

第2章 次期支援計画の概要

1. 基本方針

- 現行の「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」に基づき、鉄道施設整備（線路・電路・車両）及び固定資産部分に対する支援を継続する。
- 令和2年度施設健全度調査の結果等を踏まえ、支援計画の対象は、長期サイクルでの大規模投資を要するものに特化し、計画期間は5年間（令和3～7年度）とする。

2. 計画の主な内容

（1）鉄道施設の整備に対する支援

鉄道施設健全度調査の結果等を踏まえ、計画に基づき実施する事業内容及び予算額は次のとおりとする。

（単位：百万円）

分類	主な事業内容	R3	R4	R5	R6	R7	予算額
線路	橋梁改修（耐震補強 49 基）	●	●	●	●	●	4 8
	橋梁塗装（1 基）		●				1 2
	法面改修（10 地点 11 箇所）		●	●			5 1
	雲州平田駅構内レール・分岐器の重量化	●	●				7 9
	軌道検測車・動揺試験機更新					●	7
電路	列車位置情報把握装置更新（13 駅区間）	●	●	●	●	●	9 4
	運転指令制御装置ソフトウェア改修		●				3 6
	変電所設備更新・回生電力吸収装置増設		●	●	●	●	1 3 0
	電気融雪器・通信設備等更新	●	●	●	●	●	1 7 6
車両	2100 系及び 5000 系 8 両の更新（新規 4 両）				●	●	1, 0 2 0
	整備車庫設備更新	●	●				4 5
	車両設備更新	●			●	●	8 9

支援総額は、令和3～7年度の5年間で約18億円を見込む。

（単位：百万円）

		R3	R4	R5	R6	R7	合計
支援計画対象	線路	51	79	45	9	13	197
	電路	68	99	132	79	58	436
	車両	41	25	0	569	519	1,154
	計	160	203	177	657	590	1,787
財源負担	国	23	31	21	188	184	446
	島根県	69	86	78	235	203	671
	松江市	24	30	27	82	71	234
	出雲市	45	56	51	152	132	436

（２）鉄道施設部分に係る固定資産税相当額の助成

「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」の理念に基づき、「下」に該当する鉄道施設部分に係る固定資産税相当額を助成する。

参考：10年間(令和3～12年度)における予算の必要見込額

- 支援計画（令和3～7年度：約18億円）とは別に、鉄道施設を維持していく上で定常的に必要となる予算（レール・マクラギ・電柱等の交換や維持修繕に係る経費）として、毎年度、約2.5億円を見込む。
- 10年間で見た場合、現行支援計画（平成23～令和2年度：約61億円）に対して、次期支援計画及び定常的経費の合計（令和3～12年度）は、約42億円を見込む。

（単位：百万円）

		R3-7						R8-12 小計	R3-12 合計
		R3	R4	R5	R6	R7	小計		
支援計画対象	線路	51	79	45	9	13	197	—	197
	電路	68	100	132	79	58	436		436
	車両	41	25	0	569	519	1,154		1,154
	小計	160	203	177	657	590	1,787		1,787
定常的経費	線路	112	93	94	100	106	504	640	1,144
	電路	63	63	63	63	63	316	428	744
	車両	58	69	64	73	51	316	241	558
	小計	233	226	222	236	220	1,136	1,309	2,446
	線路	163	172	139	109	119	701	640	1,341
	電路	131	162	196	142	122	752	428	1,180
	車両	100	94	64	642	570	1,471	241	1,712
	合計	393	429	399	893	810	2,924	1,309	4,233

財源負担	国	35	40	30	198	195	498	99	598
	島根県	179	194	184	348	308	1,213	605	1,818
	松江市	63	68	64	122	108	424	212	636
	出雲市	116	126	120	226	200	788	393	1,181

第3章 支援による効果と今後の見通し

1. 期待される効果

事業の実施により、次の効果が期待される。

(1) 安全性の向上

- 計画的な設備投資・修繕の実施による列車運行や災害に対する安全性の向上
- 鉄道施設の老朽化を原因とする輸送障害、インシデント発生件数、車両故障件数

(2) 乗り心地の改善

- 車両更新等を実施することによる車内空間の快適性（乗り心地）の改善

(3) 利便性の向上

- 単行車両の導入に伴う柔軟な運行によるダイヤ利便性の向上

(4) 輸送効率の改善

- 旅客需要の多寡に応じた車両編成での運行による輸送効率の改善

(5) 経費削減

- 継続的な設備投資による修繕費の削減
- 車両更新に伴う動力費（電力使用料）の削減

(6) その他

- 新たに導入する車両の外装・内装を魅力化することによる一畑電車のイメージアップ

2. 目標と指標

目 標	指 標	R 1 実績値	目標値				
安全性の向上	輸送障害の発生件数 ^(※1)	8 件	【毎 年 度】 ゼロ				
乗り心地の改善	揺れ検知箇所数（全線平均） ^(※2)	3 9 9 箇所	【毎 年 度】 3 0 0 箇所以内				
利便性の向上	年間輸送人員 ^(※3)	1 4 5 万人	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
			140 万人	140 万人	145 万人	148 万人	150 万人
輸送効率の改善	車両走行 1 km 当たりの旅客収入	3 0 9.8 円	【R 7 年度】 3 3 0 円				
経費削減	車両保存費 ^(※4) 及び軌道保存費 ^(※5) の合計	2 4 百万円	【R 7 年度】 1 0 百万円以内				
	動力費（使用電力料）	5 5 百万円	【R 7 年度】 5 1 百万円以内				

※1 国に報告する「30分以上の遅延等が生じた件数」とする。

※2 鉄道総合技術研究所によると、1 km あたり約 10 件の揺れが検知された場合が「良い乗り心地」とされ、一畑電車では 400 件以内に相当。次期支援計画等に基づく設備投資により、積極的に更なる改善を目指す。

※3 様々な経費削減等を前提に、年間輸送人員 150 万人以上で一畑電車の税引き前収支が均衡。

※4 「車両保存費」は、更新対象車両（2100 系及び 5000 系）の定期検査に係る材料費・外注費（臨時修繕費を除く）。

※5 「軌道保存費」は、基盤設備維持事業における軌道修繕費（レール補修等）及び軌道整備費（道床整正等）の合計。

3. 収支の実績及び今後の見通し(平成 28～令和7年度)

(1) 一畑電車の収支

(単位：百万円)

		H28	H29	H30	R 元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
営業収益	旅客運輸収入	390	400	393	404	244	301	343	373	380	410
	運輸雑収	28	29	28	26	21	22	23	24	24	24
	売店収入	10	10	9	9	5	7	7	8	8	10
	体験運転収入	14	12	12	10	8	6	7	8	9	10
	計	442	451	442	449	278	336	380	413	421	454
営業費用	人件費	310	311	314	310	315	292	292	292	292	292
	修繕費	132	133	163	179	207	127	136	131	189	117
	動力費	58	63	56	55	56	55	53	53	53	51
	その他の経費	64	74	77	74	91	77	76	75	75	75
	諸税	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2
	減価償却費	72	71	67	66	64	63	64	64	63	63
	計	638	655	679	686	736	616	623	617	674	600
	営業損益	▲196	▲204	▲237	▲237	▲458	▲280	▲243	▲204	▲253	▲146
	営業外収益	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	営業外費用	21	22	22	23	23	18	18	18	18	18
	経常損益	▲217	▲225	▲258	▲259	▲480	▲297	▲260	▲221	▲270	▲163
特別利益	補助金	832	825	488	506	568	393	429	399	893	810
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	832	825	488	506	568	393	429	399	893	810
特別損失	固定資産圧縮損	613	608	233	246	283	220	247	222	657	647
	その他	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	計	623	608	234	246	283	220	247	222	657	647
	税引前損益 (補助金後損益)	▲8	▲8	▲4	1	▲195	▲124	▲78	▲44	▲34	0

H28～R 元は実績値、R2 は予算値、R3 以降は見込み値。

(2) 一畑電車が行う今後の取組み

上記の見通しを実現するため、一畑電車は収支改善に向け、以下の取組を実施。

- ・ 休日の電鉄出雲市～出雲大社前間の増便（1 日当たり 7 便増加）
- ・ 通勤・通学時間帯の変化に対応したダイヤ改正と、需要に応じた運行車両編成の見直し
- ・ コロナ収束後を見据えた長期的施策として、体験運転や既存のイベント列車の充実に加え、車両のイメージアップによる誘客などの検討・旅客利便性向上のための交通系 I C カード導入などの検討
- ・ 高齢者の免許返納に対応した割引運賃の設定などの検討
- ・ 人員削減を含めた経費削減

第 4 章 推進体制

●本計画は、一畑電車沿線地域対策協議会と一畑電車株式会社が協力して実施する。

●一畑電車沿線地域対策協議会は、策定した計画（Plan）に対し、毎年度一畑電車が実施した事業（Do）が、適切に実施されているかを確認（Check）し、必要に応じて、計画の修正や見直し（Action）を行う。

●一畑電車株式会社は、各事業を正確かつ効率的に実施するとともに、一畑電車沿線地域対策協議会が開催する会議等において、事業の進捗等を報告する。

【参考】

一畑電車の保有車両

令和2年3月末現在

記号番号	定員	製造年月日	導入年月	経過 年数	車両数 (編成)	備 考
デハニ52号	36	昭和3年9月	同 左	91年	2両	一般公開展示 (出雲大社前駅)
デハニ53号	48	昭和4年12月	同 左	90年		体験運転用 (雲州平田駅構内)

デハ7001号	129(64)		平成28年12月	3年	4両 (4両4編成)	単行車両(H28.12.11～)
デハ7002号	〃		平成29年3月	3年		〃 (H29.3.～)
デハ7003号	129(64)		平成29年10月	2年		単行車両(H29.10.14～)
デハ7004号	〃		平成30年3月	2年		〃 (H30.3.4～)
デハ1001号	122(40)	平成元年11月	平成26年9月	30年	6両 (2両3編成)	
クハ1101号	121(40)	〃	〃	〃		
デハ1002号	〃	平成元年8月	平成26年11月	30年		
クハ1102号	〃	〃	〃	〃		
デハ1003号	〃	平成元年12月	平成27年10月	30年	4両 (2両2編成)	「しまねっこ号Ⅱ」ラッピング電車 (H27.12.10～)
クハ1103号	〃	〃	〃	〃		
デハ5009号	110(40)	昭和42年3月	平成10年9月	53年		県産材木質化車両(H26.7.14～)
デハ5109号	〃	〃	〃	〃		
デハ5010号	〃	昭和42年9月	〃	52年	4両 (2両2編成)	
デハ5110号	〃	〃	〃	〃		
デハ2101号	126(46)	昭和43年6月	平成6年10月	51年		
デハ2111号	〃	〃	〃	〃		
デハ2104号	〃	昭和43年5月	〃	51年	2両 (2両1編成)	「しまねっこ号」ラッピング電車 (H25.9.21～)
デハ2114号	〃	〃	〃	〃		
デハ2103号	102(42)	〃	平成7年7月	51年	2両 (2両1編成)	イベント対応車両(H25.8.10～), 「楯縫号」愛称決定H25.10.20～ ※一畑電車において、維持管理費を負担
デハ2113号	126(56)	昭和42年9月	〃	52年		

12編成20両

