった自然災害は甚大な被害をもたらす可能性があり、それまで経営状況が好調であったとしても一転して苦しい状況に追い込まれかねない。また、新線の開業により大きな影響



を受けた例として、流鉄が挙げられる。流鉄は千葉県の馬橋駅から流山駅までを結ぶ路線であるが、かつては流山市の市街地から常磐線を経由して都心へと向かうための貴重な足であった。しかし、2005年のつくばエクスプレスの開業により、流山市から東京都心部へ乗り換え無しで行くことができるようになった。そのため、それまでは流鉄を利用して乗客がつくばエクスプレスへと流れ、利用者数の減少を招くこととなった。

一方で、中小私鉄の中には恒常的に大きな利益を上げる山陽電気鉄道のような会社も一部存在する。また、静岡鉄道や遠州鉄道は、鉄道部門による売上こそ高くはないものの、グループにおける不動産事業などの売上が大きい。遠鉄グループは2024年3月決算時点での連結売上高が2000億円を超えており、グループとして安定した経営を実現している。

以上のように、中小私鉄の中には一部安定した経営基盤を持つものも存在するが、そのほかの多くは現状苦しい経営を強いられている。人口減少に伴う利用者数の低下、設備維持費および更新費の高騰に加え、自然災害による被害の復旧や他の交通機関との競合なども中小民鉄にとって経営上の脅威となっている。一方で、中小民鉄は地域の貴重な移動手段としての役割を持っており、その存廃は単に一私企業の問題にとどまらず、地域全体の問題でもある。もはや中小私鉄の企業努力だけでは経営状況の好転は厳しい状況にある中、鉄道会社、自治体、地域住民、国など関係者間で議論し、地域における鉄道の在り方を決断する時を迎えているといえるだろう。

(1年 遠藤)

#### 4. 参考文献

日本民営鉄道協会, (n.d.), 日本民営鉄道協会ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.mintetsu.or.jp/corporates/index.html>,)

国土交通省, (n.d.), 「鉄軌道事業者一覧」, 国土交通省ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001740685.pdf>,)

毎日新聞, 2020, 「箱根登山鉄道、9カ月ぶり全線再開 台風19号で不通 『お帰りなさい』」, 毎日新聞, (2024年11月5日参照, <https://mainichi.jp/articles/20200723/k00/00m/040/156000c>,)

総務省, (n.d.), 「第三セクターに関する指針の概要等」, 総務省ホームページ, (2024年11月5日参照, [https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/kenkyu/saimu\\_chousei\\_20/pdf/080820\\_1\\_si1.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/saimu_chousei_20/pdf/080820_1_si1.pdf),)

国土交通省中国運輸局, 2024, 「スカイレールの廃止を許可しました ～廃止後は代替交通（バス）運行が予定されています～」, 国土交通省ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000319606.pdf>,)

毎日新聞, 2023, 「つくばエクスプレス開業前と比べ旅客半減の『流鉄』、34年半ぶり値上げ」, 毎日新聞, (2024年11月5日参照,

<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20230919-OYT1T50055/>)

## 2.1.2 第3セクター

本章では、中小私鉄の運営状況のうち、第3セクターの運営状況について見ていく。

### 1. 第3セクターとは

運営状況を見ていく前に、先ほどから出てきている「第3セクター」とは何かについて、軽く紹介する。

第3セクターには法的に規定されているものではないが、広義では地方公共団体が出資または出捐を行っている民法法人および商法法人を指す。狭義では、地方公共団体等が25%以上の出資・出捐を行っている法人を指している。

本稿では、第3セクターのうち、鉄道事業を行っており、第三セクター鉄道等協議会に加入している会社を取り扱う。

加入企業は以下の41社である。

北海道・東北ブロック(8社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道南いさりび鉄道株式会社</li> <li>・三陸鉄道株式会社</li> <li>・IGRいわて銀河鉄道株式会社</li> <li>・阿武隈急行株式会社</li> <li>・秋田内陸縦貫鉄道株式会社</li> <li>・由利高原鉄道株式会社</li> <li>・山形鉄道株式会社</li> <li>・会津鉄道株式会社</li> </ul>
関東・新潟ブロック(7社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・野岩鉄道株式会社</li> <li>・鹿島臨海鉄道株式会社</li> <li>・真岡鉄道株式会社</li> <li>・わたらせ渓谷鉄道株式会社</li> <li>・いすみ鉄道株式会社</li> <li>・北越急行株式会社</li> <li>・えちごトキめき鉄道株式会社</li> </ul>
中部ブロック(11社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・しなの鉄道株式会社</li> <li>・あいの風とやま鉄道株式会社</li> <li>・IRいしかわ鉄道株式会社</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 株式会社ハピラインふくい</li> <li>• のと鉄道株式会社</li> <li>• 長良川鉄道株式会社</li> <li>• 樽見鉄道株式会社</li> <li>• 明知鉄道株式会社</li> <li>• 天竜浜名湖鉄道株式会社</li> <li>• 愛知環状鉄道株式会社</li> <li>• 伊勢鉄道株式会社</li> </ul>
関西・中国・四国ブロック(9社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 信楽高原鐵道株式会社</li> <li>• 北近畿タンゴ鐵道株式会社</li> <li>• 北条鐵道株式会社</li> <li>• 智頭急行株式会社</li> <li>• 若桜鐵道株式会社</li> <li>• 井原鐵道株式会社</li> <li>• 錦川鐵道株式会社</li> <li>• 阿佐海岸鐵道株式会社</li> <li>• 土佐くろしお鐵道株式会社</li> </ul>
九州ブロック(6社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 平成筑豊鐵道株式会社</li> <li>• 甘木鐵道株式会社</li> <li>• 松浦鐵道株式会社</li> <li>• 南阿蘇鐵道株式会社</li> <li>• くま川鐵道株式会社</li> <li>• 肥薩おれんじ鐵道株式会社</li> </ul>

## 2. 第3セクター鉄道の運営状況

令和4年の輸送実績を見ると、コロナ禍によって落ち込んでいた旅客流動がまん延防止重点措置の解除や、全国旅行支援の実施によって回復傾向とはなったが、コロナ禍以前にはまだ戻っていない状況である。

経営成績を見ると、令和4年度時点での加盟40社のうち、黒字はIGRいわて銀河鉄道株式会社、IRいしかわ鉄道株式会社の2社のみであり、その他38社が赤字となり、経常損失は合わせて141億1,834万円と、全体的に厳しい経営を強いられていることがわかる。

## 3. 今後の方向性

第3セクター鉄道は地域の足として重要な役割を果たすため、赤字を計上している会社でも事業撤退が容易でないという事情がある。

そのため、公有民営方式などの新たな運営形態を行うなど、存続に向けて事業者だけでなく地域住民や沿線自治体が一体となって取り組むことが求められている。

(4年 肥田)

#### 4. 参考資料

“加盟会社一覧” . 第三セクター鉄道等協議会.

<https://3sec-tetsudou.jp/companys> ,(2024-11-03)

“令和4年度 第三セクター鉄道の輸送実績・経営成績について” . 第三セクター鉄道等協議会. 2023-10-18.

<https://3sec-tetsudou.jp/archives/1386> ,(2024-11-03)

## 2

### 中小私鉄を めぐる現状

## 赤字83線から改正地域交通法

前節で現在の中小私鉄の運営環境を見てきた。赤字ローカル線に対する議論はここ数年で出てきたものではなく、60年近く議論され続けている。しかし、なぜ交通をどうするべきかという議論は2000年代を境に性格を異にしているといってもよい。それ以前はより効率的な交通の提供を主眼に置いた公共交通運営だったのに対して、2000年代以降は社会的要請に基づいて福祉としての公共交通の維持が語られるようになった。本節では、公共交通の維持に対する考え方の変遷をまとめるとともに、2007年に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、地域公共交通活性化再生法)を中心に、赤字ローカル線における政策上の議論を説明する。次章以降展開される具体的な取り組みを促した政策上望ましい中小私鉄の在り方はどのようなものだろうか。

### 2.2.1 効率的な運営を求められる中小私鉄

2000年代以前、交通は産業であり、より市場の原理に基づいて効率的に運営すること国は強く推進してきた。また、道路状況の改善やバスの大型化により、効率的ならばバスによる転換も求めるなど、移動をいかに効率的に提供するかが問題とされた。運輸白書においては以下のような記述がされている。

収支の悪化に対処するため、企業の採算性の回復をはかること…(中略)…その存続が必要と



認められるものは積極的に助成すること<sup>1</sup>

民営鉄道事業の経営の健全化は、他の一般の私企業と同じく、経営の合理化によるコストの削減を図る一方、コストの上昇を価格すなわち運賃の改訂に求めることが基本となる<sup>2</sup>

鉄道のみがその地域の公共大量輸送機関としての社会的使命を有するものではなく…(中略)…輸送分野の調整を行う必要<sup>3</sup>

中小私鉄にとどまらず、赤字を垂れ流すローカル線<sup>4</sup>の廃線や近代化は主流の流れであった。有名なものでは赤字 83 線<sup>5</sup>や特定地方交通線<sup>6</sup>が挙げられる。国鉄の赤字を背景に、役割を終えたとされたものは国鉄バスや民間のバスに移管された。転換によって利便性の向上とコスト削減を図るものであった。上記の取り組みが示す通り私鉄であろうと国鉄であろうと、いかに効率的に運営するかが重視されたことがわかる。

## 2.2.2 過疎化、少子高齢化のなかの中小私鉄の位置づけ

前節で示したように、2000 年代以前は効率的な運営が路線維持の判断基準であり、バスのほうがより効率的とみなされれば、バス転換というのが当然の考え方であった。しかし、2000 年代以降は後述の社会的要請を受けて、行政が主体となって維持促進に努める方向に転換した。その結果として 2007 年に公布され、改正を繰り返す「地域公共交通活性化再生法」が成立した。

公共交通の維持が見直された背景には、①効率的な行政運営を目的にした市町村合併によって施設の集約とアクセスが求められたこと②高齢者ドライバーの免許返納を推進するために、代替となる公共交通の整備が求められたこと③孤立の回避や衣食住のアクセスと

<sup>1</sup> 運輸省,1974,「昭和 39 年度運輸白書」,各論 1(I)鉄道,第 4 章合理化の道を求める鉄道経営,第 2 節民営鉄道,第 4 項中小私鉄の動向

<sup>2</sup> 運輸省,1975,「昭和 40 年度運輸白書」,各論 1(I)鉄道,第 3 章経営の状況,第 2 節民営鉄道,第 2 項運賃問題

<sup>3</sup> 運輸省,1978,「昭和 43 年度運輸白書」,第 6 章鉄道輸送をめぐる諸問題,第 3 節ローカル鉄道対策,第 3 項中小私鉄対策

<sup>4</sup> 昭和 49 年度の運輸白書によれば、昭和 47 年度の地方交通線は「1,828 億円の営業損失が発生」し、これが「国鉄その赤字が国鉄財政悪化の一因」であるとまとめられており、「国民経済的にみても、自動車輸送に転換する方がより効率的である」との見解から赤字ローカル線の整理を主張している。

<sup>5</sup> 1968 年に国鉄より提出された意見書を契機に、「自動車とのコスト、社会環境上の諸条件、自動車の代替可能性等で分類し、83 線区 2,600km を自動車輸送に委ねるよう勧告したもの(菅原,1985)

<sup>6</sup> 1980 年公布の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づき、輸送密度 4000 人/日未滿の路線のうち①ある時間に一定の需要のあるもの、②道路がないまたは冬季に使えないもの、③利用距離が長いものを除いた 5000km を廃止が妥当としたもの

いった地方の生活水準維持のために公共交通の整備が求められたこと④観光立国の推進のために適切なアクセス手段が求められたことが挙げられる。これらを踏まえた公共交通の設計は交通事業者だけで解決できるものではなく、行政のまちづくりや市民活動の影響を強く受けるため、行政の下での公共交通計画の策定が推進された。そのフレームワークとして成立したのが地域公共交通活性化再生法である。森田(2010)によれば、同法の特徴は①「地域」という公共空間における制度設計、②公共空間の担い手としての市民の位置づけ、③政策立案・実施主体としての基礎自治体④地方財政措置(起債・交付税)の活用である。同法は今まで主体とみられた交通事業者から地域や住民、行政に交通の主体を移すという取り組みの表れであるとみなせるだろう。

さて、地域公共交通活性化再生法では中小私鉄にどのような役割を期待しているのだろうか。交通政策基本法の理念である「交通に対する基本的な需要が適切に充足されること」にのっとり、交通の需要を提供する主体であることを前提として、地域公共交通活性化再生法で定める計画の策定のために設立される協議会の組織の一員となることが求められる。(地域公共交通活性化再生法第三章第一節第六条(出典：e-Gov ポータル

(<https://www.e-gov.go.jp>)) 加えて、具体的な手引きである「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では情報の提供やサービスの質の向上、新しい輸送モードへの移行、貨客混載事業など新たな事業への取り組みなどが記載されている。同様に基礎自治体が作成する立地適正化計画やバリアフリーマスタープランに沿って、街の将来像にあったその地域が誰もが利用しやすい公共交通を提供することが中小私鉄の役割として期待されている。

結論として、少子高齢化社会を迎える日本において中小私鉄に求められている役割とは、行政のまちづくりと連携し、交通を必要とする人が利用しやすいようなシステムでもって住民や来訪者が移動ニーズを満たせるようにするサービスの改善と、適切な移動モードの選択や新規事業といった未来にむけての取り組みへの協力であるといえるだろう。

(4年 稲垣)

## 参考文献

運輸省,1974,「昭和 49 年度運輸白書」,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa49/index.html>)

国土交通省,2022,「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>)

菅原操,1985,「国鉄の地方線問題の経緯と将来動向」,土木学会論文集,第 353/IV-2

森田優己,2010,『「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と交通権実現への課題—地方分権と基礎自治体の役割の視点から」,交通権,2010 巻 27 号,p.34-39,(最終閲覧:2024 年 11 月 6 日,[https://doi.org/10.20611/kotsuken.2010.27\\_34](https://doi.org/10.20611/kotsuken.2010.27_34))



# 3 具体例に見る 中小私鉄の取組 分析の方法と視点、選定の理由

1

## 1. 事例選定の理由

本研究誌のテーマは中小私鉄をめぐる現状を概観することにある。では、そもそも、中小私鉄とは何を指すのだろうか。地方都市圏の鉄道を指す名称としては、地方民鉄、地方鉄道、地域鉄道、中小民鉄、地方交通といったさまざまな用語が存在する。本研究誌では、地方都市圏の鉄道がその地域の住民の足としての重要性を有するとともに、域外から来た観光客の移動手段となることで地域に経済的利益をもたらす手段としての重要性を有することを前提に、それが置かれている現状と現状に対応するための取組みについて概観してゆこうというものである。このような意味での中小私鉄は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第二条第一号が定める、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」たる「地域公共交通」の定義に重なる。そこで、本研究誌では、中小私鉄を「地域公共交通」たる鉄道事業者・軌道経営者を指す用語として定義する。

本研究誌では中小私鉄の例として、一畑電車、伊予鉄道、富山地方鉄道、上信電鉄、小湊鉄道、いすみ鉄道、能勢電鉄、関東鉄道を扱っている。上述の中小私鉄の定義からすれば全国各地に所在するどの鉄道事業者・軌道経営者もその定義に当てはまるが、本研究誌ではその中でも、東京・大阪の大都市圏近くに所在する中小私鉄として、小湊鉄道・いすみ鉄道・上信電鉄・能勢電鉄、関東鉄道を取り上げ、それらの大都市圏からは離れた地に所在する中小私鉄として、一畑電車・伊予鉄道・富山地方鉄道を取り上げることで、それぞれの地域の実情にあった中小私鉄の取組みについて見てゆきたいと考える。

## 2. 分析の視点及び方法

我が国では少子高齢化や地方から大都市圏への人口流出の進行やコロナ禍に伴う外出需要の減少などの事情は、どの中小私鉄においても大きな影響を及ぼしている。そのため、以下の各具体例では、まず各中小私鉄が置かれている現状について説明する。その上で各中小私鉄が現状に対応するために講じている取組みとしてどのようなものがあるかについて説明する。

各中小私鉄が行っている取組みとしてはさまざまなものがあることから、各具体例ではそれらを設備や車両更新といったハード面での取組みと、PR活動や利用促進施策といったソフト面での取組みとに分けて観察してゆく。

(4年 細川)

### 3. 参考資料

- 一般社団法人 日本民鉄協会
- e-gov 法令検索

## ③ 具体例に見る 中小私鉄の取組

# 一畑電車

### 1. はじめに

筆者は生まれてすぐに川崎に移住して以来、鉄道といえば長い電車が数分間隔で走るものだという認識がどうしても抜けない。なにせ幼い頃からよく使っていたのは東急田園都市線なのである。10両編成が当たり前。待たずに乗れる。時刻表を見ることなんて一年に一度もない。そのような認識のもと生活する筆者にとって、いわゆるローカル線はとても新鮮なものである。大体1,2両の列車が、数十分おきにやってくる。人影はまばら。各駅で乗り降りする人数も片手に収まるほど。それでも列車は遅れずやってくるのである。それは、鉄道がなおも偉大なインフラとして機能するからであろうか。

前置きが長くなったが、この節では一畑電車の現状と課題を、都市部で育った一大学生の目線から考察していく。筆者は特に中国地方や島根県に縁があるわけではないが、2024年の夏旅行において、短い時間で全線完乗ができそうだという理由で一畑電車に乗車した。その乗車記と合わせ、リアルな一畑電車の姿に迫るとともに、地域に根ざした鉄道のあり方を考えていく。地方鉄道にほとんど乗車したことがないという筆者の背景を踏まえた上で、紙面上で筆者の見方と読者の方々の見方を大いに戦わせていただければ幸いである。なお、本節においては、一畑電車株式会社という会社について記す場合は、「一畑電車株式会社」または「一畑電車(株)」と表記する。鉄道路線について記す場合には、「一畑電車」と表記する。

### 2. 一畑電車の概要

一畑電車株式会社は、島根県の松江地域と出雲地域を結ぶ鉄道会社である。愛称は「ばたでん」である。一畑電車(株)のホームページに記載の説明文を以下に引用する。

一畑電車は、大正3年に一畑軽便鉄道（現・一畑電気鉄道株式会社）として運行を開始し、平成18年より一畑電気鉄道株式会社からの分社独立を経て一畑電車株式会社となりました。

松江－平田－出雲・出雲大社を結び、通勤・通学等、地元的生活路線として欠かせない鉄道であるとともに、出雲大社・一畑薬師への参詣鉄道としての役割も果たしています。

(一畑電車, n.d.)

一畑電車の路線は、北松江線（松江しんじ湖温泉駅～電鉄出雲市駅）と大社線（出雲大社前駅～川跡駅）の2路線がある。その総延長は42.20km、駅数は26駅である。保有車両は20両、旅客実績は令和元年度でおよそ140万人である。

引用文にもあるように、現在一畑電車(株)は一畑電気鉄道株式会社の子会社という形態を取っており、一畑バス株式会社等とともに一畑グループを形成している。



一畑電車ホームページより引用

列車種別は、普通、急行、特急の3種に大別される。以下、2024年10月現在の運行形態に触れる。

平日ダイヤについては以下のとおりである。北松江線は急行が夕方上り1本、下り2本設定されており、上りは大社線直通出雲大社前行き、下りはいずれも雲州平田行きである。特急も朝の下り列車に1本設定されている。運転間隔は、ラッシュ時で毎時2～3本、日中は毎時1本で1時間おきに運転される。大社線は急行が下りでは朝夕に計3本、上りでは夕方に1本設定されている。上り急行は北松江線直通雲州平田行きであるが、下り急行はいずれも川跡発で大社線内のみを走行する。普通列車は一部が北松江線直通列車として松江しんじ湖温泉行きに設定されている。北松江線と同じくラッシュ時は毎時2～3本、日中は毎時1本が設定されている。





土日祝は休日ダイヤで運行される。平日ダイヤとの違いは、急行の設定がないことと、電鉄出雲市発出雲大社前行きの特急が10時台に1本設定されていることである。朝の時間帯は上り、下りともに毎時1～2本、日中および夜間は毎時1本のパターンダイヤである。

る点は平日ダイヤとほとんど変わらない。特筆すべきこととしては、日中は北松江線は川跡～松江しんじ湖温泉間の運転となり、大社線と北松江線が直通して電鉄出雲市～出雲大社前間で運転されることである。このダイヤは、週末に出雲市方面から出雲大社を訪れる観光客の利便性を図ったものといえよう。

現在運用についている車両は、2100系、5000系、1000系、7000系の4種類である。2100系はオールロングシートの車両が4両のほか、「楯縫号」と名付けられた特別車両が2両ある。楯縫号は、宍道湖向きに2人掛けソファシートを固定した観光列車風の座席配置となっており、座席の前には小さなテーブルが設けられている。宍道湖の雄大な景色を楽しむことができる車両である。5000系は、転換式及び回転式クロスシートの車両が2両と、パーティション付ボックスシートへと改造された車両が2両ある。後者の座席の素材には島根県産木材を使用しており、2100系楯縫号と同じく小さなテーブルが設けられている。1000系はオールロングシートの車両が6両在籍している。このうち2両は、外装及び内装にご当地キャラ「しまねっこ」をあしらった「ご縁電車しまねっこⅡ」となっている。7000系は合計4両が在籍しており、それぞれに「出雲大社」「宍道湖」「棚田」「三瓶山」をイメージした異なるラッピングが施されている。

現有車両のうち、2100系と5000系は京王電鉄から、1000系は東急電鉄から譲渡されたものであるが、7000系はデハニ50形以来86年ぶりとなる新造車両として登場した。また、一畑電車発表の2023年度安全報告書によれば、2024年度は8000系1両1編成を導入するとされており、7000系に続く新型車両の導入が予定されている可能性がある。

現在定期運用されている車両一覧

2100系	5000系	1000系	7000系
2101	5009	1001	7001 (出雲大社)
2111	5119	1101	7002 (宍道湖)
2103 (楯縫号)	5010	1002	7003 (棚田)
2113 (楯縫号)	5110	1102	7004 (三瓶山)
2104		1003 (ご縁電車)	
2114		1103 (ご縁電車)	
			

一畑電車ホームページを参考に筆者作成  
写真は全て一畑電車ホームページより引用



運賃は以下のとおりである。大人の初乗り運賃は170円で、電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉を乗りとおした場合700円、松江しんじ湖温泉～出雲大社前を乗りとおした場合は820円である。一方のJRは、山陰本線の出雲市駅から松江駅までを乗りとおした場合、運賃は590円となっており、運賃面ではJRに後れを取っている。6歳以上12歳未満は小人として扱われ、運賃は半額となる。ただし、端数は切り上げである。障がい者手帳を持っている場合も、小人と同様の運賃の扱いを受ける。1歳以上6歳未満の幼児は大人または小人に同伴した場合運賃はかからないが、1人の大人または小人につき3人目以降、幼児が単独で乗車する場合、団体旅行客に随伴の場合は小人と同額の運賃を支払う必要がある。

### 3. 一畑電車乗車記

乗車日：2024年8月27日（火）

乗車列車：以下に記載

16:45 発 松江しんじ湖温泉

列車番号 324 普通 電鉄出雲市行き

17:35 着 川跡

17:40 発 川跡

列車番号 28 普通 出雲大社前行き

17:51 着 出雲大社前

18:07 発 出雲大社前

列車番号 25 普通 川跡行き

18:18 着 川跡

18:21 発 川跡

列車番号 326 普通 電鉄出雲市行き

18:30 着 電鉄出雲市

JR 松江駅に着いた筆者は、松江と言えば松江城であろうという安直な考えで、16:18 発 予定の路線バスに乗車した。しかし、乗車してから数分ほどで、間もなく終点の松江しんじ湖温泉駅に着くとこの車内アナウンスが流れた。どうやら乗るバスを間違えたようである。丁度発車時刻に現れたバスが、まさか別の系統とは思ってもよらなかった。かくして予定よりも大幅に早く松江しんじ湖温泉駅に着いた筆者は、すぐさま一畑電車完乗という目標に切り替えた。旅にアクシデントはつきものである。

松江しんじ湖温泉駅の駅舎の天井は一般の建物の2階の天井の高さに相当する位置にあり、駅舎の壁面は一部ガラス張りとなっている。駅舎はそれほど大きくはないが、非常に



開放的な空間である。その壁面の一部は、映画「Railways」の巨大な看板となっている。この映画は一畑電車の経営を救った鍵となった映画なのだが、このことは別項にて後述する。入口を入ると、正面に改札があり、そのままホームに接続している。入って左手は券売機と駅事務所があり、入って右手は椅子などが設置された休憩スペース兼待合室となっている。この空間には切符を買わなくても入れることから、地域の交流の場として機能していることが想像される。

ホームは頭端式である。改札をくぐると、南側ホームには2100系2104、2114が停車していた。現在では珍しい、カルダン駆動式の車両である。本形式は2024年から2025年にかけて新型車両の導入に伴い廃車される予定であり、その活躍もあと僅かである。筆者は、北側ホームに停車している1000系電車に乗車した。



この車両は東急電鉄1000系電車を譲受したものである。筆者は東急線沿線に住んでいることから、はるばる島根まで来てかつては地元を走っていた電車に出会ったことに、言いようのない感慨を覚えた。車内は譲受に伴い多くが改装され、編成も2両へと短縮されているが、松江しんじ湖温泉側の車両のモケットは東急線で運用されていた当時のままであるし、優先席のつり革や網棚、扉などにかつての面影が感じられる。

30秒は鳴っていたであろうかという長めの発車ベルを聞き終え、列車は出雲へ向け発車した。乗客は1両あたり学生が10人弱、30代から50代程度の年齢層が10人弱といったところ。席にはもちろん余裕をもって座ることができる。松江側の車両には、「しまねっこ」というキャラクターのぬいぐるみも座っている。走り始めてまず驚いたのは、列車がよく揺れることである。急曲線こそさほどないが、線路は宍道湖に沿って敷設されているためカーブが多い。加えて、線形があまりよくないにしては速い速度で走るため、上下左右に不規則に揺れるという印象である。ちなみに北松江線の最高速度は85km/hであるが、体感ではかなり速く感じる。また、車輪の回転のたびにガタガタと大きな音を立てて走るため、乗車中の会話は筆者には一苦勞である。学生たちが何事もなく喋っているあたり、慣れの問題であろう。ワンマン運転のため、車内アナウンスは自動化されている。

しばらく乗車するが、松江イングリッシュガーデン前駅から高ノ宮駅までの6駅は基本的には降車する客ばかりで、乗車してくる客は全くと言っていいほどない。降車する客も各駅2、3人程度で、利用状況が芳しくないことが思われる。それとともに、この周辺は完全に松江の商圈であることが想像される。津ノ森駅にてようやく乗車する客が現れ、松江方面行列車との列車交換も行われた。次の伊野灘駅でも親子連れが乗車していた。その次、一畑口駅では、停車時間が長めに取られ、全てのドアが開けられた。一畑口駅はスイッチバック式の構造をしており、この駅から列車は進行方向を入れ替えるためである。しかしながら乗降客は1人しかいなかった。一畑口駅を出発した列車は定刻より10秒ほど早発気味であったが、ホームに客の姿もないのであまり問題ではない。その後も乗車してくる客はなく雲州平田駅に到着する。ここで学生が20人ほど乗車し、車内が一気に賑やかになった。その他に乗車してきた客も合わせると、計30名ほど乗客が増えた。さすがに旧平田市の中心駅である。利用者が比較的多いためか、発車ベルも導入されている。その後乗降はほとんどなく、川跡駅に到着。ここで列車をいったん下車し、大社線出雲大社前駅行きに乗り換える。川跡駅では北松江線の出雲市方面行列車、松江方面行列車、大社線の出雲大社方面行列車の全てが一堂に会する。それにより、各方向への乗り換えをする際の接続が非常に良いものとなっている。その分、ホーム上は乗り換え客でごった返していた。

乗り換えた大社線の車両は最新型の7000系7003編成1両であった。車内は25人ほどの乗客がおり、帰宅中と思われる学生や、20代から40代程度の観光客とみられる若い世代が多い。途中駅では2~3人が降りる程度で、あとは終点の出雲大社前駅で下車していた。出雲大社前駅は大きくはないものの、



レトロな雰囲気の出札口が残っていたり、乗客が書いたものと思われる絵馬が多数飾ってあるなど、出雲大社の最寄り駅としての雰囲気を存分に醸し出している。改札を通る際に入鉄される点も小さなことながら旅情を誘う。

川跡駅行き列車には22人が乗車しており、そのほとんどは20代から40代の観光客である。座席はボックスシートがあり、友人同士で話している様子が多々見られる。もともと3ドアの車両であるが、真ん中のドアは開閉せず、車いすスペース及び自転車置き場として使われている。自転車置き場の上には、やはりしまねっこのぬいぐるみが飾ってある。車内広告には、2024年夏の高校野球で健闘した大社高校へのメッセージが掲示してあった。このような地元のつながりもまたローカル線ならではのよさであろう。さすがに短い路線であるため、途中駅で降車する客はおらず、学生が数人乗車してきた程度であった。



再び川跡駅に到着し、電鉄出雲市駅行の列車に乗車する。乗車したのは2100形2114編成である。客数は1両あたり概ね25人程度であり、仕事帰りと思われる人や学生が多数を占めていた。ただしオールロングシートの車両であるため、ほぼ全員が余裕をもって着席することができていた。途中駅では各駅で4、5人の降車があり、乗車する客も2人ほどいた。全体としてさほど人数の変わらぬまま、終点の電鉄出雲市駅に到着した。

全線に乗車してみた全体的な所感としては、各駅における乗降の少なさが目立ったように思う。それと同時に、一畑口駅を境に、松江商圈と出雲商圈に分かれているように感じられた。また、客層は北松江線が地元住民中心であったのに対し、大社線は観光客が中心と明確な違いがみられた。松江と出雲という島根県内の2大都市を結ぶ路線という性格にとどまらず、地元住民の足、観光路線といった複数の面を持ち合わせた鉄道ということができよう。

#### 4. 一畑電車の現状

この項では一畑電車の現在の経営状況について述べる。

国土交通省の令和3年度鉄道統計年報によると、鉄道営業損益は令和3年度においておよそ3億4817万円の赤字となっている。営業収益は定期外運賃でおよそ1億4797万円、定期運賃でおよそ1億3080万円である<sup>2</sup>。また、一畑電車沿線地域対策協議会による一畑電車支援計画によると、令和元年度の営業収益は4億4900万円、補助金を含めた経常損益は108万円である<sup>3</sup>。

ここで、2012年度から2021年度の一畑電車の収支状況を見ていく。以下で用いる数値は、全て鉄道統計年報または一畑電車沿線地域公共交通計画を参照している。



図1：営業収支および営業係数の変化（2012年～2021年）

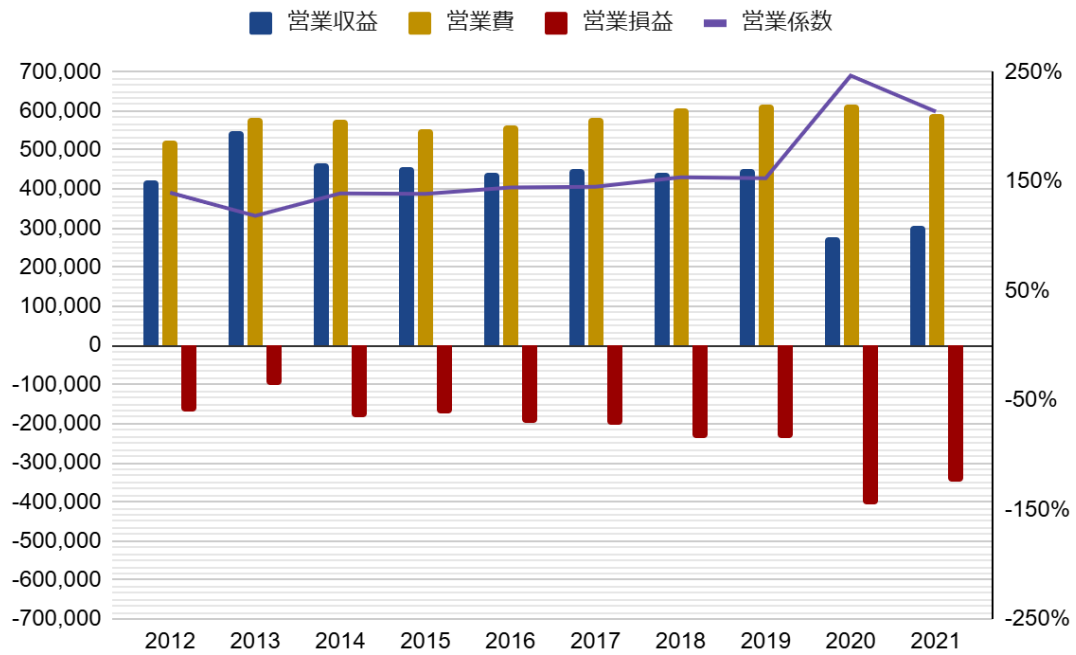
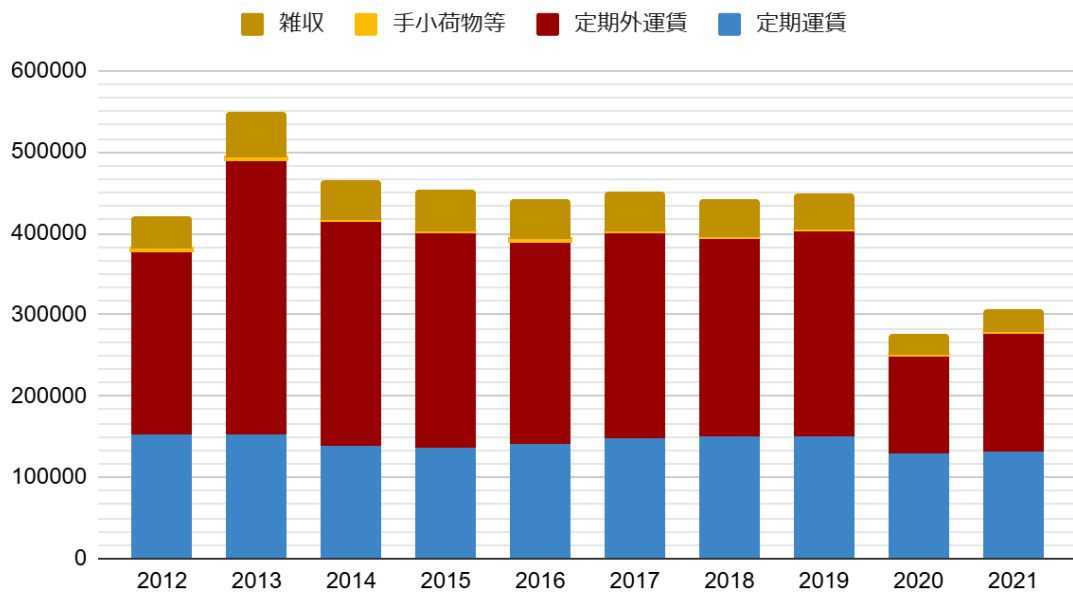


図2：営業収益内訳（2012年～2021年）



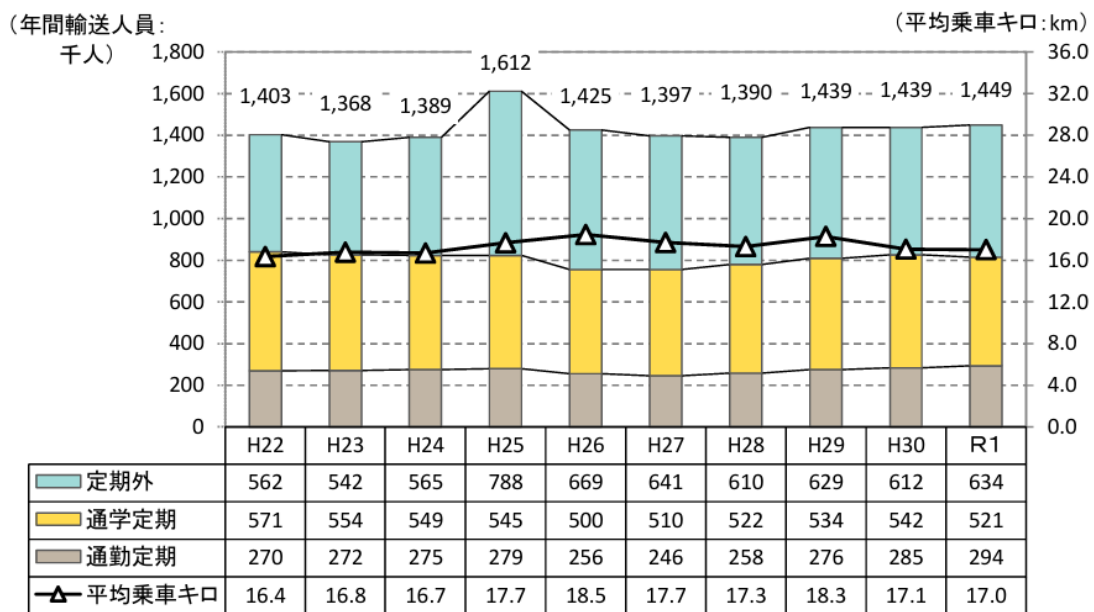
鉄道統計年報をもとに筆者が作成  
左軸単位はともに千円

図1は2012年度から2021年度にかけての営業収益、営業費、営業損益、

営業損益を表したグラフ、図 2 は営業収益の内訳を表したグラフである。なお、営業係数とは 100 円を売り上げるために何円の費用がかかったかを表す指標であり、100%なら 100 円の費用がかかったということ、120%なら 120 円の費用がかかったということである。また、営業収益の内訳に関して、手小荷物等には手荷物託送サービスの売り上げが、雑収には運転体験などによる売り上げが主に計上されている。

営業収支に目を向けると、2020 年以降営業収益が例年に比較して 6 割から 7 割程度と急激に減少しているが、これは COVID-19 のパンデミックによる観光等の自粛が原因と考えられる。ここで営業収益内訳に目を転じると、2020 年度以降定期運賃収入はほぼ横ばいであるものの、定期外運賃収入が例年の半分程度まで減少している。すなわち、通勤通学以外での移動需要が大きく減少したということができ、観光客の減少の影響を大きく受けているといえよう。また、2013 年度に営業収益が急増しているが、これは出雲大社で 2013 年に行われた「平成の大遷宮」が理由と考えられる。同時期の島根県内の観光客数は例年に比べ 2 割ほど増加しており、観光客が出雲大社への移動などに利用したものであると思われる。下のグラフを見ると、2013 年度（平成 25 年度）では通勤通学定期の輸送人員は例年とほぼ変わらないにも関わらず、定期外利用者の数が急激に増加している。このことから、2013 年度は例外的に観光客による利用が増加していたことが予想される。

図表 34 年間輸送人員（券種別）



一畑電車沿線地域交通計画より引用

以上の一部イレギュラーな変化を考慮したうえで、全体としては収益の減少と赤字額の増加を読み取ることができる。定期外運賃収入と通勤定期収入は維持、または微増の傾向にあるものの、通学定期収入はやや減少傾向にあり、定期運賃収入はトータルでは減少傾向である。通学定期は利益率がかなり低く設定されており、通常は収益をあまり期待できない。しかしながら、一畑電車の場合では通学定期の利用者が利用者全体の3割程度を占めており、貴重な収入源となっている。そのため、通学定期利用の減少は収益の減少に一定程度影響を及ぼす恐れがある。また、雑収についてもやや減少傾向がみられる。これは、2001年に一畑電車が日本で初めて行った列車運転体験が各地で行われるようになり、次第に一畑電車の運転体験の個性を発揮しづらくなったからではないかと思われる。2024年現在でも全国各地の鉄道会社が列車運転体験を実施しており、「一畑電車でなければいけない」理由が薄まってしまったことで、体験客数の減少が発生している可能性がある。

以上を踏まえていえることは二つある。

一つ目に、一畑電車が純粋に地元の移動需要を満たす路線というだけでなく、観光路線としての役割も大きいということである。利用者数では定期利用が定期外利用を上回るものの、定期は割引率が大いことから、運賃収入面では定期外利用が例年半分以上を占める。そして、2013年の運賃収入の変化を鑑みると、やはり定期外運賃収入では観光客による利用が主であると考えられる。沿線の観光地としてはやはり出雲大社が大きなウェイトを占めているが、その他にも社名の由来にもなっている一畑薬師や、松江城なども一畑電車によるアクセスが便利である。これら観光地間の輸送、およびJR線からの末端輸送の需要が、一畑電車が果たしている役割の一つといえるだろう。

二つ目に、一畑電車の収入源が不安定なものであるという点を指摘することができる。先述したように、一畑電車の運賃収入の多くは観光客の利用などによる定期外運賃収入で占められている。このことは、裏を返せば観光客という人数の変動の幅が大きくなりやすい対象に依存してしまっているということでもある。実際に、観光客による利用がほとんどなくなった2020年度以降は、定期外運賃収入はほぼ半減している。これにより、全体としてみても収入は3割から4割減となっている。一畑電車を使わなければ日常生活を送ることができない地元住民による利用とは異なり、観光客による利用は天候や災害、社会的情勢により簡単に減少しうる。そのような不安定な収入源に頼っていることは、経営上のリスクともなりうる。しかしながら、日本が人口減少社会に入っていることは周知の事実であり、島根では都市部への人口流出などの要因も相まって、定期利用客を増やすことは非常に難しい。

以上に見てきたように、一畑電車には定期利用者の減少や観光客という不安定な輸入減への依存という現状があり、赤字額も年々増加傾向にある。定期利用者の増加は人口減少の流れを受けて難しいところもあり、運賃収入面での劇的な改善は現状難しいといえることができるだろう。

## 5. 現在行われている改善策

一畑電車は、観光客の集客などを目的に様々な施策を行っている。以下では、近年一畑電車が行った施策について述べる。

### 1 運転体験

先述したように、一畑電車は2001年に全国で初めて電車の体験運転を実施した。電車の体験運転の実施には多額の費用がかかるため、イベント単体としての利益はあまり大きくない。しかし、話題性により集客を見込むことができることから、現在もデハニ50形を使用した体験運転が継続されている。そして、一畑電車をモデルケースに各地の鉄道会社や鉄道関連施設においても次第に体験運転が実施されるようになってきている。そのような流れで独自性が薄まったこともあってか、近年では体験運転の収入などが含まれる雑収が減少してきている。この状況を打開するため、2024年9月21日、全国で初めてとなる本線上での体験運転を開催した。本来、本線上では免許がなければ列車を運転できないが、臨場感のある体験をしてほしいという思いから、一畑電車が他の車両を止めることなどを条件に国土交通省に打診し、実現した。この体験では、転てつ機上を通過することができたり、列車無線を使用できたりするなど、まさに営業車両を運転する運転士さながらの操作を行うことができる。この体験は好評を呼び、2024年10月5日には第2回が開催された。かつて全国初の電車運転体験を行った経験をもとに、一畑電車の運転体験はさらなる進化を続けている。



一畑電車ホームページより引用

### 2 乗車券交流

これは、使用済みの乗車券を協定の締結先の乗車券と交換できるという取り組みである。一畑電車は台湾鐵路管理局と協定を結んでおり、日本人は一畑電車において使用済みのフリー乗車券を台湾の指定の4路線の1日乗車券のいずれかと交換することができる。同様に、台湾人は指定4路線で使用済みの1日乗車券を一畑電車のフリーきっぷと交換することができる。この取り組みによって、台湾の人々が島根を訪れるきっかけを作ることができ、観光客が増えることで地域活性化へとつながる。この取り組み自体が



直接的に収入を増加させるわけではないが、台湾の人々に島根の魅力を知ってもらう機会を作ること、2回目以降の訪問時に一畑電車を使ってもらうきっかけともなり得るだろう。

台湾鐵路管理局×一畑電車株式会社  
友好協定締結  
乗車券交流実施中！

交流期間:2019年5月1日~2025年3月31日

平溪深澳線、集集線、内湾線、東北角のうちいずれかの1日乗車券と一畑電車のフリー乗車券を無償交換いたします。  
台湾鐵路管理局で一畑電車の使用済みフリー乗車券を無償交換する場合、交換対象となるのは日本人のお客様となります。  
一畑電車で台湾鐵路管理局の上記4種類のうちいずれかの使用済み1日乗車券を無償交換する場合、交換対象となるのは台湾人のお客様となります。

台湾鐵路、一畑電車相互の旅をお楽しみください。

一畑電車ホームページより引用

### 3 オリジナルヘッドマーク

これは、列車の正面に掲げるヘッドマークを自分の好きなデザインで作り、実際に掲げることができるというサービスである。ヘッドマークといえば列車の名前や種別を表記したものであることが一般的であり、列車の顔ともいえるものである。そんなヘッドマークをオリジナルで作ることができるというのは、今までにはなかった発想であり非常に興味深い。価格も制作費で1枚8,800円、掲出料で1日5,000円、30日で30,000円と、鉄道広告にしてはかなり手ごろな値段である。1日の場合にはイベント列車として運行したり、記念日や誕生日を祝ったりする用途としても使うことができるだろう。30日の場合には、中期的な広告として使用することができる。一畑電車にとって重要な広告収入源となる可能性もあり、非常に興味深い施策である。

一畑電車  
オリジナルヘッドマーク  
制作「大」募集!!

あなたのデザインが車両の一部に!

会社やキャラクターのPRにも!  
家族やペットの写真で特別な記念に!

（優い方はあなただけ! ご応募お待ちしております!）

ここに取り付けられます!

販売期間	制作費	掲出料 1枚		
通年	1枚 8,800円(税込) <small>※デザイン依頼の場合は別途</small>	1日	7日間	30日間
		5,000円(税込)	15,000円(税込)	30,000円(税込)
装着車両	デザイナーデータ			
1001号 1101号 または 1002号 1102号 <small>※車両の指定はできません。</small>	持ち込み (イラストレーターで制作したaiデータ、 確認用のPDF)			

お申し込み方法など詳しくはこちら

一畑電車ホームページより引用

### 4 サイクリング

一畑電車では、列車に自転車置き場を設けているところがあり、料金を支払うことで自転車とともに列車に乗車することができる。また、2023年時点では雲州平田駅にてし

ンタサイクルのサービスも行っている。宍道湖沿いの道路は遠くまで広がる美しい水面を見ることができ、サイクリングにはうってつけである。列車に自転車を持って乗ることができることで、そのようなサイクリングに向かうための移動の需要を拾うことができる。また、好きなタイミングでサイクリングから鉄道旅行に切り替えるということもできるだろう。自然を楽しみたいアクティブな層を取り込むことができる施策である。



一畑電車ホームページより引用

## 5 映画の撮影協力

2010年5月29日、映画「Railways 49歳で電車の運転士になった男の物語」が公開された。この映画は、一人の男性が一畑電車の運転士になるまでの過程を描いた映画作品である。この映画の撮影にあたって、一畑電車は全面協力をした。撮影にはデハニ50形などの列車が使用され、駅設備なども多数使用されている。この映画は大きな反響を呼び、一畑電車や沿線の魅力を全国的に広めるに至った。デハニ50形は2024年現在運転体験に使用している車両でもあり、観光客の増加にも大きく寄与していると思われる。



一畑電車ホームページより引用

## 6. 考え得る対策

以下では、筆者が考えたこれから一畑電車が取り組みうるであろう施策を述べていく。あくまでも筆者の考えであることを前提に、考察していただければ幸いである。



## 1 観光列車の運行

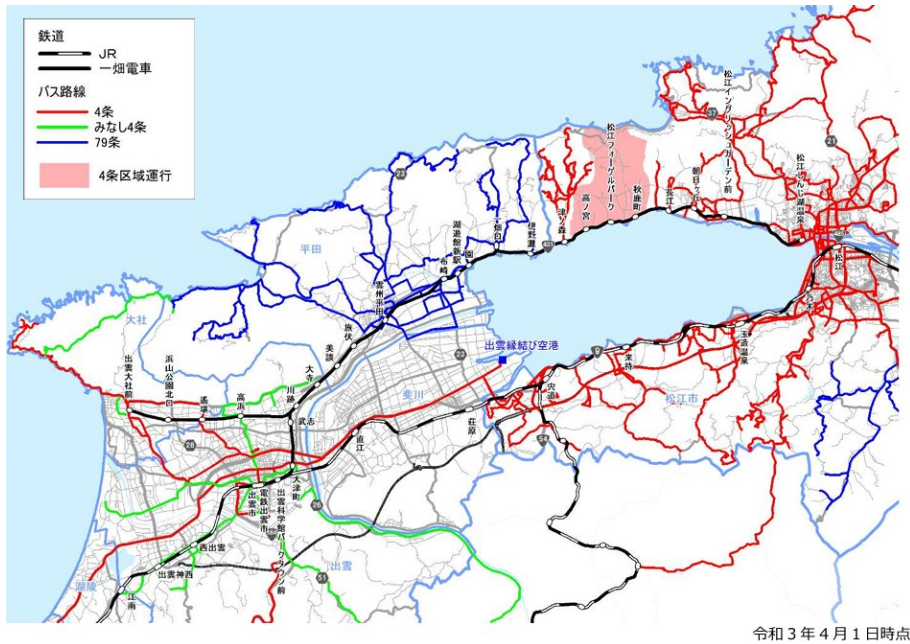
一畑電車は、楯縫号やご縁電車しまねっこⅡなどのラッピング列車や観光客向けの車両は所有しているが、観光専用列車は保有していない。また、特急列車や急行列車を運行しているものの、それらの目的はあくまで速達である。そのため、乗ることを楽しむ目的での観光列車は、一畑電車では運行されていない。

しかし、沿線には出雲大社をはじめとする日本有数の観光地があり、観光列車を導入することで、それらを訪れる観光客の体験の質を向上することができる。また、話題作りの面でも観光列車は有力である。地元宍道湖はしじみの生産で有名であり、しじみを含めた地元の名産品を使用した料理列車などは観光客の興味をひくものと思われる。楯縫号などの小さなテーブルがついている車両では、料理を提供することも可能であろう。一方で課題点も複数ある。観光専用列車を導入する場合、最大の課題は車両の導入費用である。7000系導入の際には自治体と国が全額を負担したが、あまりにも巨額の新造費は自治体の財政を大きく圧迫しかねない。加えて、観光列車の運行と維持にはそれ相応の費用が掛かり、メンテナンスの手間が増える可能性もある。一長一短ではあるが、出雲や松江の魅力を伝える観光列車は地域の活性化にもつながるため、検討の余地があるといえるのではなかろうか。

## 2 出雲縁結び空港へのアクセス改善

現在、一畑電車の駅から出雲縁結び空港へアクセスする場合には、電鉄出雲駅からバスを利用するか、タクシーや自家用車を使う以外にない。一畑電車の駅の中でも空港に近い湖遊館新駅や布崎駅からでも7kmほど離れており、徒歩で行くのは現実的ではない。そのため、空港利用者は一旦山陰本線宍道駅や出雲市駅などに出たうえで、JR線を利用して出雲や松江に移動するものと考えられる。しかし、空港から布崎駅や湖遊館新駅へのアクセスを改善することで、出雲や松江への移動の際に一畑電車を利用する観光客が増加する可能性がある。大社線に直通する列車を利用することで、出雲大社方面へ一本の列車で移動することができるなど、観光客の移動需要を効果的に満たすことができるであろう。駅から空港へのアクセスはバス路線を開設することで実現できるが、需要がどれほどかは未知数であり、バス会社にとってはリスクを伴うものである。しかしながら、観光客の移動の流れを取り込むことができ、かつ地元住民の移動の足にもなりうるなど、ポテンシャルを秘めている施策ではないだろうか。

### 一畑電車沿線の公共交通網



一畑電車沿線地域公共交通計画より引用

### 3 パークアンドライドの推進、路線バスとの連携

パークアンドライドは、最寄り駅までは自動車で行き、駅からは鉄道を使う移動の仕方のことである。この方法のメリットとしては、自動車利用の削減による環境への効果だけでなく、渋滞に巻き込まれにくいため定時性が高いこと、駐車料金やガソリン代を低減させられること、運転距離が短くなるため事故のリスクが相対的に低くなることが挙げられる。現在一畑電車では10駅に駐車スペースを設けているが、さらなる拡大により、地元住民だけではなくレンタカーを利用する観光客なども取り込むことができるのではないだろうか。

また、「出雲縁結び空港へのアクセス改善」とも関連するが、鉄道とバスの連携による公共交通の利用の促進は効果的な利用者増加への方策である。自家用車のメリットの一つは好きなタイミングで好きな場所に行くことができることであるが、公共交通の連携を強化し、乗り継ぎなどをスムーズにすることで、自家用車の利用に近い利便性を確保することができる。当然バス路線はバス会社の管轄であるため、一畑電車が直接的に改善できるわけではないが、各バス会社と協議し、接続の利便性を図る、乗り換えのルートを短くバリアフリーのものとする、乗り継ぎ乗車券を発行するなど、鉄道とバスの間の乗り換えの障壁を低くしていくことは可能である。一畑電車の場合は、まずはグループ会社である一畑バスと連携することで、公共交通機関同士の連携の先鞭をつけることができるだろう。こうすることにより、鉄道とバスの利用に相乗効果が生まれ、収支の改善にも寄与



する可能性がある。

以上の二つは、鉄道と自動車・バスとの間で遠近分離を行うという発想のもとに立っている。これらが推進されることで、自家用車の利用に圧倒される現状を打開することができるのではないだろうか。

## 7. 終わりに

これまで一畑電車の現状について見てきた。一畑電車の経営状況は決して良いものとは言えないが、筆者の個人的な印象としては、一畑電車は現状を打開するため様々な改善策に積極的に取り組んでいるように思われる。地域住民の利便性をなるべく損なわないよう考慮しつつ、観光客の興味を引くイベントやサービスを通じて、一畑電車の利用を増やそうとする姿勢が見て取れる。地域住民にとって便利であることはもちろん大切だが、観光客を招くことによって、地域活性化にも貢献することができるだろう。これは沿線に有名観光地を持つ一畑電車だからこそできることでもある。ユニークなアイデアで人々を惹きつけ続ける一畑電車からは、今後も目が離せない。

(1年 遠藤)

## 参考文献

一畑電車, (n.d.), 一畑電車ホームページ, (2024年11月5日参照,

<https://railway.ichibata.co.jp/>)

国土交通省, (n.d.), 国土交通省ホームページ, (2024年10月31日参照,

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.mlit.go.jp%2Ftetudo%2Fcontent%2F001744994.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>)

一畑電車沿線地域対策協議会, 2023, 「一畑電車支援計画」(2024年10月31日参照,

[https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/ichibata.data/hp\\_kaikaku.pdf](https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/ichibata.data/hp_kaikaku.pdf))

日本経済新聞, 2013, 「出雲大社の平成の大遷宮、経済効果 285 億円」, 日本経済新聞, (2024年11月1日参照,

<https://www.nikkei.com/article/DGXNZO59875070Y3A910C1LC0000/?msockid=1521c430cfee668a0f51d066ce8067b1>)

島根県・松江市・出雲市, (n.d.), 「一畑電車沿線地域公共交通計画」(2024年11月5日参照,

<https://www.pref.shimane.lg.jp/admin/region/access/tetudo/ichibata.data/bata-denkokotsukekaku.pdf>)

日本海テレビ, 2024, 「【全国初】実際に電車が走る線路で運転体験 全国で一番最初に運転体験を始めた鉄道会社の新たな企画 『自信は満々です。絶対他社ではできないの

で』 列車無線を使ったやりとりや信号機の確認など本物の運転士さながらの体験 島根県

』, 日本海テレビ, (2024年5月11日参照

<https://news.ntv.co.jp/n/nkt/category/society/nk90eb9ae5fc354d7c9c3d800f1ff3f825>)

一畑電車, 2024, 「令和6年度 第1回『一畑電車こだわり体験運転』参加者募集のご案内」, 一畑電車ホームページ, (2024年11月5日参照

[https://railway.ichibata.co.jp/news/m\\_event/%e4%bb%a4%e5%92%8c%ef%bc%96%e5%b9%b4%e5%ba%a6-%e7%ac%ac%ef%bc%91%e5%9b%9e%e3%80%8e%e4%b8%80%e7%95%91%e9%9b%bb%e8%bb%8a%e3%81%93%e3%81%a0%e3%82%8f%e3%82%8a%e4%bd%93%e9%a8%93%e9%81%8b%e8%bb%a2%e3%80%8f/](https://railway.ichibata.co.jp/news/m_event/%e4%bb%a4%e5%92%8c%ef%bc%96%e5%b9%b4%e5%ba%a6-%e7%ac%ac%ef%bc%91%e5%9b%9e%e3%80%8e%e4%b8%80%e7%95%91%e9%9b%bb%e8%bb%8a%e3%81%93%e3%81%a0%e3%82%8f%e3%82%8a%e4%bd%93%e9%a8%93%e9%81%8b%e8%bb%a2%e3%80%8f/))

読売新聞, 2024, 「営業路線で国内初の列車運転体験、一畑電車が1人10万円で開催…『列車無線も使ってもらおう』」, 読売新聞, (2024年11月5日参照

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20240919-OYT1T50165/>)

一畑電車, 2024, 「2024安全報告書(2023年度報告書)」, (2024年11月5日参照, [https://railway.ichibata.co.jp/wp-](https://railway.ichibata.co.jp/wp-content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf)

[content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf](https://railway.ichibata.co.jp/wp-content/media/%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%93%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%80%90%EF%BC%92%EF%BC%90%EF%BC%92%EF%BC%94%E5%B9%B4%EF%BC%99%E6%9C%88%E7%99%BA%E8%A1%A8%E3%80%91.pdf))

乗り物ニュース, 2024, 「86年ぶりに新型車両導入 12月に営業運転開始へ 一畑電車

」, 乗り物ニュース, (2024年11月5日参照,

<https://trafficnews.jp/post/54755>)

## ③ 具体例に見る 中小私鉄の取組

# 伊予鉄道

本節では、中小私鉄の具体的な取り組みを考察するにあたっての例として、伊予鉄道を取り上げる。

### 第1項 企業概説

伊予鉄道は、愛媛県松山市に本社を構える中小私鉄である。1887年の創業以来、鉄道事業を中心に、鉄道にとどまらない交通・観光や百貨店、不動産など様々な事業に参入し、多角的な経営を行っている。（詳しい事業については、伊予鉄グループホームページ「沿革」「グループ関連会社の詳細」等を参照されたい。）2018年より（株）伊予鉄グループを中心とする持ち株会社制に移行し、鉄道部門は伊予鉄道（株）として事業会社化された。

### 第2項 路線概説

伊予鉄道の路線は、郊外線（鉄道線）と市内線（軌道線）の2つに大別される。なお、これ以降それぞれの呼称は郊外線、市内線に統一する。

郊外線は、高浜線・横河原線・郡中線の三路線で構成され、その名の通り、松山市内中心部を起点に松山市郊外、あるいは東温市、松前町、伊予市といった松山市のベッドタウンを結ぶ路線となっている。なお、早朝・深夜帯を除いてほとんどの列車が高浜線・横河原線を相互に直通する運行形態をとっている。

図1:郊外線路線図(伊予鉄道公式ホームページより引用)



列車本数については、高浜・横河原線は平日・土日祝日とも日中15分ヘッド、郡中線は平日日中15分ヘッド、土日祝日は日中20分ヘッドのパターンダイヤが組まれている。ただし、朝ラッシュ時には各線で増発が行われるほか、深夜帯には30分ヘッドでの運転となる。

優等種別は設定されておらず、すべての列車が各駅停車として運転される。各線を乗り

とおした場合の所要時間は、高浜線（松山市～高浜）が21分、横河原線（松山市～横河原）が30分、郡中線（松山市～郡中港）が24分となっている。

郊外線の使用車両は以下の三種類であり、自社発注車の610系を除いてすべて京王電鉄からの譲渡車両である。

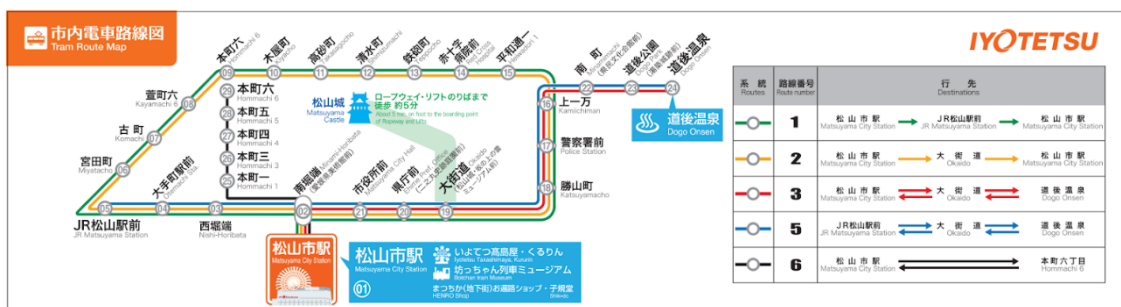
表 1:郊外線の車両

形式	700系（旧京王5000系）	610系	3000系（旧京王3000系）
画像 （全て神井撮影）			
運用開始（京王）	1963年	-	※1983年
運用開始（伊予）	1987年	1995年	2009年

※伊予鉄に譲渡されたグループは1983年以降の製造車だが、京王3000系列自体は1962年より製造・運用されている。

市内線は、1～6系統（4系統は欠番）の5つの系統で運転されている。JR松山駅や松山市駅といった交通の結節点を起点として、道後温泉・松山城のような観光地を結び3・5系統や住宅街や病院を経由する1・2系統など様々な路線があり、松山市中心部の交通を担っている。以下に路線図を示す。

図2：市内線路線図（伊予鉄道公式ホームページより引用）



なお、宮田町～平和通一丁目間は専用軌道を走行し、そのうち古町～平和通一丁目間は軌道法ではなく鉄道事業法が適用されるが、ここでは運行形態に鑑み、同区間も含めて「市内線」と呼称することに留意されたい。また、大手町、古町の両駅では郊外線と平面交差するが、両線の運行は独立しており、相互直通等を行われていない点にも併せて留意されたい。



使用車両は路面電車タイプの車両であり、現在運用されているのは京都市交通局より譲受したモハ2000形を除いてすべて自社発注車である。

また、夏目漱石の小説「坊っちゃん」に登場する「マッチ箱のような汽車」を復元した「坊っちゃん列車」も、市内線において運行されている。

表2：市内線の車両

形式	モハ50形	モハ2000形	モハ2100形（低）
画像 (全て神井撮影)			
運用開始	1951年	1964年（京都） 1979年（伊予）	2002年
形式	モハ5000形（低）	坊っちゃん列車	
画像			
運用開始	2017年	2001年	

※形式名の後の（低）は低床車両であることを意味する

※坊っちゃん列車は2編成在籍しており、相互に形態が異なっている。画像はD1形機関車+ハ1+ハ2の編成。

### 第3項 利用概況・営業係数

以下にデータを示す。

表3:令和5年度

	営業 キロ	輸送人員（千人）			輸送人キロ（千人）			一人平均 乗車キロ		一キロ一日平均輸送 人員
		定期	定期外	計	定期	定期外	計	定期	定期外	
郊外線	33.9	6,034	5,023	11,057	39,907	29,066	68,973	6.6	5.8	5,559
市内線	9.6	2,031	4,219	6,250	4,340	8,245	12,585	2.1	2.0	3,582

※データは国土交通省四国運輸局ホームページ「鉄道の輸送実績の推移」より引用

併せて、営業係数についても記す。なお、入手の都合上令和3年度のデータを示している。

表4：令和3年度 営業係数

	営業係数（単位：％）	
	償却前	償却後
郊外線	86.8	101.6
市内線	101.9	115.0

※データは国土交通省「鉄道統計年報[令和3年度]」より引用

輸送実績に着目すると、郊外線は定期利用が定期外利用をやや上回る一方で市内線は定期外利用が定期利用の約二倍と、両線で対照的な値を示していることが分かる。また、一人平均乗車キロに着目すると、郊外線では定期利用者の方がやや長く、市内線では両者の間に大きな差は見られない。

償却後の営業係数に着目すると両線ともに赤字であるが、令和3年度の輸送においては、コロナウイルスの感染拡大による影響があったことに留意が必要である。

以下に、コロナウイルスの影響がほとんどなかった令和元年度のデータを示す。

表5：令和元年度 営業係数

	営業係数（単位：％）	
	償却前	償却後
郊外線	82.4	91.2
市内線	75.9	89.2

※データは国土交通省「鉄道統計年報[令和元年度]」より引用

コロナウイルスの影響がほとんどなかった年においては、郊外線・市内線ともに黒字であったことが分かる。

#### 第4項 乗車記ならびに利用の様子

筆者は愛媛県松山市で生まれ育ち、日常利用・趣味としての利用を問わず、頻繁に伊予鉄道に乗車していた。それゆえ、詳細な乗車記を残しておらず、毎回の利用によって形作られた「印象」に基づいて記述する場面が多くなることをご容赦いただきたい。以下、各路線の各列車について、利用する上で印象的であった点について記述する。

### <特殊なシチュエーション>

ここでは、一時的に利用が増えるシチュエーションについて記述する。

#### ・通勤・通学ラッシュの様子

2024/8/23（金）

乗車区間：牛湊団地前（7：46）→松山市駅（8：08）

使用車両：700系4両編成（2+2）

平日朝の横河原線においては、通勤・通学需要に応じて、7時台に松山市駅方面に向けて横河原を出発する204・304列車と、その送り込みにあたる203・303列車が4両編成に増結される。

なお、204・304列車共に後ろの2両を古町駅で切り離し、古町～高浜間は2両で運転される。

図3：700系4両編成で運転される303列車（2024/8/23 神井撮影）



牛湊団地前から乗車した際は、座席がほとんど埋まり、一部に立ち客が出る程度の乗車率であった。しかし、松山市駅に近づくにつれて乗客は増え、松山市駅到着前には新聞を広げて読むことが難しい程度の混雑が見られた。印象的だったのは、松山市駅で大半の乗客が降車した点である。松山市駅発車時には、高浜行きの前2両はドア付近に数名の立ち客が見られる程度の混雑となり、2駅先の古町止まりとなる後ろ2両はほとんどの座席が空いていた。このことは、松山市駅が松山市内の交通の結節点となっていることを示す一つの例であろう。また、全区間を通して乗客は通勤・通学客がほとんどであった。

#### ・沿線で催し物があった際の様子

2022/7/31（日）※伊予彩花火大会開催日

乗車区間：往路 余戸（19：07）→新川（19：21）/復路 新川→余戸（22時前に乗車したと考えられるが、臨時列車のため詳細な時刻は不明）

使用車両；3000系3両編成

郡中線の終点である郡中港駅からほど近い場所に位置する「五色浜」では毎年花火大会が催されており、伊予市内外から多くの見物客が集まる。花火見物ができる場所が郡中線沿いに点在していることから、伊予鉄道においては、需要増に合わせて臨時列車が運転されている。

往路については、各駅で10~20名程度の乗車がありながらも、一貫してゆったりと立てる程度の混雑状況であった。

復路については、花火大会が21時前に終了したことから21時~21時半の間に郡中港を出発した電車は非常に混雑していたが、その混雑も徐々に緩和され、筆者が乗車した22時前の列車はゆったりと立てる程度の混雑状況となっていた。各駅で少数の降車がありながらも、余戸までの区間では混雑状況に大きな変化はなかった。

主な乗客としては、浴衣や甚兵衛を着た家族連れや、20~30代の若者が目立っていた。

なお、電車の混雑が花火大会終了から1時間程度で収まったのに対して、会場近くの道路では、1時間ほど経過しても依然として大渋滞が見られたことを併記しておく。

#### <平常時>

ここでは、筆者が日常的に利用する中で得た「印象」に基づく記述が多くなる。

郊外線・市内線を問わず、まとまった乗降がある駅が持つ要素として

1. ショッピングモールの近傍に位置する（例：高浜線 衣山駅・郡中線 古泉駅・市内線 宮田町電停）
2. 病院が近くにある（例：横河原線 愛大医学部南口駅・市内線 赤十字病院前電停）
3. 他路線・他交通機関と乗換が可能な駅（例：松山市駅・古町駅・大手町駅）
4. 観光地が近い駅（例：市内線 大街道電停・市内線 道後温泉電停）

の四つが挙げられる。このうち、①・②は主に地元の利用者、④は主に観光客、③はその両者に関係する事柄である。また、松山市駅は③の例として挙げたが、実際には①~④すべての要素を兼ね備えている。

乗客の層については、郊外線と市内線でやや異なる。

郊外線は学生からお年寄りまで幅広い層の利用があるが、家族連れの姿はあまり見られない。また、観光客然とした乗客も少なく、地元住民の利用が主であるという印象を受ける。

一方の市内線では、松山市駅を起点として住宅街や赤十字病院を經由する1・2系統では、郊外線同様地元住民の姿が主であるのに対して、多数のホテルや観光地が位置する大街道を經由して、松山市駅もしくはJR松山駅と道後温泉の間を結ぶ3・5系統では観光客の姿も目立つ。なお、松山市駅と本町6丁目を結ぶ6系統は、本数が僅少なうえ、伊予鉄バス北条線が全線にわたって並走していることもあり、乗客の姿はまばらであった。

（筆者が平日昼間に乗車した際は、始発駅から終点まで乗降がなかった）



## 第5項 利用促進の取り組み

この項では、鉄道利用促進に向けて、伊予鉄道が取り組んでいる、または過去に取り組んでいた施策について記す。

### 1 新型車両の導入

市内線においては、続々と低床車両の導入が進められている。2024年10月現在在籍する低床車両は、2002～2007年にかけて製造されたモハ2100形10両と、2017年から製造が続けられているモハ5000形14両の計24両である。両車ともに、アルナ車両（旧アルナ工機）が設計した「リトルダンサータイプS」シリーズに属する。バリアフリー対応もさることながら、モハ5000形では「乗ってみたいくなる未来型流線形デザイン」という点も意識されている。（出典は※1に示した通り）

図4（左）モハ2100形・図5（右）モハ5000形（ともに神井撮影）



郊外線においても、老朽化が進む700系の代替として、新型車両7000系の導入が発表された。

図6：郊外線新型車両 7000系（出典は※2に示した通り）



車いすスペースが設けられており、車内案内表示機にLCDを採用する点は従来車と同等である。プレスリリースで発表された車両仕様のうち、乗客の目線で分かる従来の車両

からの変更点としては、

- ・外国人観光客対応を目的とした、英語車内アナウンスの導入
- ・中づり広告を廃止し、デジタルサイネージに置き換え

の2点が挙げられる。

製造は近畿車両が担当し、2025年2月に3両2編成が導入されるのを皮切りに、以降2027年2月まで毎年2編成ずつ、計6編成の導入が予定されている。

また、導入にあたっては3年間合計で約39億円の投資がなされる予定である他、環境省の国庫補助金も活用される見通しである。

## 2 従来型車両及び設備の改修

伊予鉄道は新車導入に積極的な一方、従来型車両および設備の改修も併せて実施している。

市内線においては、行先方向幕が英語表示に対応していないモハ50形、モハ2000形に対して、順次日英の二言語表示に対応したフルカラーLED表示機への換装がなされている。

図7・8 モハ2000形に装着されたフルカラーLED表示機の様子



停車時に日⇄英を交互に表示する

このほか、すべての市内線車両でえひめ Free Wi-Fi を提供可能とする改修や、電停のバリアフリー化改造・リニューアル等もなされている。

郊外線においては、老朽化した駅舎等について、バリアフリー化を主な目的とした改修・建て替えが行われている。直近 10 年で、余戸・愛大医学部南口・横河原・久米・北久米駅は駅舎の建て替えが行われたほか、土居田駅ではバリアフリー化工事が行われている。加えて、多くの駅でトイレの改修がなされている点にも注目したい。

### 3 全国交通系 IC カードの導入

2005 年 8 月、伊予鉄道は「IC い〜カード」を導入した。このカードは伊予鉄道の電車・バス・タクシーの運賃精算のみならず、駅に設置された自動販売機や、松山市駅周辺での買い物等にも利用できる「地域カード」として展開された。松山市の人口がおよそ 50 万人であるのに対し、IC い〜カードの発行枚数は 2019 年 12 月現在で 49 万枚を超えており、稼働率も 7 割超を維持している。(※3) このように、地域住民の間で広く用いられてきた IC い〜カードだが、全国交通系 IC カードと互換性がないがゆえ、伊予鉄道においては Suica や PASMO が使用できず、このことを知らない観光客が運賃を支払う場面で手間取る様子も散見されていた。

このような状況に鑑み、2024 年 3 月より市内線および松山空港リムジンバスにおいて交通系 IC が利用可能となったほか、2025 年 3 月からは伊予鉄道・伊予鉄バス全線に利用エリアが拡大されることとなった。この施策は、主に観光客の利便性を大きく向上させるものであろう。

なお、従来の IC い〜カードは 2025 年 9 月をもって廃止されることが決定している。

図9：交通系 IC 用端末（右上の黄色い端末）と、い〜カードおよび現金用の運賃箱  
(2024 年 3 月神井撮影)





#### 4 観光列車の運行

市内線においては、土日祝日を中心に、松山市を舞台にした夏目漱石の小説「坊っちゃん」に登場するSL列車を模した「坊っちゃん列車」の運行がなされている。SLを模したレトロな見た目ながら、市街地を走行することを鑑みて走行にはディーゼル機関を用いたほか、スチームは水蒸気を用いて再現する等、都市環境への配慮もなされている点が興味深い。けん引する客車や乗務員の制服に関しても往時のものを忠実に再現しており、「坊っちゃん」の時代にタイムスリップしたかのような体験を提供している。観光地までの移動そのものを観光の目的とするこの施策は、観光客を中心に好評を博しており、長期休暇ともなれば旅客を満載して走る坊っちゃん列車の姿を頻繁に見ることができる。

一方で、この施策が「コストの増大」という問題を招いている点にも触れておきたい。2023年の11月、突如坊っちゃん列車が運休するという旨の発表がなされた。伊予鉄道はこの理由について、「毎年最大で1億円にも上る赤字」を挙げている。さらに、車両の老朽化に伴う更新費用として、今後約3億円が必要であるとも述べている。クラウドファンディング等も行われたが、目標額を大幅に下回って終了する形となった。その後、2024年の3月より運行が再開されたものの、依然としてコスト面での問題は解決せず、伊予鉄道は継続して市に支援を求めていくとしている。

全国的に、鉄道利用促進のための案として観光列車の導入が取りざたされる場面は少ない。坊っちゃん列車の例は、観光列車導入にあたっては、コスト面について慎重な検討が必要であるということを示唆するものであろう。

#### 第6項 おわりに

ここまで、伊予鉄道がどのような交通として利用されているのか、また、よりよい交通機関となるべくどのような施策を行っているのかについて触れた。伊予鉄道は、松山市とその近郊エリアにおいて、地元住民ならびに観光客の両方の足として用いられていることが分かった。さらに、積極的な新車および新サービスの導入・設備改修など、設備投資を積極的に行っていることも示された。

一般に、地方私鉄は資金面での余裕がなく新規投資に消極的な態度を示すことが多いなかで、積極的な投資を続ける伊予鉄道の姿は、貴重なモデルケースとなることが期待される。

(1年 神井)

#### 参考文献

図1：伊予鉄道 郊外線路線図

[https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail\\_kogai/rail\\_kogai.pdf?03](https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail_kogai/rail_kogai.pdf?03)

図2：伊予鉄道 市内線路線図

[https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail\\_shinai/rail\\_shinai\\_all.pdf?2](https://www.iyotetsu.co.jp/rosen/map/rail_shinai/rail_shinai_all.pdf?2)



表3：輸送実績

<https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/tetsudo/yusou.html>

表4：令和3年度営業係数

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000061.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000061.html) に掲載の 3.(5)-2 鉄・軌道業営業損益 より

表5：令和元年度営業係数

[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk2\\_000053.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000053.html) に掲載の 3.(5)-2 鉄・軌道業営業損益 より

※1

2017.1.25 伊予鉄道プレスリリース「市内線に新型 LRT 車両を導入！」

[https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2017/0125\\_r1lt.pdf](https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2017/0125_r1lt.pdf)

※2

2023.11.14 伊予鉄グループプレスリリース「郊外電車に新型鉄道車両 7000 系を導入！～バリアフリーに対応、環境性能を向上～」

[https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2023/1114\\_rk7k.pdf](https://www.iyotetsu.co.jp/sp/topics/press/2023/1114_rk7k.pdf)

※3

発行枚数、稼働率等の数値は『2020.3.31 payment navi 「IC 乗車券 「IC い〜カード」 は地域で高い普及率を達成（伊予鉄グループ）」』より

<https://paymentnavi.com/paymentnews/91802>

# 3 具体例に見る 富山地方鉄道

## 4 中小私鉄の取組

### 1. はじめに

富山地方鉄道は、富山県内を中心に、鉄道やバスなどの運輸事業を主体としつつ、レジャー、不動産事業、旅行業を営む会社である。

富山県などの自治体も資本参加しており、形式的には第三セクターであるが、自治体の出資比率が低いため、一般的に第三セクター鉄道には分類されていない。

本稿では、その中の鉄道事業に焦点を当てていく。

### 2. 路線概要

路線総延長は鉄軌道合わせて 108.3km である。

#### 現有路線

#### 鉄道線



(出典：富山地方鉄道株式会社)

- 本線（電鉄富山-宇奈月温泉 53.3km）
- 立山線（寺田-立山 24.2km）
- 不二越線（稻荷町-南富山 3.3km）

- ・上滝線（南富山-岩嶺寺 12.4km）
- ・富山港線（奥田中学校前-岩瀬浜 6.5km）

上記の画像には富山港線の記載がないが、これは富山港線が一部軌道線となっていて軌道線と一体的な運行がなされているためであり、富山港線は鉄道線部分も含めて後述の軌道線の画像に記載されている。

### 軌道線



(出典：富山地方鉄道株式会社)

- ・富山軌道線（富山市内軌道線 7.5km）
  - ・本線（南富山駅前-電鉄富山駅・エスタ前 3.6km）
  - ・支線（電鉄富山駅・エスタ前-丸の内 1.0km）
  - ・安野屋線（丸の内-安野屋 0.6km）
  - ・呉羽線（安野屋-富山大学前 1.2km）
  - ・富山都心線（丸の内-西町 0.9km）
  - ・富山駅南北接続線（支線接続点-富山駅 0.2km）
- ・富山港線（富山駅-奥田中学校前 1.2km）

## 運行形態

### 鉄道線

- ・本線

電鉄富山駅から宇奈月温泉駅間の直通列車が30-60分間隔で運行されているほか、電鉄富山駅から上市駅・中滑川駅・電鉄黒部駅間の区間列車も毎時1本から2本運行されている。

朝ラッシュ時間帯は3-4両編成で車掌も乗務するが、それ以外の時間帯は2両編成のワンマン運転となる。さらに、電鉄富山-寺田間で立山線の列車が直通するため、この区間はほぼ終日にわたって10-20分間隔での運行がなされている。

また、特別料金不要の優等列車として、快速急行（下り立山線直通のみ）や急行（上りのみ）も運行されている。

そのほか、乗車券の他に特急券を要する特急列車が3種運転されており、電鉄黒部駅-宇奈月温泉駅間を結ぶ特急「くろべ」、立山線に直通し電鉄富山駅-立山駅間を結ぶ特急「立山」、宇奈月温泉駅-立山駅間を結ぶ「アルペン特急」がある。

2024年4月までは全線を走破する特急「うなづき」も運行されていたが、現在は運行区間短縮によって「くろべ」に統合される形で廃止された。

- ・立山線

前述の通り、全列車が寺田駅から先で本線に直通し、アルペン特急を除いて電鉄富山駅発着で運行される。そのため、線内完結の列車は存在しない。

特急が運休する冬期には、快速急行が平日早朝に下り1本のみ設定されている。

- ・不二越線・上滝線

不二越線と上滝線は一体的な運行がなされており、全列車が稲荷町から本線に直通し、電鉄富山駅-岩峠寺駅間で運転されており、区間列車や各線内完結列車はない。

### 軌道線

軌道線は運行ルートに合わせて市内電車・環状線と呼ばれており6系統が運行されている。



• 市内電車

- 1 系統：南富山駅前 - 富山駅間
- 2 系統：南富山駅前 - 富山駅 - 富山大学前間
- 4 系統：南富山駅前 - 富山駅 - 岩瀬浜駅間（富山港線直通）
- 5 系統：富山大学前 - 富山駅 - 岩瀬浜間（富山港線直通）

• 環状線

- 3 系統：丸の内 → グランドプラザ前 → 荒町 → 富山駅 → 丸の内
- 6 系統：丸の内 → グランドプラザ前 → 荒町 → 富山駅 → 岩瀬浜（富山港線直通）  
→ 富山駅 → 丸の内

使用車両(事業用車両を除く)



(出典：Wikipedia)  
20020 形（元西武 10000 系）



(出典：Wikipedia)  
17480 形（元東急 8590 系）



(出典：Wikipedia)  
16010 形（元西武 5000 系）  
一部はアルプスエクスプレス



(出典：Wikipedia)  
10030 形（元京阪 3000 系）  
一部はダブルデッカーエクスプレス



(出典：Wikipedia)  
14760 形



(出典：Wikipedia)  
クハ175 形

軌道線・富山港線



(出典：Wikipedia)  
7000 形（富山港線乗り入れ不可）



(出典：Wikipedia)  
8000 形（富山港線乗り入れ不可）



(出典：Wikipedia)  
9000 形（セントラム）



(出典：Wikipedia)  
T100 形（セントラム）



(出典：Wikipedia)  
0600形 (ポートルム)

### 3. 経営状況

富山地鉄では、昨年度の営業損益が9億8000万円余りと5期連続の赤字となった。

この主な要因としては、鉄道事業でコロナ禍のあとも客足が戻っていないことやバス事業でも運転手が大幅に不足し貸し切りバスの受注を制限したことがあるということだ。

また、人手不足に伴って残業代が増えていることや電気代や資材価格の高騰が続いていることも影響した。

一方で最終的な利益は、国などの補助金を受けて1億8658万円余りの黒字となっている。

また、富山県の新田知事は、富山地方鉄道が利用者の増加に向けて車両の更新や増便を行う場合の事業費を石川県の北陸鉄道の事例をもとに路線延長の単純比較で算出したところ約600億円にのぼるという見通しを示しており、「国が半分を負担したとしても県と沿線自治体の負担はそれぞれ150億円と想定される。相当の覚悟が必要であり、財政負担を含め十分かつ丁寧な議論が必要だ」と述べていた。

富山地方鉄道では、軌道線においては新線の開業や新車の導入なども行っており、成長を続けているが、会社全体では、現状では厳しい経営を強いられており、今後に向けて自治体との協力も重要になっているといえる。

(4年 肥田)

### 4. 参考資料

“富山地方鉄道”.Wikipedia.2024-10-25

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AF%8C%E5%B1%B1%E5%9C%B0%E6%96%B9%E9%89%84%E9%81%93>, (2024-11-04 参照)

“経路検索”.富山地方鉄道株式会社.

[https://www.chitetsu.co.jp/?page\\_id=654](https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=654), (2024-11-04 参照)

“市内電車-時刻運賃”.富山地方鉄道株式会社.

[https://www.chitetsu.co.jp/?page\\_id=656](https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=656), (2024-11-04 参照)

“富山地方鉄道 昨年度決算 営業損益5期連続赤字”.NHK. (2024-05-28)

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/toyama/20240528/3060016877.html>, (2024-11-04 参照)

“赤字続く富山地鉄の再構築 約600億円の事業費が必要”.NHK. (2024-09-19)

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/toyama/20240919/3060017949.html>, (2024-11-04 参照)

### 3 具体例に見る 5 中小私鉄の取組

# 上信電鉄

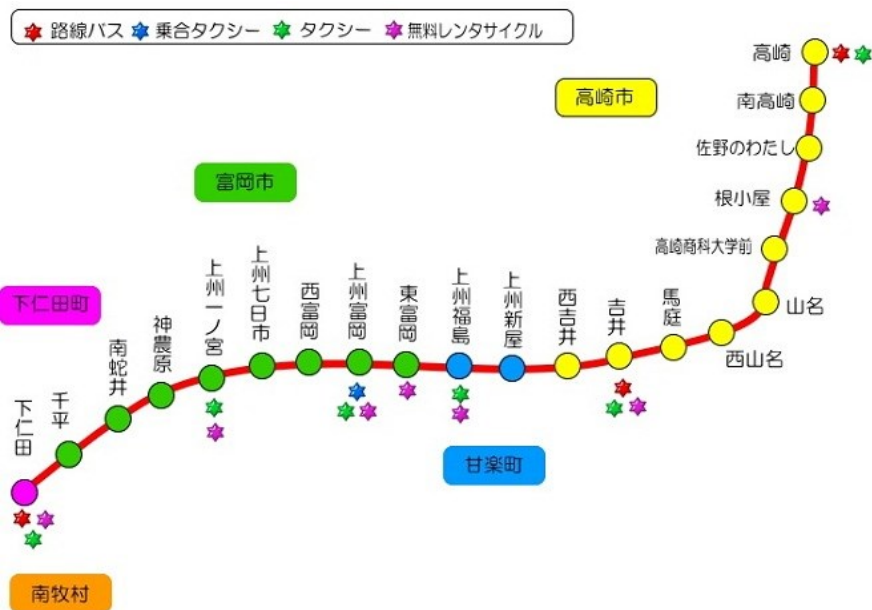
## 第1項 企業概説

上信電鉄株式会社は、群馬県高崎市に本社を構える中小私鉄である。1895年に「上野鉄道」として設立されたのち、1921年に「上信電気鉄道株式会社」に、1964年には「上信電鉄株式会社」に商号が変更されて現在に至る。現存する日本の私鉄路線の中では四番目に古いことや、同一法人として存続する最古の東日本私鉄であることなど、その長い歴史も注目される。

## 第2項 路線概説

以下に路線図を示す。

図1：上信電鉄 路線図（富岡市ホームページより引用）










上信電鉄の路線は、先に示した上信線 1 路線のみである。営業キロは 33.7km であり、駅数は 21 を数える。ほとんどの列車が高崎～下仁田間を直通するが、4 往復のみ高崎～上州富岡間の区間列車が存在する。

列車本数については、7 時台の上州富岡→高崎では 10～20 分間隔、その他の区間・時間帯では 20～50 分間隔での運行がなされており、パターンダイヤは導入されていない。以下に使用車両を示す。

表 1：上信線の車両

形式	250 形	500 形（元西武新 101 系）	700 形（元 JR107 系）
画像			
運用開始	1981 年	1979 年（西武） 2005 年（上信）	1988 年（JR） 2019 年（上信）
形式	1000 形	6000 形	7000 形
画像			
運用開始	1976 年	1981 年	2013 年

画像出典

250 形：Nyohoho - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 4.0,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=104352578> による

1000 形：Sui-setz - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=119186469> による  
6000形：I, Sui-setz, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2971181> による  
7000形：Tokyodesert - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=30029338> による  
それ以外は神井撮影

### 第3項 利用概況・営業係数

以下にデータを示す。なお、データ入手の都合上令和3年度のデータを用いる。

表2：令和3年度 輸送実績

営業 キロ	輸送人員（千人）			輸送人キロ（千人）			一人平均 乗車キロ	一キロ一日平均輸送 人員
	定期	定期外	計	定期	定期外	計		
33.7	1,296	441	1,737	17,998	5,400	23,398	13.5	5,559

※データは鉄道統計年報〔令和3年度〕より引用

表3：令和3年度 営業係数

営業係数（単位：％）	
償却前	償却後
138.7	144.6

※データは鉄道統計年報〔令和3年度〕より引用

輸送実績に着目すると、定期利用が定期外利用を大きく上回っていることが分かる。このことは、上信電鉄は「観光の足」というよりも「地域の足」としての性格が強いことを示唆する。営業係数からは、上信電鉄が赤字であることが分かる。コロナウイルスの影響がなかった令和元年度の実績を見ても、償却前 109.8、償却後 113.7 と赤字であることが分かる。（データは鉄道統計年報〔令和元年度〕より引用）

(1年 神井)

### 第4項 乗車記

乗車日：2024年9月28日（土）

乗車列車：以下の通り（一部途中下車の部員あり）

10:16 発 高崎

列車番号 19 普通 下仁田行き

11:19 着 下仁田

～下仁田観光～



これは、GunMaaS というサイト上で提供されているデジタルフリーパスである。このフリーパスを利用することで、フリーエリア内の普通列車・快速列車の普通車自由席が乗り降り自由となる。料金は1日大人 2,500 円、小人 1,250 円であり、深谷～下仁田間を往復ただけで元が取れる大変お得な乗車券となっている。途中下車も自由なため、高崎から下仁田まで行き、帰りは上州富岡で途中下車して富岡製糸場に向かう部員も見られ、群馬を観光する際には非常に便利である。なお、GunMaaS 上では他にも様々な乗車券類が用意されており、MaaS (Mobility as a Service) の好例といえるだろう。

改札では、乗車券を持っていない場合は自動券売機で購入したうえで、窓口の係員が検札を行う。改札を通ると、頭端式ホームの0番線ホームがある。上信電鉄高崎駅のホームはJR高崎駅のホームと地続きとなっているが、両者のホームの間には柵が設けられており、行き来することはできない。また、上信電鉄の改札口とJR高崎駅の改札口の間も徒歩で3分ほどとやや離れており、乗り換えにはやや不便な印象を受ける。

今回乗車したのは500形第2編成で、地元企業であり下仁田名産のこんにゃくを使用した製品を製造しているマンナンライフの広告が施されている。車内は十数名の乗客がいたが、ロングシートの座席であるため余裕をもって着席することができた。車内は昔ながらの雰囲気を残しているが、一部現代のニーズに合わせた改造が施されている。一つ目は、無料Wi-Fiの提供である。部員が接続してみたところ、通信速度はとても早く、快適にインターネットを使用することができた。高崎から下仁田まで全線を乗りとおすと1時間程度かかり、その間スマートフォンからインターネットを利用する観光客も多数いると考えられ、そのような人々にとっても便利なサービスとなっている。二つ目に、空気清浄機の設置を挙げることができる。これはCOVID-19の感染拡大以降、換気的重要性が認識されたことに伴う措置である。乗車した車両では、空気清浄機は車内中央部の網棚の上に設置されていた。乗客による網棚の利用があまりないことを考えると、このような形で有効利用しているというのは興味深い。車内広告に目を向けると、自動車教習所、大学、専門学校、病院といった地元企業、学校の広告がほとんどである。サービスの広告が多数みられる首都圏の車内広告とはかなり対照的である。また、広告の数も首都圏に比べれば著しく少なく、中づり広告は一切ないほか、窓上は各ドア間で1枚程度、ドア上に少し広告が掲示してある程度である。ただし、吊革に西毛教習所の広告がある点は興味深い。これらの状況から、広告収入の面ではあまり大きくないことが想像される。車内アナウンスは自動化されている。銚子電気鉄道など中小私鉄の中には車内アナウンスに工夫が凝らされている会社もあるが、上信電鉄の場合は特段変わったところは確認されなかった。

走行中に感じたこととして、曲線通過時の車体の傾きが大きいことが挙げられる。実際



にどれほどのカント（曲線部の線路の傾き）が設けられているかは不明だが、高崎から西山名までの区間、および千平から下仁田までの区間は急カーブも多く、速度に比してかなり車体が傾いているという印象を受けた。現在の最高速度は85km/hであるが、かつては軌間が762mmの軽便鉄道だったため、最高速度も現在よりは遅かったと考えられる。最高速度を現在の水準に引き上げるにあたって曲線通過時の傾きを大きくした可能性は考えられるが、真相は不明である。車内の様子は全線を通して混雑した様子はなかったと記憶しており、終始問題なく着席できる程度の乗車率であった。

下仁田駅に到着し、駅前の飲食店で昼食をとったのち、部員一同はハイヤーツアーに参加した。このツアーに関しては後述するが、2時間ほどで神津牧場や世界遺産の荒船風穴を巡ることができ、値段は破格の1台1,000円であった。今回このツアーで利用したのは、駅前に社屋を設ける上信ハイヤーである。上信電鉄とはグループ企業であり、地域活性化のための施策をグループ全体で行っていることがわかる。荒船風穴はアクセスにはやや難があるが、風穴の歴史や仕組みを学ぶことができるだけでなく、一年を通して非常に涼しいため、残暑厳しい9月末の訪問は非常におすすめである。また、ツアーには神津牧場で交換できるソフトクリーム無料券も人数分ついており、一同で美味しくいただいた。

下仁田駅に帰着し、高崎行きの700形第1編成に乗車した。車体には桃源堂のラッピングが施されている。復路は途中下車する部員や高崎まで戻る部員など様々で、各々行程を考え目的地を目指した。往路とさほど変わらない混雑ぶりだったと記憶しているが、高崎まで数駅のところでやや立客が出ていたように記憶している。

全体的な所感としては、利用者数が多くなく、あくまでも地元住民の利用がメインであると感じた。沿線には富岡製糸場をはじめとする世界遺産群があるが、乗車列車に関してはさほど観光客の姿が多くなかったように思う。特に下仁田駅での観光客らしき人の利用はごくわずかであった。これは、未だ下仁田の魅力が広く知られていないこと、高崎から下仁田までを乗りとおすと1時間もかかってしまうことが原因としてあるのではないだろうか。実際に訪れてみると様々な学びや発見が得られる観光地が沿線にはたくさんあり、そのような観光地の足として、上信電鉄はまだまだポテンシャルを秘めているといえるだろう。

(1年 遠藤)

## 第5項 利用促進のための取り組み

### ・世界遺産観光の足として

上信電鉄沿線には、世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」が広がっている。とりわけ、上州富岡駅から徒歩15分の場所に位置する富岡製糸場は、小中学校の教科書に登場

するほどの知名度を誇る。

上信電鉄では、「富岡製糸場見学往復割引乗車券」と称して、お得な切符を販売している。通常料金の場合、高崎駅から上州富岡駅までの往復電車賃 1,620 円と富岡製糸場見学料 1,000 円の合計 2,620 円を要するところ、割引切符を用いれば両者を合わせて 2,200 円となる。

また、グループ会社の上信ハイヤーをはじめとした下仁田町内のタクシー会社においては、上信線終点を起終点とするツアーを実施している。このツアーでは、養蚕関連遺産の「荒船風穴」や、日本で最古の様式牧場である「神津牧場」を巡ることができる。令和 6 年 11 月 30 日までは、荒船風穴の世界遺産登録 10 周年を記念し、荒船風穴と神津牧場を巡る 2 時間ほどのツアーに 1000 円で参加可能となっている。

このような取り組みは、上信線の世界遺産観光の足とするための一助となっているだろう。

・群馬県民を対象とした利用促進キャンペーン

2024 年 9 月 1 日から 10 月 31 日までの間、web サービス「GunMaaS」を用いた群馬県民向けフリーパスが発売された。特筆すべきはその安さで、1 日 500 円で全線が乗り放題となる。

図3：キャンペーンチラシ（群馬県公式ホームページより引用）



群馬県ホームページにおいても、企画趣旨として「普段鉄道を利用していない方への乗車のきっかけづくり」という点が明記されている。

図4：新駅設置の特集記事

(<https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/28782.pdf> より引用)



最近設置された駅としては、ほかに根小屋～山名間に設置された「高崎商科大学前駅」が挙げられる。高崎商科大学が短期大学から四年制大学に移行したことに合わせて、平成14年3月に開業した。

上信電鉄においては、沿線の状況に合わせて新駅を設け、地域住民の利便性向上にも努めている。

(1年 神井)

第6項 おわりに

以上、上信電鉄について考察を加えてきた。総括すると、上信電鉄は地域の定期利用客に対する利便性に配慮したうえで、定期外需要、とりわけ富岡製糸場と絹産業遺産群が世界遺産に指定されたことを契機とする需要喚起に取り組んでいるということが出来る。確かに、一見すれば「富岡製糸場見学往復割引乗車券」の設定や、上信ハイヤーによるタクシーツアーの実施など、観光客に向けたサービスに目をひかれがちではある。しかし、群馬県民に対する利用促進策や、新駅の設置は、前者はともかく、後者は費用が相当大きいことから、定期利用者の便宜を第一に考えている姿勢が見受けられるだろう。そして、この姿勢は輸送実績からしても定期利用客が多い実情に合致しており、望ましい。地方私鉄は一般に、特定の観光地へのアクセス路線としての性質を有すると同時に、地域輸送を担う事業者でもあることが多い。そうだとすれば、上信電鉄は、全国の地方私鉄にとって、学ぶべきところが多い事業者であると考えられるのではないだろうか。

(3年 佐野)

## 3 具体例に見る 小湊鉄道・いすみ鉄道 6 中小私鉄の取組

### 1. 小湊鉄道およびいすみ鉄道について

本稿では、千葉県房総半島を東西に横断する鉄道路線である小湊鉄道線（以下、「小湊鉄道」と表記する。）及びいすみ鉄道いすみ線（以下、単に「いすみ鉄道」と表記する。）を取り巻く現状を踏まえ両路線が存続するためにどのような施策を講じているのかについて概観する。

そもそも、両鉄道路線は、五井から上総中野までの18駅、39.1kmが小湊鉄道<sup>7</sup>、上総中野から大原までの14駅、26.8kmがいすみ鉄道<sup>8</sup>と分かれているものの両路線は上総中野駅で接続されており、もともと一体の鉄道路線であった観すらある。しかし、両路線の成立の経緯は全く異なる。

まず小湊鉄道は小湊鐵道株式会社が1925年（大正14年）に五井～里見間の25.7kmを開業したのが始まりであり、翌年1926年（大正15年）には里見～月崎間の4.1kmが延伸開業、1928年（昭和3年）には月崎～上総中野間の9.3kmが更に延伸開業して現在の小湊鉄道線が形成された<sup>9</sup>。すなわち、小湊鉄道線は当初から小湊鐵道株式会社が運営する私鉄路線であった。

他方、いすみ鉄道は、1912年（大正元年）に大原～大多喜間に開業した県営人車軌道及びその後身の夷隅軌道が経営困難となったことからその代替手段として1930年（昭和5年）に同じ区間で開業した木原線とその起原とする鉄道路線である。1933年（昭和9年）には大多喜～総元間が、翌年には総元～上総中野間が延伸開業し現在の原型が完成した。その後、国鉄の経営状態悪化に伴い1979年（昭和54年）の「日本国有鉄道の再建について」閣議決定により木原線を含む輸送密度2000人未満の鉄道路線の廃止及びバス又は第三セクターへの転換が決定された。そして1986年（昭和61年）に木原線の第三セクター化が決定され、1988年（昭和63年）にJR木原線は廃止され同年からいすみ鉄道株式会社の鉄道路線として運営されるに至っている<sup>10</sup>。

<sup>7</sup> <https://www.kominato.co.jp/corporate/outline/>

<sup>8</sup> <https://isumirail.co.jp/companyprofile>

<sup>9</sup> <https://www.kominato.co.jp/corporate/history/>

<sup>10</sup> <https://isumirail.co.jp/history-2>





小湊鐵道及びいすみ鉄道路線図(出典:小湊鐵道 HP)

## 2. 小湊鐵道及びいすみ鐵道を取り巻く環境

上記のような経緯で成立した小湊鐵道及びいすみ鐵道であるが、現在、それらを取り巻く環境は大変厳しく、存続が危ぶまれる状況にある。

小湊鐵道については五井～養老溪谷は市原市に属するが、市原市住民の交通分担率に占める鐵道(JR線を含む)の割合は2018年時点において全目的で9.8%、通勤通学目的で15.8%であり自動車が全目的で67.1%、通勤通学目的で57.9%に比べると3倍から5倍近い差がある状況である。<sup>11</sup>また、小湊鐵道の乗降客数下図に示す通りコロナ禍前の2013年から2019年にかけても既に減少傾向にある。その上、五井～養老溪谷における沿線人口は2020年から2050年にかけて高齢人口を含めた総人口が減少する見込みであり、定期的な輸送需要そのものが将来的にも減少する見込みである<sup>12</sup>。

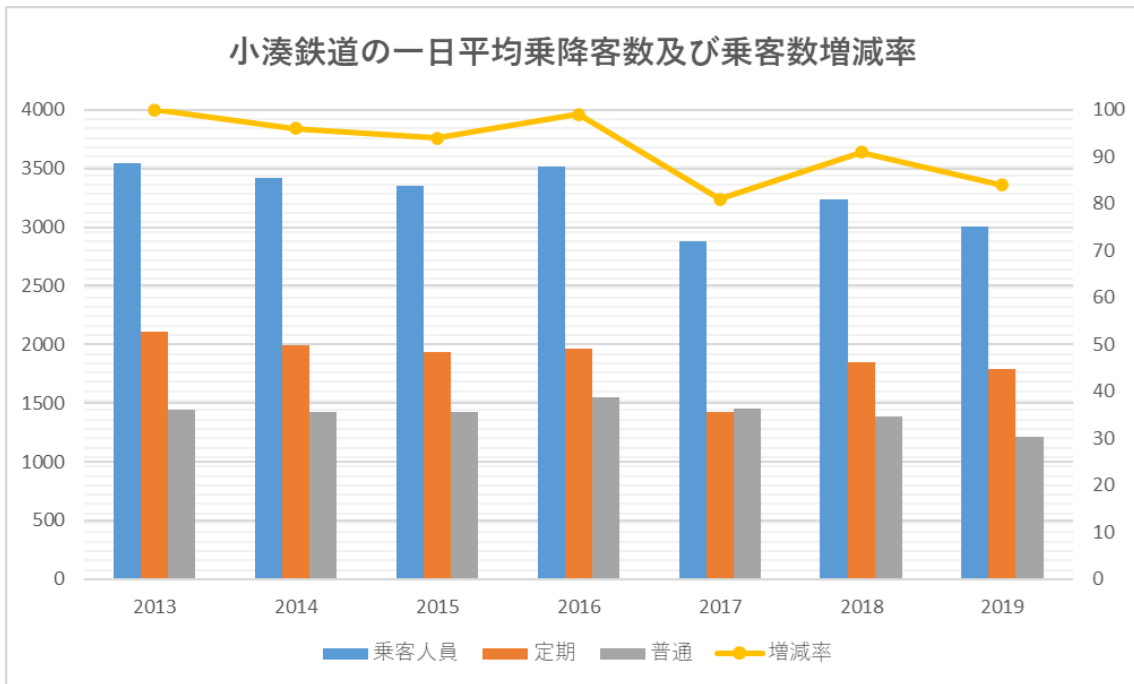
また、いすみ鐵道は上総中野～城見ヶ丘間が大多喜町、上総中川～大原間がいすみ市に属するが、大多喜町では通勤・通学目的での交通分担率について鐵道が9.0%であるのに対し自動車が83.3%であり<sup>13</sup>、いすみ市では全目的における交通分担率について6.0%であるのに対し自動車が77.1%<sup>14</sup>となっており、いずれの地域でも自動車の交通分担率が鐵道のその9倍から10倍とかなりの差があることが分かる。また、いすみ鐵道の利用者数も減少傾向にあり、2013年を100とした場合におけるコロナ禍前の2019年の利用者数は72となっている(下図参照)。その上、大多喜町の総人口は2010年時点で10,671人であったが2040年には6,400人程度となることが予測されていると共に、

<sup>11</sup> 市原市地域公共交通計画,p.12

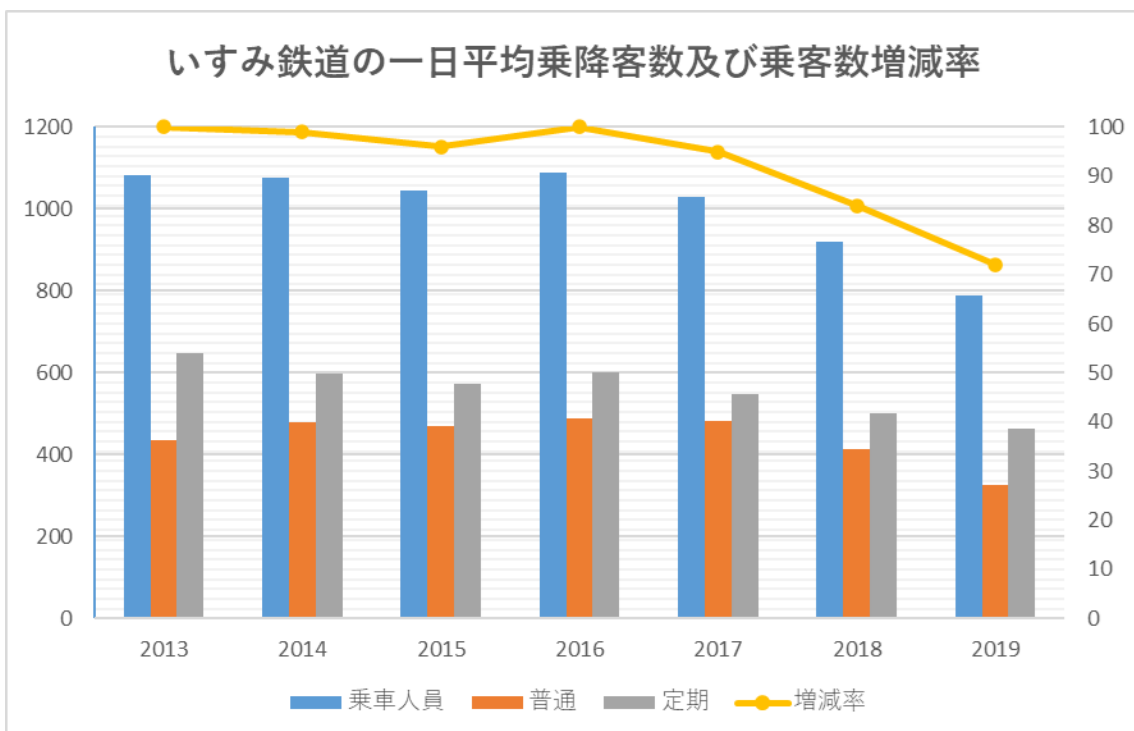
<sup>12</sup> 市原市地域公共交通計画,p.7

<sup>13</sup> 大多喜市地域公共交通計画,p.7

<sup>14</sup> いすみ市地域公共交通計画,p.6



『市原市統計書』<sup>15</sup>を基に筆者作成



『鉄道輸送の現状』<sup>16</sup>(千葉県)をもとに筆者作成

<sup>15</sup> <https://www.city.ichihara.chiba.jp/3rdCategory?categoryId=30604040>

<sup>16</sup> <https://www.pref.chiba.lg.jp/koukei/tetsudou/documents/r04mintetu.pdf>

2040年までに生産年齢人口や年少人口だけでなく老年人口も現在より減少すると予測されていることから、いすみ鉄道沿線における通勤・通学需要や高齢者の移動の需要も減少を続けるものと見られている。<sup>17</sup>

このように、両路線の交通分担率は現状でも低い状況にありその利用は年々減少している。また、沿線人口も少子高齢化により減少し続けており市町村はさまざまな施策により人口の維持を図っているものの、現在よりも高齢人口も含め総人口が減少するのは必至であり両路線を取り巻く環境は今後、より厳しいものになると考えられる。

### 3. 小湊鉄道及びいすみ鉄道の取り組み

#### (1) 小湊鉄道

まず、小湊鉄道では乗車券として交通系 IC カードの利用ができず、通勤・通学定期券の発売も現金のみであった。しかし、2024年3月30日よりスマホ乗車券アプリ QUICK RIDE によるモバイル定期券の発売を開始し、PayPay や各種クレジットカードの利用が可能となり通勤・通学目的の利用者の利便性向上を図っている<sup>18</sup>。

次に、観光需要を創出する施策としては、現在、「房総里山トロッコ」を運行している。この列車は蒸気機関車風のディーゼル機関車 DB4 形が4両の客車を牽引し、車窓から見える房総の四季折々の景色を堪能する列車となっている。2・3号車は一部窓のない展望車となっており、季節感を肌で感じることができる。運転区間は五井～養老溪谷であり、乗車には乗車券の他に房総里山トロッコ指定席券料金 600 円が必要となる<sup>19</sup>。また、定期の普通列車においても自動放送及び英語放送が導入されており、外国人観光客の需要を掘り起こすために外国人向けの利便性向上施策にも着手している。さらにお得なきっぷとして、1日フリー乗車券や高滝～上総中野の里山フリーきっぷ、五井～高滝の上総鶴舞・高滝周遊乗車券といった小湊鉄道沿線の観光の際に鉄道を利用してもらえるような乗車券を発売している。また、小湊鉄道といすみ鉄道を乗り通せる房総横断記念乗車券も発売しており、道に乗ってもらうことそのものを楽しんでもらえるような取り組みも行っている。



モバイル定期券イメージ

<sup>17</sup> 大多喜町地域公共交通計画,p4

<sup>18</sup> <https://www.lecip.co.jp/lecip/news/2024/0401-2.html>

<sup>19</sup> <https://www.kominato.co.jp/satoyamatorocco/>

また車両については、1961年から使用しているキハ200形が部品不足などから整備が難しくなっているものの、現状ではハイブリット車両の登場など動力を取り巻く環境が不透明であることから新造車両の投入に変えてJR東日本からキハ40形の譲渡を受け投入するに至っている<sup>20</sup>。

さらに、駅やその周辺での取り組みに関しては、従来から五井駅周辺では人と待ち合わせをしたり休憩するスペースがないとの利用者の声を受け、直営のカフェである「こみなと待合室」を五井駅に隣接する場所に開業し、駅の利便性向上にも力を入れている<sup>21</sup>。

また、公式サイトでは小湊鉄道グッズも発売しており、オリジナルキハ200形バッグや文房具、いすみ鉄道とコラボした房総横断鉄道Tシャツ・タオルといった各種グッズをインターネット販売し、インターネットを通じたPRにも努めている。



キハ200形 五井駅にて  
(筆者撮影)



キハ40 2 上総中野駅にて  
(筆者撮影)

## (2) いすみ鉄道

いすみ鉄道においても、乗車券として交通系ICカードの利用はできないものの、通学定期券についてはジョルダン乗換案内アプリによるモバイル通学定期券を発売しており、通学客の利便性向上を図っている。<sup>22</sup>また、土曜日にはキハ52による急行列車がヘッドマークを掲げて運行されており、国鉄時代の急行列車を体感することができる。以前はキハ28<sup>23</sup>によるレストラン列車も運行されていたが、2022年9月をもって運行が終了して

<sup>20</sup> <https://www.kominato.co.jp/kiha200/>

<sup>21</sup> <https://kominatomachiai.com/>

<sup>22</sup> [https://isumirail.co.jp/tsuugaku\\_teikiken](https://isumirail.co.jp/tsuugaku_teikiken)

<sup>23</sup> <https://isumirail.co.jp/restrauntstrain#:~:text=%E8%BB%8A%E5%86%85%E3%81%A7%E9%A3%9F%E4%BA%8B%E3%82%92%E6%A5%BD%E3%81%97%E3%82%81%E3%82%8B,%E3%81%B8%E6%84%9F%E8%AC%9D%E3%82%92%E7%94%B3%E3%81%97%E4%B8%8A%E3%81%92%E3%81%BE%E3%81%99%E3%80%82>



いる。またお得なきっぷとしては、いすみ鉄道 1 日フリー乗車券や小湊鉄道との直通きっぷである房総横断鉄道記念乗車券が発売されている。<sup>24</sup>

車両については、2012 年から、いすみ 300 形といすみ 350 形を新造投入し、自動放送や車内フリーwi-fi の導入など乗客の利便性向上を図っている。

さらにいすみ鉄道は PR 活動に力を入れている。まず、駅や公式サイトでいすみ鉄道グッズのオンライン販売を行っている。また「キハ倶楽部」と題し、会員から車両の運営費や燃料費についての金銭支援をしてもらいそのお礼として会員専用腕章を進呈したり、キハ 30 の運転体験に参加できるといった特典がもらえるといった支援キャンペーンを行っている。<sup>25</sup>また、「全国いすみ鉄道支店長」を募集し、SNS でいすみ鉄道の魅力を発信したりグッズや企画のアイデア提供などをしてくれる人材を募集し、幅広い人材からの意見を取り入れる施策を講じている。<sup>26</sup>また、大多喜駅、国吉駅、上総中野駅、大原駅の枕木に支援者の名前が入ったプレートを設置してもらえる「枕木オーナー」の募集<sup>27</sup>や、法人については副駅名についてのネーミングライツを募集している。<sup>28</sup>このように、いすみ鉄道は利用者だけでなく、さまざまな人々とのつながりを通じてその魅力を知ってもらう活動に力を入れているといえる。



いすみ 300 形 上総中川駅にて  
(筆者撮影)



いすみ 300 内装  
(筆者撮影)

<sup>23</sup> <https://isumirail.co.jp/express>

<sup>24</sup> <https://isumirail.co.jp/tickets>

<sup>25</sup> <https://isumirail.co.jp/kihaclub-2>

<sup>26</sup> <https://isumirail.co.jp/kihaclub-2>

<sup>27</sup> <https://isumirail.co.jp/makuragiowner>

<sup>28</sup> <https://isumirail.co.jp/namingrights-2>

#### 4. まとめ

上述したように、小湊鉄道及びいすみ鉄道を取り巻く環境は厳しく、今後もますます厳しくなることが予想される。しかし、両路線とも車窓から見る景色や車両に乗ることそのもので体感できる旅情といったものは大変魅力のあるものである。現在、さまざまな取り組みを通じてその存続を図っており、その魅力を肌で感じるために一度、乗車してみてもいかがだろうか。

(4年 細川)

#### 参考資料

- 小湊鉄道公式ホームページ (<https://www.kominato.co.jp/>)
- いすみ鉄道公式ホームページ (<https://isumirail.co.jp/>)
- 市原市地域公共交通計画  
(<https://www.city.ichihara.chiba.jp/article?articleId=66610a3a1c88c95851901c67>)
- 大多喜町地域公共交通計画  
(<https://www.town.otaki.chiba.jp/soshiki/kikaku/2/1/4/1/1656.html>)
- いすみ市地域公共交通計画  
([https://www.city.isumi.lg.jp/material/files/group/16/public\\_transport\\_plan.pdf](https://www.city.isumi.lg.jp/material/files/group/16/public_transport_plan.pdf))
- レシップ株式会社ホームページ  
(<https://www.lecip.co.jp/lecip/news/2024/0401-2.html>)

## 3 具体例に見る 7 中小私鉄の取組

# 能勢電鉄

### 1. はじめに

本年度の研究誌は、「地域と中小私鉄」であるところ、能勢電鉄はコロナ禍を経て、妙見の森関連事業の廃止、妙見口直通列車の減便という、大きな変化を受けており、今後における地域と中小私鉄の関連性を考えるうえで興味深い事業者である。1997年からのワンマン運転の実施、特急日生エクスプレスの運行、5100系、7200系といった新型車両の積極的な導入を行っている点が特徴的である。

### 2. 妙見線・日生線の概要

現在、能勢電鉄は、妙見線(川西能勢口～妙見口 12.2km)及び日生線(山下～日生中央 2.6km)を運営している。

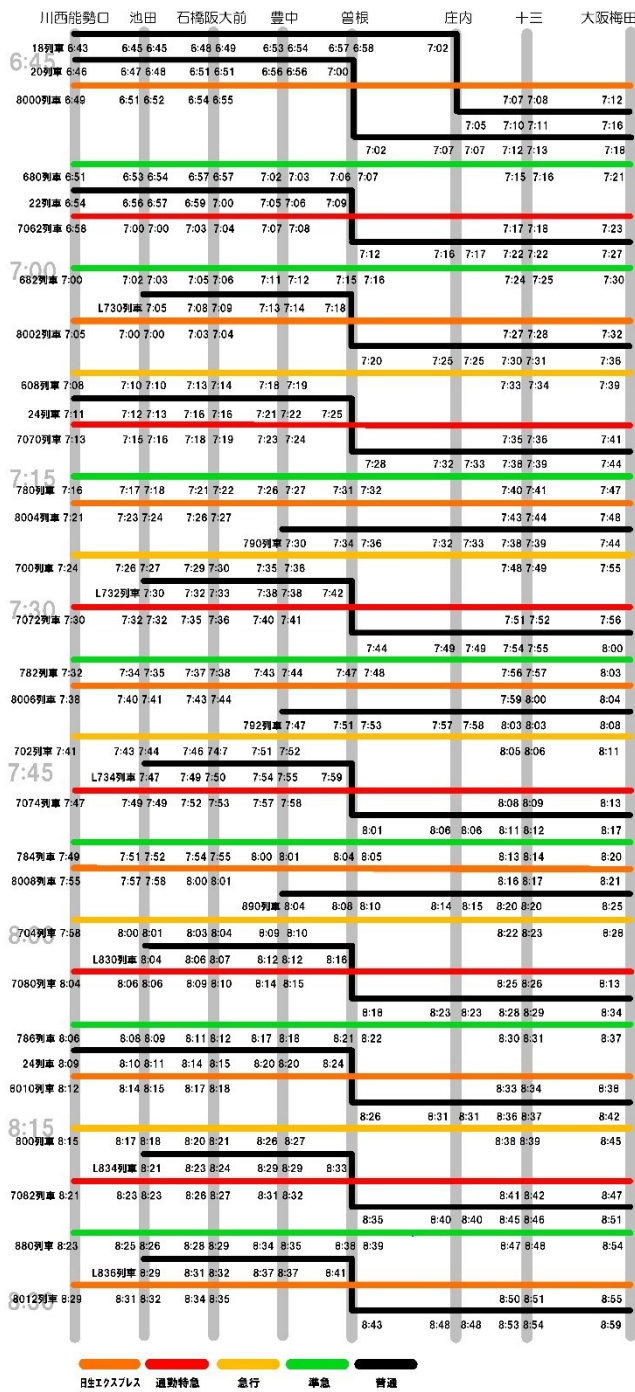
妙見線は、もともと能勢妙見山への参拝客を目的に建設され、大正2年に川西能勢口～一の鳥居間が開業した。その後、大正12年に川西国鉄前～妙見口間が開通し全通、昭和40年以降沿線の改良が進んだことに合わせて複線化、線形改良を行い、昭和53年の日生線の開通、昭和56年の川西能勢口駅付近の高架化及び川西能勢口～川西国鉄前の廃線、平成7年の1500Vへの昇圧を通じ、現在の形に至る。

日生線は、昭和45年に猪名川町に建設の始まった日生ニュータウンへの交通手段を確保するため、昭和47年から日生ニュータウンの事業主である日本生命と能勢電鉄の間の協定に基づき建設された。全線複線の高規格路線である。

### 3. ダイヤ

2022年12月ダイヤ改正以降、基本的に川西能勢口～日生中央間の列車が10分おきに運行されている。日中時間帯は基本的に川西能勢口〇4分発、〇9分着であり、それぞれ大阪梅田・宝塚からの急行(それぞれ、川西能勢口〇1分着〇1分発、〇2分着〇3分発)との乗り継ぎが考慮されている。妙見口には、山下で山下～妙見口の区間列車(山下〇1分着、〇3分発)と接続している(川西能勢口からの列車は〇〇分着、〇2分発)。

平日は、朝夕に阪急宝塚線直通の特急日生エクスプレスが運行されている。朝の便は6時30分から8時11分まで(日生中央基準)約15分間隔で7本、夕方の便も17時57分から19時57分まで(大阪梅田)20分間隔で7本設定がある。大阪梅田行きは最速42分(日生中央6時30分発8000列車)、日生中央行きは全列車40分で、大阪梅田～日生中央間を結ぶ。大阪梅田行き列車は山下で8002列車(同駅6時50分発)、8008列車(同駅7時41分発)と5分以内で接続しており、また日生中央行き列車も同駅で妙見口行き列車に3分で接続しており、妙見線山下～妙見口間からの利用者からしてもおおむね利



阪急宝塚線(川西能勢口～大阪梅田間)朝の列車運行の様子。2024年10月現在の時刻表をもとに作成。

用しやすいダイヤ設定となっている。また、阪急線内でも曽根・庄内或いはその両方で普通列車の待避を行ったり、豊中始発の列車に先行したりするなど、朝ラッシュながらも速達性が意識されたダイヤ編成になっている。また、石橋阪大前では箕面からの列車からおおむね2分程度で接続し、箕面線利用者からも利用しやすい列車となっている一方、通勤特急の停車する豊中を通過し、遠近分離を図っているように思われる。平日夕方の日生中央行き列車は、全列車大阪梅田を6分前に出る川西能勢口行きの普通列車を曽根で追い越し、石橋阪大前で箕面行きに7分で、川西能勢口で日生中央行きの普通列車に4分で、山下で妙見口行きに3分で連絡する。

そのほか、早朝・深夜に数便ずつ川西能勢口～妙見口間、それに対応する山下～日生中央間の区間列車が設定されている。また、平日朝に1本のみ車庫併設駅の平野～川西能勢口間の区間列車が存在する。

2022年12月改正以前は川西能勢口～日生中央間、川西能勢口～妙見口の列車が20分おきに交互に設定されており、山下でそれぞれ山下～妙見口間、山下～日生中央間の区間列車と接続するダイヤ設定であったが、同改正で現状に改められている。能勢電鉄は同改正を、「輸送力の適正化」<sup>29</sup>としている。

<sup>29</sup> 能勢電鉄. (2022年10月12日). のせでん. 鉄道線のダイヤ改正について

[https://noseden.hankyu.co.jp/upload\\_file/noseden/information/newsrelease202210121.pdf](https://noseden.hankyu.co.jp/upload_file/noseden/information/newsrelease202210121.pdf)



#### 4. 使用車両

現在、能勢電鉄は13編成52両を保有しており、その全てが阪急電鉄で以前使われていた車両となっている。形式としては、1700系(元阪急旧2000系 現在4両編成2本)、5100系(元阪急5100系 現在4両編成5本2両編成2本)、6000系(元阪急6000系 8両編成1本)、7200系(元阪急7000系 6000系 4両編成3本)が存在する。

これらの車両は、特急日生エクスプレス用に導入された8両編成の6000系6002×8R編成を除いて<sup>30</sup>、能勢電鉄線内でワンマン運転を行うための以下のような改造が施されている。

- 各ドアへの戸閉検知センサーの設置  
能勢電鉄がワンマン運転を開始した1997年より導入されたものであり、戸挟みによる事故を防止している
- 自動放送装置の搭載  
1700系ではボタン式の、5100系、7200系ではタッチパネル式の操作盤が用いられている。
- 運転台計器パネル上部へのワンマン機器操作盤の設置  
こちらも1997年のワンマン化に合わせて設置され、計器パネルの上に、ドアスイッチ、放送装置や各種表示灯が一体化した操作盤が設けられている。なお、従来はドアスイッチを扱うためにはキーによりドアスイッチを「入」位置にする取り扱いがされていたが、1700系は線路上に設置されたIDタグ、5100系、7200系はトランスポンダによりホームの無い場所での誤開扉を防止している為、近時この取扱いは廃止され、操作盤上の鍵穴には蓋がなされた。
- 車掌スイッチの瞬間励磁式への変更
- 阪急電鉄では車掌スイッチが直接制御となっているが、ワンマン運転を行うに際し、車掌スイッチが間接制御(瞬間励磁式)に変更されている。
- フレキシブルマイクの設置

そのほかにも、能勢電鉄の線区の特性を考慮した以下のような改造も施されている。

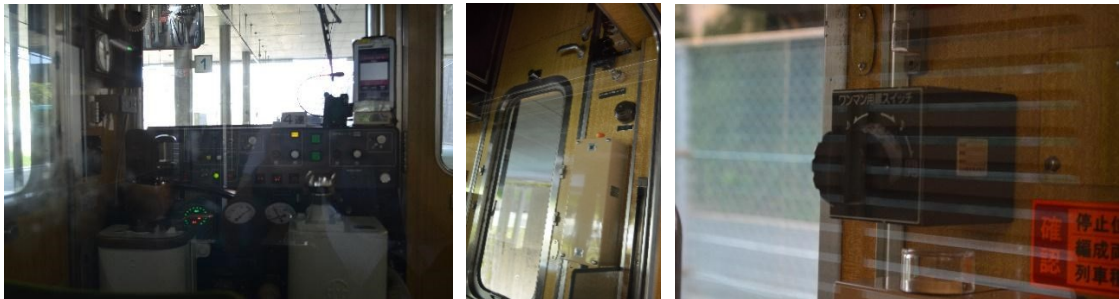
- 排障器・排障装置(スカート)の変更(1700系、5100系)  
先頭台車に備えられた排障器は、曲線が多いことを鑑みて幅の広いものが使用されている。また、1700系はのちに、5100系は導入時に排障装置が設置された。

---

<sup>30</sup> 現在、日生エクスプレスには1000系と8000系が充当され、同編成は専ら阪急宝塚線内で運用されている。

- 主抵抗器の大型化(5100系)  
線区の勾配が大きいため、電気制動による制御器の損傷を避けるために増設が行われた。
- 電動発動機の増設(1700系)  
かつて6両運転を実施するため4両編成を分割する運用が存在したときに電源を確保するために設けられた。
- 前面のブレーキ管の撤去(1700系)  
山間を走る線区であるため、野生動物との接触時にブレーキ管を破損しブレーキ不緩解を生じることの無いよう撤去が行われた。
- ミュージェットの設置(5100系、1702×4R※廃車済み)  
ミュージェットはレール踏面にセラミックスを噴射し粘着力を強める装置であるところ、勾配の大きい能勢電鉄線内において、勾配、落ち葉による空転の対策のため、電動機出力的に空転に脆弱な5100系に設置された。

なお、近時において1700系の2026年春頃の営業運転終了<sup>31</sup>、それに伴って2025年1月ころまで行われる「レジェンド1700系」と称したヘッドマークの掲示及び装飾、また7200系4次車(2両編成2本)<sup>32</sup>の導入が発表された。



(左) 5100系 C#5139 の運転台。ワンマン機器の操作が運転台で完結するようになっている。また、キーに蓋がされていることも見受けられる。  
 (中) 同じく C#5139 の車掌スイッチ。間接制御に改造されている。  
 (右) 甲陽線・今津南線で運用される阪急電鉄の6000系ワンマン車のドアスイッチ。能勢電鉄とのワンマン改造の差異が興味深い(参考)。

<sup>31</sup> 能勢電鉄. (2024年3月15日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】みなさまのコメントにお答えします【新しい仲間もチラ見せ!?!】

<https://www.youtube.com/watch?v=RH85GOWFnyA>

<sup>32</sup> 能勢電鉄. (2024年6月10日). のせでん. 移動円滑化取組計画書

<https://noseden.hankyu.co.jp/company/pdf/idou-keikaku2024.pdf>

## 5. 利用実態

以下に、能勢電鉄の主要駅(川西能勢口・山下・日生中央・妙見口)の一日当たりの利用者数(人)を示す<sup>33</sup>。

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
川西能勢口					46250	45746	45642
山下	7346	7164	6993	6704	6880	7030	6847
妙見口	1513	949	1019	964	964	1143	923
日生中央	12257	11805	11692	11209	11155	10974	10940

2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
45306	45340	37776	37572	38495	39742
6692	6474	5642	5561	5555	
890	877	712	702	684	
10662	10623	8837	8813	8719	

コロナ禍の影響もあるものの、それ以前の動向をも考慮すると、全体として利用者は下減少傾向にあることがわかる。

## 6. 乗車記

乗車日：2024年8月25日

乗車列車・使用車両

川西能勢口 15:04→日生中央 15:24 普通 日生中央行き 5138×4R

日生中央 15:29→山下 15:32 普通 川西能勢口行き 5138×4R

山下 15:33→妙見口 15:41 普通 妙見口行き 5142×2R

妙見口 15:43→山下 15:51 普通 山下行き 5142×2R

<sup>33</sup> 川西市. (2022年11月28日). 統計要覧令和元年度版. 05 交通・通信

<https://www.city.kawanishi.hyogo.jp/shiseijoho/jyoho/1014047/1014143/1014149.html>

川西市. (2022年10月16日). 統計要覧令和5年度版. 05 交通・通信

<https://www.city.kawanishi.hyogo.jp/shiseijoho/jyoho/1014047/1014143/1020389.html>

国土交通省. (2024年6月). 国土数値情報ダウンロードサイト. 国土数値情報 駅別乗降客数データ

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-2022.html>

上記3つの資料をもとに筆者作成

山下 15:52→川西能勢口 16:09 普通 川西能勢口行き 5148×4R

乗車日は、阪急電鉄の全線乗りつぶしを行っていたため、筆者は箕面線に乗車したのち、石橋阪大前駅から宝塚線の普通列車に乗車し能勢電鉄の始発駅である川西能勢口駅に向かった。急行の川西能勢口到着時刻は14:58であったところ、筆者は当時阪急のフリーパスを使用していたことから一度改札を出る必要があったため、せわしない乗り換えとなったが、通常の場合であればさほど時間的余裕がない乗り換えともならず、利用しやすいダイヤ設定となっているように感じた(なお、日中時間帯、宝塚線の大阪梅田からの急行とは3分で、宝塚からの急行とは1分で、雲雀丘花屋敷からの普通とは9分で接続する。宝塚線、能勢電鉄ともに10分サイクルのパターンダイヤとなっていることにより実現されている利便的な接続である)。能勢電鉄の列車は川西能勢口駅の4・5号線から発車する(日生エクスプレスのみ3号線)ところ、筆者が4号線に行くと既に列車が停車しており、椅子がすべて埋まる程度の乗車があったように思える。

川西能勢口を発車すると、列車は左にカーブしつつ高架橋を下り、絹延橋付近で地平に降りる。市街地の中を猪名川に沿って北上していき、滝山・鶯の森・鼓が滝・多田と川西市内の各駅に停車していったが、各駅でそれなりの乗降があり、座席が埋まるか埋まらないか程度の乗客が常に乗車していた。車庫併設駅の平野を過ぎたあたりから、車窓に山林が増えていくと同時に、徐々に乗客が減っていき、山下に到着した時点では各車両5人程度の乗車になっていた。最終的に日生中央駅で下車した乗客は合計10人程度であったように記憶している。



(左)川西能勢口駅4号線で発車を待つ5138×4R編成。

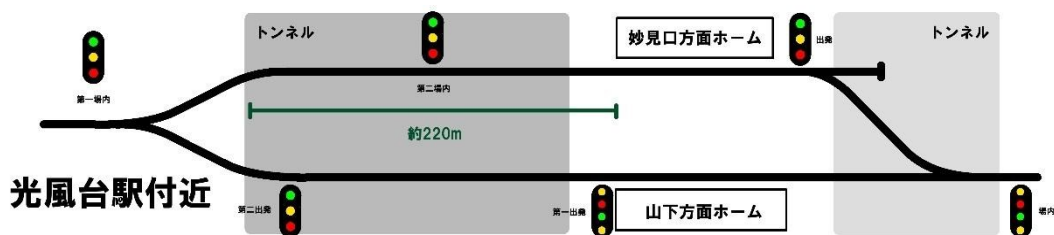
(右)日生中央駅から川西能勢口片方を望む。

続いて日生中央駅で折り返し、妙見口へ向かった。日生中央から乗車した上り電車は、日中時間帯とのこともあってか各車両の乗客は2.3人程度にとどまっていた。日生隧道を含めた4つのトンネルを抜け、山下駅までの線形の良い2.6kmを列車は相当のスピードで走行した。



山下駅では2番乗り場に到着し、向かい側3番乗り場に停車していた妙見口行き列車に乗り換えた。乗り換え時間は1分となっていたが、対面接続を行うため無理のないダイヤ設定であるように感じた。筆者以外にも日生線から妙見線に乗り換えた乗客が数名いたように記憶している。乗り換えた列車は5142×2R編成で、能勢電鉄に2本のみ存在する(5142×2R及び5124×2R)2両編成の車両であった。以前は日生中央～山下及び妙見口～山下の区間列車で使用されていた同2編成であるが、2022年12月ダイヤ改正以来は妙見口～山下間の区間列車でのみ運用されている。

15名程度を乗せた列車は山下駅を出ると、短いトンネルを通過し、まもなく笹部駅に着く。笹部を出ると、高度をどんどん上げながら山肌を沿って進み、車窓からは主に森や田畑が見えるようになる。もっとも、少し離れたところには宅地があるため、笹部、そしてこの後に停車した各駅において、乗車はなくとも数名ずつの降車があった。光風台では列車交換を行う。同駅は川西能勢口方に過走余裕距離があり、また妙見口方には安全側線が設けられている為、同時進入が可能である。



光風台駅付近の信号・配線を示す。距離は Google map による概算。

光風台を過ぎると駅前に宅地が広がるときわ台に停車し、やがて終点妙見口に到着する。終点まで乗車したのは筆者を含めて5人程度であったと思われる。その中には、行楽目的に見受けられる親子連れがおり、妙見の森関連事業が終了した後も、細々と行楽需要が残存していることが感じられた。



妙見口駅



5142×2R 編成。山下駅にて。

乗車した5142×2R車は1分後の上り列車に充当されたため、筆者も急いで改札を出て折り返し乗車をした。5人ほどの乗車で妙見口駅を発車した。途中の各駅でも、それほど多くの乗客はなく、最終的には10人程度が山下駅まで乗車した。途中、ときわ台駅からは山下駅の第一場内信号機が目に見えるのであるが、そこには「ト→」という表示機が設けられていた。「ト」という表示からおそらく山下駅の到着番線に応じた開扉方向を示したものと推測されるが、ワンマン運転士のドア扱いを防止する取り組みとしては非常に興味深かった。

山下駅到着後は川西能勢口行きの列車に乗車した。同駅からは妙見口からの列車の乗客も併せて20名程度の乗車があった。列車は、川西能勢口に近づくにつれ徐々に乗客を増やし、最終的には各車両7名前後の立ち客がいる程度の混雑で川西能勢口駅に到着したように記憶している。



(左) 山下駅第一場内信号機。「ト→」という表示機が見受けられる。

(右) 山下駅3番線乗り場から川西能勢口方を望む。運行形態からか「接続注意」という注意喚起がなされているのが興味深い。

## 7. 利用促進策

まず、乗車券については、下記のような企画乗車券を販売している<sup>34</sup>。(2024年11月5日現在)

- 京都・嵐山1dayパス
- TOM and JERRY×HANKYU 阪急電車・阪急バス全線1日乗車券
- 奈良・斑鳩1dayチケット
- 高野山1dayチケット

<sup>34</sup> 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. お得な乗車  
<https://noseden.hankyu.co.jp/railway/gain.html>

また、令和5年4月1日より、「能勢電車 ICOCA ポイント還元サービス」が始まっている。

そして、その他同社に特徴的な取り組みとして、「のせでん沿線に住もう」と称したアピール活動を行っており、同名称のバナーがHP各所に置かれるなどしている。ニュータウン開発とともに発展し、また平成16年に能勢電産業が阪急阪神不動産に吸収合併されるまで不動産事業を行っていた同社らしい取り組みである<sup>35</sup>。

## 8. 小括

以上、能勢電鉄の現状について検討してきたが、能勢電鉄の運営の特徴はコストカット、利便性、安全対策の調整を図っている点に特徴があると評価できる。まず、車両面ではすべての列車において阪急電鉄からの中古車両が使われているものの、能勢電鉄線内での走行に適するように、走行装置などに改造が加えられていることに加え、ワンマン運転による客扱い事故を防ぐための各種安全装置も追加で設置がなされている。また、前述のような地上設備(IDタグ・トランスポンダ、山下駅第一場内信号機)にも同様の趣旨により設けられているといえる。次に、商品たる列車ダイヤの面を見ると6002×8Rを譲り受け、日生エクスプレスを運行することにより経済的に沿線の利便性を向上させている。そして、近時の利用者数減少(実際、筆者も妙見口～山下間での4両編成車の運行は輸送力過剰であるように感じられた)に応じて同区間の系統分離を行ったが、これも日中10分間隔を維持したうえで行われたものであり、利便性とコストカットのバランスを図った施策であるように感じられた。

このような姿勢は、今後の地方私鉄と地域のかかわり方として望ましいものであると考える。利用者数の減少による減便、それに伴う利便性の低下、それに伴う更なる利用者数の減少という流れは決して望ましいものではないためである。そして、近時発表された7200系4次車2両編成2本の導入であるが、これはこの流れからすれば希望を抱かせる発表である。第一に、現在2両編成車は2運用2配置であるところ、予備車がない状態を解消することができる。また、2両編成車は現在のところ山下～妙見口のみでの運用となっているところ、編成数増加により利用の少ない時間帯においてその他の線区でも走らせることが可能であり、輸送力の適正化・コストカットが可能であるようにも思える。さらに、導入される7200系は既存編成がVVVFインバーターを搭載していることからして、VVVF化改造をしたうえで導入されることが予測されること、従来の7200系車両につき相当電力消費が抑えられ経費削減につながっていることが指摘されていることからすると、7200系4次車の導入はその面でもコストカットにつながるであろう。

このように、能勢電鉄は利便性を維持しつつ利用者数減少に様々な対策を施しており、また今後もその特性が更なる発展をすることが感じられ、地域と中小私鉄の関係を考える

---

<sup>35</sup> なお、現在も一部土地・建物の賃貸を行っている。

うえで重要な例であろう。

なお、本稿については能勢電鉄が YouTube 上で展開するのせでんチャンネルを多々参考にした。現在、鉄道各社が各種 SNS で情報発信を行っているところ、それらのコンテンツを研究誌に活かせるのではないかと考え、試したものである。

(3 年 佐野)

## 9. 参考文献

- 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. 会社情報 <https://noseden.hankyu.co.jp/company/>
- 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. のせでん沿線に住もう  
<https://noseden.hankyu.co.jp/lifestyle/>
- 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. 年譜  
<https://noseden.hankyu.co.jp/company/chronicle03.html>
- 阪急阪神不動産. (n.d.). 阪急阪神不動産. 沿革. <https://www.hhp.co.jp/corp/history/>
- 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. お得な乗車券  
<https://noseden.hankyu.co.jp/railway/gain.html>
- 猪名川町. (n.d.). めぐるとき まじわる心 いながわ. ニュータウン開発と鉄道の開通  
[http://www.town.inagawa.hyogo.jp/~etc/inagawa\\_hp/12-13.htm](http://www.town.inagawa.hyogo.jp/~etc/inagawa_hp/12-13.htm)
- 能勢電鉄. (2024 年 6 月 10 日). のせでん. 移動円滑化取組計画書  
<https://noseden.hankyu.co.jp/company/pdf/idou-keikaku2024.pdf>
- 能勢電鉄. (n.d.). のせでん. 歴代の車両  
<https://noseden.hankyu.co.jp/about/train.html>
- 能勢電鉄. (2024 年 8 月 23 日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】今年で導入 10 周年！のせでん 6002 編成車 <https://www.youtube.com/watch?v=cIXFpmbEQro>
- 能勢電鉄. (2021 年 8 月 7 日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】阪急電車にないもの、のせでんにあるもの（前編）  
<https://www.youtube.com/watch?v=vA9dTB6RxEc>
- 能勢電鉄. (2015 年 9 月). のせでん. 2015 年鉄道安全報告書  
<https://noseden.hankyu.co.jp/company/pdf/railway2015.pdf>
- 能勢電鉄. (2021 年 8 月 27 日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】阪急電車にないもの、のせでんにあるもの（後編）  
<https://www.youtube.com/watch?v=RKONiZcykfg>
- 能勢電鉄. (2024 年 1 月 15 日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】ベテラン 2 人が ●●年ぶりにハンドルを握る！三菱重工業 MIHARA 試験センター出張スペシャル・ラスト！ <https://www.youtube.com/watch?v=Xe7xfJHe9Qo>
- 能勢電鉄. (2024 年 4 月 10 日). のせでんチャンネル. 【能勢電鉄公式】1700 系 6 両編成時代の秘密【昭和トークも炸裂！】



[https://www.youtube.com/watch?v=ztQrGl\\_HUGw](https://www.youtube.com/watch?v=ztQrGl_HUGw)

能勢電鉄. (2024年3月15日). 【能勢電鉄公式】みなさまのコメントにお答えします

【新しい仲間もちう見せ!?】 <https://www.youtube.com/watch?v=RH85GOWFnyA>

能勢電鉄. (2024年6月10日). のせでん. 移動円滑化取組計画書

<https://noseden.hankyu.co.jp/company/pdf/idou-keikaku2024.pdf>

川西市. (2022年11月28日). 統計要覧令和元年度版. 05 交通・通信

<https://www.city.kawanishi.hyogo.jp/shiseijoho/jyoho/1014047/1014143/1014149.html>

川西市. (2022年10月16日). 統計要覧令和5年度版. 05 交通・通信

<https://www.city.kawanishi.hyogo.jp/shiseijoho/jyoho/1014047/1014143/1020389.html>

国土交通省. (2024年6月). 国土数値情報ダウンロードサイト. 国土数値情報 駅別乗降客数データ <https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-2022.html>

能勢電鉄. (2024年7月12日). 【能勢電鉄公式】のせでん今昔物語～特別編・日生中央駅（前編）～<https://www.youtube.com/watch?v=zyiR-zTMXWo>

## ③ 具体例に見る 8 中小私鉄の取組

# 関東鉄道

### 0. 会社概要

社名 関東鉄道株式会社 Kanto Railway Co.,Ltd

創立 大正 11 年 9 月 3 日 (1922 年 9 月 3 日)

本社所在地 〒300-0847 茨城県土浦市卸町 1-1-1 関鉄つくばビル

資本金 1 億円

代表者

代表取締役社長 登嶋 進 (としま すすむ)

事業内容

鉄道による一般運輸業

自動車による一般運輸業

土地建物の売買および賃貸業

営業キロ

鉄 道 55.6km (常総線 : 51.1km / 竜ヶ崎線 : 4.5km)

自動車 3,996.0 km (乗合バス)

車両数

鉄 道 56 両 (内燃客車 : 55 両 / 内燃機関車 : 1 両)

自動車 549 両 (乗合 : 499 両 / 貸切 : 40 両 / 特定 : 10 両)

駅数 28 駅 (常総線 : 25 駅 / 竜ヶ崎線 : 3 駅)

自動車営業所数 8 営業所 4 車庫営業所

従業員数 1,031 名

関係会社 9 社

関東鉄道株式会社は、茨城県を拠点に鉄道やバスなどの公共交通事業を展開している会社である。特に、常総線と竜ヶ崎線の 2 路線で鉄道運行を行い、茨城県南西部を中心に地域交通を支えている。また、広範囲にわたるバス路線も展開しており、沿線地域や茨城県内外の主要エリアとのアクセスを提供している。

### 1. 鉄道事業

- 常総線 : 水海道駅から取手駅、筑波山を望む下妻駅、さらに結城駅を結ぶ路線で、茨城県内の通勤・通学の足として重要な役割を果たしている。
- 竜ヶ崎線 : 佐貫駅と竜ヶ崎駅を結ぶ短距離の路線で、主に龍ヶ崎市内の住民の交通手段として利用されている。

## 2. バス事業

関東鉄道は広範囲にわたるバスネットワークを構築しており、茨城県内だけでなく、隣接する千葉県の一部にも路線を展開している。これにより、地域住民や観光客の移動をサポートし、地域経済の活性化にも貢献している。また、路線バスのほかにも、高速バス、空港連絡バス、コミュニティバスなど多様なサービスを提供している。

## 3. その他の事業

関東鉄道は不動産業や駐車場経営なども行っており、地域社会との連携を深めつつ、事業の多角化を図っている。また、近年ではICカードや定期券などのサービスを強化し、利用者の利便性向上に努めている。

## 4. 歴史

関東鉄道は、昭和初期に設立され、以来、茨城県南西部を中心とした地域に密着した交通事業を展開してきた。戦後の経済成長期を経て、現在に至るまで地域の生活に密接に関わり、交通インフラとしての役割を果たし続けている。

## 5. 業績について

関東鉄道の2023年度と2024年度の業績を比較すると、売上高や利益が増加し、全体的な財務状況が改善していることがわかる。

### 売上高と利益

**売上高**は2023年度の137億円から2024年度には149.89億円に増加し、前年比でおよそ9.4%の増加を示している。

**営業利益**は2023年度の7.25億円から2024年度には11.49億円に増加し、営業利益率も5.29%から7.67%と改善している。

**経常利益**は2023年度の9.32億円から13.3億円に増加し、前年と比べて約42.7%の増加となっている。

**当期利益**も2023年度の6.12億円から2024年度には8.98億円に増加し、利益水準が高まっている。

### 財務指標

**\*\*一株当たりの利益（EPS）\*\***は2023年度の60.4円から2024年度には88.67円へと増加した。

**自己資本比率**も2023年度の35.12%から2024年度には37.11%へと上昇し、財務の安定性が強化されている。

**\*\*ROE（自己資本利益率）\*\***は7.22%から9.77%へ上昇し、自己資本に対す

る収益性も改善が見られる。

貸借対照表総資産は2023年度の249.69億円から2024年度には259.18億円へ増加している。

純資産合計は2023年度の87.88億円から96.18億円に増加し、自己資本も増えている。

### まとめ

5年間の推移を見ると、関東鉄道はコロナによる一時的な赤字を経験したものの、収益力と財務基盤を強化し、業績は回復基調にある。地域密着型の鉄道・バス事業を展開しており、地域輸送の需要やコスト管理の強化が今後の成長を支える要因となる。また、2024年度における自己資本比率の向上と利益率の回復は、さらなる成長に向けた基盤が整いつつあることを示している。



関東鉄道キハ0形 写真提供:小川真科(如水鉄路クラブ)

## 6. 鉄道外事業

関東鉄道は鉄道事業以外にも、主に以下のような事業を展開し、会社の発展の基盤としているだけでなく地域社会に貢献している。



## 1 自動車事業(バス)

関東鉄道のバス事業には、路線バス、高速バス、貸切バスの運行が含まれる。

**路線バス**：需要の減少や効率化に対応し、観光需要創出を目指している。たとえば、筑波山シャトルや観光目的のサイエンスツアーバスを運行し、地域観光を活性化。また、茨城県内で初めてすべての一般路線バスをバリアフリー化し、ICカードサービス（PASMO・Suica）も導入している。

**高速バス**：東京や成田・羽田空港を結ぶ路線や、「かしま号」などの県内外を結ぶ高速バス網が整備され、アクセス性を向上させ JR の特急からシェアを奪った。茨城空港開港後は東京駅と茨城空港を結ぶ便も追加され、バリアフリーの2階建てバスなども導入している。

**貸切バス**：競争激化に対応するため、グループ会社として関鉄観光バス株式会社に統合し、顧客ニーズに応じたサービスを提供し、また、豪華設備付きのバスやリフト付き観光バスを導入し、快適な旅行体験を提供している。

## 2 開発事業

不動産開発や賃貸事業にも取り組んでおり、主に鉄道沿線での住宅地開発を推進している。たとえば「関鉄霞ヶ浦阿見台」や「関鉄ニュータウン取手」といった住宅団地の分譲を行い、地域の住宅需要に responding している。また、建設業の免許を取得し、住宅リフォームやアパート・貸店舗・土地貸しなどの賃貸事業も展開している。

## 3 サイクルシェア事業

最近では、シェアサイクル事業「関鉄 Pedal」を開始し、茨城県内外にサイクルステーションを展開し、地域住民や観光客の利便性を向上させている。

## 4 環境保全と地域社会への貢献

環境に優しい大型ハイブリッドバスや電気バスの導入など、環境負荷軽減にも積極的に取り組んでいる。また、沿線自治体や民間企業と連携し、地域の移動ニーズに応える MaaS（Mobility as a Service）推進協議会の設立も行っている

## 8. まとめ

関東鉄道は、鉄道事業に加え、自動車事業や不動産開発、サイクルシェアリング、環境配慮型の取り組みなど多岐にわたる事業で地域に貢献している。特に交通の利便性を高めると共に、観光需要や持続可能な都市づくりに向けた取り組みを通じて、地域の活性化と環境保全の両立を目指している。特に関東鉄道は大都市圏から遠すぎず近すぎずの距離を活かして、観光需要や、不動産事業の取り組みを進めている

(3年 長谷田)

## 4 1 中小私鉄は今何を求められ、将来どうあるべきか 中小私鉄の役割

ここまで、全国の様々な事業者を取り巻く状況について触れてきた。

一般に、地方は車社会であることが多い。どのような地方都市を想定するかによっても状況は変わるが、総じて「車の方が便利な都市」であることは明白であろう。本数も決して多くないうえ駅までの移動を伴う鉄道利用は、移動の自由度を下げる選択になってしまう。その中でも鉄道利用を選択する理由は、「何らかの理由で車が使えないから」に他ならない。例えば、免許を取ることができない学生や、運転に不安を抱える高齢者などが「車が使えない人」に該当するだろう。特に、超高齢化社会を迎えた日本において、今後車の運転ができない高齢者の数は増え続けることが確実だ。

彼らにとって、鉄道はほとんど唯一と言っていい移動手段となっているし、だからこそ地方私鉄は「なくてはならない」存在であると言える。

以上のことから、地域住民にとっての中小私鉄の役割として「車が使えない人にとって唯一の移動手段」を挙げたい。

あわせて、観光資源としての役割についても述べたい。観光客の視点から見ると、中小私鉄には観光地までの交通手段としての側面がある一方で、それ自身が観光地の一つになる、つまり中小私鉄乗車が観光の一つの目的になるという側面もある。

中小私鉄について考えるにあたっては、旅情を提供する「アトラクション」という役割も無視できないものであろう。

(1年 神井)

## 4 2 中小私鉄は今何を求められ、将来どうあるべきか 地域の足であり続けるための提言

少子高齢化や地方の過疎化、自家用車の普及にともなう利用者減少によって、中小私鉄の経営はますます厳しいものになっている。特に近年、経営環境が厳しい鉄道会社にとって、車両や設備の老朽化、保守不足による安全性の低下が大きな問題になっている。大手の鉄道会社は自然災害による事故が多いのに対し、中小私鉄は保線不足による発生が多いという。このような中小私鉄では、車両や設備の更新の遅れや、保線のための技術や人材などの不足が深刻だ。自治体の補助金などによってなんとか経営を続けているものの、安全性の低下は免れない。そのため、地方中小私鉄の路線は、利便性のみならず安全面においても都市部の鉄道と大きな格差が生まれていると言える。

このように、中小私鉄は厳しい経営環境に置かれており、各地の鉄道会社で存廃議論が

持ち上がっている。しかし、だからと言ってそのような中小私鉄を廃止していくことは果たして公正だろうか。市場原理を重視する立場から考えると、赤字を生み出している路線は廃止されるべきだろう。収益性がないということはそれに対応する需要がないということであり、公的援助によって無理に存続させるのは非効率的で、市場原理に任せて淘汰されるべきである。存続に見合う需要のない路線を廃止し、収益性が見込まれる路線に投資を行ってサービスの向上を行う方が、費用対効果は大きいかもしれない。しかし、鉄道の役割は経済合理性のみで評価できるものなのだろうか。

中小私鉄のあり方を考えるにあたって、地域コミュニティの存在を無視することはできないと私は考える。鉄道はその地域における住民の足となっているだけでなく、そのコミュニティの文化の重要な構成要素にもなっている。例えば、地域を走る鉄道はその地域のシンボルとなったり、住民の交流の拠点となったりすることが考えられる。その鉄道に乗って通勤や通学をした記憶は彼らのアイデンティティの一要素ともなるだろう。長い期間走り続けた車両が引退する際に、昔から使っていたから寂しいと懐かしむ住民の様子がしばしばテレビなどでも見られる。地域鉄道はコミュニティの絆や一体感を育み、住民自身のアイデンティティ形成にも大きな役割を果たすと言えるだろう。

もちろん、存廃議論などにおいて鉄道の存続に固執するべきではない。鉄道を廃線しBRTに転換することなども、選択肢としてありうる。重要なのは、単なる移動の手段や利潤の追求の手段にとどまらない、コミュニティにおける鉄道のあり方について議論を深めることだ。鉄道が地域住民の利用によって支えられていると同時に、地域共同体も鉄道によって支えられていることを意識する必要があるだろう。

(2年 中川)

5  
0

## あとながき

5.1 バックナンバーの御案内

この度は当会研究誌をお読みいただきありがとうございます。

当会は毎年一橋祭に向けてテーマを設けた研究誌を発行しています。本年度は印刷したものを一橋祭で展示するほか、インターネット上でも公開を行いました。過年度の研究誌に関しては、一部を当会のホームページで全文を公開しています。

■ホームページで全文公開されている研究誌（2024年11月現在）

- 1993年「整備新幹線構想を問う～その実像と虚像～」
- 1994年「検証国鉄改革」
- 1995年「地方分権化時代の鉄道整備」
- 1996年「岐路にたつ地方公共交通」
- 1997年「パークアンドライド」
- 1998年「地域開発と交通整備」
- 1999年「利用しやすい交通機関を考える」
- 2000年「合理化とサービス」
- 2001年「モーダルシフト」
- 2002年「通学と交通」
- 2003年「鉄道における情報マネジメント」
- 2004年「鉄道事業に対する投資のあり方」
- 2005年「第三セクター鉄道と地域の未来」
- 2006年「人口動向の変化と都市鉄道」
- 2007年「鉄道事業におけるCSR」
- 2008年「都市間輸送ネットワーク」
- 2009年「鉄道貨物輸送の今」
- 2010年「『鉄道趣味』を旅する」
- 2011年「災害と鉄道」
- 2012年「地域公共交通を考える」
- 2013年「観光と地域鉄道の活性化」
- 2014年「日本の高速鉄道輸出を考える」
- 2015年「人口減少社会における鉄道多角化経営」
- 2016年「直通運転の利便性を考える」
- 2017年「JR路線廃止問題を考える」



- 2018 年「鉄道と『統合』 - メディアの役割を考える」
- 2019 年「『通勤ライナー』と一般列車の共存」
- 2020 年「コロナ禍と鉄道」
- 2021 年「鉄道の『競合』と『共存』」
- 2022 年「鉄道の発展と省人化」
- 2023 年「帰ってきた観光と観光列車戦略」

## 5.2 活動紹介

私たち鉄道研究会は、定期的な旅行、一橋祭への出店、部誌の作成、部会での部員同士の交流を主な活動内容としています。旅行は新歓期、夏休み、冬休みの計3回を基本としていますが、部員の要望次第でそれ以外にも実施する場合があります。一橋祭では、部にある鉄道模型を展示し、各部員が執筆した記事をまとめた部誌を配布しています。テーマはそのときどきによって変わります。その他の部会については、適宜、LINEなどで日程調整をして、部員同士交流を図っています。また、前述した内容でない活動であっても、部員の意見があれば実現できるように心がけています。

## 5.3 編集後記

本年度の研究誌を最後までお読みいただきありがとうございます。

今年度は新歓遠足、夏コン、新歓旅行、夏旅行、そして研究旅行と、恒例行事を行い親睦を深め、その中でできたのが本研究誌です。4月に入部していただいた2名の1年生の方々にも、たくさん協力をしていただきました。

思い返せば、7月末の新歓旅行、福島の前泊地で、「研究テーマは何にしようか？」という話し合いからこの研究は始まりました。その時、何となく話をしていたら「地方私鉄がいいのではないか」という流れになり、本テーマが決定したわけですが、このような経緯で生まれたテーマということで、今回寄稿していただいた皆様にとっては取り組みやすく、良い研究であったのではないかと考えております。

昨年度に引き続き、本年度も佐野が表紙・本文部分のデザインを担当いたしました。基本的な思想は変えず、読みやすさを維持しつつも殺風景にならないようなデザインを心掛けました。来年以降の研究ためも、ご意見をいただくと幸いです。

最後になりますが、本誌をお読みいただいた読者の方、そしてなにより私の不慣れな計画によって苦勞を強いたのにもかかわらず原稿を提出していただいた部員の皆様、そして日々活動に協力いただいているOB・OGの皆様方に感謝を述べて、研究誌2024「地域と中小私鉄」の編集後記とさせていただきます。

(3年 佐野)



関東鉄道写真提供 小川真科(如水鉄道クラブ)

研究誌2024

発行 一橋大学鉄道研究会

発行日 2024年11月22日

執筆 一橋大学鉄道研究会部員一同

メール [ikkyotekken@yahoo.co.jp](mailto:ikkyotekken@yahoo.co.jp)

X @ikkyo\_tekken

いっ きょう てっ けん

**一橋鉄研**

IKKYO-TEKKEN

東京都国立市

たちかわ  
TACHIKAWA

こくぶんじ  
KOKUBUNJI