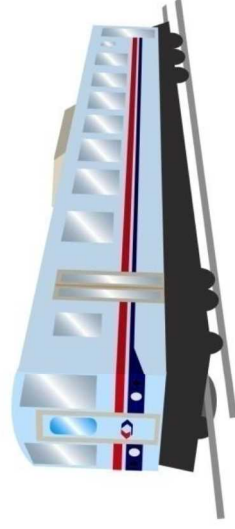


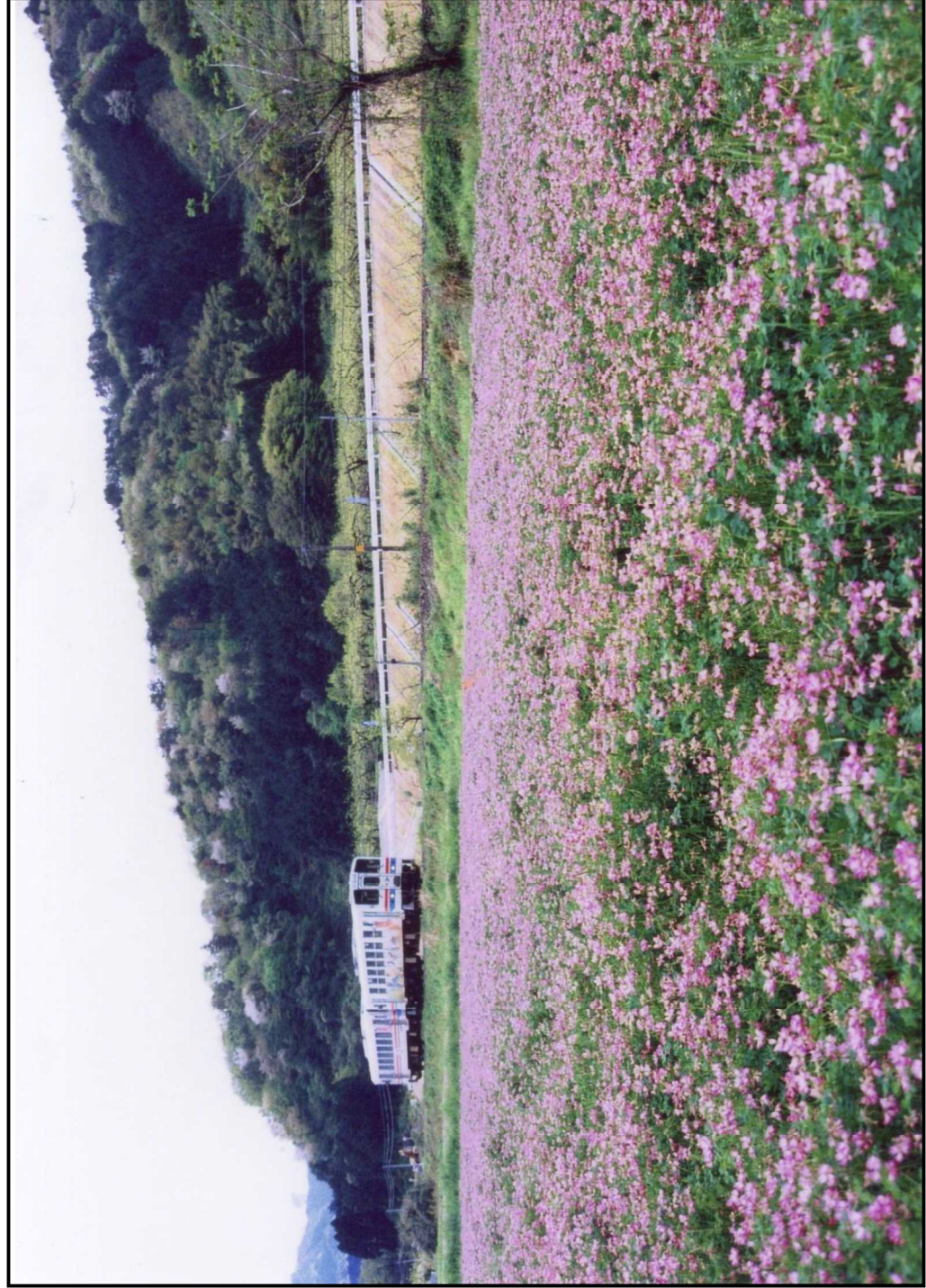
若桜鉄道の再構築と活性化 ～若桜谷の挑戦～



鳥取県若桜町

企画財政課 木地谷 諭

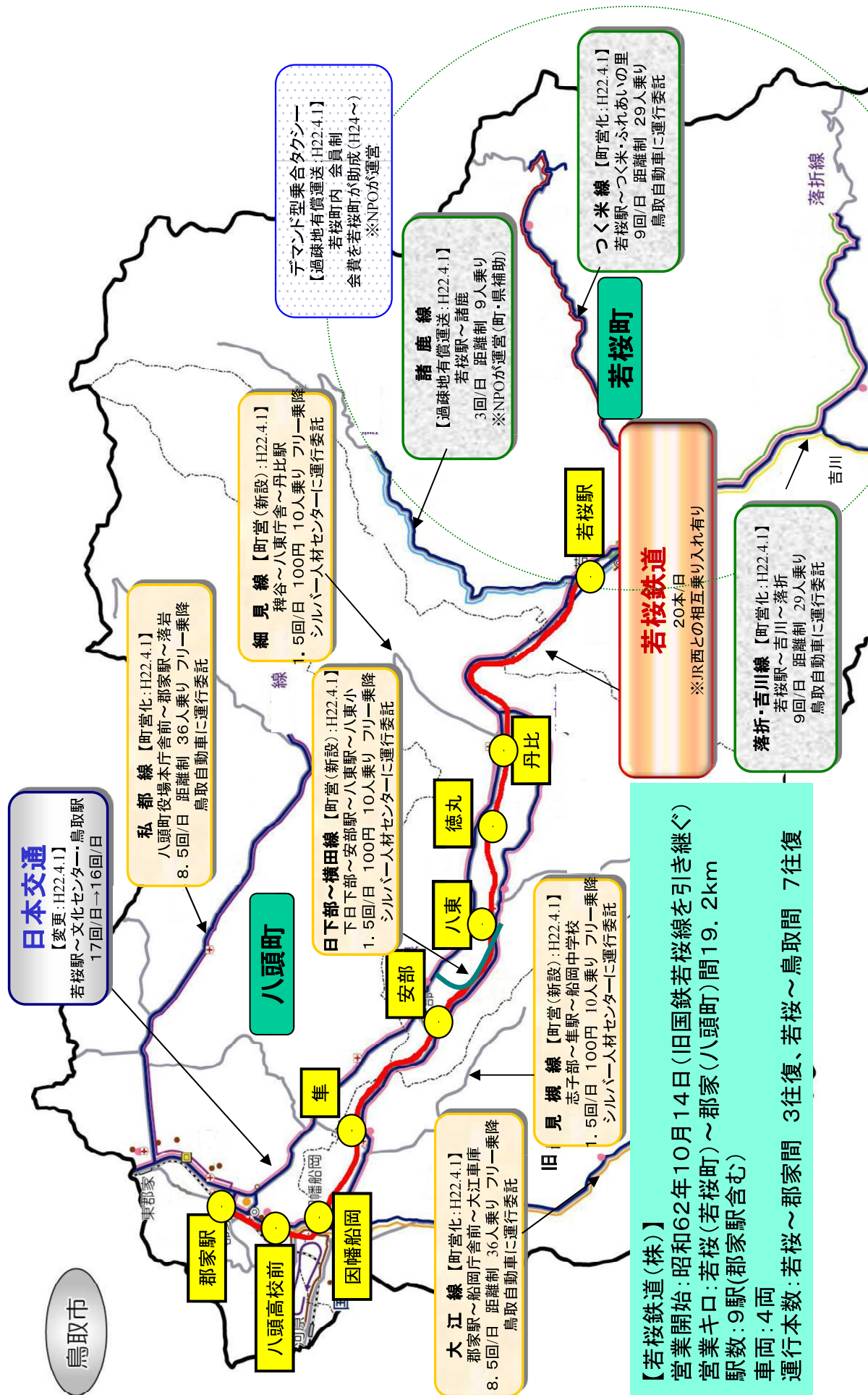
1. 若桜鉄道を取り巻く状況



(1) 若桜谷地域の概要



(2) 若桜谷地域の公共交通機関網(平成22年4月1日～)



(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52年には、人口に占める65歳以上の割合が42%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〕

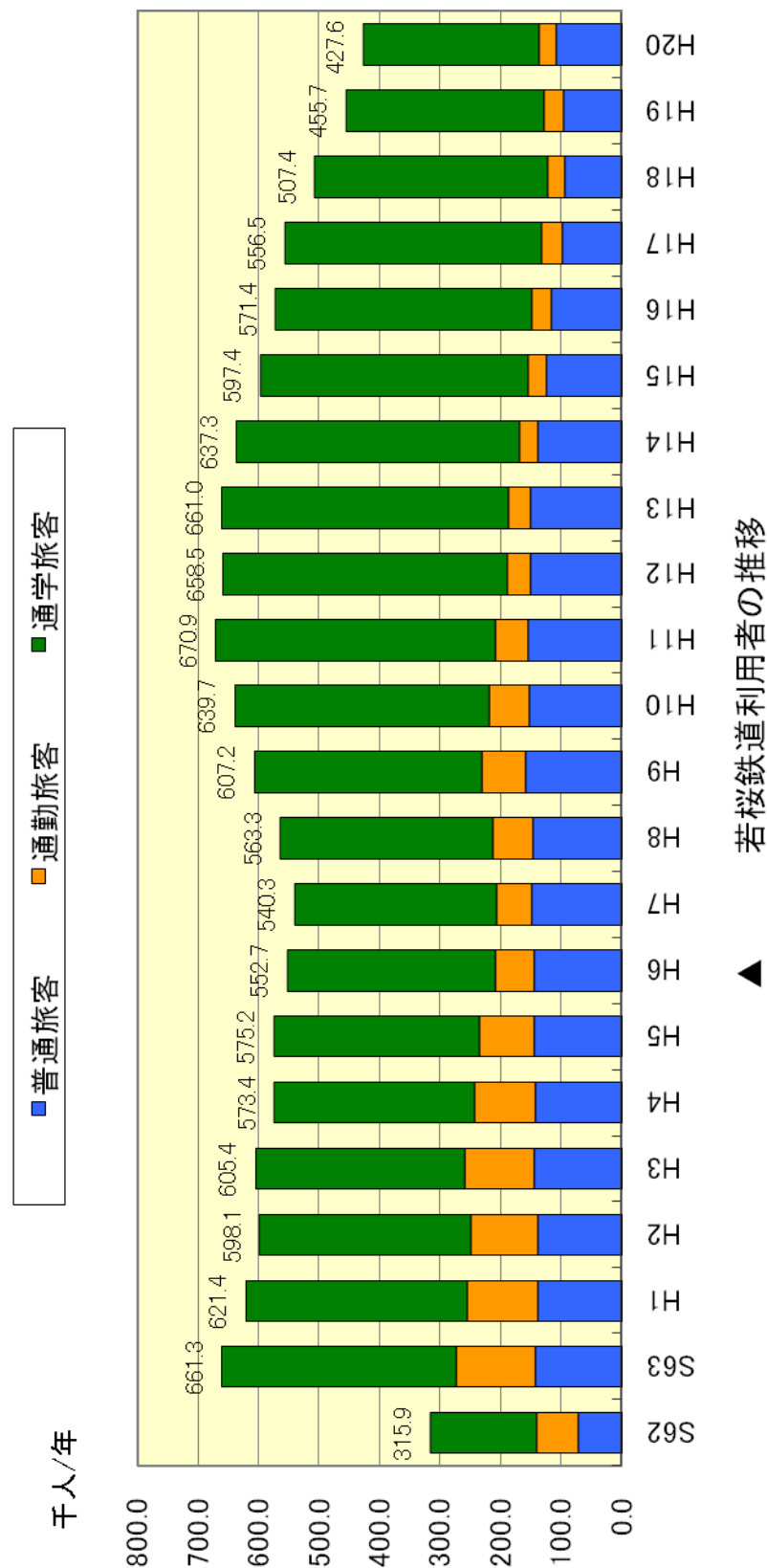
また、若桜町+八頭町(旧八東町)では、15年後には高校への通学者数が半減する見込みである。〔出典：若桜町・八頭町年齢別人口構成(H20)〕



(4) 若桜鉄道の現状(上下分離移行前)

①利用者数の推移

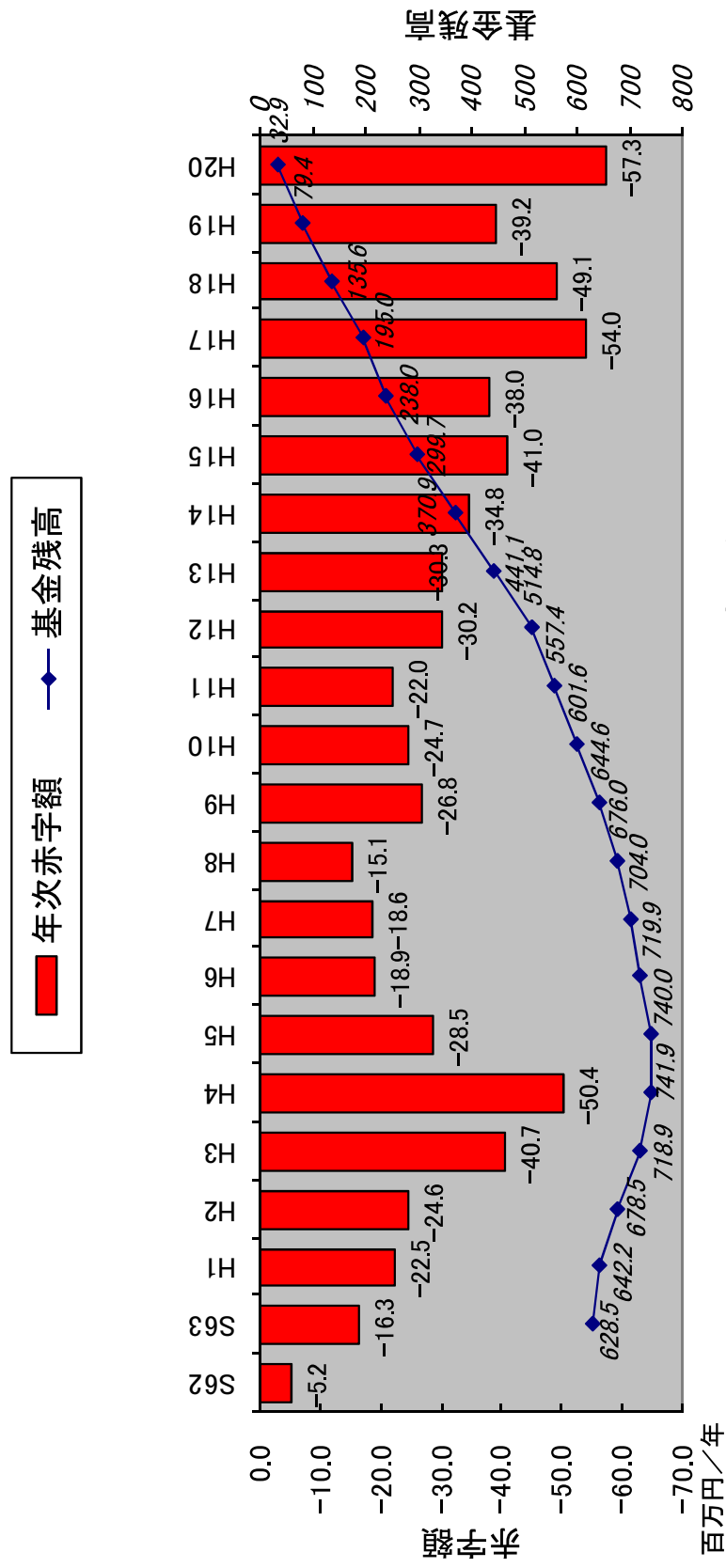
若桜鉄道の利用者は、平成11年度の677万人をピークに年々減少し、平成20年度には42.7万人とピーク時の63.7%まで減少している。



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、近年は年間4～6千万円前後の運行赤字が続いていた。

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基金残高が底をつく。



▲ 年次赤字額と基金残高の推移

③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、鳥取市等の他の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。



○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22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55日間
- ・当該年度の最大積雪深は101cm
- ・1月6日から2月23日まで49日間連続で20cm以上の積雪深を観測

<参考>

- ・平成22年度に若桜観測所で日降雪量20cm 以上を記録した日数は8日間
- ・当該年度の最大日降雪量は52cm
- ・当該年度の累計降雪量は463cm

○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。

○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。

2. 若桜鉄道再構築への取り組み



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))

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。

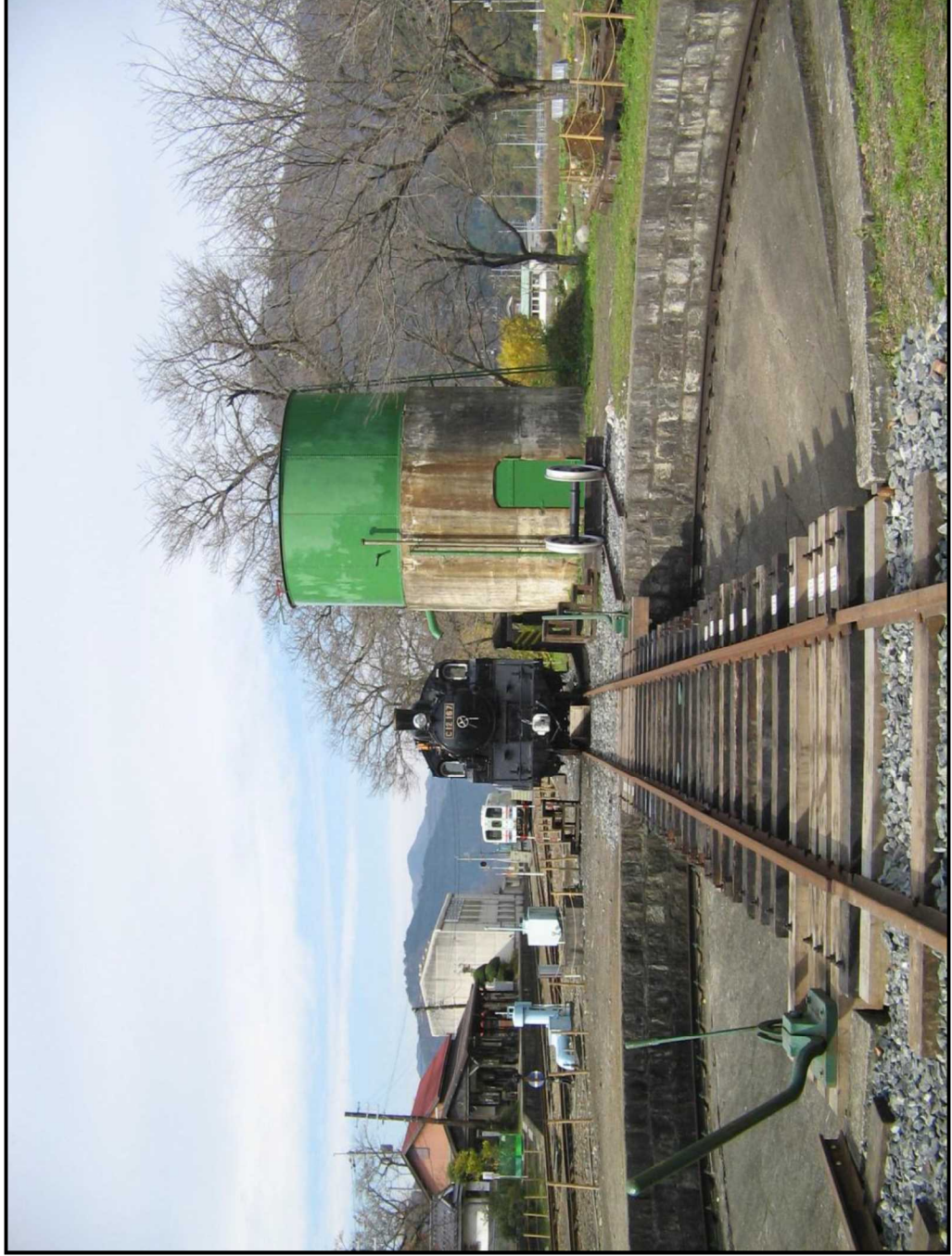
この制度では、若桜鉄道(株)が、鉄道資産を沿線の若桜町・八頭町に無償で譲渡し、その資産を若桜鉄道(株)が無償使用することにより上下分離しようとするもので、赤字補てんという方法と比べた場合に、国の財政措置を受けることが可能となり、沿線自治体にとって、財政負担が軽減される非常に大きな利点のある制度となっている。

・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

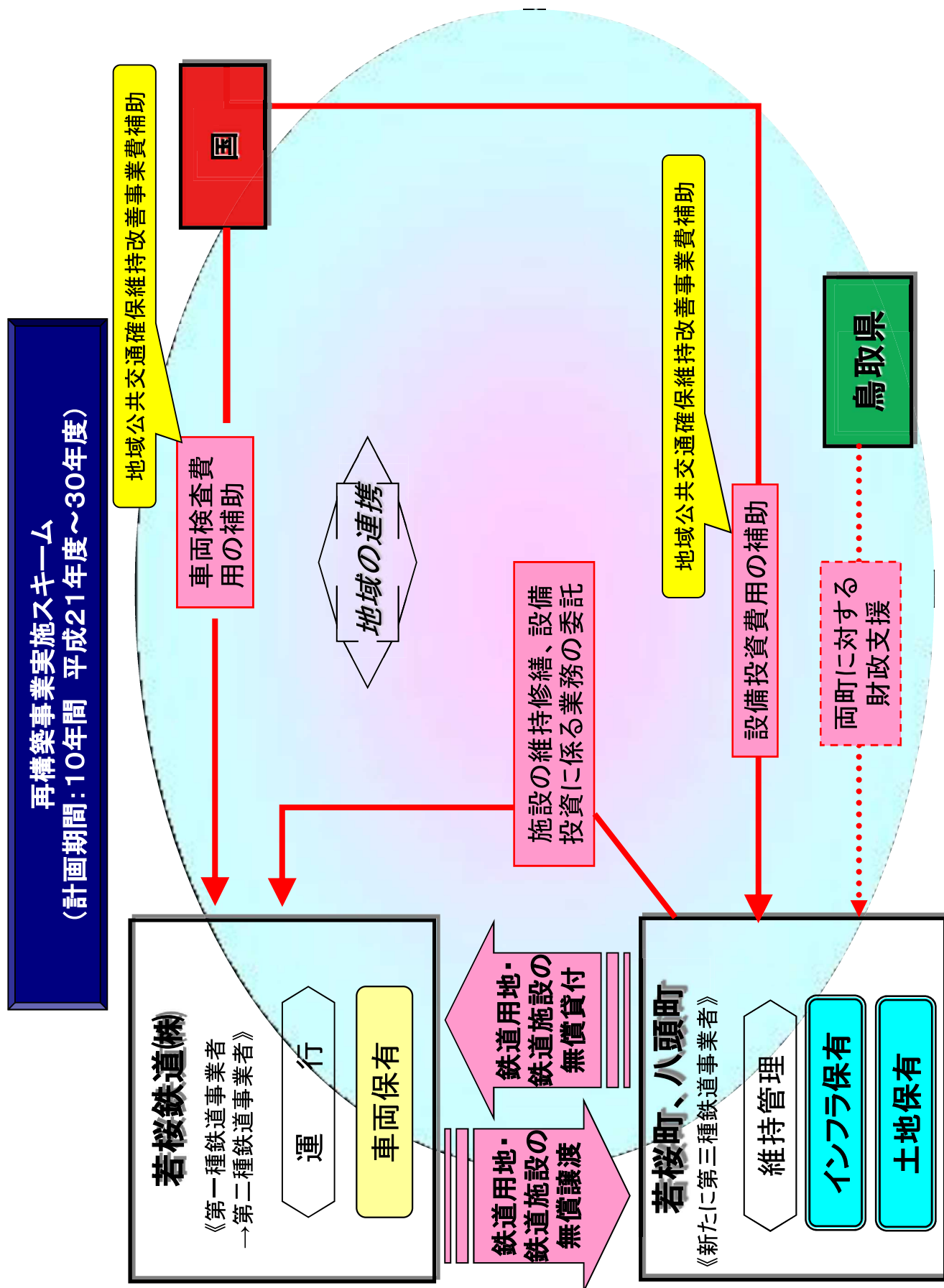
若桜町・八頭町・県・鉄道事業者等の関係者は、本制度を活用した公有民営方式(上下分離方式)の導入による持続可能な鉄道と、鉄道を基盤とした地域の活性化を目指し、平成20年7月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による法定協議会を設置するとともに、平成20年9月1日に、若桜鉄道新体制移行準備室を開設し、上下分離への移行を盛り込んだ地域公共交通総合連携計画の策定を経て、再構築実施計画を作成した。

・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。

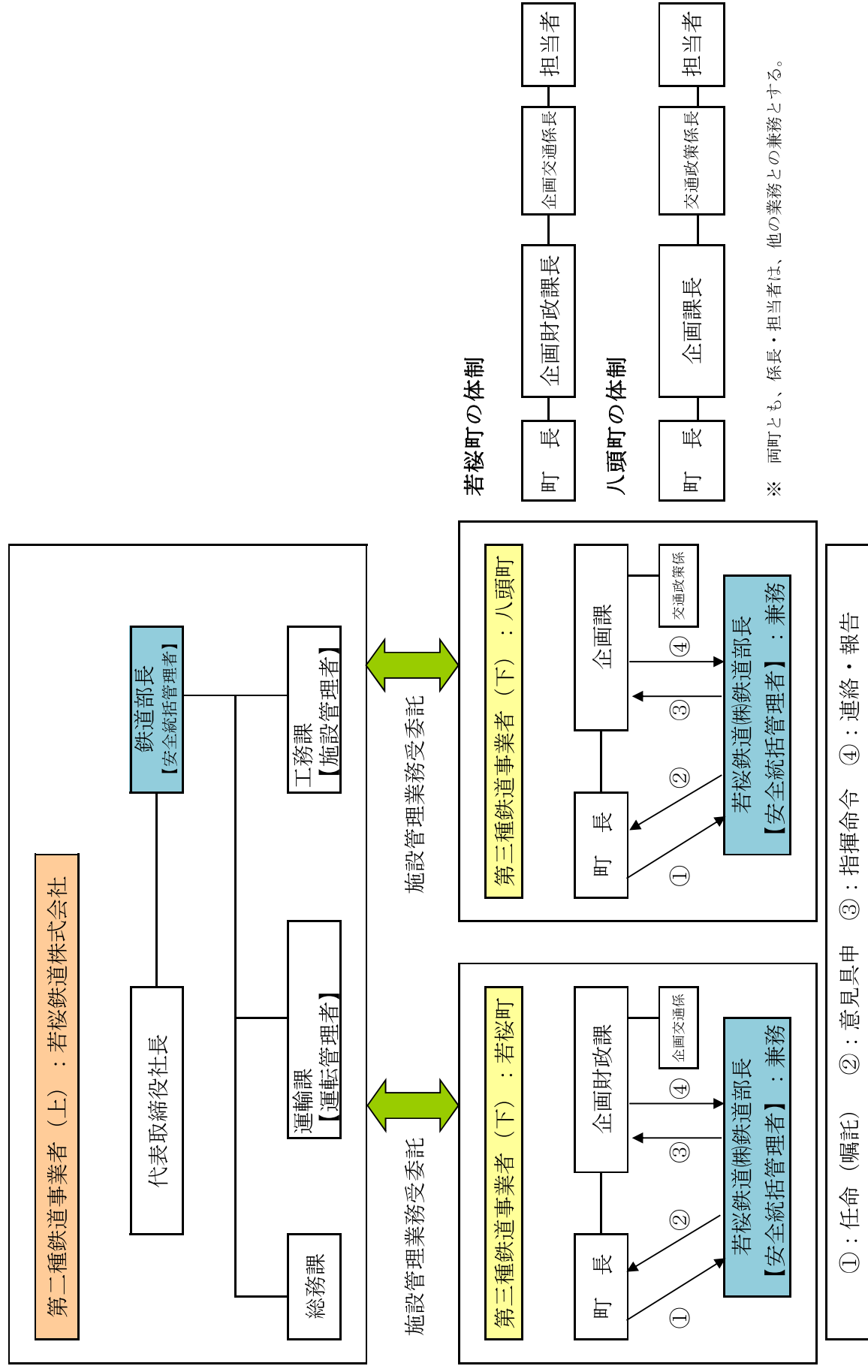
3. 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



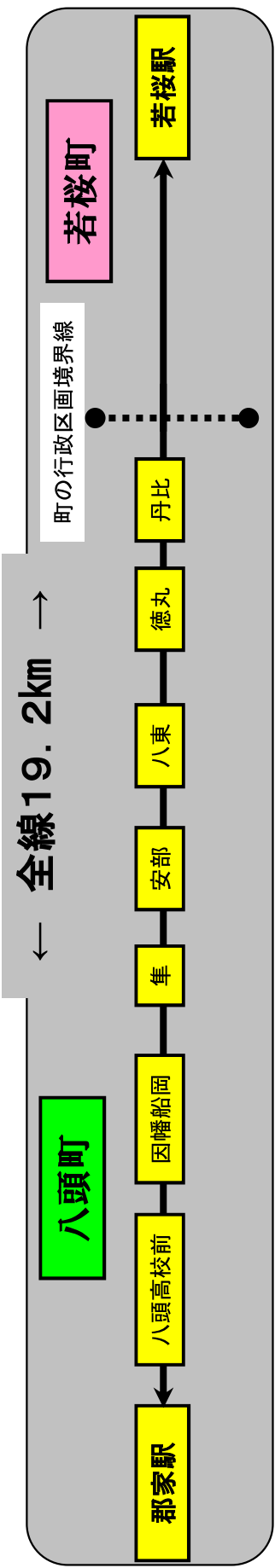
(1) 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



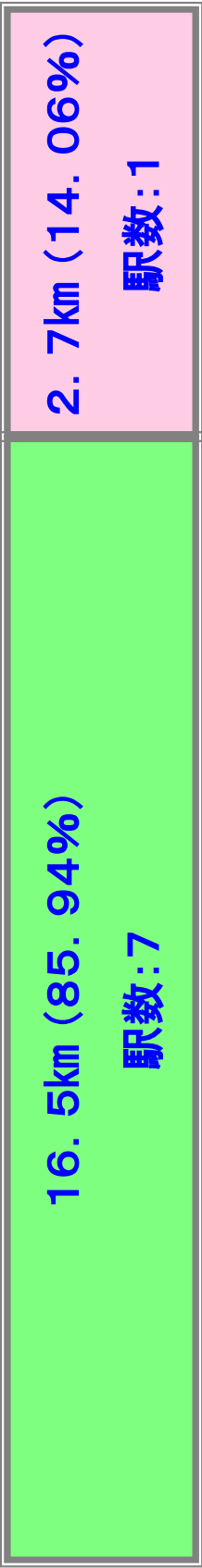
(2)組織体制図(平成26年11月現在)



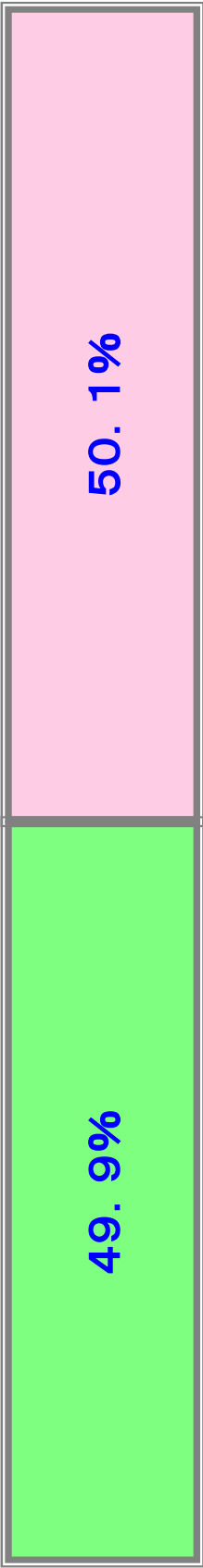
(3) 施設維持管理のスキーム



〔保有〕



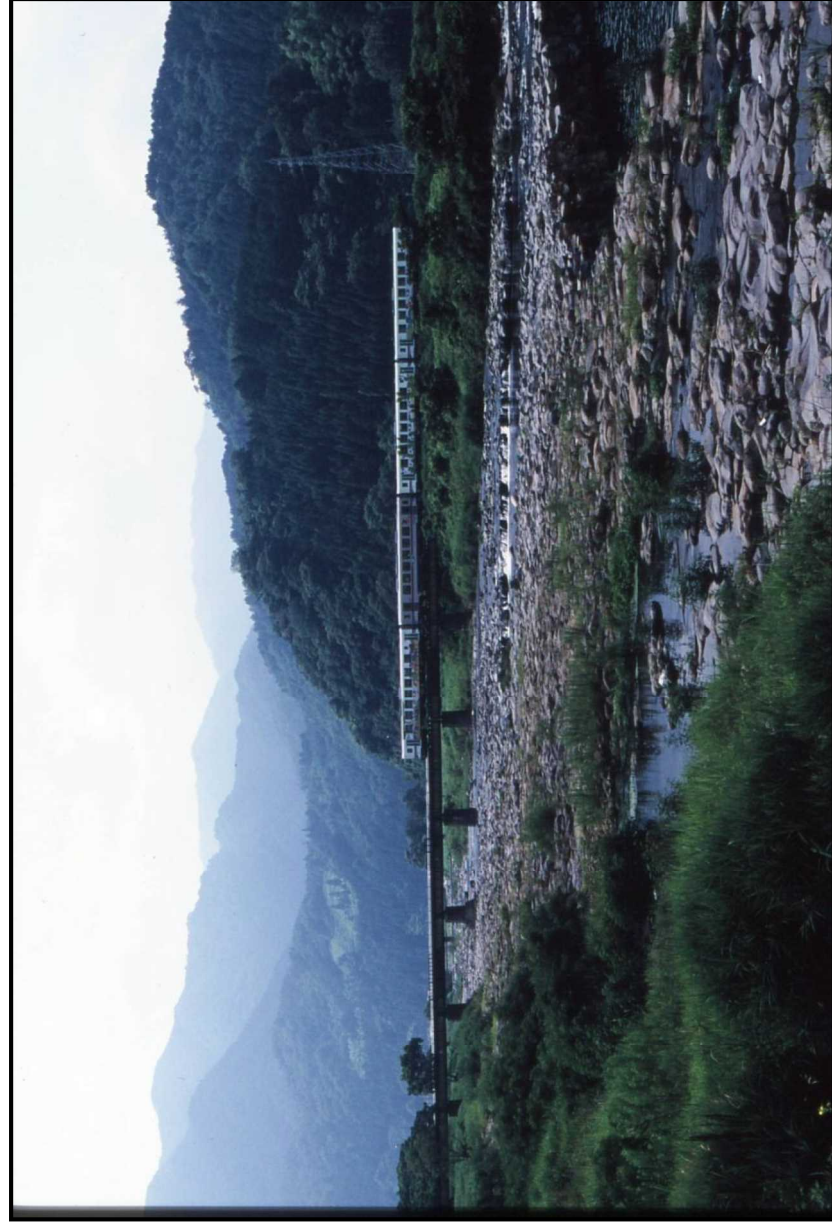
〔経費負担〕



〔管理:保守管理業務・国庫補助事業〕



4. 若桜鉄道における鉄道事業再構築事業の効果 と沿線地域と一体となった活性化への取り組み

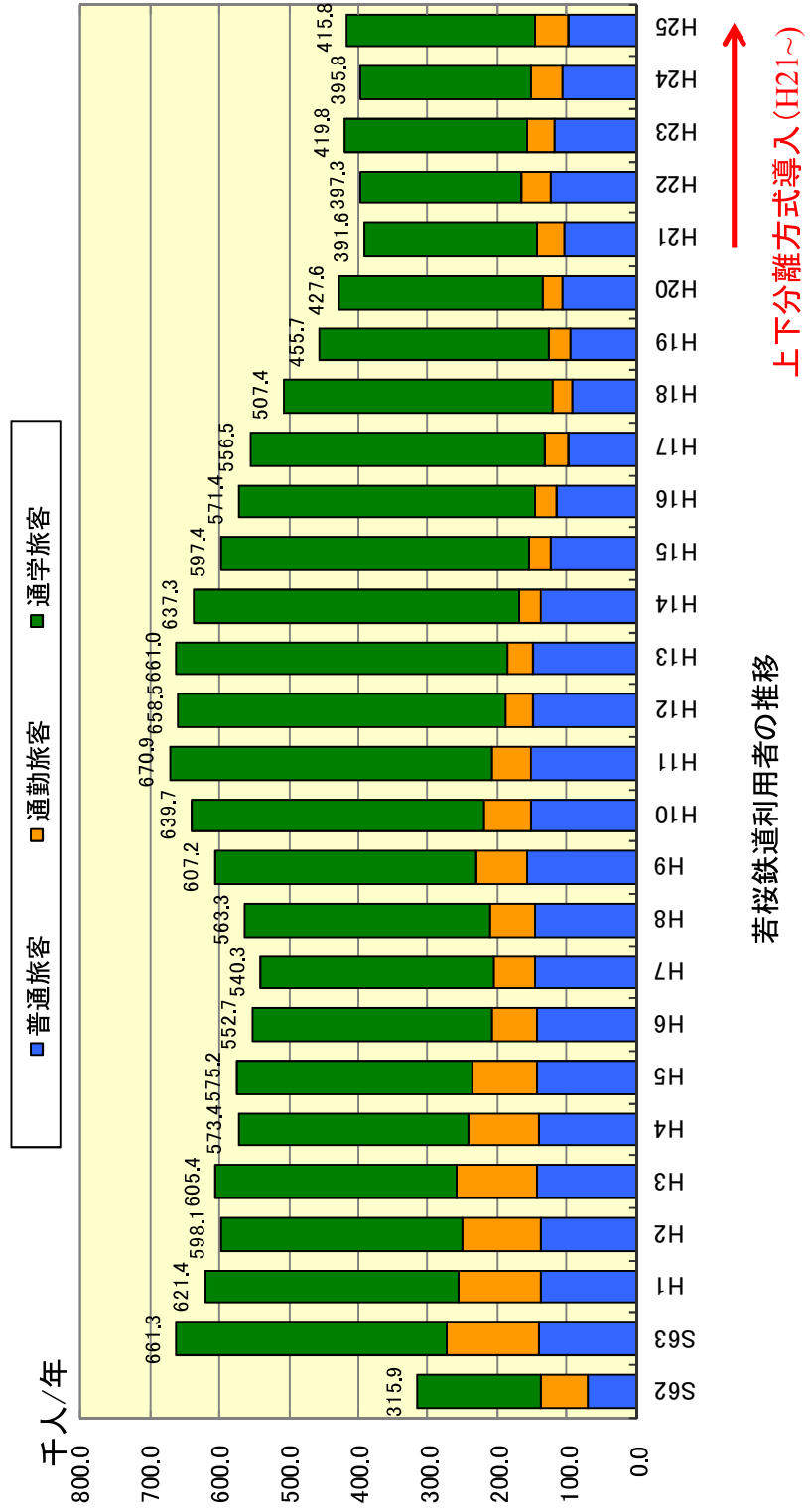


(1) 鉄道事業再構築事業実施後の旅客状況

上下分離方式導入後の平成21年度の利用者の合計は391,643人となり前年度対比91.6%となっている。特に通学旅客については前年度対比85.6%と大幅に減少している。若年人口減少に伴う利用者の減少に歯止めがかけられない現状にある。

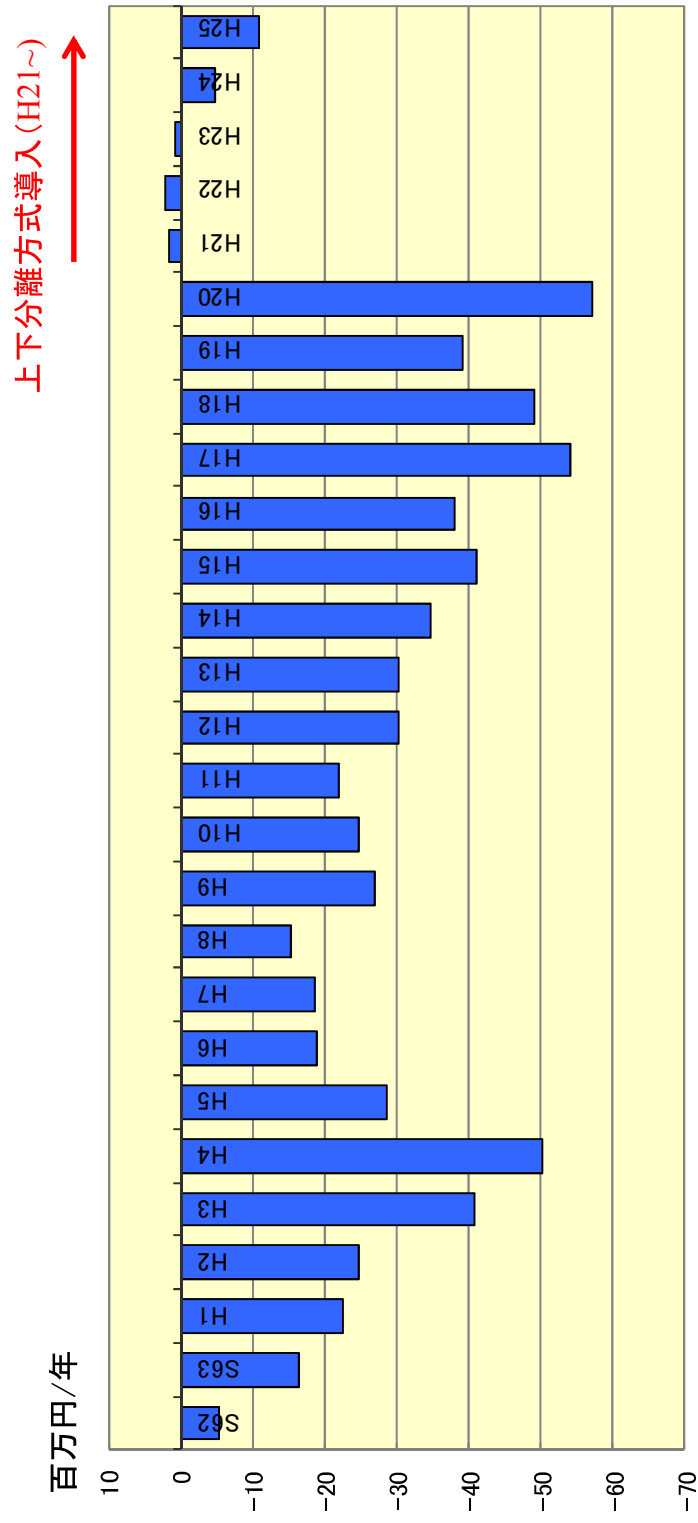
このような状況を踏まえ、各種割引きっぷの利用を推進し、普通旅客の利用者増加を図った。この結果平成22年度は年間乗車人員40万人前後を保つことができおり、各種取組の成果があらわれている。

また、若桜町では平成25年度から、高校生の通学費助成として月額7,000円を支給し、通学利用を推進している。



(2) 鉄道事業再構築事業実施後の経常収支状況

平成21年度から上下分離方式による再構築事業を実施し、平成21～23年度は黒字経営を維持していたが、沿線の過疎、少子化による運行収入の減少、退職者補充のための人員養成に伴う人件費の増加などにより、平成24年度以降は再び赤字決算となっている。



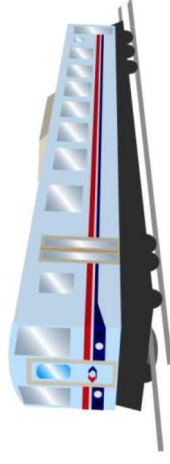
若桜鉄道経常収支の推移

(3) 鉄道存続へ沿線地域との一体となった取り組み

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策
 - ◇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
 - ◇〔若桜町〕H25～ 月額7千円の高校生通学費助成を実施
- 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、お買い物列車、観光号 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
 - ◇マイルール意識の醸成
 - ◇各種経費抑制施策の維持

社長の全国公募
全国から応募のあった30名の中から
山田和昭氏を選任(H26.9～)



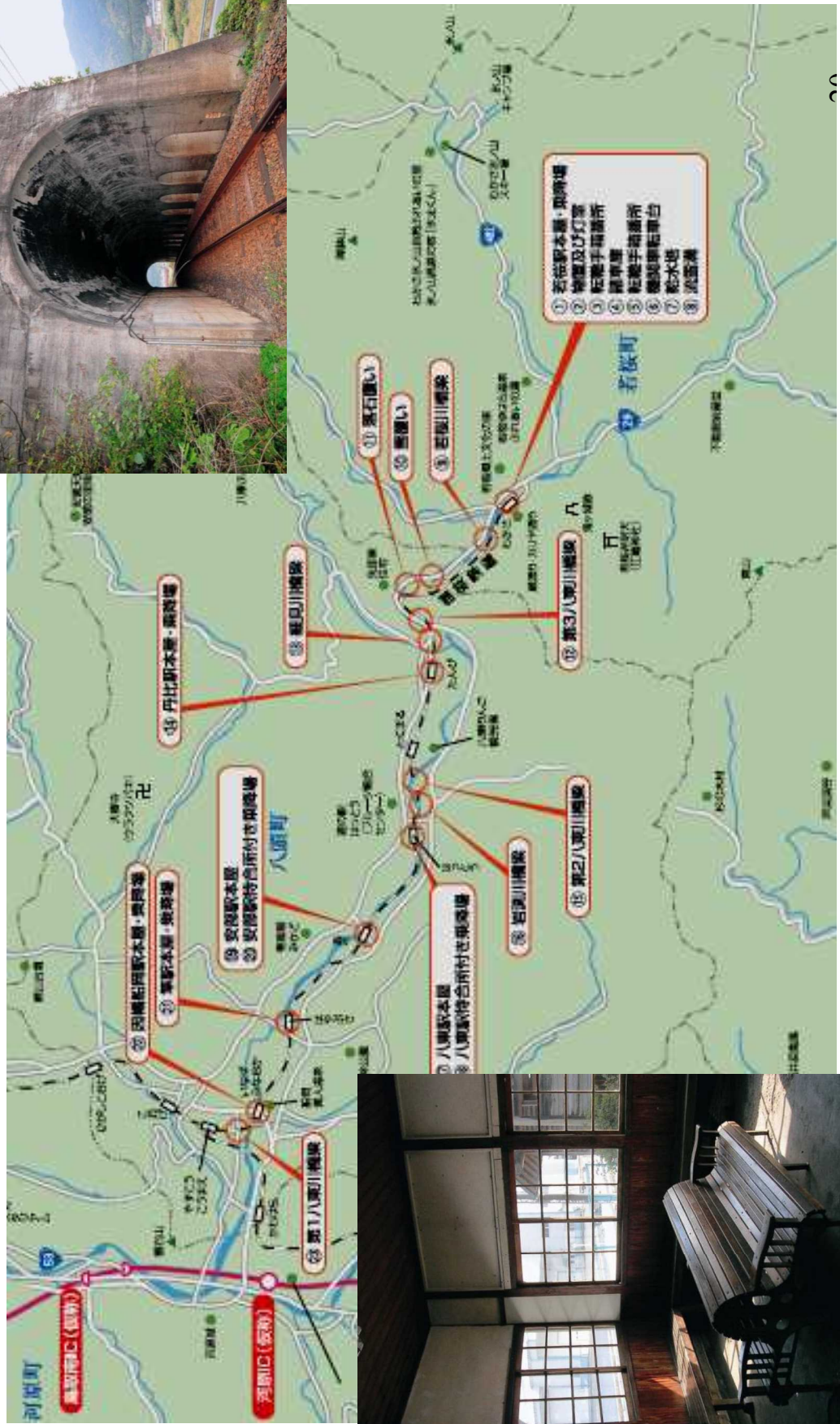
○登録有形文化財登録 H20.7.8

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、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。(23施設 登録)



○若桜鉄道沿線各団体の取組状況

若桜鉄道利用促進実行委員会

主な取組：新聞・雑誌等マスコミへのPR広告掲載、記念乗車券・鉄道グッズ・パンフレット等作成、沿線活性化事業（イベント等）への助成、シルバー回数券助成、旅行エージェンツ訪問など
メンバー：鳥取県、鳥取市、八頭町、若桜町、若桜鉄道(株)

若桜鉄道協力会(若桜町)

主な取組：定期券・回数券購入促進(購入者にお買い物券を進呈)、団体利用者プレゼント(ジュース又は弁天まんじゅう)、若桜駅前花壇の植栽・清掃など
メンバー：各自治会長、町議会議員、関係団体代表、町長はじめ若桜町役場特別職及び管理職

若桜駅を元気にする会(若桜町)

主な取組：日本鉄道保存協会に加入し若桜鉄道の魅力を全国にPR(H24総会を誘致)、若桜駅周辺の美化清掃活動、若桜駅周辺の活性化に関する事業など
メンバー：若桜町有志(約45名)

因幡船岡駅の活性化を考える会(八頭町)

主な取組：駅的环境整備及び美化活動、ふれあい市の開催(10月)
メンバー：駅周辺住民有志(約240名)

若桜鉄道「隼駅を守る会」(八頭町)

主な取組：駅的环境整備及び美化活動、毎年8月に隼駅まつりを開催(バイク隼の聖地として駅を訪れたライダーへのもてなしを実施)、フルートレインを休憩所として活用、カラオケ列車などの貸切企画列車などのイベント開催、駅売店運営
メンバー：駅周辺住民有志(約150名)

安部駅を守る会(八頭町)

主な取組：駅的环境整備及び美化活動、毎年4月に安部駅寅さん桜祭りを開催
メンバー：駅周辺住民有志(約20名)

上記③～⑥の団体と若桜鉄道(株)、若桜・八頭町の商工会及び観光協会、若桜町観光開発事業団、その他目的に賛同できる団体で「若桜鉄道沿線活性化協議会」を結成し、連携事業を展開している。

主な取組：イベント列車の運行、観光列車運行募金の実施、デイズール機関車の導入、ミュージアムパンフレット制作等

徳丸を明るくする有志の会(八頭町)

主な取組：5月に駅駐車広場に鯉幟設置、12月にはイルミネーション設置
メンバー：徳丸集落有志(約20名)

若桜線SL遺産保存会(八頭町)

主な取組：八東駅を中心に活動。有蓋緩急車の保存活動、八東駅でのイベント開催など
メンバー：有志(約30名)



因州若桜さくらまつり



隼駅まつり



隼駅

(4) 具体的施策の効果と今後

上下分離方式導入後の効果

- ① 経営状況の改善
単年度収支が平成21年度～23年度の3期連続で黒字化
- ② 安全で快適な輸送サービスの確保
鉄道施設の老朽化更新・維持修繕を年次計画により着実に実施
※財政的に身軽になった若桜鉄道(株)・・・車両運行に専念
- ③ 利用促進による運行収入の確保
若桜町・八頭町職員の通勤・出張の際の積極的利用
【若桜町】高校生通学費助成による鉄道利用の推進
- ④ 観光資源を活用した収入の確保
SL・DL等の運転体験等のために全国から来訪、リピーターの増加
季節に応じたイベント列車の運行
団体ツアー、教育旅行の誘致
オリジナルグッズ、カレンダー等の販売
雑誌、テレビ等マスコミでの紹介
- ⑤ 沿線住民の意識の変化
マイルール意識の醸成

今後の課題等

- ① 若桜鉄道(株)の経営健全化
平成24年度、25年度は2期連続の赤字決算
- ② 老朽化した車両の更新
昭和62年の開業以来使用している3両の車両が老朽化し、修繕費用が増加している
- ③ 収入の確保
沿線地域の過疎・少子化等により、運行収入が計画をはるかに上回る速度で減少しており、団体ツアー誘致やイベント列車の運行、若桜駅構内体験メニューの充実などによる収入確保が必要
- ④ 鉄道事業再構築計画の検証及び次期計画策定に向けての準備
上記の課題を踏まえ、計画と実績の乖離を検証し、平成31年度以降の次期計画で若桜鉄道(株)が黒字経営を保てるよう、策定に向けて準備を進める

地方民鉄の現状と課題等について

平成26年12月22日

一般社団法人日本民営鉄道協会

地方旅客鉄道等事業者 49社(民鉄協会会員)

日本民営鉄道協会会員72社のうち、大手民鉄会社16社、大都市高速鉄道会社6社及び貨物鉄道会社1社を除く49社

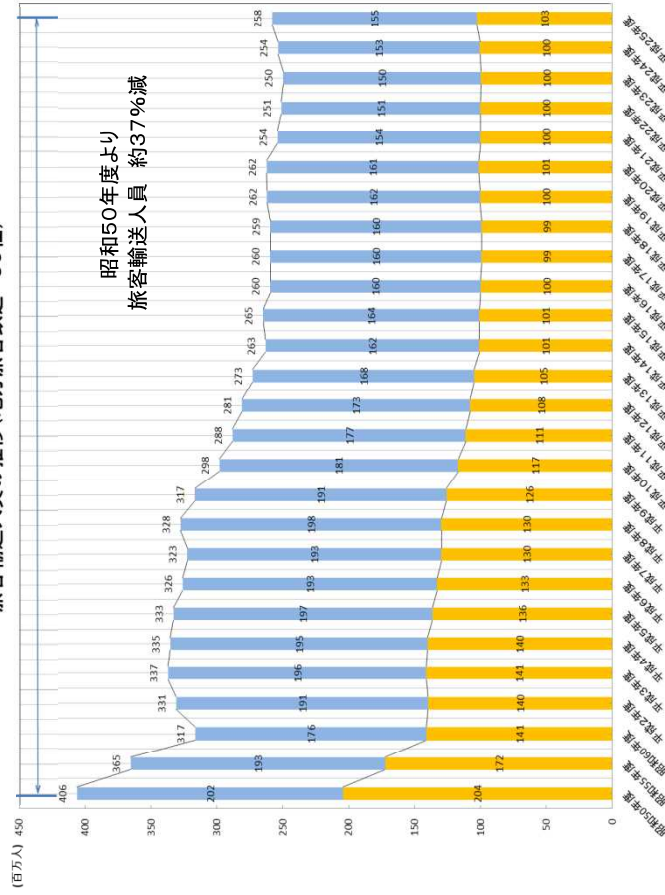
【東北】6社			旅客営業キロ	【関東】		旅客営業キロ	【中国】4社		旅客営業キロ
1 弘南鉄道	道	30.7		24 湘南モノレール		6.6	47 岡山電気軌道	道	4.7
2 津軽鉄道	道	20.7		25 箱根登山鉄道	道	16.2	48 水島臨海鉄道	道	10.4
3 青い森鉄道	道	121.9		26 富士急行	行	26.6	49 広島電鉄	鉄	35.1
* 4 岩手開港鉄道	道	(11.5)		【中部】9社			50 一畑電車	車	42.2
5 仙台空港鉄道	道	7.1		27 岳南電車	車	9.2	【四国】3社		
6 福島交通	通	9.2		28 大井川鐵道	道	65.0	51 高松琴平電気鉄道	道	60.0
【北陸信越】6社				29 遠州鉄道	道	17.8	52 伊予鉄道	道	43.5
7 アールピコ交通	通	14.4		30 伊豆急行	行	45.7	53 とさでん交通	通	25.3
8 上田電鉄	鉄	11.6		31 伊豆箱根鉄道	道	29.7	【九州】3社		
9 長野電鉄	鉄	33.2		32 豊橋鉄道	道	23.4	54 島原鉄道	道	43.2
10 富山地方鉄道	道	100.5		33 三岐鉄道	道	48.0	55 長崎電気軌道	道	11.5
11 万葉線	線	12.8		34 福井鉄道	道	21.4	56 熊本電気鉄道	道	13.1
12 北陸鉄道	道	20.6		35 えちぜん鉄道	道	53.0			
【関東】14社				【関西】11社			合 計 56社		1,547.0
13 ひたちなか海浜鉄道	道	14.3		36 京福電気鉄道	道	12.3			
14 上信電鉄	鉄	33.7		37 叡山電鉄	鉄	14.4	○ 大都市高速鉄道会社	6社	194.9
15 上毛電気鉄道	道	25.4		38 嵯峨野観光鉄道	道	7.3	地方旅客鉄道等会社	49社	1,352.1
16 秩父鉄道	道	71.7		○ 39 北大阪急行電鉄	鉄	5.9	* 貨物鉄道会社	1社	(11.5)
○ 17 新京成電鉄	鉄	26.5		○ 40 泉北高速鉄道	道	14.3			
18 関東鉄道	道	55.6		41 水間鉄道	道	5.5	鉄道	道	1,429.6
19 銚子電気鉄道	道	6.4		42 和歌山電鐵	鐵	14.3	懸垂式鉄道	道	6.6
20 小湊鉄道	道	39.1		43 紀州鉄道	道	2.7	案内式鉄道	道	4.1
21 山万	万	4.1		○ 44 能勢電鉄	鉄	15.4	鋼索鉄道	道	4.4
22 高尾登山電鉄	鉄	1.0		○ 45 神戸電鉄	鉄	69.6	軌道		102.3
23 江ノ島電鉄	鉄	10.0		○ 46 山陽電気鉄道	道	63.2	計		1,547.0

2014年10月1日現在

地方民鉄の現状(1)

輸送状況

旅客輸送人員の推移(地方旅客鉄道 39社)



地方民鉄の現状(2)

経営状況

平成25年度実績

【地方旅客鉄道等事業者49社のうち】

鉄軌道事業部門の営業赤字会社は、26社（53%）

鉄軌道事業部門の経常損益赤字会社は、29社（59%）

輸送密度2,000人未満の会社は、1社を除き全て営業・経常とも赤字

路線廃止状況

平成2年度以降の廃止路線は、221.3km

廃止路線数は、19路線（全線廃止事業者数は9事業者）

【参考】平成14年度以降の廃止路線

24年度：十和田観光電鉄14.7km 長野電鉄24.4km

21年度：北陸鉄道2.1km

19年度：島原鉄道35.3km

18年度：くりはら田園鉄道25.7km

16年度：日立電鉄18.1km

14年度：有田鉄道5.6km 京福電気鉄道6.2km 長野電鉄12.9km

地方民鉄の課題(1)

老朽化対策

安全輸送設備等の老朽化が著しく、更新・維持修繕に苦慮
観光資源として歴史・文化的に価値のある駅舎や車両の維持・修繕が困難

- ・軌道補修(道床不良・噴泥)、枕木交換、軌道の重軌条化等に苦慮
- ・踏切保安設備・架線等電路設備・変電所設備等の老朽化
- ・車両(保守用車両を含む)・駅舎・機関区・車庫の老朽化

災害復旧・防災対策

自然災害対策として土木構造物保険に加入しているが保険料等が高額
耐震補強工事の整備促進(助成対象(1万人以上利用駅等)の拡大)

- ・自然災害復旧に対する補助率が低い(国1/4、地方1/4、事業者2/4)
- ・土木構造物保険の保険料・免責金額が高額であり、保険加入の促進対策が必要
- ・官地の斜面防護も自主的に防護工事を行っており、地方自治体の助成・協力が得られるような制度改革等
- ・利用人員の少ない駅の耐震補強工事が進まない

地方民鉄の課題(2)

技術の伝承、社員教育等

- ・技術員の高齢化、年齢構成の断層による技術継承に苦慮
- ・運転士の育成、若手社員の育成に苦慮

- ・保線、電気、信号、車両整備等の技術継承に苦慮
- ・技術員の年齢構成に断層等があるため、若年者の育成に苦慮
- ・研修・講習会への参加費用や動力車操縦者免許取得のための費用捻出に苦慮

増収増客対策

- ・利用促進対策(訪日外国人受入、交通弱者対策、イベント車両の導入等)
- ・観光資源活用対策(歴史・文化的に価値がある駅舎や車両の維持)
- ・新技術導入対策(ICカードシステムの導入等)

- ・観光目的等の新造車両の導入やイベント列車への改造等の設備投資が出来ない
- ・訪日外国人受入体制の整備が進まない
- ・利用者増加に寄与する営業設備・サービス設備への投資が進まない
- ・公共交通の利用促進対策(P&R整備、駅周辺施設整備等)が進まない
- ・ICカードシステムの導入時の負担やシステム改修等の負担が膨大

経営改善策等の要望(1)

現 状

地域鉄道は欠くことのできない公共交通機関

鉄道は地域経済・社会的便益に寄与

経営環境は厳しく、今後大きく好転することは想定しづらい

財 政 支 援

補助制度の拡充

安全な鉄道輸送を確保するため、地域公共交通確保維持改善事業等の補助制度の拡充

鉄道施設の老朽化対策、災害復旧・防災対策への補助制度の拡充

観光資源として歴史・文化的に価値がある駅舎や車両等の維持・修繕への助成創設

補助事業の複数年化、部分的補助の適用

地方財政措置等の拡充

地方自治体の協調補助をさらに促進させる地方財政措置の拡充

低利で安定的な資金確保が可能となる金融機関からの調達制度の拡充と利子補給

税 制 特 例

固定資産税・軽油引取税等の税制特例の維持・拡充

経営改善策等の要望(2)

現 状

地域の活性化・観光振興対策の必要性
沿線自治体・住民によるマイルール意識の向上
まちづくりと連携した公共交通ネットワークの維持・再生

地 域 連 携 対 策

地域活性化・観光振興対策

観光目的等の新造車両への助成
訪日外国人受入体制整備費用への助成
利用者増加に寄与する営業設備・サービス設備への助成
乗降人員の少ない駅のバリアフリー施設整備への助成拡大

沿線地域関係者による合意形成

地域に相応の公共交通機関の維持・運営
地方自治体の公共交通に携わる人材の育成

まちづくり連携とネットワーク維持・再生

公共交通の利用促進(P&R整備、駅周辺施設整備等)

経営改善策等の要望(3)

現 状

技術員の高齢化、年齢構成の断層
合理化等による技術員の減少
公共交通機関の利用促進

技術力向上対策・利用促進策等

技術力向上対策

研修・講習会の参加、技術力維持・向上等の促進対策の取組支援
安全度調査等のための費用の助成
運転士の養成・育成
設備投資や維持コストが安価な新技術の導入

公共交通機関の利用促進

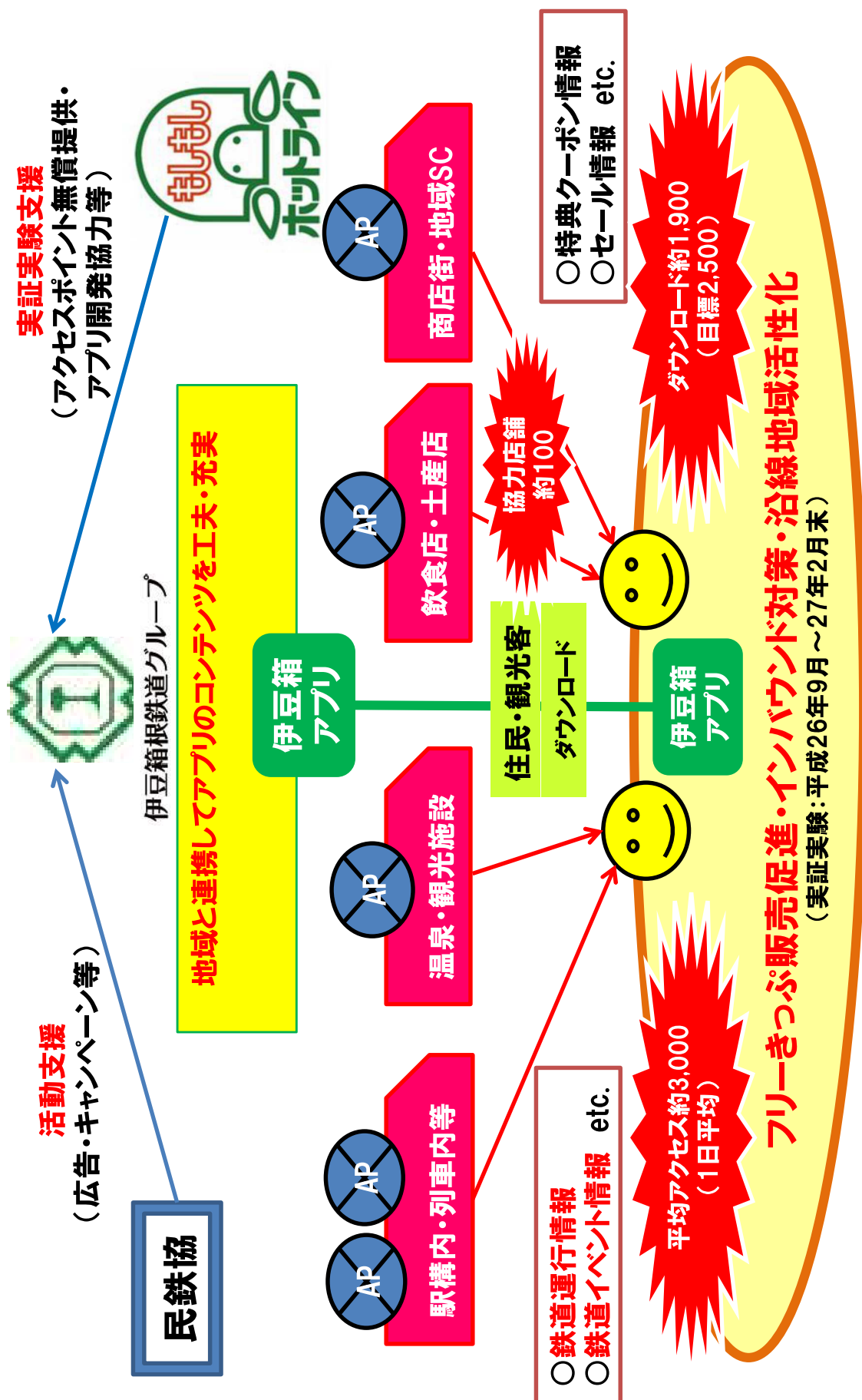
地域住民等と連携した沿線価値向上・鉄道利用促進等への取り組み支援
通学定期費用の公的負担制度の創設

そ の 他

上下分離によらない地方自治体による鉄道事業施設の維持管理費用の負担等の制度創設

増客・増収に向けた取り組み事例(1) ～伊豆箱根鉄道～

地方民鉄の鉄道駅・車内等におけるWi-Fiアクセスポイントの設置及び「地域連携アプリ」を活用した鉄道利用誘発のための社会実験



増客・増収に向けた取り組み事例(2) ～水間鉄道～

「えきなかマルシェ」の定期的開催による 鉄道駅再生及び沿線地域活性化事業



- 終点・水間観音駅に留置している車両の中でマルシェを開催。
- 駅空間の賑わい創出により「鉄道に対する注目度」を高める。
- 駅を「地域交易と購買拠点・市民の交流拠点」として再生。
- マルシェの事務局を鉄道事業者が請け負い、信頼性を醸成。

3月 水間鉄道イベント
ひなまつりイベント

3月3日(月) 見送駅 14時35分と16時20分に
乗車された方に日頃の企業への感謝をこめて駅構内にて
「にんいし」をプレゼントさせていただきます。
(乗った列車、駅7分以内は対象です)

日曜 えきなかマルシェ
毎月第1・第3日曜日は水間観音駅であそぼう♪
留め置き車で、パンやケーキ・アクセサリー
目録せんべいなども販売しています♪

実施日	実施日
3月2日(日)	3月16日(日)
場所: 水間観音駅構内	場所: 水間観音駅構内
時間: 10時～16時	時間: 10時～16時

えきなか笑顔の民衆

おでかけにはお得な
1日フリー乗車券が便利です♪

乗車券	料金
鉄道のみ	600円
鉄道+バス	1,000円

お問い合わせ先: 水間鉄道株式会社 072-
駅内乗降券係 駅員に直接お申し付けください

地域行政・
観光協会と連携

第1・3日曜日に開催、出店
店舗は回を重ねるごとに増加



増客・増収に向けた取り組み事例(3) ～地方民鉄56社連携～

異業種企業による社会貢献活動の一環として実施する地方民鉄応援プロジェクト



1. 目的

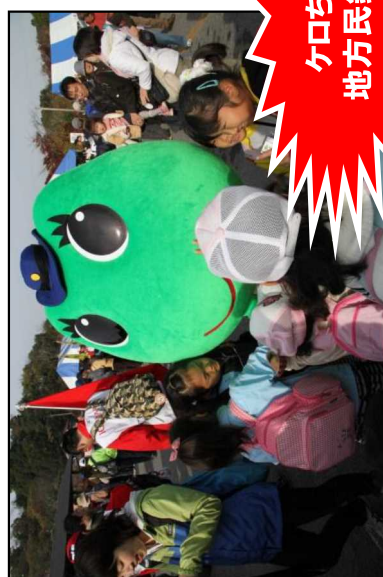
興和㈱の「ケロちゃんコロちゃん」を無償貸与して地方民鉄のイベントを活性化させる。

2. 概要

- 23年11月より、小湊鐵道・養老溪谷駅に活動拠点(ジオラマのメルヘン駅)を置く。
- 24年度から、「着ぐるみ」「店頭カエル」などを各社に貸与し、全国で応援活動を展開。
- 応援の様子を、興和が運営するWEBサイト「ケロコランド」で逐次紹介。
- 民鉄協会においても、「応援ニュース」を発行し、話題づくりに努める。

3. 実績

- 24年4月から26年12月まで、のべ30回のイベントに着ぐるみが登場。
- 「店頭カエル」は6社の有人駅に設置。 ○ 「応援ニュース」は、69号まで発行。



ケロちゃんが
地方民鉄を応援



上: 店頭カエル
左: 応援ニュース