



地域鉄道を
訪ねて



一畑電車フリー乗車券。販売当日のみ有効で、大人1,600円

穴道湖をバックに走行する一畑電車



【島根県】

一畑電車

穴道湖に沿って出雲と松江をつなぐ一畑電車。

徹底した経営のスリム化と自治体からの支援で、沿線に住む人々の移動を支えてきた。

今も列車増発や小規模イベントの積極開催などコロナ禍を乗り越えるための奮闘が続く。

文・写真：伊原 薫

1世紀以上前から 人々の移動を支えた鉄道

古くから、秋に日本全国の神々が集まると言われる出雲地方。ここを走っているのが、「ばたでん」の愛称で地域の人々に親しまれている一畑電車だ。その起源は今から100年以前、1914（大正3）年の電鉄出雲市（当時は出雲今市）・雲州平田間開業にさかのぼる。翌年には一畑まで路線を伸ばし、当初の目的である一畑薬師への参拝客輸送に活躍。

昭和3年には松江の市街地へと到達し、人々の暮らしを大きく変えた。電鉄出雲市駅の窓口で「フリー乗車券」を購入し、階段を上がってホームへ。右側に停まっていた1000系に乗り込む。老朽化した車両を置き換えるために東急電鉄から購入した



出雲大社前駅の外観



松の木が風情を感じさせる出雲大社の参道

車両で、元はステンレスの無塗装車体だったが、ここではオレンジ色を身にまとっている。車内はロングシートが適度に埋まるほどの乗車率だ。やがて出発した列車は、JR線から離れると北へ進路を取り、10分ほどで川跡駅に到着。観光客と思しき10人ほどと一緒に下車し、隣のホームで待つ出雲大社前行きに乗り換えた。再び10分ほど列車に揺られる。終点の出雲大社前駅は、小さいながら風格のある駅舎で、ステンドグラスが美しい。駅前を通る参道を進み、出雲大社へ。この地へ来たからには、何はともあれ参拝しておかねばなるまい。いただいた縁が無事に結ばれますように……と、手を合わせた。

自治体の支援で新車両を導入

参道に並ぶ店をひととおりのぞき、



粟津稲生神社の参道を横切ろうとする 7000 系



石飛貴之取締役運輸部長



雲州平田駅の脇にある一畑電車本社の入り口

■一畑電車株式会社

〈会社概要〉

本 社 〒 691-0001
島根県出雲市平田町 2226 番地
設 立 平成 18 年 4 月 1 日
払込資本 1 億円
株 主 一畑電気鉄道（株）
代 表 者 代表取締役社長 福富 茂人
従業員数 73 名（アルバイト等を除く）
〈路 線〉
営業区間 北松江線 電鉄出雲市・松江しんじ湖温泉 33.9km
大社線 出雲大社前・川跡 8.3km
駅 数 全 26 駅うち無人駅 21 駅
車 両 数 計 20 両（保存車両を除く）
(1000 系 6 両、2100 系 6 両、5000 系 4 両、7000 系 4 両)

■鉄道・運輸機構の助成実績

〈主な助成事業〉

鉄道軌道近代化設備整備費補助金
平成 15～19 年度
鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
平成 20・21 年度
踏切保安設備整備費補助金
平成 15・17・21 年度
レールの重軌条化、橋梁の改修、連動装置の改良、車両の更新
踏切遮断機・踏切警報機の新設等

お土産を買って駅に戻る。待っていたのは、先ほど川跡駅から乗ったのと同じ、最新鋭の 7000 系。沿線自治体の島根県と出雲市、松江市で構成する「一畑電車沿線地域対策協議会」の支援を受けた設備投資の一環で、平成 28 年度から 4 両が導入された。中小鉄道会社が、大手鉄道会社の中古車両ではなく、独自の新型車両を導入するのは珍しい。その理由を、この後に訪れた一畑電車の本社で、取締役運輸部長の石飛貴之氏に教えていただいた。

「平成 23 年度からの 10 年間で、対策協議会から総額約 60 億円の支援をいただき、設備の近代化を行いました。ただ、新車の導入はさらなる近代化や運行・保守コストの低減が見込める一方、導入コストが跳ね上がる。」

一畑電車では、最近 1 両編成の新型車両を開発した鉄道会社や車両メーカーの協力を得て設計費用などを圧縮。それでも中古車両より段違いに高いことから、全車両の置き換えはやむなく先延ばしとなった。「幸い、更新した車両はお客様から好評です。『一畑電車は最近がんばっているね』という声をいただくと、私たちも気が引き締まります」



1 両でも走れる 7000 系。一畑電車では 86 年ぶりとなる新造車両だ



元京王電鉄の 2100 系。平成 6 年に導入され今も 3 編成が残る



元東急電鉄の 1000 系。うち 1 編成は「ご縁電車」仕様だ（上：外観 / 下：車内）



松江イングリッシュガーデン前駅

かつて日本一だった駅

ありふれた 1 面 2 線の交換可能駅だが、平成 13 年から約 6 年間、この駅は「日本一」だった。それは駅名で、近くの施設名に合わせて「ルイス・C. ティファニー庭園美術館前」を名乗っており、表記 18 文字、読み仮名 23 文字は日本最長を誇った。施設の閉館で現駅名となったものの、今でもかなりの長さだ。



ホームの駅名表示板

松江しんじ湖温泉駅



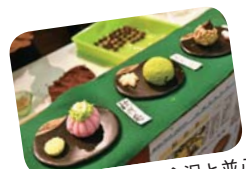
松江城は姫路城、彦根城、犬山城、本松城と並び「国宝 5 城」の 1 つ



城下町の堀を小船で巡る「堀川めぐり」は冬場も人気

国宝・松江城がある街。堀川めぐりや和菓子も人気

慶長 16（1611）年に完成した松江城は全国に 12 しか残っていない現存天守の 1 つ。短尺の通し柱などが特徴で、平成 27 年には国宝に再指定された。お堀を巡る観光船も人気があるほか、周辺には松江のもう 1 つの名物・和菓子が味わえる店も点在する。



松江は、京都、金沢と並び三大菓子処

珍しい平地のスイッチバック駅

雲州平田駅に併設された本社を出て、再び松江方面に向かう。乗り込んだ車両は一部の座席が窓を向き、テールまで備わっていた。これは平成25年に改造された「**楯縫号**」で、イベント列車の「和スイーツ列車」などにも充当されるそうだ。景色を堪能しながら、おいしい和菓子を食べられるとは、なんとも楽しいに違いない。

続いて降りたのは一畑口駅。ここは全国でも珍しい、平地のスイッチバック駅である。もともとは出雲方面と松江方面からの線路がここよりさら



一畑口駅での上下列車のスイッチバック交換。左奥が松江方面で右奥が出雲方面だ



和スイーツ列車として運行時の楯縫号の車内（2019年撮影）



松江しんじ湖温泉駅の外観（上）と足湯

に北、一畑薬師の下まで続いていたが、戦時中に鉄材を供出するため休止。結果的にスイッチバック駅となった。線路が途切れた先には、その役割を受け継ぐかのように、しっかりと道路が延びている。集札を終えた運転士が反対側の運転席に移動し、あわただしく出発していった。

地域の人々と鉄道が支え合う

一畑口から先は、いよいよ宍道湖の湖畔を走る。車窓いっぱい湖面が広がり、まさに見渡す限りの大パノラマだ。今日はあいにくの雨模様だが、これはこれで趣深い。先ほどの「楯縫号」は、座席がこの区間で湖の側を向くように配置されており、この絶景をさらに堪能できることだろう。

湖畔に沿って走ること約25分、対岸に近代的な街並みが見えたところで、列車は松江しんじ湖温泉駅に到着



湖畔に沿って走る7000系。一般公募により、白を基調とした車体に「出雲の風景」をテーマとしたフルラッピングを施工。デザインは各車両で異なる

着。駅前の足湯で疲れた足をいたわっていると、もうすぐ80歳だという老夫婦がやってきた。ここで一休みしてから、一畑電車で自宅に帰るという。「この歳になると車に乗るのも怖いし、電車での移動は駅まで歩くのが良い運動になる。やっぱり、ばたでんは、この地域に必要なんだと思います。私たちも、いっぱい利用して支えないとね」

コロナ禍で減便を決める鉄道が多い中、一畑電車は列車の増発を行った。そこには「後ろ向きなことをしてもお客様は増えません。こんな時だからこそ、より便利な鉄道になるべきだと考えています」（石飛氏）という、揺るぎない思いが表れている。

人々の移動を支える鉄道と、その鉄道を支える地域の人たち。老夫婦のことばに、両者の絆が見えた気がした。

雲州平田駅



雲州平田駅の外観（上）と木綿街道（下）

本社や車庫がある拠点駅。周辺には古い街並みも

駅の南側には車庫と車両工場があり、さまざまな車両が見られるほか、日本最古級の電車「デハニ50形」の体験運転も開催される（要事前申し込み、現在は休止中）。周辺には木綿の栽培が盛んだった頃の古い街並みが「木綿街道」として観光名所に。日本酒や生姜糖、醤油などの地産品も買える。

秋鹿町駅

ホームから湖を、のんびり一望できる

ホームから宍道湖が見える駅は意外と少ない中、ここは道路を隔てたすぐ向こうに湖が広がり、ホームのベンチに座りながらその風景を堪能できる。駅舎は平成7年に建て替えられた一方、ホームの上屋は古レールが使われた“年代物”で、レトロな雰囲気を感じられる。



ホームのベンチから宍道湖を一望できる。ちなみに駅名は「あいかまち」と読む



Supporter's Voice

サポーターの声

鉄道があるから地域が豊かになった。
その証を残したいと思いました。

さとがた保育園 理事長 板木 正久 さん



保存車両の前に立つ板木理事長



さとがた保育園には
2両の保存車両がある

出雲大社前駅行きの列車に乗り、高浜駅を出るとすぐ、線路際に2両の“列車”が止まっているのが見える。予備の車両をここに置いているようにも思えるが、よく見ると線路が繋がっていない。実はこれ、隣にある「さとがた保育園」の所有物、つまり保存車両なのだ。この地に置かれたのは平成10年のこと。その経緯を、理事長の板木さんはこう話す。

「ここで保存しているのは、ばたでんが電化後に初めて導入した電車です。ばたでんができたことで、この地域は松江へ日帰りで行けるようになり、豊かになりました。その“功労者”をぜひとも残したいと思い、譲ってもらったのです」

現在、2両のうち1両は車内にピアノを設置し、音楽教室などとして使用。もう1両はしばらく児童クラブで使われ、現在は作業場としてイベントに使うミニSLなどが所狭しと置かれていた。

もともと鉄道好きで、進学した大学になかった鉄道研究会を設立したというほどの板木さん。車両の譲渡をきっかけに、その後さまざまな形で一畑電車を応援するようになった。

「最近では、“花火列車”というのを企画しました。毎年、近くの田んぼをお借りして保育園主催の花火大会を開いているのですが、これを臨時電車の中から見てもらおうという趣旨です。せっかく花火大会をするからには、一畑電車さんとうまく連携し、お互いが価値を高め合うことができればと思って、提案しました」

とはいえ、列車を駅ではない場所に停めるには、さまざまな課題がある。近くの踏切が閉まったままにならないよう、係員の配置も必要だ。さらに、この花火列車の運賃は大人100円、小人は50円。収益という点では、保育園も一畑電車も間違いなく赤字である。

「年を取って車に乗れなくなった時のために、地元の大切なインフラである公共交通は必ず残してい

かなければなりません。それにはまず、地域の人々に鉄道への関心を持ってもらう必要があります。これからも、自分ができる範囲でいろいろな企画を考えたいと思っていますし、うまく一畑電車さんと連携しながら、地域の人を巻き込んでいきたいですね。それが、地域の活性化にもつながりますから」



七夕祭りに合わせて運行された「花火列車」(写真提供：さとがた保育園)

出雲大社前駅



出雲大社前駅で展示されているデハニ50形52号車の外観と車内



映画にも“出演”した、デハニ50形を展示

駅の傍らにぽつんと止まっている古めかしい電車は、平成22年に公開された中井貴一主演の映画「RAILWAYS」で“もう1人の主役”となったデハニ50形52号車。昭和3年に製造され、平成21年に引退するまで、80年以上にわたって現役で活躍した。車内見学も可能で、木造の壁や床、簡素な運転台に往時を偲ぶことができる。

川跡駅



川跡駅の外観(上)と3方面の列車が並ぶ様子

大社線との接続駅。3方面の列車が並ぶ

北松江線と大社線の接続駅。ここでは電鉄出雲市・松江しんじ湖温泉・出雲大社前の3方面に向かう列車がほぼ同じタイミングで到着～出発し、それぞれの乗客がスムーズに乗り換えられるダイヤが組まれている。2面4線のホームにずらりと列車が並ぶ姿はなかなか壮観だ。