

若桜谷公共交通活性化総合連携計画

資料編

1. 上下分離方式とは
2. 国による地方鉄道支援策の創設
3. 若桜鉄道の収支改善に向けた取組
4. 存続に向けた住民運動
5. 自家用有償運送とは
6. 環境問題（温暖化）に貢献する公共交通

1. 上下分離方式とは

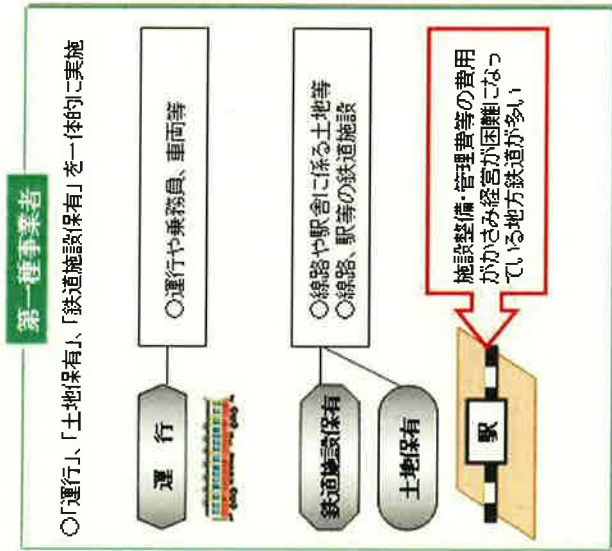
鉄道の経営において、下部（インフラ）の管理と上部（運行・運営）の管理とを分離し、下部と上部の会計を独立させる方式とされています。

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す。

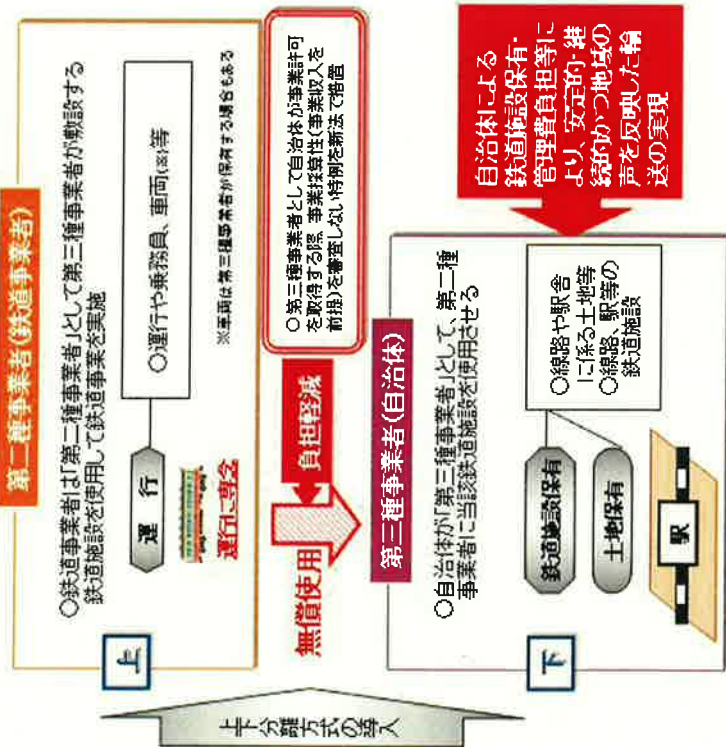
この方式を導入する事により、運行・運営会社は固定資産税など諸税を払う必要はなくなるばかりか、資産の更新も沿線自治体などが行うため、非常に効率の良い経営が行えます。

公有民営による上下分離方式の導入

○通常の運行方式



○(新制度)公有民営方式の上下分離制度



2. 国による地方鉄道支援策の創設

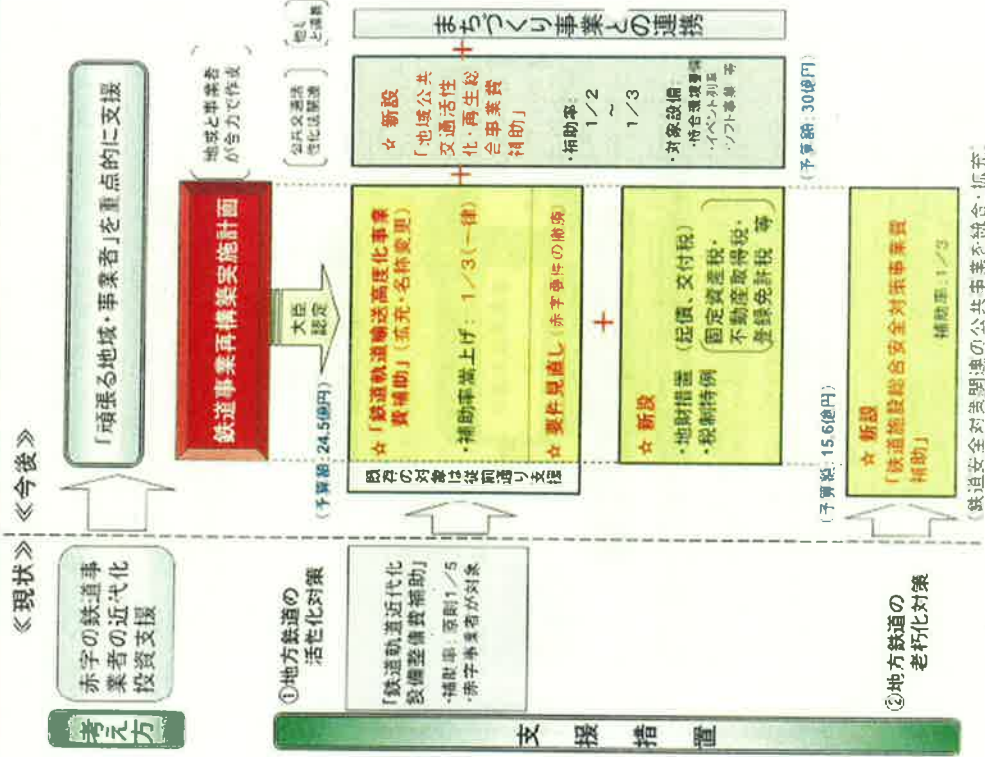
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案
 < 予算関係法律案 >

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思わ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。



鉄道事業再構築事業に対する支援措置の概要

【参考】



3. 若桜鉄道の収支改善に向けた取組

○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。



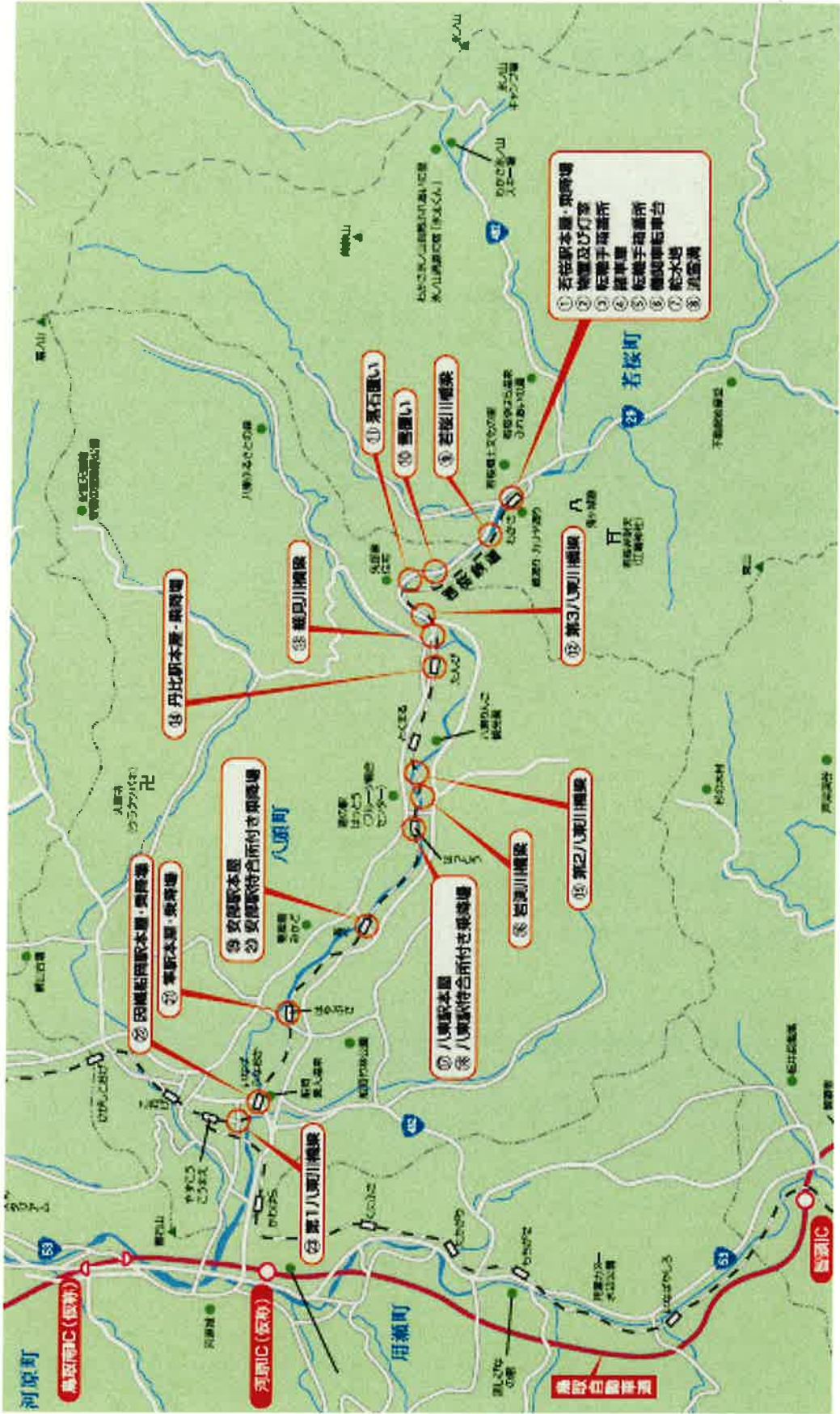
○観光への取組、登録有形文化財登録

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、H19年度は4千人以上の観光客が来訪した。



○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。



○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、気動車運転体験の定期的な実施など。



4. 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、戦後、使われることなく50年以上放置されていた。

そのOSL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、「OSL保存会」を発足させ、本物のOSL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OSL遺産の復元を果たした「OSL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出来る。



○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りようになった。

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」などの観光地を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、この期間中は、毎年600枚～700枚の定期券や回数券の購入者があり、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、若桜鉄道で通学している。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。これがかきかけとなり、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た。



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か月以上)ご購入の場合・・・1,000円分の買物券

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円分の買物券をプレゼント!!



5. 自家用有償運送とは

自家用自動車の有償運送は、バス、タクシー事業類似行為を防止し、事業を許可制としている趣旨を没却しないよう、原則禁止されており、災害緊急時、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に国土交通大臣の許可を受けた時に限り、これを認める制度となっている。

市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送については、バス・タクシー事業者によっては十分な運送サービスが提供されない場合に、地域の足を確保する重要性を考慮し、公共の福祉を確保する観点から、自家用自動車による有償運送を認めてきた。

しかし、過疎化の進行、少子高齢化の進展により生活交通の確保が大きな課題となり、福祉輸送の需要が急増するなか、今後市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送はバス・タクシー事業者によるサービスを補完するものとして重要になると考えられる。

こうした運送サービスがより一層安全・安心なものとして利用者に提供されるよう、自家用自動車による有償運送の例外として法律上明示的に位置づけられる新たな登録制度が創設された。（平成18年10月1日道路運送法改正施行）。

市町村・NPO等が道路運送法第79条による国土交通大臣（運輸支局に委任）の登録を受けて、自家用自動車で行う有償運送を『自家用有償旅客運送』という。

自家用自動車による有償運送（法78条）



1. 災害のため緊急を要する時

2. 自家用有償旅客運送

市町村、特定非営利活動法人等が、市町村の区域内の住民の運送を行うとき

(1) 市町村運営有償運送

市町村が専ら当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送

特定非営利活動法人・公益法人・農業協同組合・消費生活協同組合・医療法人・社会福祉法人・授工会講師・授工会

(2) 過疎地有償運送

特定非営利活動法人等が、過疎地その他これに類する地域において行う当該地域内の住民等がその地域内で日常生活に必要な用途を反復継続して行う者であって、名簿に記載されている者及び同伴者の輸送。

(3) 福祉有償運送

特定非営利活動法人等が定員11人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であって、名簿に記載されているもの及びその付添人の運送

身体障害者、介護保険法の要介護者、要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

3. 公共の福祉を確保するためやむをえない場合

・自らの施設への送迎（幼稚園・学校等）

・4条（福祉輸送限定）又は43条（特定）と契約するNPO等による運送

運輸支局の登録が必要

中国運輸局ホームページ
シハ公所掲載
設立つ推挙・自動車交通
運送履歴・公共の福祉
らば自家用有償運送
(選定)

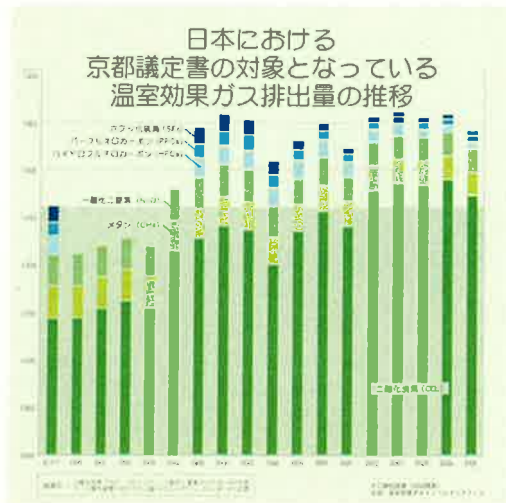
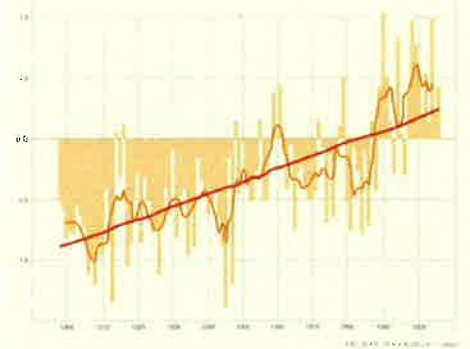
運輸支局の許可が必要

6. 環境問題(温暖化)に貢献する公共交通

● 日本の平均気温

- 日本の平均気温は、20世紀の100年間で約1.0℃上昇しました(右図)。これは、世界全体の気温が約0.6℃しか上昇していないのに比べて2倍近い大きな数字です。

日本における年平均気温の変化
(1898年~2006年)



● 日本の温室効果ガス

- 2004年度のわが国の温室効果ガスの総排出量は、13億5,520万トン-CO2であり、京都議定書の規定による基準年(1990年)。ただし、HFCs、PFCsおよびSF6については1995年)比で7.4%の増加となっています。

● 日本への影響

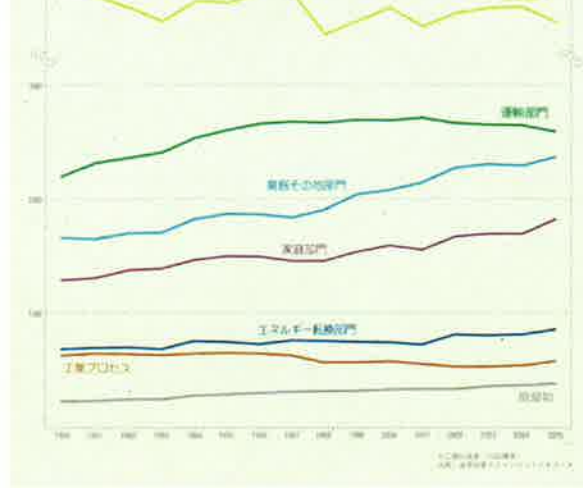
- 海外から60%もの食糧を輸入している日本は、地球温暖化により世界の穀物生産が大幅に減少すると、深刻な食糧難に陥る恐れがあります。



● 部門別二酸化炭素排出量

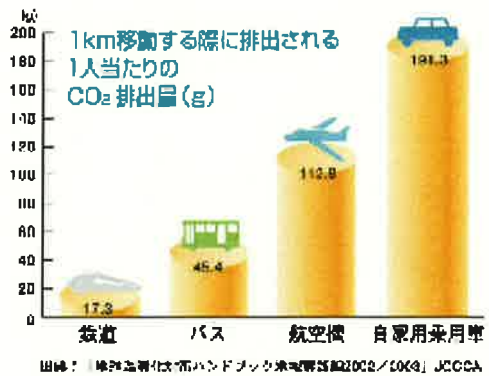
- 2004年度のわが国の二酸化炭素の総排出量は、12億8600万トン、一人あたりでは10.07トンであり、1990年度比では、総排出量で17.9%、一人あたりの排出量で8.7%の増加となっています。
- 排出部門別で見ると、工場などの産業部門が36.2%を占めますが、1990年度に比べると構成比は若干減少しました。一方、総排出量の5分の1を占める運輸部門は1990年度比で20.3%の高い増加を示しています。このほか、オフィスなど業務その他部門からの排出も1990年度比で37.9%、家庭部門からも31.6%増加しました。

日本の部門別二酸化炭素排出量の推移 (1990年～2005年)



● CO2排出の少ない交通機関は

- 温暖化の問題だけでは、乗り物が走る時に直接に出すCO2だけでなく、エネルギーの大もとから考える必要があります。例えば、電車はCO2を出しませんが、電気を起こす発電所がCO2を出しています。しかしそれを遡って計算しても、クルマよりも圧倒的に環境にやさしい乗り物です。

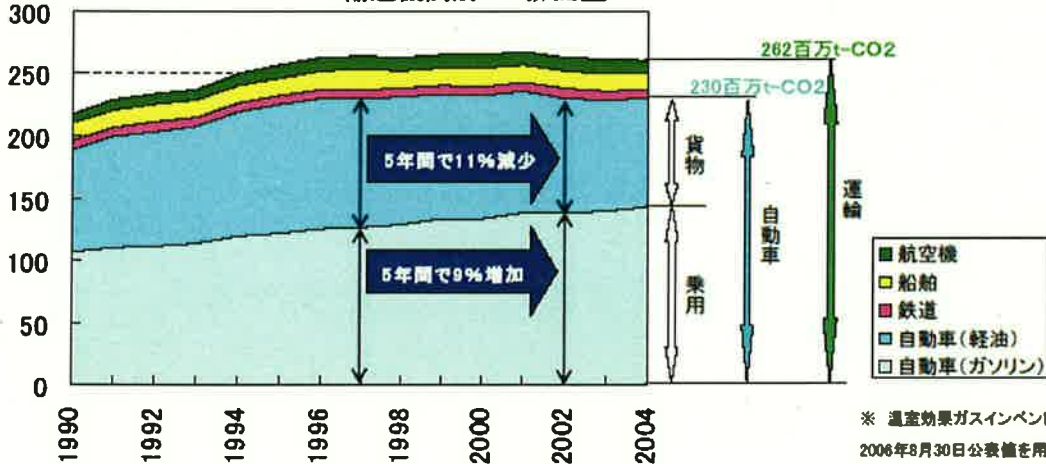


● 課題となる自動車からのCO2排出削減

- CO2排出量のうち、運輸部門は21%で、その9割が自動車である。さらに、自動車のうち、乗用車が約6割となっている。
- しかし、貨物車からは5年で11%減少しているのに対し、乗用車は5年で9%も増加している。乗用車からのCO2削減が課題となっている。
- そのためには、環境に対して影響の少ない公共交通機関を積極的に活用する必要があります。

【百万t-CO₂】

輸送機関別CO₂排出量



* 温室効果ガスインベントリオフィス(MIO)、2006年8月30日公表値を用いて作成