

若桜谷公共交通活性化総合連携計画 (案)

平成 20 年 10 月

若桜谷公共交通活性化協議会

目 次

序章	背景と目的	1
第1章	若桜谷及び鉄道を取り巻く社会経済情勢の変化	
1.	若桜谷を取り巻く社会情勢の変化	
1)	少子高齢化の進展	2
2)	過疎化の進展	3
3)	通学流動の変化	4
2.	鉄道を取り巻く社会情勢の変化	5
第2章	若桜谷の公共交通の現状と課題	
1.	若桜谷における公共交通の現状	
1)	若桜谷の公共交通網	6
2)	若桜鉄道の利用状況・運営状況	7
3)	路線バスの利用状況・若桜町、八頭町の負担状況	8
2.	若桜谷における公共交通の課題	9
第3章	若桜谷公共交通活性化総合連携計画	
1.	若桜谷公共交通活性化総合連携計画の基本方針	10
2.	区域	11
3.	目標	12
4.	目標を踏まえた具体的な施策	14
5.	目標を達成するために行う事業及びその実施主体	15
6.	計画期間	18

序章 背景と目的

「生活交通の確保」は地域の活力を維持する上で不可欠ですが、利用者の減少や財政の逼迫化により、若桜谷の公共交通は大きな岐路に立たされています。

「若桜谷の公共交通を考える協議会」では、平成18年6月から9ヵ月にわたり、若桜谷地域におけるこれからの公共交通体系のあり方について検討を行い、より適切な判断に資するべく、将来起こりうる状況を可能な限り予測し、それを基に公共交通体系の骨格案を整理しました。

その後、民間によるSL誘致・保存活動、鉄道会社等によるツアー誘致やオリジナルグッズの販売、鉄道施設の文化財登録といった、鉄道を地域のシンボル・新たな観光資源として生かして行こうという機運が高まりました。

このような状況の中で、国による地方鉄道に対する総合的な支援制度が創設され、鉄道事業の公有民営方式による上下分離が制度上可能となりました。

現在の若桜鉄道の経営状況から見て、その運行維持のためには、鉄道を地域で支える公有民営方式による上下分離の導入が不可欠と考えられます。

さらに、谷沿いに集落を形成している地域の特性から、路線バス等の生活交通の確保も重要な課題です。

これらの問題に対処し、さまざまな公共交通機関の連携を図り、地域交通を維持・活性化していくため『若桜谷公共交通活性化総合連携計画』を策定します。

また、この計画を実施する過程で、人口減少に直面している中山間地域における生活交通を持続させるための、運営・運用・管理のあり方を検討します。

第1章 若桜谷及び鉄道を取り巻く社会情勢の変化

(1) 若桜谷を取り巻く社会情勢の変化

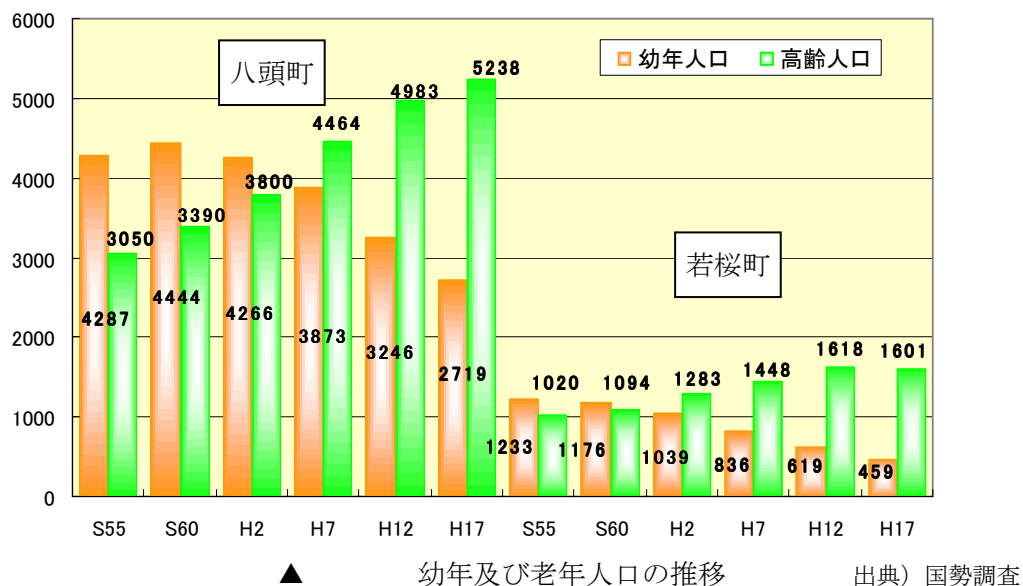
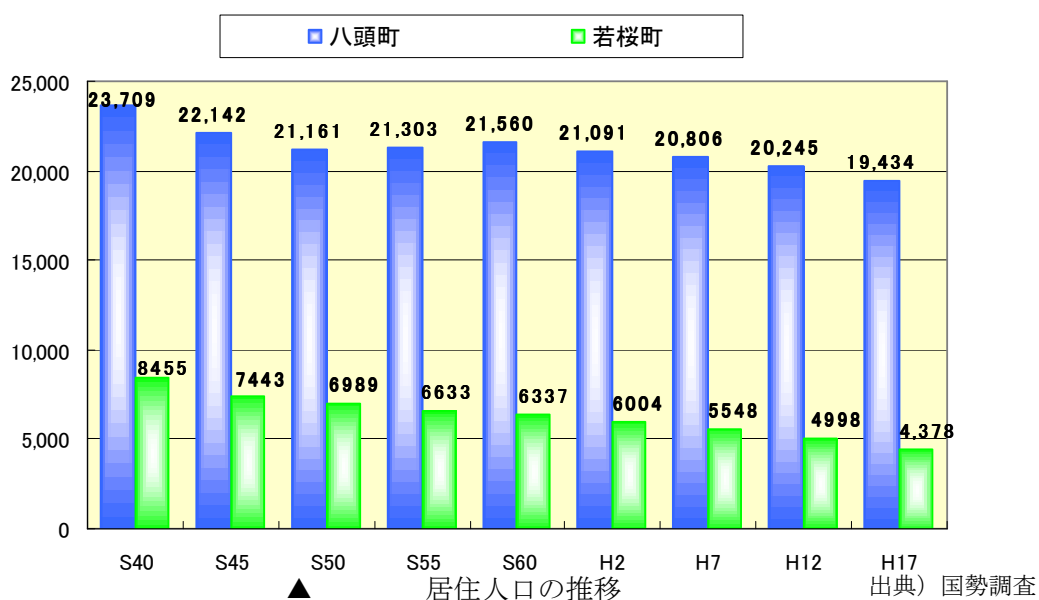
1) 少子高齢化の進展

<居住人口の推移>

- ・ 昭和40年から40年間で、八頭町の人口は約18%、若桜町では約48%の減少となっています。

<年齢別人口>

- ・ 過去25年間の幼年人口（0～14歳）の変化をみると、八頭町では約37%、若桜町では約63%減少しています。
- ・ 過去25年間の老年人口（65歳以上）の変化をみると、八頭町では約58%、若桜町では約64%と大きく増加しています。
- ・ 幼年人口と老年人口が逆転した時期をみてみると、八頭町では平成7年調査、若桜町では平成2年調査と、若桜町の方が若干早い時期に逆転が起きています。



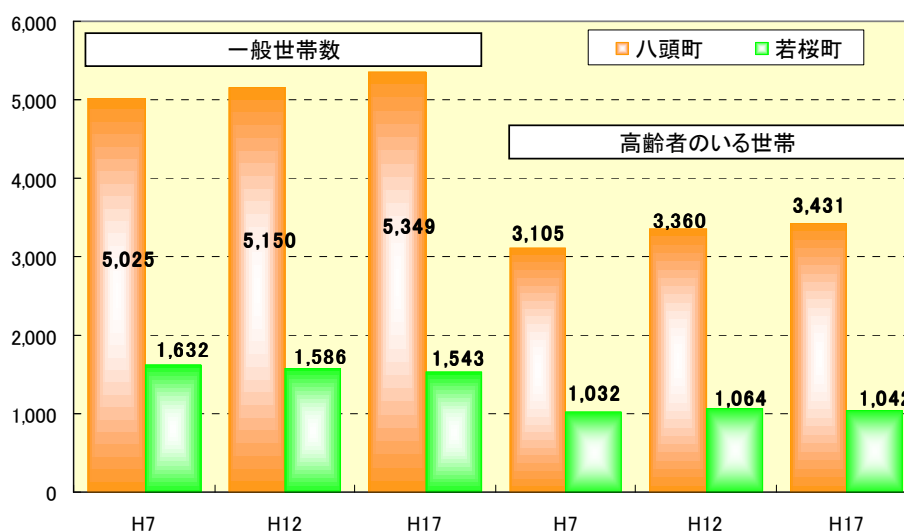
2) 過疎化の進展

<八頭町>

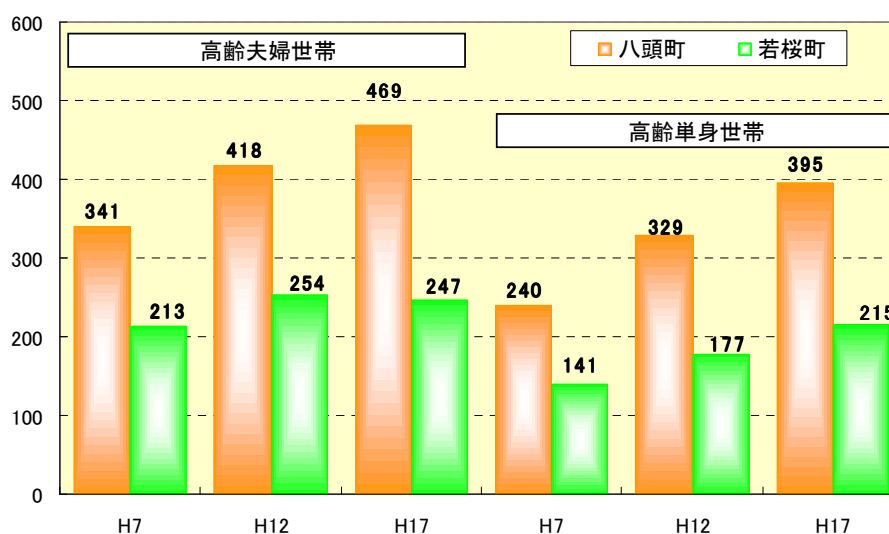
- 平成7年から10年間で、一般世帯数及び高齢者のいる世帯数は10%程度の伸びになっていますが、高齢者夫婦世帯が約37%、高齢単身世帯が約64%と大きく増加しています。

<若桜町>

- 平成7年から10年間で、一般世帯数は約6%減少、高齢者のいる世帯数は約1%の増加と、大きな変化は見られません。しかし、高齢者夫婦世帯が約16%、高齢単身世帯が約52%と大きく増加しています。特に、高齢単身世帯の増加が顕著です。



▲ 一般世帯及び高齢者がいる世帯の推移 出典) 国勢調査

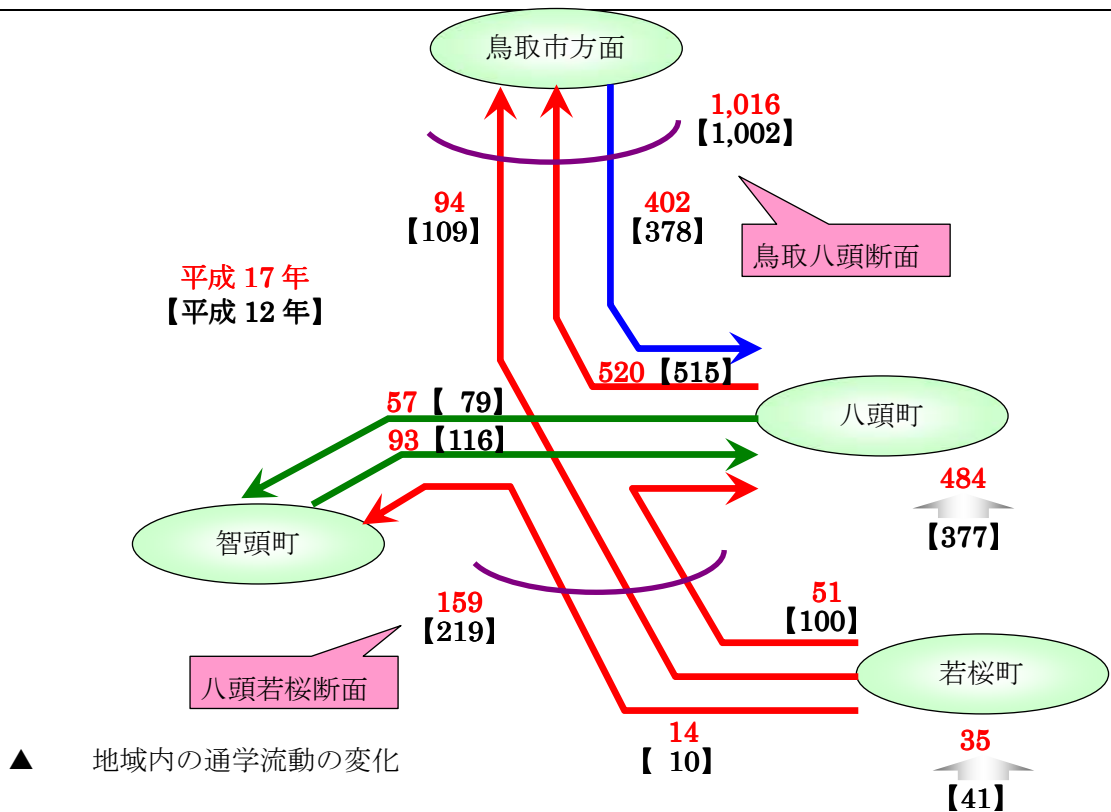


▲ 高齢夫婦世帯及び高齢単身世帯の推移 出典) 国勢調査

3) 通学流動の変化

八頭町と若桜町における通学流動を平成12年と平成17年で比較すると、以下のような変化が見られます。

- ・ 鳥取方面から八頭町への通学者が若干増加したことにより、鳥取市・八頭町断面の通学者が約1%増加しています。
- ・ 若桜町から八頭町への通学者が約半分になったことにより、八頭町・若桜町断面の通学者が約27%減少しています。
- ・ 若桜町内での通学流動は減少しているものの、八頭町では約28%増加する傾向を示しています。



● H17通学OD

	鳥取市	米子市	倉吉市	岩美町	若桜町	八頭町	智頭町	その他	兵庫県	岡山県	その他	合計
鳥取市						397						397
米子市												
倉吉市												
岩美町						5						5
若桜町	94				35	51	14					194
八頭町	497	2	14	7		484	53		2	2	8	1,069
智頭町						93						93
その他						2						2
兵庫県												
岡山県												
その他						1						1
合計	591	2	14	7	35	1,033	67		2	2	8	1,761

出典) 国勢調査

● H12通学OD

	鳥取市	米子市	倉吉市	岩美町	若桜町	八頭町	智頭町	その他	兵庫県	岡山県	その他	合計
鳥取市						378						378
米子市												
倉吉市												
岩美町												
若桜町	109				41	100	10	7				267
八頭町	501		9	5		377	79	16				987
智頭町						116						116
その他						4						4
兵庫県												
岡山県												
その他						1						1
合計	610		9	5	41	976	89	23				1,753

※) OD :
Origin (起点)、
Destination (終点)

(2) 鉄道を取り巻く社会情勢の変化

人口減少やマイカーの普及により、地方鉄道の経営を取り巻く環境が厳しさを増し、路線廃止に至る例も全国各地で出てきています。このような状況の下、地域の暮らしを支える地方鉄道を維持、活性化していくために、沿線のさまざまな関係者が相互に連携しつつ、鉄道事業者と一体となって展開する取り組みを国が支援する制度が創設されました。

地域公共交通総合連携計画及び鉄道事業再構築事業の内容は、以下の通りです。

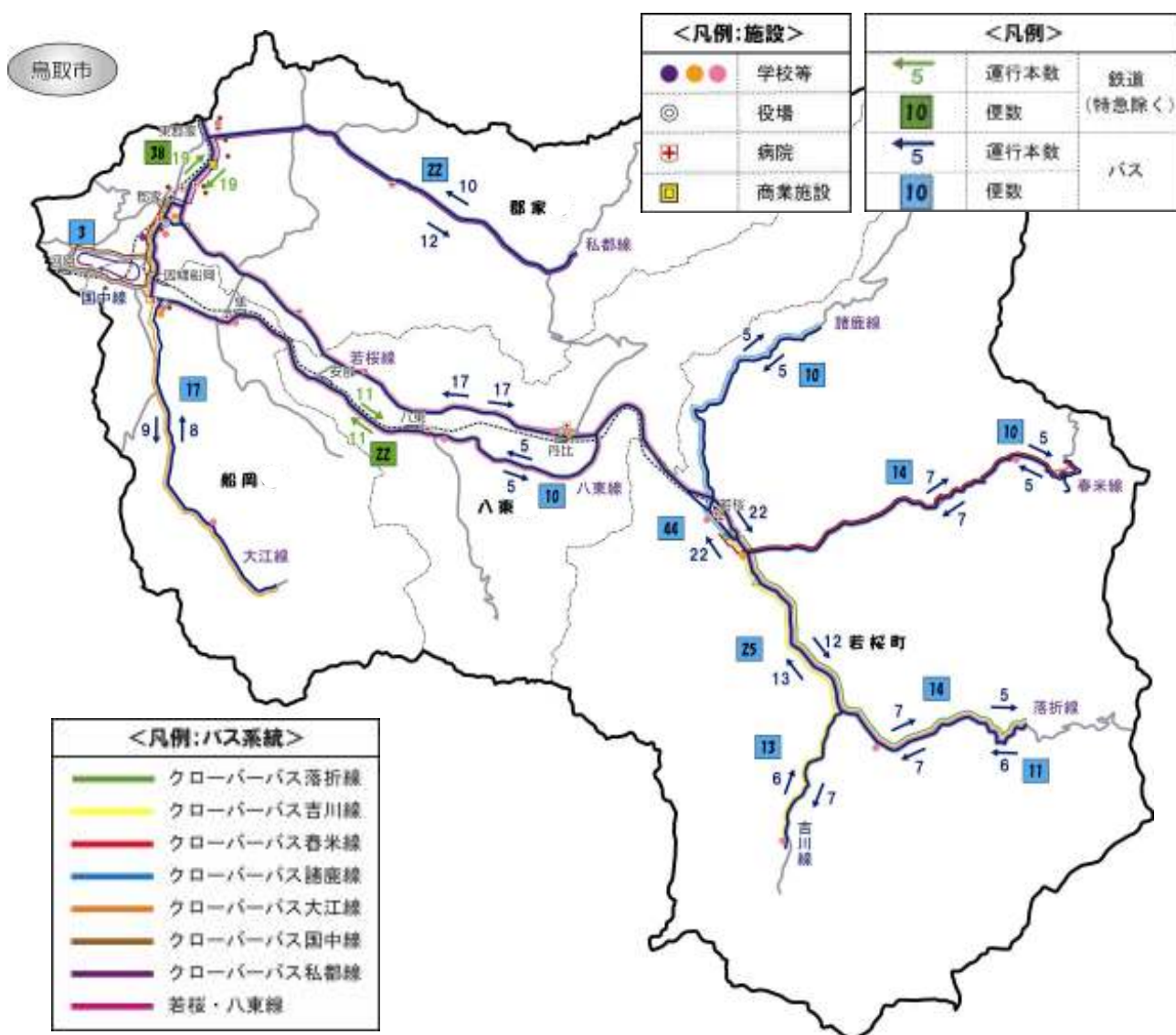


第2章 若桜谷の公共交通の現状と課題

(1) 若桜谷における公共交通の現状

1) 若桜谷の公共交通網

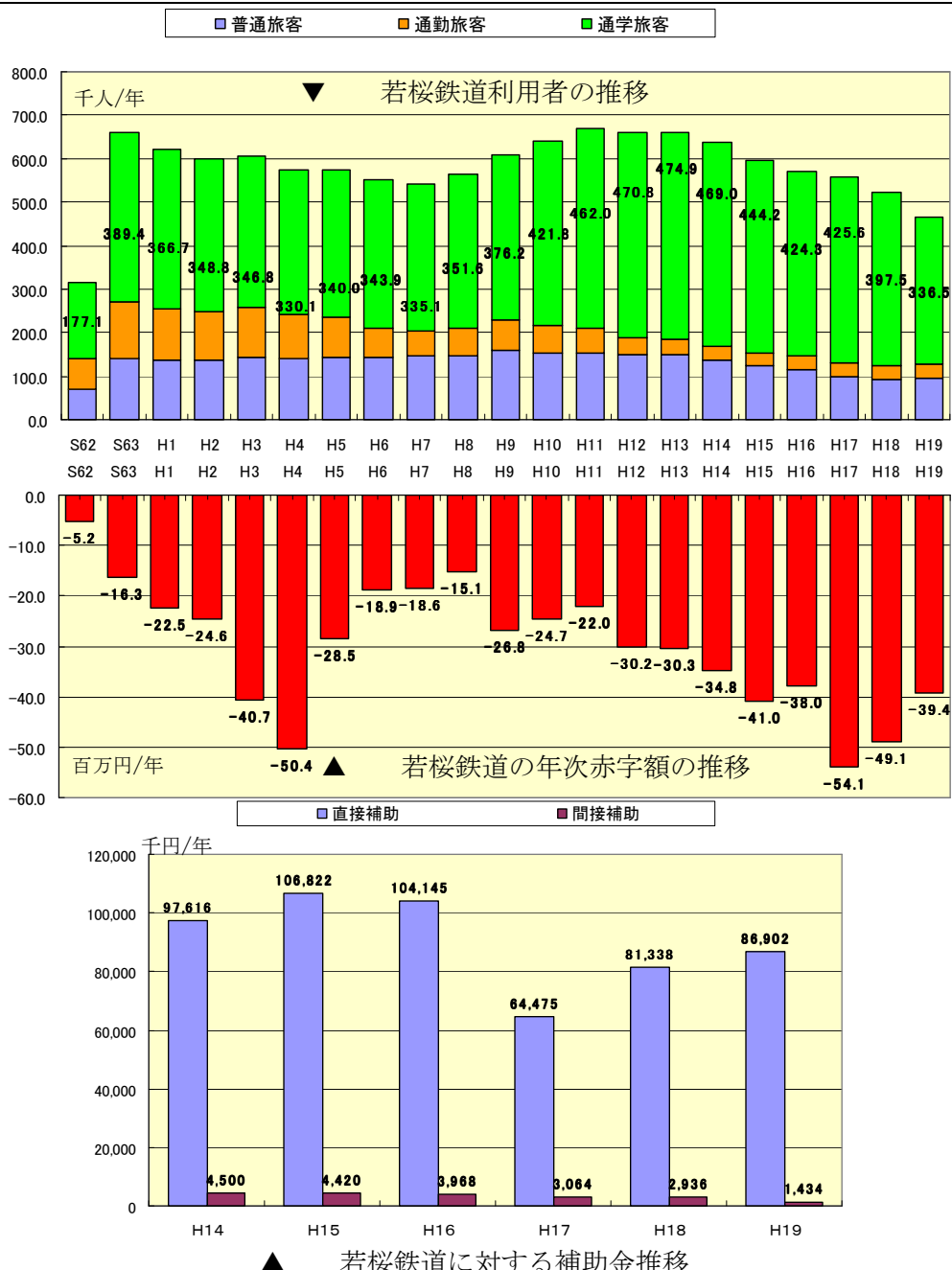
- ・ 若桜駅～郡家駅（鳥取駅）を運行する若桜鉄道及び若桜～鳥取駅間を運行する広域路線バス【国道29号：若桜線】が幹線交通網として機能しています（国道482号線を運行していた八東線は平成19年度運行をもって廃止）。
- ・ 若桜駅、郡家駅と谷筋を連絡するクローバーバス【諸鹿線、つく米線、吉川線、落折線、私都線、落岩～大江線、大江線】がフィーダーバスとして幹線交通と連絡しています。



▲ 若桜谷の公共交通網

2) 若桜鉄道の利用状況・運営状況

- ・若桜鉄道の利用者は、第三セクターとして運行以降、年間約60万人前後で推移していましたが、平成8年度以降上昇に転じています。しかし、平成11年度の年間67万人をピークに減少傾向に転じ、平成19年度現在、年間約46万人となっています。
 - ・利用客としては、通学旅客が約7割を占め、年間40万人強で推移していましたが、少子化に伴い平成19年度には約34万人まで減少しています。
 - ・平成6～8年度での単年度赤字額は少ないが、平成12年度以降赤字額が拡大し、平成17年度時点では、年間5,400万円強の赤字額を出していますが、その後減少しています。
- <直接補助金：運営助成、近代化>
- ・運営助成（赤字補てん）と近代化設備整備事業の事業者負担分は運営助成基金により負担しています。平成19年度の直接補助金は約8,700万円にも達している状況となっています。
- <間接補助金：実行委員会、協力会>
- ・自治体は利用促進等の補助をしています。



3) 路線バスの利用状況・若桜町、八頭町の負担状況

＜広域バス：乗車密度＞

- ・若桜線は1便当たり4～5人以上を確保していますが、八東線は3人程度となっています（八東線は平成19年度運行をもって廃止）。

＜広域バス補助＞

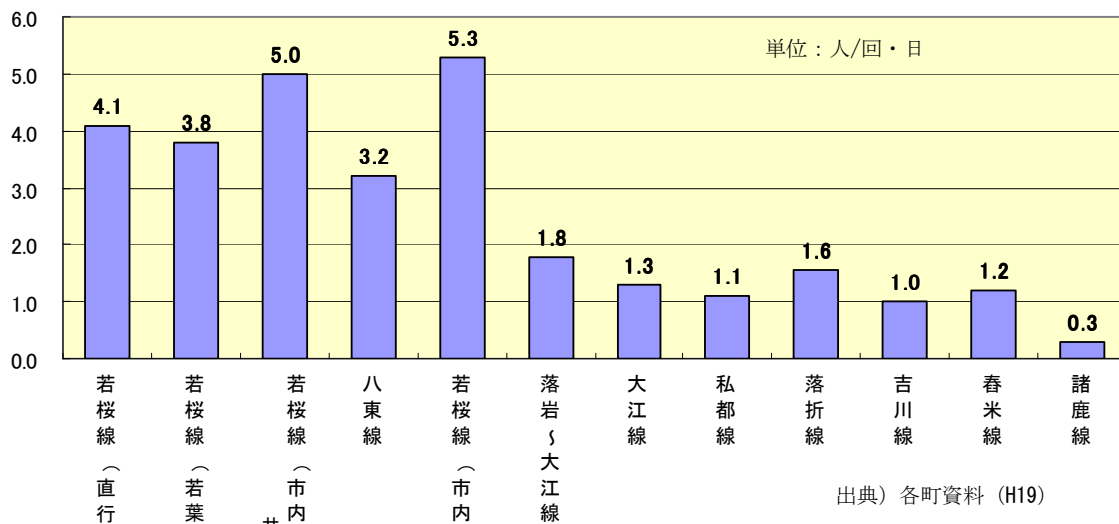
- ・八頭町では、平成16年度は減少しているものの平成19年度は約1,130万円計上されているのに対し、若桜町では平成19年度で約102万円となっています。
- ・今後も利用者の減少が懸念されるなか、市町の負担は確実に増加することが見込まれます。

＜クローバーバス：乗車密度＞

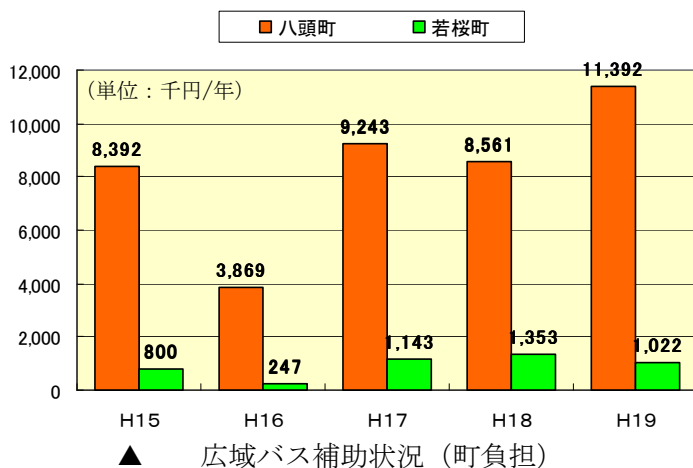
- ・落岩～大江線及び落折線は1便当たり1.5人以上、大江、つく米、私都線では1.0以上、諸鹿線では0.3人となっています。

＜クローバーバス補助＞

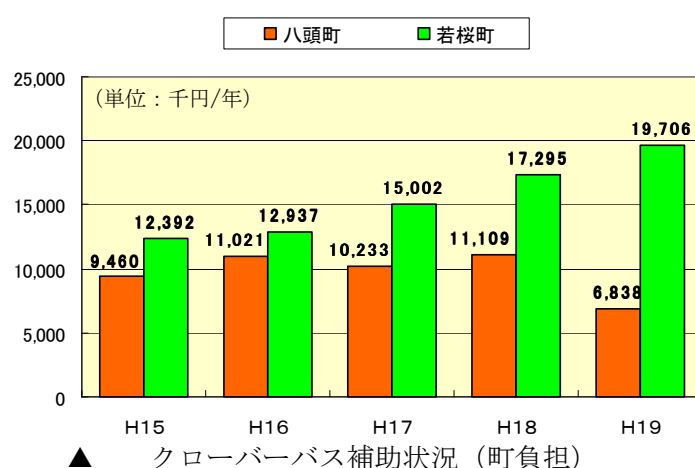
- ・若桜町では、平成19年度で約1,970万円が計上されていますが、八頭町では平成19年度で約680万円となっています。



▲ 若桜地域の系統別乗車密度



▲ 広域バス補助状況 (町負担)

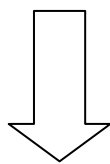


▲ クローバーバス補助状況 (町負担)

(2) 若桜谷における公共交通の課題

- ・ 若桜谷における公共交通の課題としては、以下に示す地域の現状及び今後の動向に対し、今後とも継続したサービス提供が可能な状況になっているかが課題としてあげられます。
 - ① 八頭町及び若桜町の居住人口（公共交通の利用主体）が減少しています。
 - ② 老年人口の増加に伴い、高齢夫婦及び単身高齢世帯が増加しています。
 - ③ 若桜鉄道利用の7割を占める通学利用者が減少し、収入減が見込まれます。
(今後、通学利用者として現れる幼年人口が大きく減少しています。)
 - ④ マイカーの依存度が高く、通勤利用者の減少が顕著です。
 - ⑤ 若桜鉄道の施設は老朽化しているため、インフラ整備・維持管理に占める割合が多く、経営を圧迫しています。
 - ⑥ 若桜鉄道を維持するうえで高い運賃設定となり、利用者が減少しています。
(JR沿線と比較して通学定期は約2倍の負担を強いられています。)
 - ⑦ 若桜鉄道は単線運行のため、バス、その他鉄道との接続が不十分です。
 - ⑧ 公共交通空白地帯があるとともに、域内路線の維持方策については、若桜町、八頭町の検討が急務です。

- ・ 上記の課題に対応するとともに、特に以下の点に留意する必要があります。
 - ① 通学時間帯の一時的な大量輸送の必要性
 - ② 自動車交通量の増加による道路交通渋滞の回避
 - ③ 豪雪地帯である冬場の定時輸送確保の必要性
 - ④ 地域の良い景観形成
 - ⑤ 地域の観光振興
 - ⑥ 地域の誇り、一体感



上記の諸課題や留意点を考慮すると、若桜谷の公共交通の活性化に取り組むに当たり目指すべき方向性としては、以下の事項が考えられます。

- 鉄道サービス水準の向上
- 複数の交通機関を組み合わせたネットワークの形成・連携
- 交通サービスの向上と使いやすく安定したサービスの提供

第3章 若桜谷公共交通活性化総合連携計画

1. 若桜谷公共交通活性化総合連携計画の基本方針

この地域の住民が、健康で文化的な生活を営むために必要な、移動を保障するため、この基本方針を定めるものとします。

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ります。

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します。

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みます。

2. 区域

対象地域としては、若桜鉄道全線を地域に含み、若桜駅及び郡家駅を有する八頭町・若桜町で形成される若桜谷地区を設定します。

併せて、鳥取駅に乗り入れる JR 因美線及び幹線バス等との関係から、鳥取市との調整にも十分配慮する必要があります。



▲ 公共交通総合連携計画対象地区

3. 目標

まず住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要であると考えます。その上で、地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、利用者の目線に立ってそのあり方を検討し、ハードとソフトの両面から、必要な施策を総合的かつ一体的に展開する必要があります。

また、公共交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、高齢者・通学者など、自家用自動車での移動が困難な住民や来訪者等の移動手段の確保が重要です。平成18年には道路運送法（昭和26年法律第183号）が改正され、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られており、若桜町・八頭町（H20設置）においても、検討を進めているところです。

このようなことから、次の3点を目標として設定します。

目標（1）生活交通としての地域の公共交通の確保

現在、若桜鉄道においては、経営に対する恒常的な赤字補填と、保安基準に基づく設備投資のため、運営資金として積み立てた基金も平成20年度の補填をもって枯渇するという、極めて厳しい経営環境におかれています。

他方、若桜鉄道は、今日においても、年間約50万人の地域住民が利用する欠かせない交通機関であるとともに、朝の通学時の一時的な大量輸送、降雪日・積雪量ともに多い若桜谷地域の冬場の輸送には、必要不可欠です。

このため、鉄道については、「上下分離方式」の導入による、持続的で安定的な運行と、その定時性、大量輸送といった特徴を生かした利便性の向上を図り、利用促進へつなげていきたいと考えています。

また、バス交通等についても、通勤・通学はもとより、交通弱者の通院や買物といった生活に最も密着した、重要な生活交通としての役割があります。特に路線バスが通院に欠かせない移動手段となっていることにも、十分配慮する必要があります。

こうした現状から、住民生活の安心・安全を守るためにも、公共交通を確保する必要があると考えています。

目標（2）若桜鉄道を活用した地域の活性化

若桜谷地域にとっての若桜鉄道は、地域の過疎化に歯止めをかけ、住民の生活を守るため、この地域にとって生命線ともいえる重要な生活路線であります。鉄道の存在は、地域の一体感の醸成、さらに観光等を通じた活性化など、便益は計り知れないものがあります。

そのような中で、若桜鉄道の生き残りを利用促進の拡大を図るため、地域住民が「若桜駅SL保存会」を立ち上げ、蒸気機関車を誘致する運動を展開した結果、若桜駅構内に設置することができ、若桜鉄道と地域の活性化に大きく貢献しています。

また、鉄道沿線に残る駅舎や橋梁、さらには若桜駅構内にある手動式転車台、給水

塔等、国鉄若桜線開業当時の施設が保存されており、平成20年7月には国の登録有形文化財に指定されました。

若桜鉄道を取り巻く、このような状況の変化を受け、乗車運動のより一層の推進と観光資源としての鉄道利用を組み合わせ、鉄道の存続へ向けて、沿線の住民と一体化した取り組みにより、地域の活性化を目指します。

目標（3）複数の公共交通機関との連携と環境保全

地球温暖化の要因となる二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の9割は自家用自動車が占めています。

自家用自動車に過度に依存するこれまでの交通体系を見直し、若桜谷地域における鉄道とバス等のそれぞれの役割に応じた、総合的な連携を目指します。また、幹線交通軸に接続するフィーダー交通について、地域の特性に応じた効率的で多様な生活交通の確保を目指します。

さらに、住民や来訪者のニーズにきめ細かく対応するため、タクシーの活用や路線バスとスクールバスを併用することなど、多様な取り組みを進めていくべきと考えています。

4. 目標を踏まえた具体的な施策

目標（1）生活交通としての地域の公共交通の確保

施 策

1. 若桜鉄道の上下分離方式の導入による運行確保
2. 路線バスの運行確保
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

目標（2）若桜鉄道を活用した地域の活性化

施 策

1. 住民運動「マイレール運動」
2. 利便性の向上（若桜鉄道の利用促進）
3. 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
4. 多様な「若桜鉄道応援団」

目標（3）複数の公共交通機関との連携と環境保全

施 策

1. 乗り継ぎ利便性の向上（交通結節点である駅の機能向上）
2. 域内バス交通等の充実と連携
3. マイカーからのシフト対策

5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標（1）生活交通としての地域の公共交通の確保

(1)若桜鉄道の上下分離方式導入による運行確保	
実施主体	第2種鉄道事業者:若桜鉄道(株) 第3種鉄道事業者:若桜町、八頭町
事業内容	①安全で快適な輸送サービスの確保 ②健全経営の実施及びその計画 ③施設(線路、電路等)の保守管理 ④施設整備 ⑤車両更新
実施計画への反映	鉄道事業再構築事業 鉄道軌道輸送高度化事業 鉄道施設総合安全対策事業

(2)路線バスの運行確保	
実施主体	若桜町、八頭町、鳥取市、鳥取県 日本交通(株)、鳥取自動車(株)、交通事業者
事業内容	①幹線、フィーダーバスの輸送サービスの確保 ②運行費支援
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

(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	
実施主体	若桜町、八頭町、鳥取県 日本交通(株)、鳥取自動車、交通事業者、NPO等
事業内容	①道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づく自家用有償運送による輸送サービス(コミュニティバス、乗合タクシー、乗合スクールバス等)の確保 ②公共交通空白の解消
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

目標（2）若桜鉄道を活用した地域の活性化

(4)住民運動「マイルール運動」	
実施主体	若桜町、八頭町、若桜鉄道(株)及び関係機関
事業内容	①乗車運動の展開 ②回数券、定期券購入運動 ③若桜鉄道支援募金活動 ④ボランティアや地元住民有志による駅周辺美化活動 ⑤各種広報媒体を通じたキャンペーン等の実施により普及、啓発
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

(5)利便性の向上(利用促進)	
実施主体	若桜町、八頭町、若桜鉄道(株)及び関係機関
事業内容	①キロ当たり単価運賃の導入 ②シルバー定期券(特別割引率の設定)の導入 ③通学定期割引率の復元 ④自治体による通学定期補助 ⑤レールマイレージ(ポイント特典)の導入 ⑥サイクルトレインの導入
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業 鉄道軌道輸送高度化事業

(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	
実施主体	若桜町、八頭町、若桜鉄道(株)及び関係機関
事業内容	①各種広報媒体を通じたキャンペーン等の実施 ②沿線地域のイベントとの連携 ③各種イベントの開催 ④ツアー誘致 ⑤関連グッズ商品の販売 ⑥列車運転体験 ⑦文化財ハイキングツアーの設定 ⑧登録文化財に係る駅施設の復元 ⑨若桜駅構内の鉄道公園整備 ⑩イベント列車の運行 ⑪沿線の周遊化構想の推進 ⑫SLの運行
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

(7)多様な「若桜鉄道応援団」	
実施主体	若桜町、八頭町、若桜鉄道(株)及び関係機関
事業内容	①枕木オーナー制度(継続) ②車両パーツ等オーナー制度の導入(一般公募) ③インターネット等を通じた、会費制「若桜鉄道サポーターズクラブ」の設立(一般公募) ④若桜鉄道沿線出身者へ支援の依頼「ふるさと鉄道応援団」
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

目標(3) 複数の公共交通機関との連携と環境保全

(8)乗り継ぎ利便性の向上	
実施主体	若桜町、八頭町、鳥取市、鳥取県交通事業者
事業内容	①若桜駅、郡家駅等を交通結節点とし、機能集積を図る ②各交通機関とのダイヤ接続向上
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

(9)域内バス交通等の充実と連携	
実施主体	若桜町、八頭町、鳥取市、鳥取県交通事業者
事業内容	地域公共交通会議で検討された自家用有償運送における、 ①料金システムの統一 ②各交通機関と連携した運行経路の設定
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

(10)マイカーからのシフト対策	
実施主体	若桜町、八頭町、鳥取市、鳥取県交通事業者及び関係機関
事業内容	①パークアンドライドの推進 ②ノーマイカーでの公共交通機関による通勤を推奨 ③各種広報媒体を通じたキャンペーン等の実施により普及、啓発
実施計画への反映	地域公共交通活性化・再生総合事業

6. 計画期間

平成20年度（2008年度）～平成24年度（2012年度）

若桜谷公共交通活性化総合連携計画

資料編

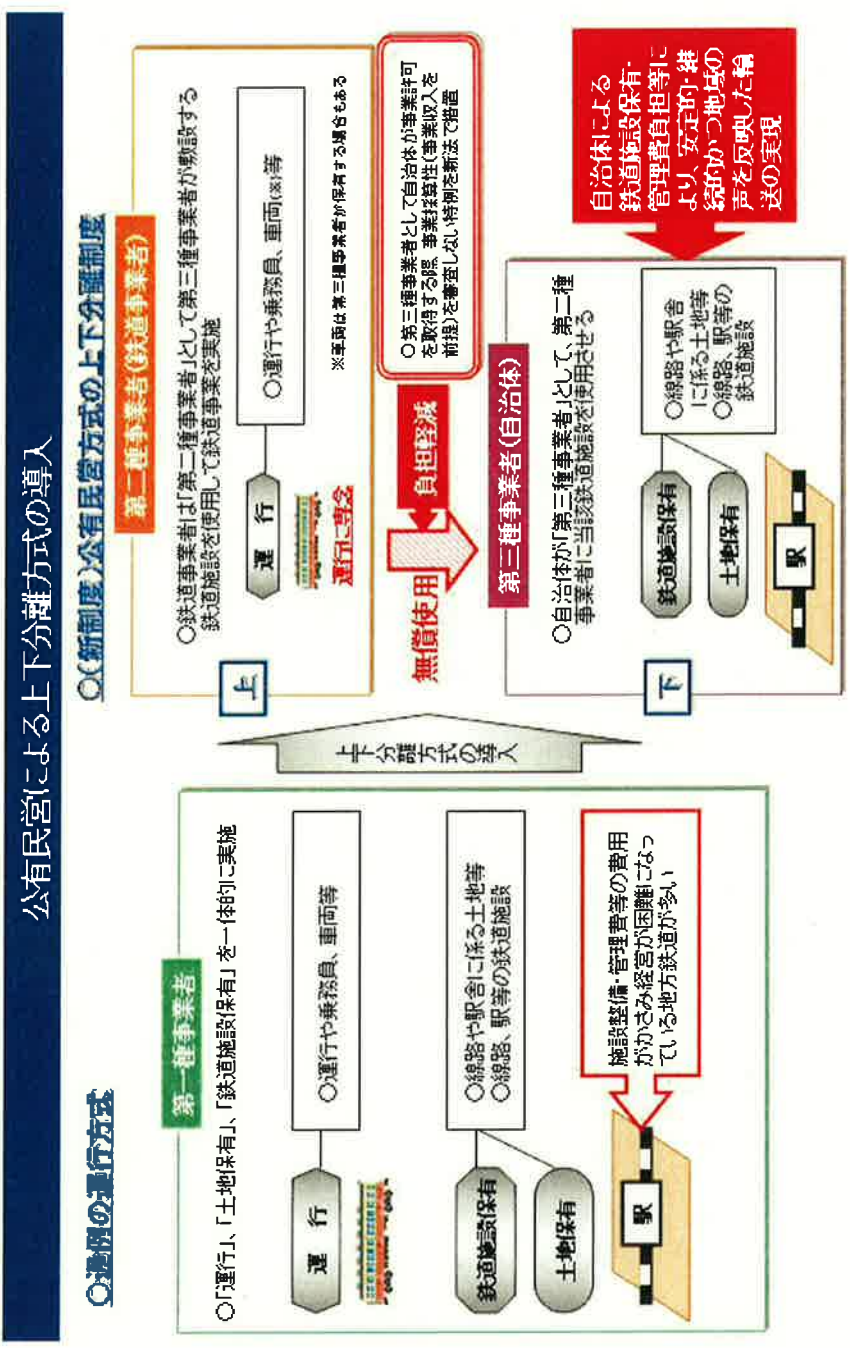
1. 上下分離方式とは
2. 国による地方鉄道支援策の創設
3. 若桜鉄道の収支改善に向けた取組
4. 存続に向けた住民運動
5. 自家用有償運送とは
6. 環境問題（温暖化）に貢献する公共交通

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、非常に効率的な良い経営が行えます。



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 >

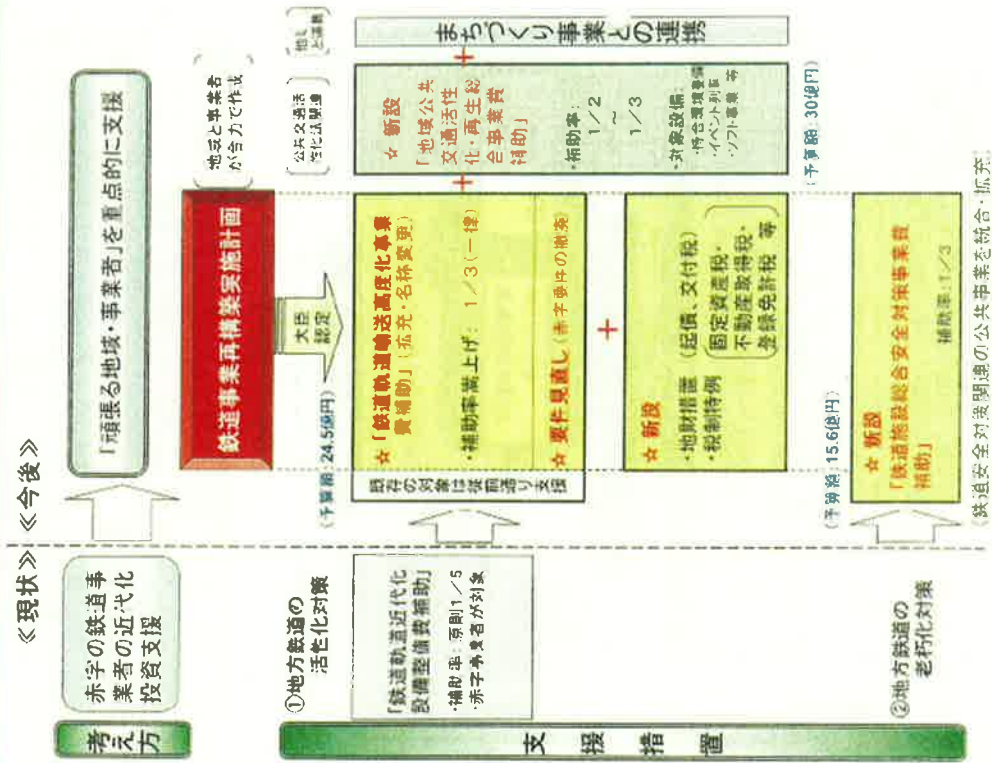
地域公共交通特定期事業に、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業（鉄道事業再構築事業）を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める。



※ 鉄道事業再構築実施計画に基づいて実施される地域の公共交通の活性化に関する取組みに対し、近代化補助を改編して創設される鉄道輸送高度化事業補助金、地方財政措置、税制特例等により、重点的に支援する。

鉄道事業再構築事業に対する支援措置の概要

【参考】



〔鉄道安全対策関連の公共事業を統合・拡充〕

3. 若桜鉄道の収支改善に向けた取組

OSL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。



○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

○SL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。



○SL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。



○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やすくなった。

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。

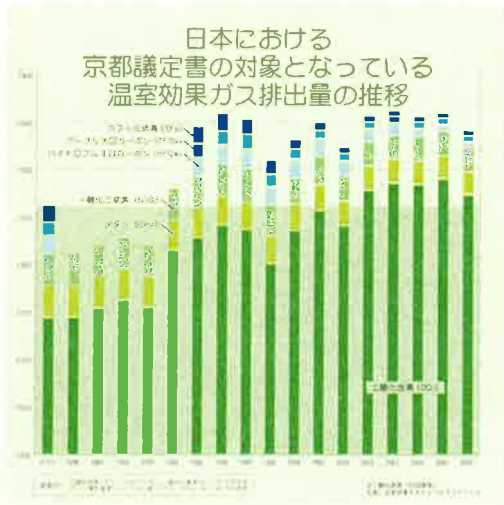
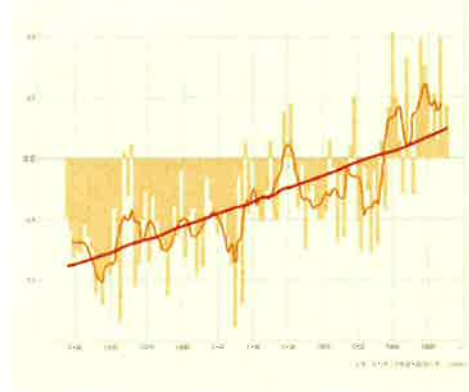


6. 環境問題(温暖化)に貢献する公共交通

● 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

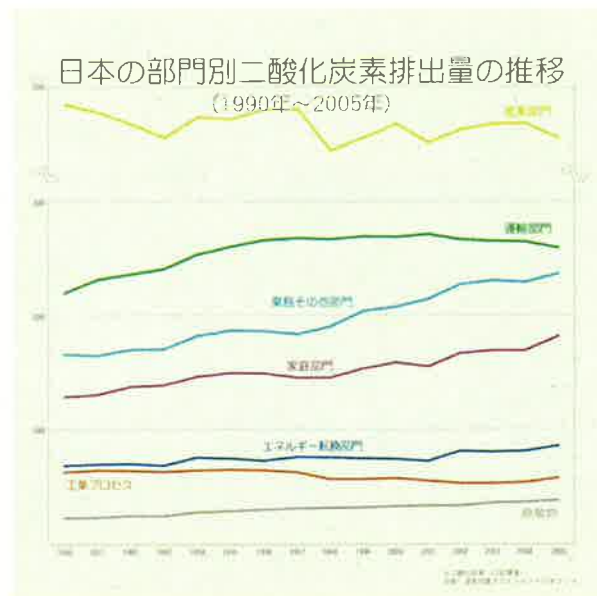
- 海外から60%もの食糧を輸入している日本は、地球温暖化により世界の穀物生産が大幅に減少すると、深刻な食糧難に陥る恐れがあります。



出典:環境省「地球温暖化の日本への影響2001」
国立環境研究所 江守正多「地球温暖化の将来予測と影響評価」

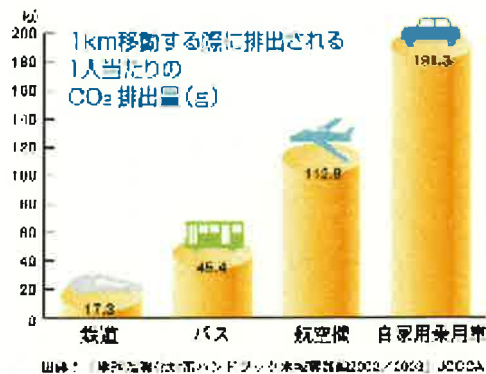
● 部門別二酸化炭素排出量

- 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。



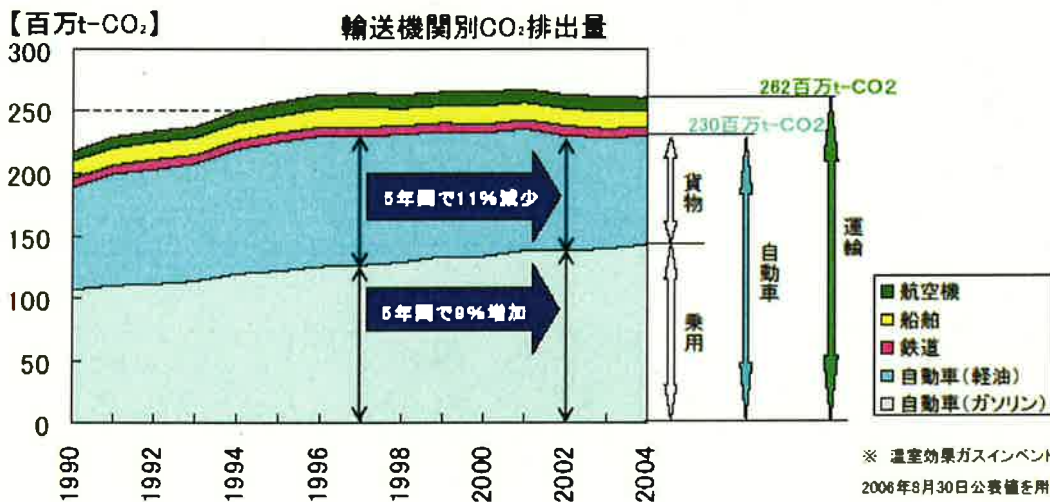
● CO2排出の少ない交通機関は

- 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。



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