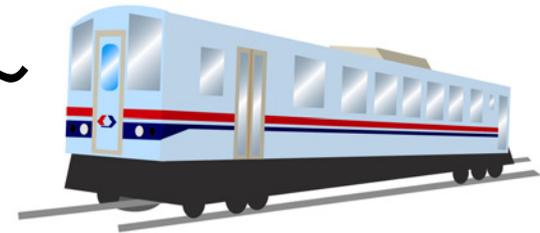


事例紹介 自治体による地方鉄道活性化の取り組み

自治体と鉄道会社との役割分担

若桜鉄道の再構築と活性化

～過疎のまちの挑戦～



平成21年6月

鳥取県若桜町・八頭町〔若桜鉄道新体制移行準備室 藪田〕

1. 若桜鉄道を取り巻く状況

- (1) 若桜谷地域の概要
- (2) 若桜谷地域の公共交通機関網
- (3) 過疎化・少子高齢化の流れ
- (4) 若桜鉄道の現状

2. 若桜鉄道再構築への取り組み

- (1) 経緯
- (2) 若桜鉄道の収支改善に向けた取り組み
- (3) 存続に向けた住民運動
- (4) 国による地方鉄道支援策の創設
- (5) 若桜鉄道新体制移行準備室の設置
- (6) 若桜谷公共交通活性化総合連携計画の策定
- (7) 鉄道事業再構築実施計画の認定

3. 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における再構築事業の位置づけ
- (2) 鉄道事業再構築事業の概要
- (3) 上下分離方式とは
- (4) 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要
- (5) 事業構造の変更概要
- (6) 組織体制図
- (7) 施設維持管理の受委託スキーム
- (8) 再構築事業の収支計画等

4. 若桜鉄道における鉄道事業再構築事業の効果と今後の課題等

- (1) 具体的施策と効果、今後の課題等

1. 若桜鉄道を取り巻く状況



(1) 若桜谷地域の概要

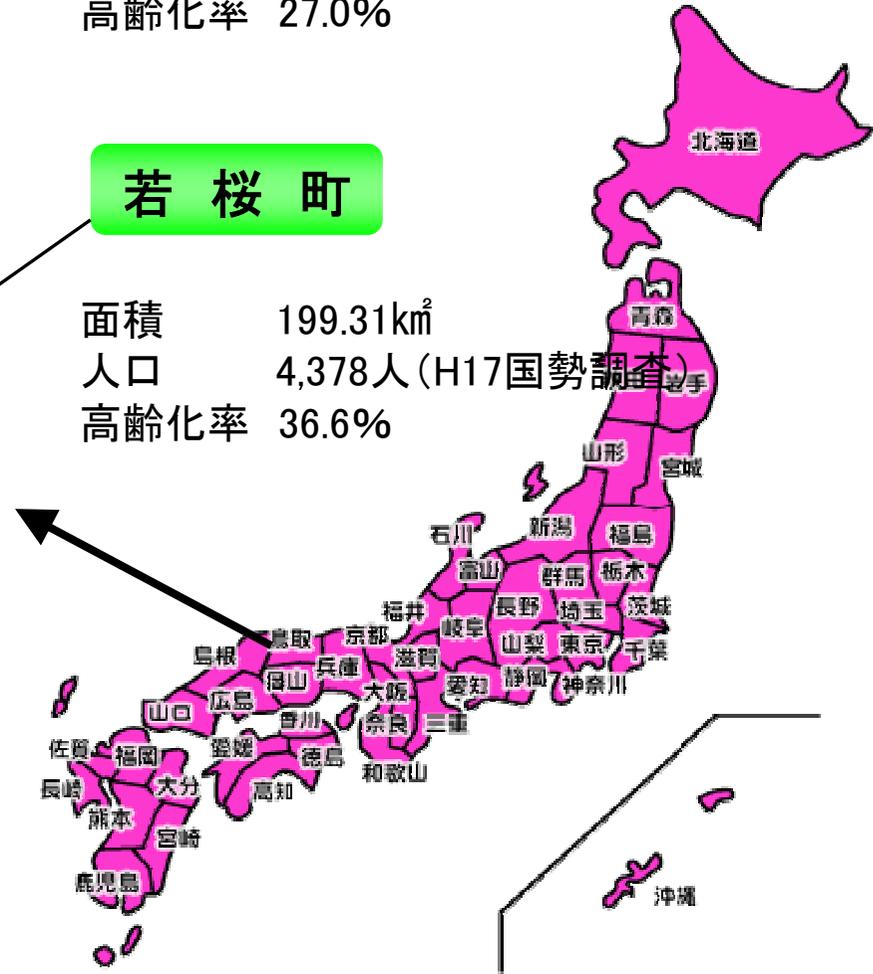


八頭町

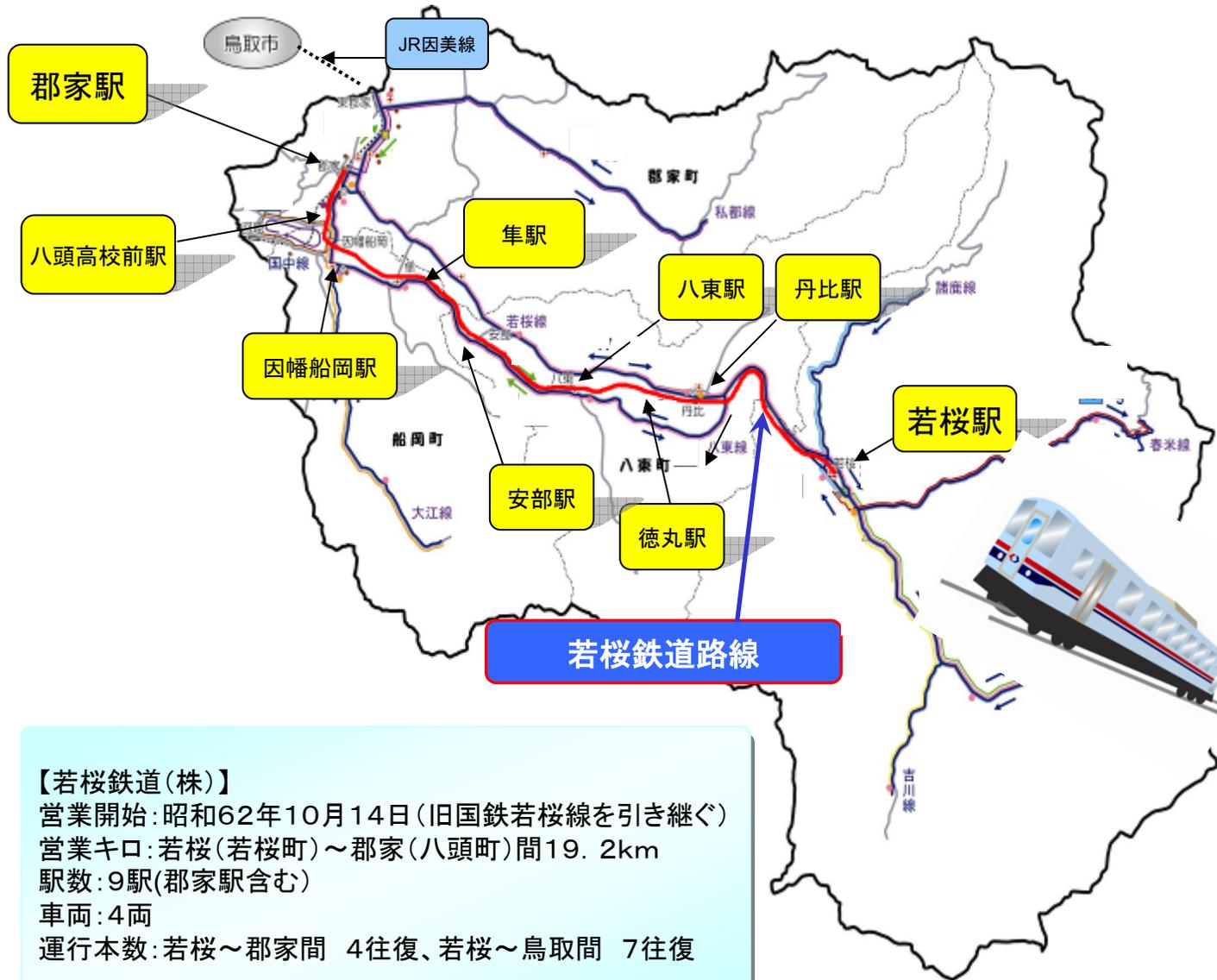
面積 206.71km²
人口 19,434人(H17国勢調査)
高齢化率 27.0%

若桜町

面積 199.31km²
人口 4,378人(H17国勢調査)
高齢化率 36.6%



(2) 若桜谷地域の公共交通機関網

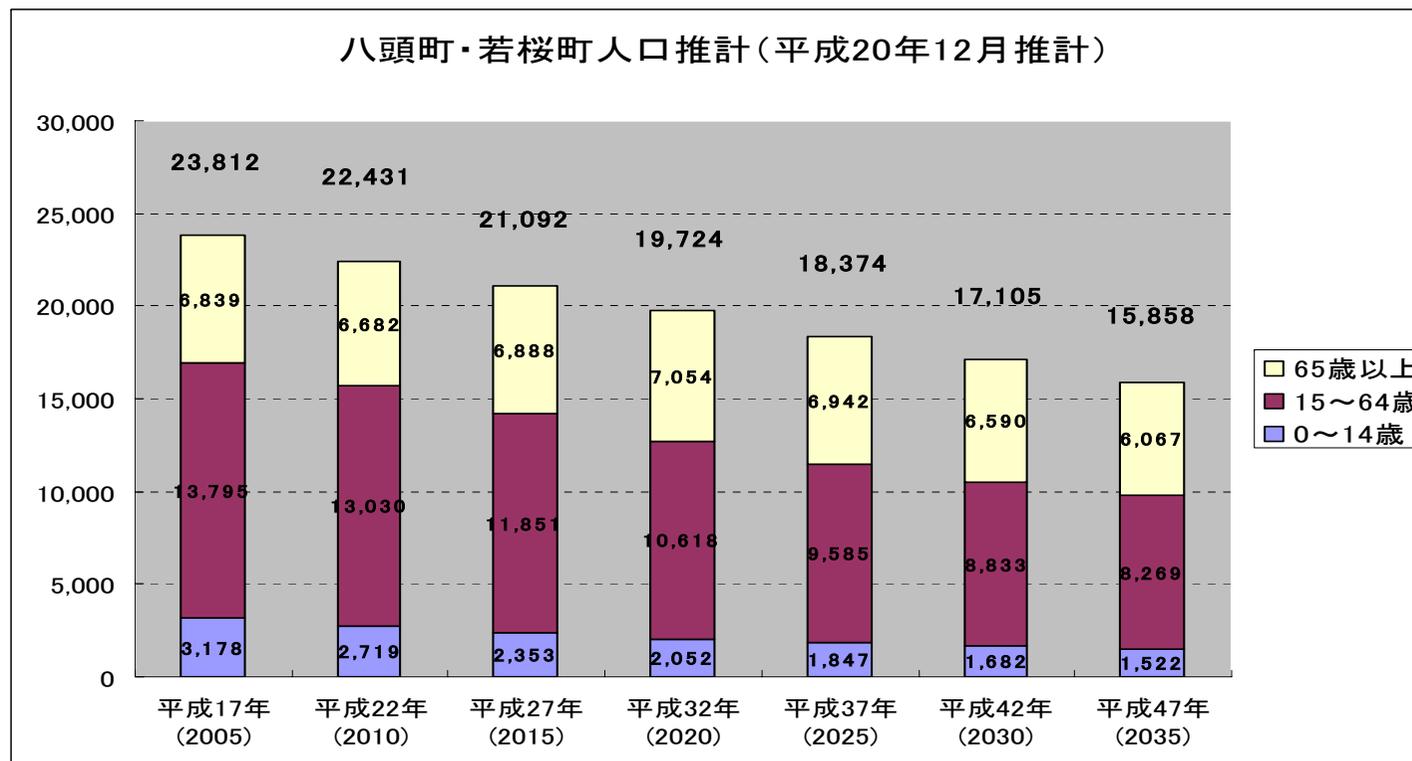


【若桜鉄道(株)】
 営業開始: 昭和62年10月14日(旧国鉄若桜線を引き継ぐ)
 営業キロ: 若桜(若桜町)~郡家(八頭町)間19.2km
 駅数: 9駅(郡家駅含む)
 車両: 4両
 運行本数: 若桜~郡家間 4往復、若桜~鳥取間 7往復

(3) 過疎化・少子高齢化の流れ

若桜町・八頭町は今後、人口減少とともに高齢化が進むことが見込まれ、平成42年には、人口に占める65歳以上の割合が40%に迫ることが予想されている。〔出典：国立社会保障・人口問題研究所報告〕

また、若桜町+八頭町(旧八東町)では、15年後には高校への通学者数が半減する見込みである。〔出典：若桜町・八頭町年齢別人口構成(H20)〕

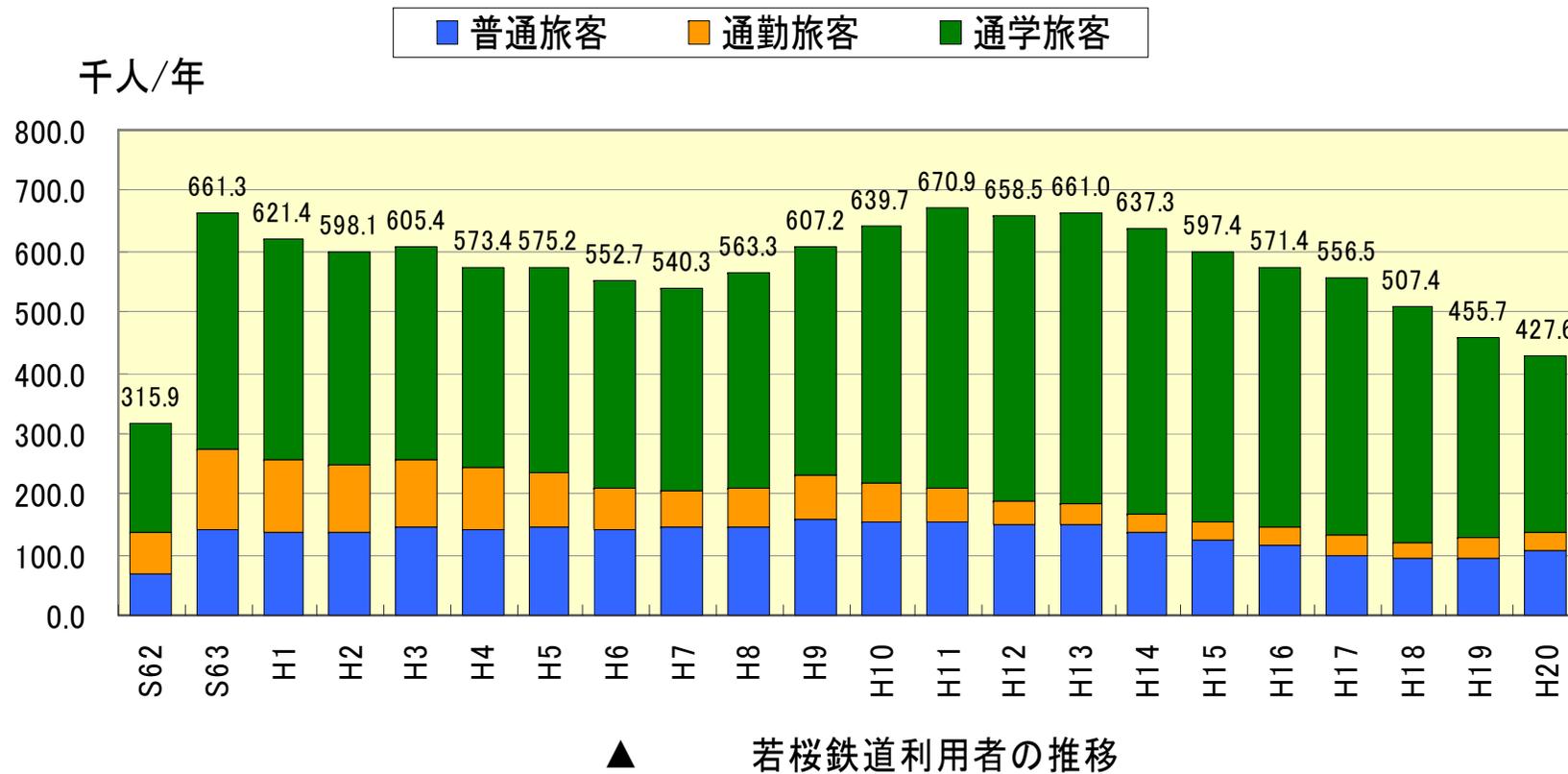


若桜町+八頭町 人口推計(平成20年12月推計)							
年齢	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年
0～14歳	3,178	2,719	2,353	2,052	1,847	1,682	1,522
15～64歳	13,795	13,030	11,851	10,618	9,585	8,833	8,269
65歳以上	6,839	6,682	6,888	7,054	6,942	6,590	6,067
計	23,812	22,431	21,092	19,724	18,374	17,105	15,858

(4) 若桜鉄道の現状

① 利用者数の推移

若桜鉄道の利用者は、平成11年度の67万人をピークに年々減少し、平成20年度には42.7万人とピーク時の63.7%まで減少している。



②若桜鉄道の役割

若桜鉄道の利用者は年々減少しているものの、若桜鉄道沿線には、医療、教育等の住民生活に必要な公共サービスの十分な提供体制がなく、鳥取市等の他地域に依存しているため、公共交通手段の確保が不可欠となっている。一方、当地域は、県下有数の豪雪地帯であり、冬期はバスの安定的な運行が確保されていないことから、若桜鉄道の公共交通手段としての役割は大きいといえる。

また、JR因美線の鳥取～郡家間は、1日当たり約4千人もの普通旅客利用があるが、その普通列車19往復／日のうち、約3割に当たる6往復を若桜鉄道の車両が担っており、鳥取県東部地域の公共交通に重要な役割を果たしている。



○高度医療機関

若桜町には診療所(内科・外科)と個人医院(内科)の2医院しかなく、高度医療を受けるにはすべて鳥取市内まで通院する必要がある。

○高等学校

若桜町には高等学校が存在せず、町内の高校生はほぼ全員が若桜鉄道を利用して八頭高校ほか他地域の高校へ通学している。

○豪雪地帯

豪雪地帯であり冬期はバスの安定的な運行が確保されない。

◆積雪状況(平成17年度の例)

- ・若桜観測所において20cm以上の積雪深を観測した日数は75日間
- ・当該年度の最大積雪深は100cm
- ・12月18日から2月26日まで71日間連続で20cm以上の積雪深を観測

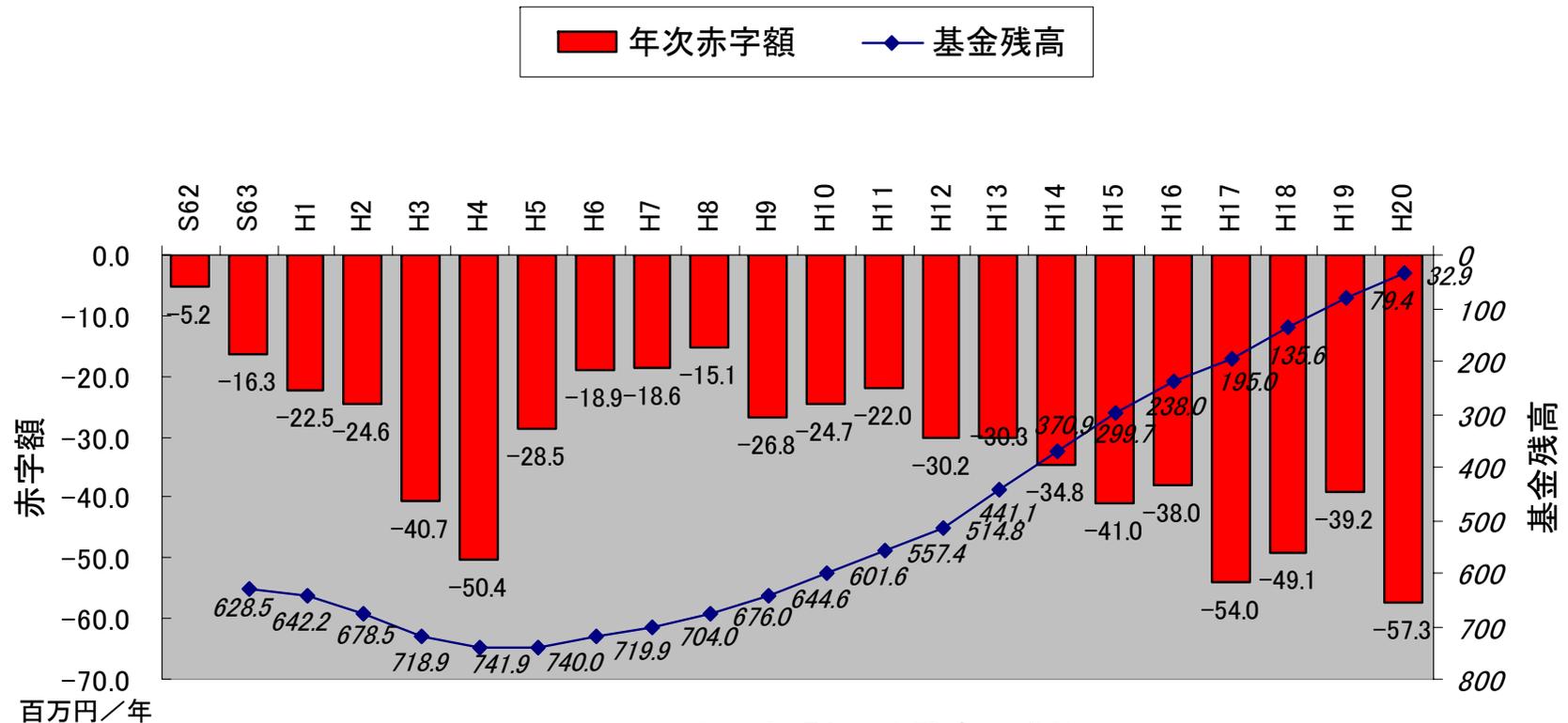
<参考>

- ・平成17年度に若桜観測所で日降雪量20cm以上を記録した日数は9日間
- ・当該年度の最大日降雪量は34cm
- ・当該年度の累計降雪量は607cm

③経営収支及び基金残高の推移

平成19年度は団体観光客等による収入増があり、赤字幅は縮小したものの、年間4千万円前後の運行赤字が続いている。

運用益による赤字補てん等を目的に、沿線自治体等の出捐金4億円と国の転換交付金2億、合わせて6億円でスタートした基金も、平成20年度の赤字補てんをもって底をつく。



▲ 年次赤字額と基金残高の推移

2. 若桜鉄道再構築への取り組み



(1) 経緯

国鉄民営化に伴い分離され、第三セクター若桜鉄道(株)として運行し、20年が経過した。
地域の重要な生活交通手段として、また乗客の7割が高校生であり、その定時性・大量輸送といった重要な役割を担ってきたが、少子化等による旅客人員の減少や、インフラの保守管理費用の増大等により、経常的に赤字を計上し、運営助成基金も平成20年度末には枯渇するという、極めて厳しい経営状況におかれていた。

・平成18年「若桜谷の公共交通を考える協議会」を設置

沿線の若桜町・八頭町は、「若桜谷の公共交通を考える協議会」を設置し、若桜鉄道を廃止することも含めて検討し、厳しい存廃論議を行ってきた中、一方で、若桜鉄道存続に向けたSLの誘致、駅施設の登録有形文化財への登録など、住民や地域の存続に向けた活動が展開されてきた。

・平成19年10月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年法律第59号)が施行 (同法律の一部改正(平成20年法律第49号))

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、鉄道の公有民営方式(上下分離方式)の導入に道が開かれた。

この制度では、若桜鉄道(株)が、鉄道資産を沿線の若桜町・八頭町に無償で譲渡し、その資産を若桜鉄道(株)が無償使用することにより上下分離しようとするもので、現状と比べた場合に、国の財政措置を受けることが可能となり、沿線自治体にとって、財政負担が軽減される非常に大きな利点のある制度となっている。

・平成20年7月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による法定協議会を設置

若桜町・八頭町・県・鉄道事業者等の関係者は、本制度を活用した公有民営方式(上下分離方式)の導入による持続可能な鉄道と、鉄道を基盤とした地域の活性化を目指し、平成20年7月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による法定協議会を設置するとともに、平成20年9月1日に、若桜鉄道新体制移行準備室を開設し、上下分離への移行を盛り込んだ地域公共交通総合連携計画の策定を経て、再構築実施計画を作成した。

・平成21年3月「公有民営」方式では全国初となる認定を受けた。

(2) 若桜鉄道の収支改善に向けた取り組み

○SLの譲り受け

民間有志の「若桜駅SL保存会」が中心となり、兵庫県多可町からSLを譲り受け、募金により移設・修繕を実施した。



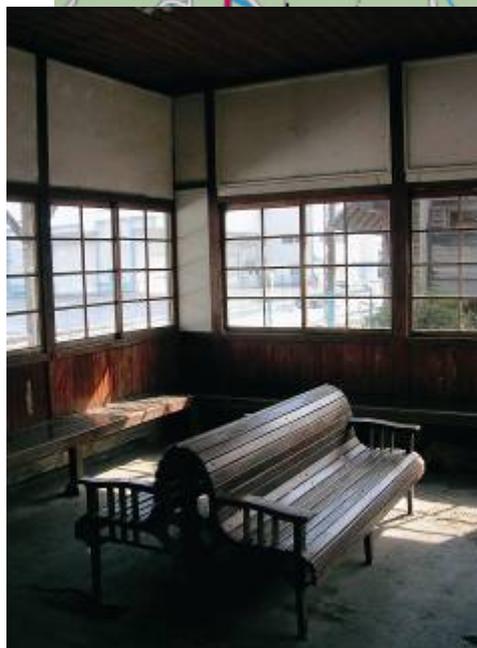
○観光への取組、登録有形文化財登録

若桜駅に残るSL資産(転車台、給水塔)や、昭和初期の面影を強く残す駅舎などを観光資源とするとともに、蒸気機関車の譲り受けや鉄道施設の登録有形文化財登録など、積極的に観光客誘致に着手したことにより、年間数千人の観光客が来訪している。



○登録有形文化財登録施設一覧

昭和初期の面影を強く残す駅舎など、さまざまな施設をまとめて申請するのは全国初。若桜鉄道そのものが文化遺産であるという発想のものである。



- ① 若桜駅本屋・乗降場
- ② 物置及び灯室
- ③ 転轍手箱番所
- ④ 踏車庫
- ⑤ 転轍手箱番所
- ⑥ 機関車転車台
- ⑦ 船水塔
- ⑧ 流石満

○グッズ販売、運転体験等の実施

SLの滑り止め砂を利用した合格祈願ストラップ等のグッズ販売、気動車・SL運転体験の定期的な実施など。



(3) 存続に向けた住民運動

OSL遺産の復元

若桜駅の蒸気機関車時代の設備(転車台、給水塔、炭台、排炭ピットなど)は、使われることなく50年以上放置されていた。

そのSL遺産を民間有志が4年半の歳月をかけてコツコツ修復し、今では町のシンボルとして多くの観光客を集めている。

修復を始めた時は一人だった活動が、商工会青年部などのバックアップを受けながら次第に有志が増え、「SL保存会」を発足させ、本物のSLの譲り受け・修復活動に繋がる大きな活動となった。



OSLの譲り受け、募金による修復

若桜駅のSL遺産の復元を果たした「SL保存会」の次の目標としたのは、かつて若桜線でも活躍し、その後兵庫県多可町に静態保存されていたSL(C12形167号)の譲り受けと復元だった。

若桜町も協力しての誘致活動では、多可町の住民説明会にも直接出向いて熱い想いを伝え、ついに譲り受けの承諾を得た。

多可町からの輸送費(6百万円)と修復費を捻出するため、若桜町民を中心とした募金活動が開始され、町内のみならず県外からも目標額を大きく上回る多くの募金を頂き、無事、輸送・修復を果たした。

現在は、圧縮空気により若桜駅構内を運転する勇姿を見ることができる。



○若桜駅周辺観光ボランティアガイドの活躍

SL遺産の復元やSLの修復をきっかけにして、旅行代理店等への売り込みを図った結果、若桜駅に観光客が多く立ち寄るようになった。

現在、この観光客とともに、若桜駅周辺の「カリヤ通り」や「若桜鬼ヶ城」「若桜弁財天」などの観光地と一緒に巡りながら説明するガイドが大活躍している。

このガイドは地元住民のボランティアであり、その木訥で温かな語り口が観光客の好評を得ている。

○乗車運動の取り組み

若桜町では、昭和63年より「若桜鉄道協力会」を立ち上げ、若桜鉄道の利用促進活動を行っている。

7月、10月、2月を「乗車運動推進月間」と定め、その期間に定期券や回数券を購入したお客様には、商品券(回数券1枚綴りか1ヶ月定期券購入者には500円分、3・6ヶ月定期購入者には1,000円分)をプレゼントしており、利用促進の一端を担っている。

また、八東中学校の生徒(安部・八東地区)は、若桜鉄道を通学に利用しており、鉄道が非常に身近な存在にある。

少子化に伴う旅客数の減少、収入の減少を補うためには、「乗って残す」沿線住民の取り組み、運動が真に必要なのである。

○駅周辺の環境美化活動、駅周辺地域の活性化

若桜鉄道沿線の駅は、地域住民が駅周辺の清掃活動や花植え等、環境美化活動を行い、マイルール意識を醸成している。

また、近年はバイク名「隼」と駅名「隼」が同名という事から多くの隼ライダーが訪れるようになった。これがきっかけとなり、地元の民間有志が駅を中心とした地域の活性化につなげる活動を始めつつある。



10月は若桜鉄道 乗車運動推進月間

回数券または定期券ご購入の方に
500円分のお買物券をプレゼント!!

定期券(3ヵ月以上)ご購入の場合・・・1,000円分の買利物券

さらに

10月14日は「若桜鉄道開業記念日」です。

回数券をご購入された方には
1,000円分の買利物券をプレゼント!!



(4) 国による地方鉄道支援策の創設

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案
 <予算関係法律案>

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業(鉄道事業再構築事業)を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める。



(5) 若桜鉄道新体制移行準備室の設置

八頭町・若桜町の職員を相互派遣し、「若桜鉄道新体制移行準備室」を設置した。

「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」、その後「鉄道事業再構築実施計画」を作成し、国の認定・公有民営化方式への移行を目指す。

若桜鉄道 新体制が「発車」



八頭町役場に準備室

若桜、八頭両町は、第3セクター・若桜鉄道(本社・若桜町)の鉄橋や線路などの施設を沿線自治体が保有し、経営改善を図る「上下分離方式」の導入に向けて八頭町役場八東庁舎に「新体制移行準備室」を設置した。

来春までに**所有権移転手続き**

同室には1日付で、若桜1人の職員が結んでいる。両町から1人、八頭町から2町や国、県、鳥取市、沿線

住民の代表者である「若桜谷公共交通活性化協議会」の事務局として、国に導入を申請するのに必要な、同鉄道の利用促進策などを盛り込んだ計画を今年中にもまとめるほか、来年3月までに施設の所有権移転の手続きなどを進める。

庁舎2階の同室で辞令交付式があり、平木誠・八頭町長と小林昌司・若桜町長がそれぞれの職員に辞令を手渡した。森田邦彦(八頭町八東支所長)が「重要な事務なので、3人の力を出し切ってください」とあいさつ。両町長が、入り口に看板代わりの張り紙を掲げた。

準備室の張り紙を掲げる小林・若桜町長(左)と平木・八頭町長(八頭町八東庁舎で)

(6) 若桜谷公共交通活性化総合連携計画の策定

平成20年10月23日 作成
平成20年10月27日 公表

○若桜谷公共交通活性化総合連携計画に関する基本方針

高齢化、過疎化が進む地域の現状から、公共交通サービスの低下は地域社会の生活条件を大きく脅かし、過疎化をさらに助長する恐れがある。

そのため、利用者にとってより利便性の高い公共交通網を構築するとともに、持続可能であることにも配慮することとする。

通学・通勤をはじめ、いわゆる交通弱者に係る通院や買物、観光客等の受け入れといった、この地域に人が住まい、人が集うために必要な、生活交通としての公共交通を確保し、地域社会の維持とその活性化に取り組む。

○若桜谷公共交通活性化総合連携計画の目標

- 目標 (1) 生活交通としての地域の公共交通の確保
- 目標 (2) 若桜鉄道を活用した地域の活性化
- 目標 (3) 複数の公共交通機関との連携と環境保全

○事業の概要

- (1) 若桜鉄道の上下分離方式の導入による運行の確保
- (2) 路線バスの運行の確保
- (3) 地域公共交通会議での検討を基にした生活交通の確保
- (4) 住民運動「マイレール運動」
- (5) 利便性の向上（若桜鉄道の利用促進）
- (6) 地域の歴史、観光資源としての活用と沿線観光施設との連携
- (7) 多様な「若桜鉄道応援団」
- (8) 乗り継ぎ利便性の向上（交通結節点である駅の機能向上）
- (9) 域内バス交通等の充実と連携
- (10) マイカーからのシフト対策




若桜鉄道は開業以来、赤字が続く

「上下分離」で基本計画

若桜鉄道 SL 活用など 10 事業

第三セクターの若桜鉄道の「鳥取県若桜町」の経営政策を検討する若桜谷公共交通活性化協議会（以下、協議会）は、21日、経営支援の導入に必要な総合連携強化策をまとめた。上下分離による新経営体制への移行を目指す。基本計画、これを基にした事業を具現化した実施計画をまとめた。来年四月一日までに新経営体制に移行することを目指しており、今後は実施計画の取りまとめを進める。

若桜鉄道は赤字を穴埋めしてきた運営基金が二〇〇九年三半期に底をつくと見込み。若桜鉄道の負担を軽減するため、上下分離を導入し、自治体が駅舎や線路の維持管理費を負担する。導入により設備更新への補助金や地方交付税の割り増しなど、国の財政支援が期待できる。

ただ国の支援があるとはいえ、上下分離導入で若桜鉄道に属した自治体の年間負担はこれまでの数百万円程度から四千万〜五千万円規模に膨らむ見込み。このため沿線の若桜、八頭両町は鳥取県などにも負担の一部肩代わりを求めている。

総合連携計画は、上下分離導入を検討する地域に国が策定を求めている基本計画、これを基にした事業を具現化した実施計画をまとめた。来年四月一日までに新経営体制に移行することを目指しており、今後は実施計画の取りまとめを進める。

(7) 鉄道事業再構築実施計画の認定



八頭町・若桜町、若桜鉄道(株)が作成し、国に申請していた「鉄道事業再構築実施計画」について、平成21年3月13日付けで国土交通大臣の認定を受けた。

「公有民営化」としては全国初の認定となる。

「軌道」新たに走り続けます

若桜鉄道「上下分離」移行



上下分離方式で、トヨタ自動車(株)の工場(左)と、若桜町駅(右)の間を走る若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。若桜町駅(右)で、若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。

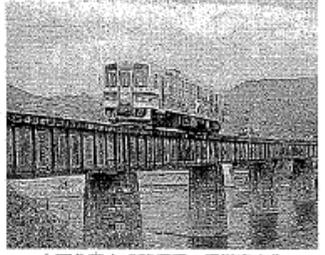
若桜鉄道(株)は、国土交通大臣の認定を受けた「鉄道事業再構築実施計画」に基づき、平成21年4月1日より、上下分離方式に移行し、再出発する。この日は、若桜町駅で、若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。

若桜町駅(右)で、若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。

若桜町駅(右)で、若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。

農の道

若桜町駅(右)で、若桜鉄道(株)の列車が、若桜町駅(右)で停車している。



上下分離方式移行で、経営安定化が図られる若桜鉄道。事業実施区間にある八頭川鉄橋を渡る列車(資料)

若桜鉄道「上下分離」方式 きょう国が認定

第三セクター・若桜鉄道の沿線の鳥取若桜、八頭町と国交省は十二日、駅舎などの鉄道施設を町が所有し、鉄道会社は運行業務に専念する上下分離(公有民営化)方式へ移行する鉄道事業再構築実施計画が、国の認定を受ける見通しになったと発表した。公有民営化方式の認定は全国初。十三日、認定書の授け

平成21年4月1日 公有民営(上下分離)方式へ移行し、再出発。

3. 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における再構築事業の位置付け

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

地域公共交通活性化・再生法スキーム概要

協議会

市町村

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

住民

等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通特定事業

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)



道路運送高度化事業
(BRTの整備)
オムニバスタウンの推進



海上運送高度化事業
(海上運送サービスの改善)



乗継円滑化事業
(乗り継ぎの改善)



**鉄道事業
再構築事業**
地方鉄道の再構築
による輸送の維持



鉄道再生事業
(地方鉄道の再生)



連携計画に特定事業を定めた場合は、当該事業の実施計画を策定

地域公共交通総合事業

- 地域のバス交通の活性化や、地方鉄道の活性化等による地域住民や観光客のための公共交通サービスの改善
- 地域による利用促進活動 等



総合事業計画を策定

国土交通大臣による計画の認定 (鉄道再生事業のみ届出)

法律上の特例措置

- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化等

- 計画認定による事業許可等のみなし取得
- BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化等

- 計画認定による事業許可等のみなし取得

- 計画認定による事業計画変更認可等のみなし取得
- 運行計画を事後届出制に緩和
- 共通乗車船券に係る一括届出化

- 計画認定による事業許可等のみなし取得
- 「公有民営化」方式の上下分離について、事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しない特例

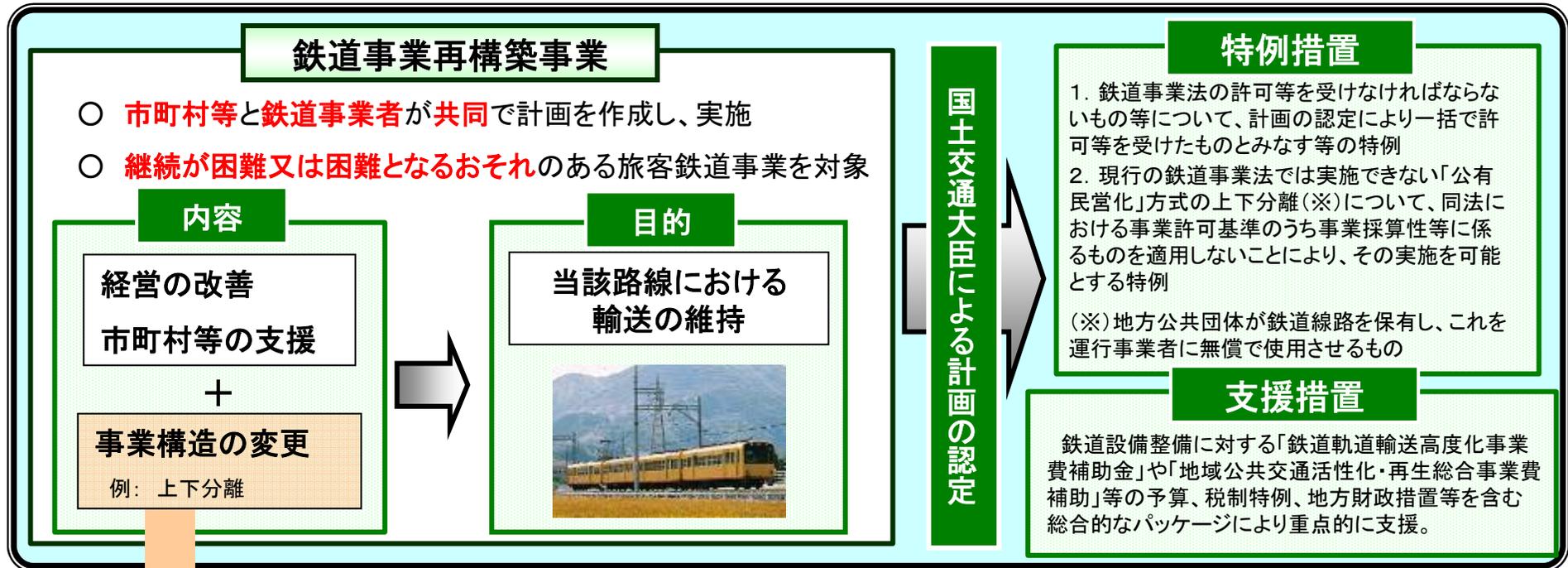
+ 補助予算、地方財政措置等の総合的パッケージによる支援措置

- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等

補助金による支援

- 計画策定経費支援(定額)
- 総合事業計画に基づく事業について、1/2補助(政令市では1/3)

(2) 鉄道事業再構築事業の概要

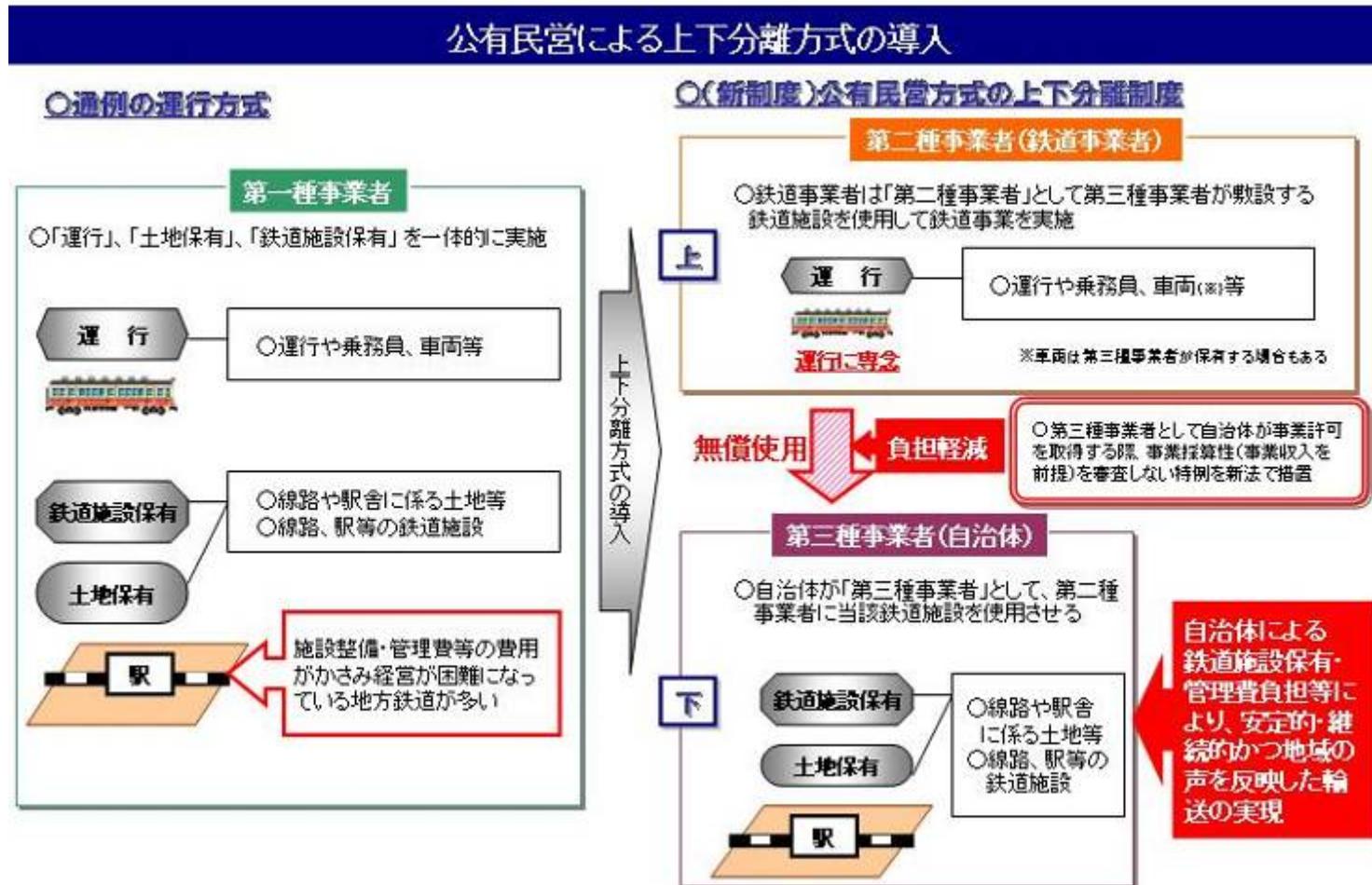


(3) 上下分離方式とは

鉄道の経営において、下部（インフラ）の管理と上部（運行・運営）を行う組織を分離し、下部と上部の会計を独立させる方式とされている。

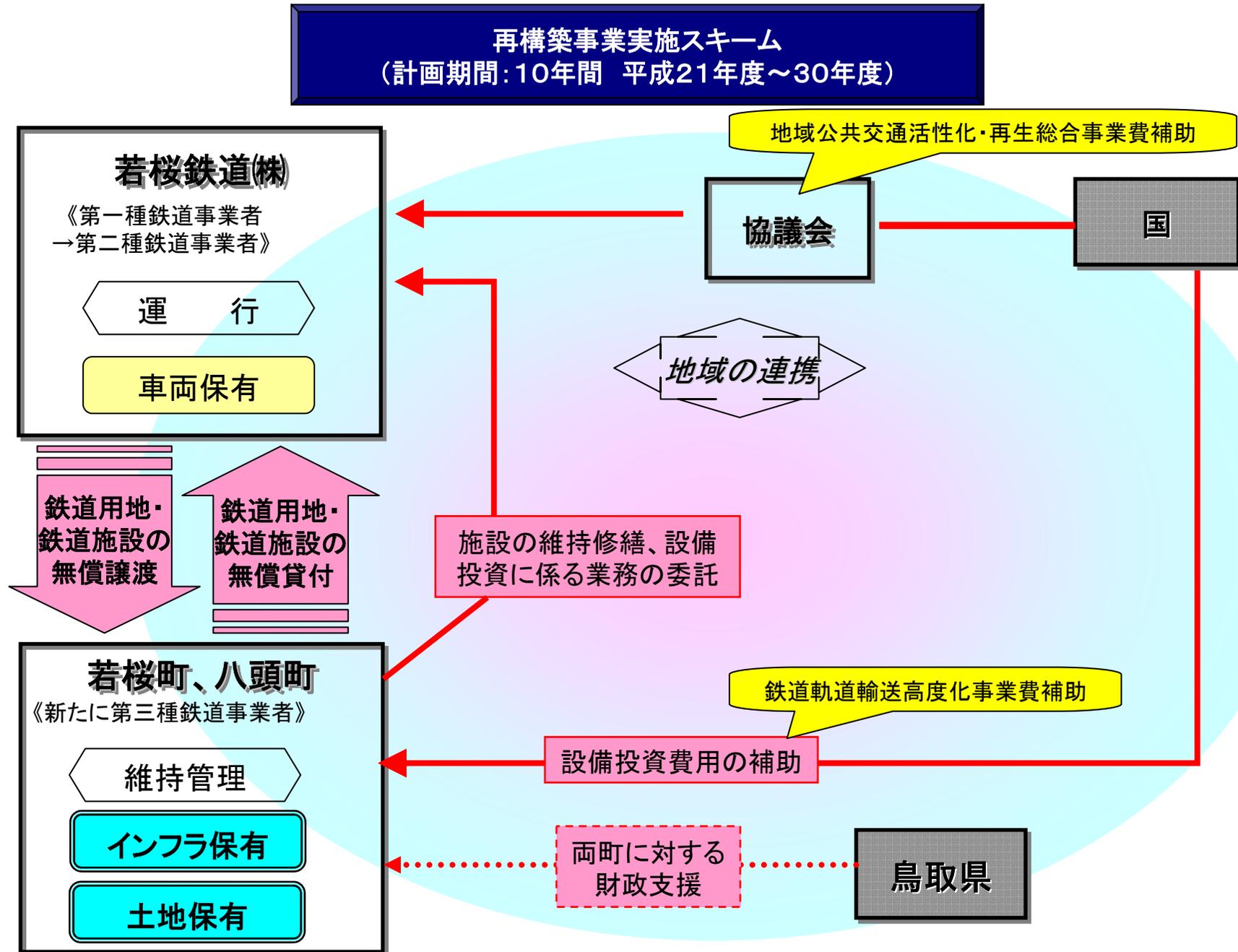
一般には、自治体などが土地や施設などの資産（下）を保有し、それを第三セクターが借り受けるなどして運行・運営（上）のみを行う営業形態をとられることが大半である。

この方式を導入する事により、運行・運営会社は固定資産税など諸税を払う必要はなくなるばかりか、資産の更新も沿線自治体などが行うため、非常に効率の良い経営が行える。



上下分離方式の導入

(4) 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



(5) 事業構造の変更概要

第一種鉄道事業者である若桜鉄道(株)が、鉄道用地・鉄道施設を若桜町及び八頭町に譲渡し、第三種鉄道事業者としての両町から当該用地・施設を同社が無償で借り受けて第二種鉄道事業者として運行を行う事業構造とする。

○鉄道施設の譲渡及び譲受

若桜鉄道(株)が所有する、以下に掲げる鉄道施設を、若桜町・八頭町が無償で譲り受けるものとする。

〔土地〕

若桜町：若桜町大字高野字下高野河原
160番12 ほか227筆

八頭町：八頭町郡家字下田井上分587番3
ほか718筆

〔建物〕

若桜町：若桜駅舎 ほか10件

八頭町：隼駅舎 ほか8件

〔鉄道施設〕

以下のとおり

若桜鉄道施設目録								
分類	種目	名称	単位	全体数量	八頭町	若桜町	備考	
鉄道施設	土地	駅等用地	㎡	304,669.74	255,585.87	49,083.87		
	建物	駅等建物	㎡	973.32	294.55	678.77		
線路関係	線路設備(償却)							
	土工設備	切り盛り盛土	m3	300,349.0	258,113.0	42,236.0		
		土留壁	㎡	7,458.2	6,714.2	744.0		
		のり面工	㎡	5,193.4	5,139.2	54.2		
	排水設備	線路側こう	m	5,873.0	5,693.0	180.0		
		排水こう	m	891.0	579.1	311.9		
		伏び	箇所	226	202	24		
		下水きよ	箇所	28	25	3		
	橋りょう	けた橋	m	523.26	498.06	25.20		
		アーチ橋	m	3.40	3.40			
	防護設備	落石防止擁壁	m	5.0	5.0			
		落石おおい	m	35.0	35.0			
		なだれ止さく	m	3.0	3.0			
		雪おおい	m	24.0	24.0			
		流雪こう	m	340.7		340.7		
	鉄道林工作物	防雪林工作物	式	1	1			
		諸設備	式	1	1	1		
		土木関係	式	1	1	1		
	線路設備(取替)	本線軌道	30kレール	m	210.00		210.00	
			40kレール	m	11,102.49	10,093.00	1,009.49	
			50kレール	m	7,482.37	6,664.10	818.27	
			道床	m	18,259.86	15,487.28	2,772.58	
		側線軌道	マクラギ	本	27,306	23,497	3,809	
			諸標	本	503	441	62	
			30kレール	m	580.51		580.51	
			道床	m	579.50		579.50	
			マクラギ	本	731		731	
車止			箇所	2		2		
諸標			本	13		13		
線路設備(その他)								
鉄道林	防雪林	㎡	50,759.0	50,759.0				
工作物	区等工作物	その他	式	1	1	1		
		停車場設備						
	旅客設備	乗降場	㎡	2,421.00	2,279.42	141.58		
		旅客通路	㎡	158.9		158.9		
		駅前広場	㎡	803.6		803.6		
	諸設備	構内排水設備	m	582.0		582.0		
		機器						
	踏機器	熱風式融雪装置	組	3		3		
	(雑施設)	停車場設備	運転設備					
			石炭台	㎡	10.0		10.0	
高架水そう			箇所	1		1		
機関車転車台			箇所	1		1		
給水管路			m	111.0		111.0		
機関車給水柱			基	1		1		
電路関係	信号設備(一般)	信号装置	組	2		2		
		転てつ装置	組	5		5		
		連動装置	式	1		1		
		ATS装置	式	1		1	地上子(7)	
	踏切設備	踏切道	箇所	29	26	3		
		踏切電気保安設備	箇所	25	22	3	3種(1)	
	電線路(取替)	電線	m	3,424	1,331	2,093		
		配電線路						
	ケーブル	ケーブル	m	84		84		
		支持物	本	50	43	7		
		配電器具	式	1		1		
		電灯電力設備	式	1		1		
		信号標識灯具	式	1		1		
		通信線路	ケーブル	m	20,568	17,832	2,736	
	トラフ	トラフ	m	1,064	1,064			
		電話機	個	5	3	2		
		支持物	本	340	329	11		
		無人駅放送設備	箇所	7	7			
		風速監視装置	箇所	1		1		
信号線路(踏切)		ケーブル	m	27,763	24,948	2,815		
トラフ		m	5,802	4,728	1,074			
信号線路(信号)	ケーブル	m	2,137		2,137			
	トラフ	m	504		504			

○鉄道施設の所有区分

駅等の鉄道施設を、以下のとおり所有区分する。

施設区分(土地を含む)	現所有	所有区分(案)			備考		
		若桜鉄道が保有する	鉄道施設として町が保有する	行政財産として町が保有する			
若桜駅	建物	待合室	若鉄株	○			
		改札部	若鉄株	○			
		売店	若鉄株	○			
		本社部分	若鉄株	○			
		トイレ	町		○		
		気動車車庫	若鉄株	○			
	線路等	作業車両車庫	若鉄株	○			
		ホーム	若鉄株	○			
		本線	若鉄株	○			
		ホーム横 引き込み線	若鉄株	○			
		本線奥 引き込み線	若鉄株	○			
		SL関係施設	SL専用線	若鉄株		○	
	駐車場等	SL車両	町		○		
		転車台	若鉄株		○		
		給水塔ほか	若鉄株		○		
		SL車庫	若鉄株		○		
		定期駐車場	若鉄株		○		
		無料駐車場	若鉄株		○		
丹比駅	建物	待合室	若鉄株	○			
		美容室貸出部分	若鉄株	○			
		トイレ	町		○		
	線路等	ホーム	若鉄株	○			
		本線	若鉄株	○			
	駐車場等	広場(無料駐車場)	若鉄株		○		
		自転車駐輪場	町		○		
		自転車駐輪場	町		○		
	徳丸駅	線路等	ホーム	若鉄株	○		
			本線	若鉄株	○		
		駐車場等	広場(無料駐車場)	町		○	
			トイレ	町		○	
			自転車駐輪場	町		○	
		八東駅	建物	待合室	若鉄株	○	
				工場貸出部分	若鉄株	○	
				トイレ	町		○
			線路等	ホーム	若鉄株	○	
				本線	若鉄株	○	
駐車場等			広場(無料駐車場)	若鉄株		○	
		自転車駐輪場	町		○		
安部駅		建物	待合室	若鉄株	○		
			美容室貸出部分	若鉄株	○		
			トイレ	町		○	
		線路等	ホーム	若鉄株	○		
			本線	若鉄株	○		
		駐車場等	広場(無料駐車場)	若鉄株		○	
自転車駐輪場	町			○			
隼駅	建物	待合室	若鉄株	○			
		展示室貸出部分	若鉄株	○			
		トイレ	町		○		
	線路等	ホーム	若鉄株	○			
		本線	若鉄株	○			
	駐車場等	広場(無料駐車場)	若鉄株		○		
自転車駐輪場		町		○			
因幡船岡駅	建物	待合室	町	○			
		工場貸出部分	町	○			
		トイレ	町		○		
	線路等	ホーム	若鉄株	○			
		本線	若鉄株	○			
	駐車場等	広場(無料駐車場)	町		○		
自転車駐輪場		町		○			
八頭高前駅	線路等	ホーム	若鉄株	○			
		本線	若鉄株	○			

○鉄道施設の管理の方法

若桜鉄道(株)から譲り受けた鉄道資産を、若桜町・八頭町が管理する。

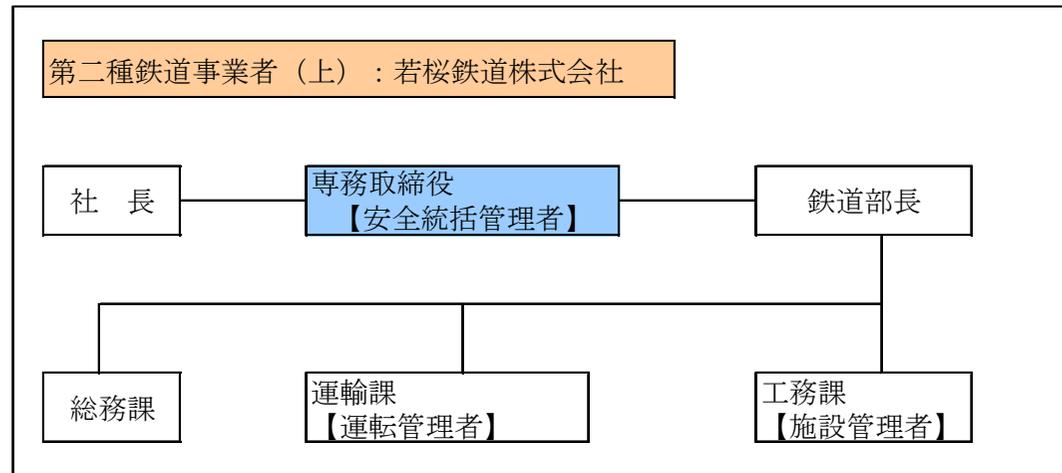
車両及び車両にかかる保安通信設備は第二種事業者である若桜鉄道(株)が保有し、管理する。

また、若桜町・八頭町が管理する鉄道施設は、若桜鉄道(株)が管理を行うものとする受委託契約を締結する。

大分類	鉄道施設及び車両の責任の所在 (責任を負う者に○)		備考
	鉄道整備事業者 (若桜町・八頭町)	鉄道運送事業者 (若桜鉄道(株))	
土地	○		
軌道(レール・マクラギ・道床)	○		若桜鉄道に管理委託
橋梁	○		若桜鉄道に管理委託
駅施設	○		若桜鉄道に管理委託
車庫・点検場	○		若桜鉄道に管理委託
踏切・保安設備	○		若桜鉄道に管理委託
旅客案内放送設備	○		若桜鉄道に管理委託
信号保安設備(連動装置)	○		若桜鉄道に管理委託
保安通信設備(基地局・中継局)	○		若桜鉄道に管理委託
保安通信設備(車載無線・電話機等)		○	
車両		○	

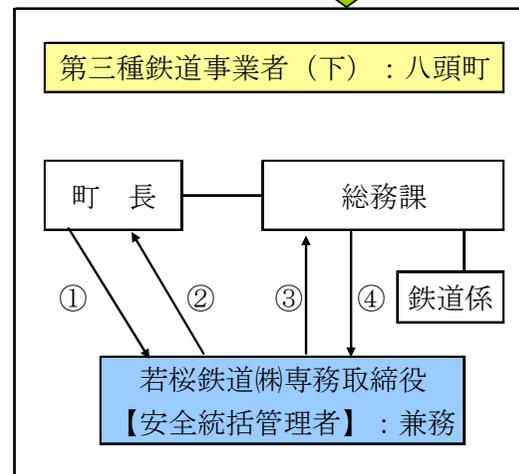
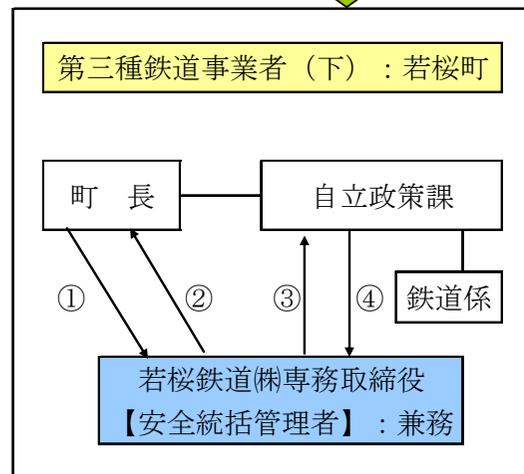
※ 責任を負う者とは、法手続き上、施設の整備、維持管理を行う者。

(6) 組織体制図



施設管理業務受委託

施設管理業務受委託



① : 任命 (嘱託) ② : 意見具申 ③ : 指揮命令 ④ : 連絡・報告

若桜町の体制

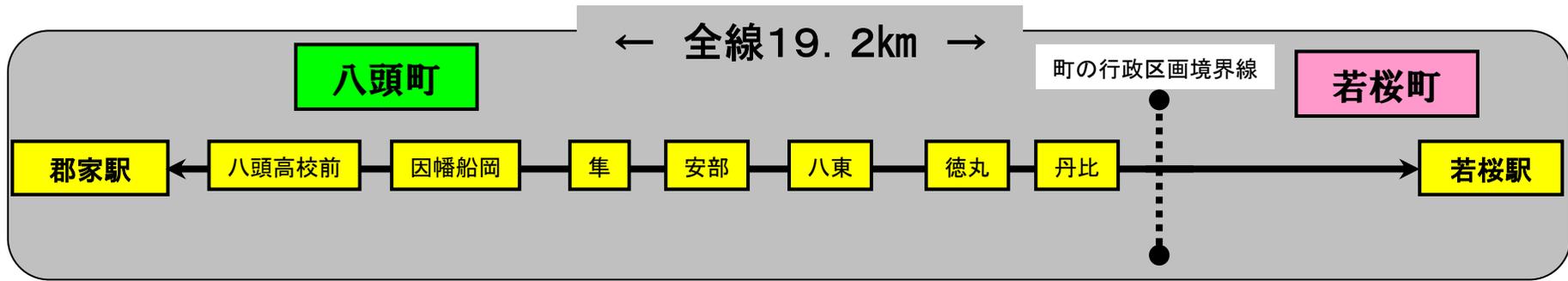


八頭町の体制

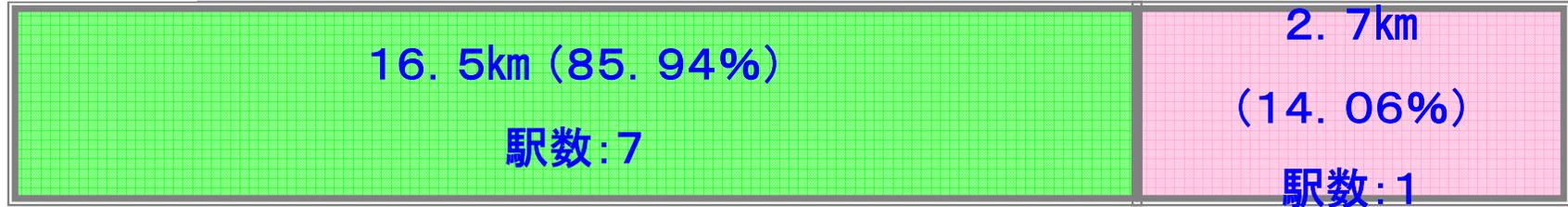


※ 両町とも、鉄道係長・担当者は、他の業務との兼務とする。

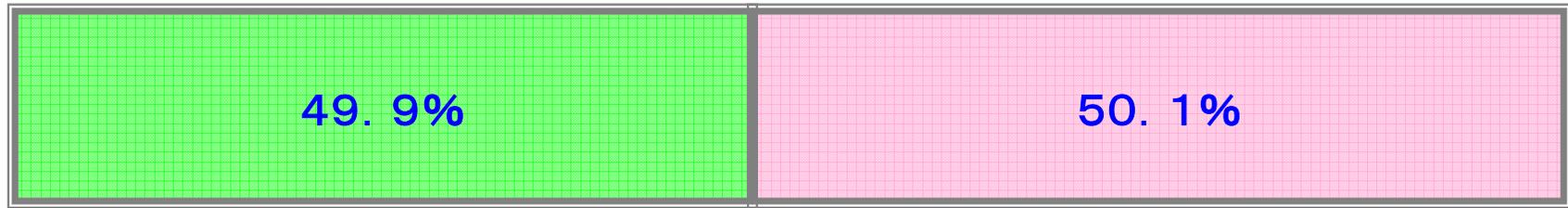
(7) 施設維持管理の受委託スキーム



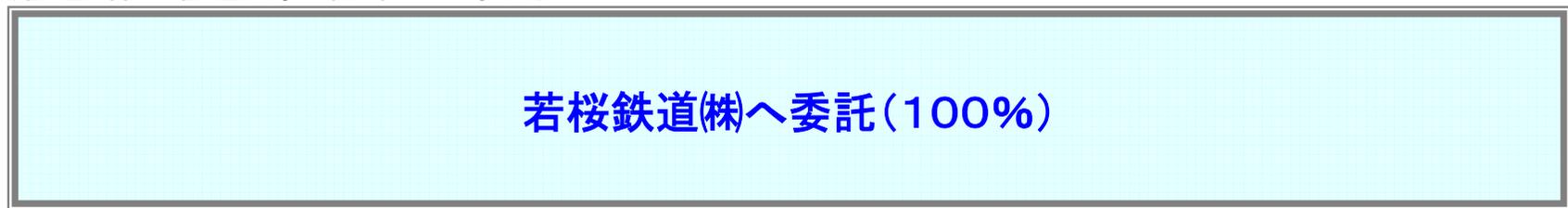
〔保有〕



〔経費負担〕



〔管理:保守管理業務・国庫補助事業〕



(8)再構築事業の収支計画等(その1)

収支見込みの主な前提条件

【第2種】

- 輸送人員 : 基本的な需要予測結果に「施策」による需要見込みを積み上げて推計。
 - ・「基本的需要」→ H19' :45万人→H30' :32万人 ※約3割減少
 - 《20年度の券種別輸送人員見込みに人口研の将来人口推計(H20.12)による沿線人口の年齢階層別減少率を連動させて推計》
 - ・「施策による需要」→(自治会回数券購入、職員定期券購入 他)
- 運賃 : 現行どおり。
- その他収入 : 「施策」によるツアー誘致、運転体験、グッズ販売等について段階的に増収を見込む。
- 人件費 : 要員数15名(うち役員1名)。定期昇給・ベースアップなし。
- 修繕費 : 車両修繕は検査・修繕計画による。なお、線路・電路に係る修繕を第3種事業者から受託。
 - ・線路・電路修繕費用及びこれに係る第2種の人件費・経費相当額等を受託収入として受入れ(H21' :46百万円)
- その他経費 : 19年度実績による。上昇率0.0%。

【第3種】

- 保守管理委託費用 : 線路・電路に係る修繕を第2種事業者へ委託、修繕費用及びこれに係る人件費・経費相当額等を計上。
- その他保守管理費用 : 駅管理費用を計上。
- 収入 : 費用相当額を自治体予算から繰入れ。

(8)再構築事業の収支計画等(その2)

■輸送人員

(単位:万人)

	19年度実績	20年度見込	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
輸送人員(年間)	45.8	44.8	43.3	41.6	40.7	39.8	38.9	38.4	37.5	37.6	37.0	36.3

■収支計画

※19, 20年度は、今回の「公有民営」スキームを適用した場合の試算値

◆第2種〔若桜鉄道線〕

(単位:百万円、単位未満切り下げ)

	19年度実績	20年度見込	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
収入	140	148	146	144	143	142	142	143	142	143	143	142
旅客運輸収入	74	77	76	74	73	72	71	71	70	70	69	69
保守管理受託収入	41	46	46	46	45	46	46	46	46	46	46	46
車両使用料収入	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
その他収入	7	7	7	7	7	8	8	8	9	9	10	10
支出	129	149	142	140	140	136	134	134	134	137	138	137
人件費	69	70	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
うち受託収入相当分	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
修繕費	27	36	38	38	38	34	32	32	32	35	36	35
うち受託分(線路・電路)	22	27	26	26	26	26	27	26	26	26	27	26
動力費	9	11	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
減価償却費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他経費	22	31	25	23	23	23	23	23	23	23	23	23
うち受託収入相当分	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
経常損益	10	△1	4	4	3	6	7	8	7	5	4	4

◆第3種〔若桜町・八頭町〕計

(単位:百万円、単位未満切り下げ)

	19年度実績	20年度見込	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
収入	49	55	54	54	54	54	55	54	54	54	55	54
一般会計繰入	49	55	54	54	54	54	55	54	54	54	55	54
支出	49	55	54	54	54	54	55	54	54	54	55	54
保守管理委託費用	41	46	46	46	45	46	46	46	46	46	46	46
うち修繕費(線路・電路)	22	27	26	26	26	26	27	26	26	26	27	26
うち人件費相当分	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
うち経費相当分	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
その他保守管理費用	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
経常損益	0											

■設備投資計画

(単位:百万円、単位未満切り下げ)

	19年度実績	20年度見込	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
設備投資額	37	54	31	31	31	30	31	31	31	31	31	31

4. 若桜鉄道における鉄道事業再構築事業の効果と 今後の課題等



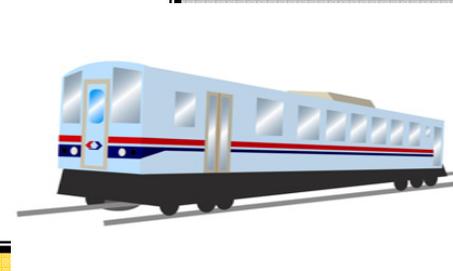
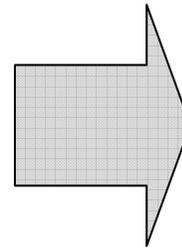
(1) 具体的施策と効果、今後の課題等

具体的な施策

- 安全で快適な輸送サービスの確保
 - ◇鉄道施設の維持修繕の着実な実施
 - ◇鉄道施設の老朽更新等の着実な実施
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
 - ◇自治体職員による利用促進
 - ・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用 等
 - ◇沿線住民による利用促進
 - ・自治会等による計画的な回数券購入 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
 - ◇各種イベントの企画・開催
 - ・SL等車両運転体験 等
 - ◇観光観点商品の企画・販売
 - ・団体ツアー誘致、関連グッズ販売 等
- その他
 - ◇地域と連携した利用促進による増収
 - ◇マイレール意識の醸成
 - ◇各種経費抑制施策の維持

今後の課題等

- 「上下分離」という事業構造の変更だけでは、『上』の経営を成り立たせることはできない。
- よって、左記の「施策」を実現し、はじめて再構築が成される。
- そのためには、沿線住民の乗車運動や観光客誘致等、利用促進に向けた地域関係者の一体となった取り組みが不可欠であると考えている。



鉄道の存続を選択した地元の『覚悟』を示すんだ!!

効果

利用促進策による増収と鉄道施設の維持管理負担の軽減により、計画期間中を通じて概ね収支均衡を達成するとともに、安全・安定した運行を維持。

ご清聴ありがとうございました。

兵庫県姫路市出身の岡上正人さんが、素朴な佇まいの案山子を作成、若桜鉄道の駅舎や沿線に配置し、話題を呼んでいます。

これは、若桜鉄道を舞台に、案山子による「遊び心」を演出したテーマパーク「ふるさと鉄道」を構築し、若桜鉄道の魅力を活かした新しい観光モデルにしようというものです。

現在、若桜駅に7体、丹比・八東・安部・隼・因幡船岡駅に14体の合計21体が展示されています。

(写真は安部駅プラットフォーム待合室にて。映画「男はつらいよ」のロケ地である安部駅には、駅で列車を待つ寅さんと談笑する近所のおばちゃんが案山子のモデルとなっています。)



若桜鉄道新体制移行準備室 藪田