

鉄道事業再構築(上下分離)の 取組について

～ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)から
京都丹後鉄道(丹鉄)へ～



京都府建設交通部交通政策課長 寺井豊

◆はじめに（今回お伝えしたいこと）

- 公共交通の維持・確保の手法は
 - ・地域の実情に応じて様々
 - ・オーダーメイドが基本
- 公共交通への行政の支援のあり方は
 - ・公共財・サービスに対する対価
 - ・赤字補てんではサービスは生まれない

◆北近畿タンゴ鉄道の概要

■ 營業路線

営業キロ 114.0km

＜宮福線＞30.4km

福知山～宮津

＜宮津線＞83.6km

西舞鶴～豊岡

駅数 32駅

＜宮福線＞ 14駅

＜宮津線＞ 19駅

* 宮津駅は重複

有人駅は15駅

(うち直営5駅)



◆北近畿タンゴ鉄道 & 京都丹後鉄道の沿革

◎宮福線

大正 9年 北丹鉄道(株)設立
 大正12年 福知山～河守(12.4km)開業
 昭和41年 国鉄新線宮守線(宮津～河守)建設に着工
 昭和46年 河守鉦山の閉山等により北丹鉄道営業休止
 昭和49年 北丹鉄道(株)解散
 昭和50年 宮守線→宮福線に区間変更(1979年着工)
 昭和55年 国鉄再建法施行により建設工事中断
 昭和57年 宮福鉄道(株)設立
 昭和58年 宮福線工事再開(日本鉄道建設公団)
 昭和63年 宮福線開業
 平成元年 宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に社名変更
 平成 8年 電化開業(福知山～宮津)

◎宮津線

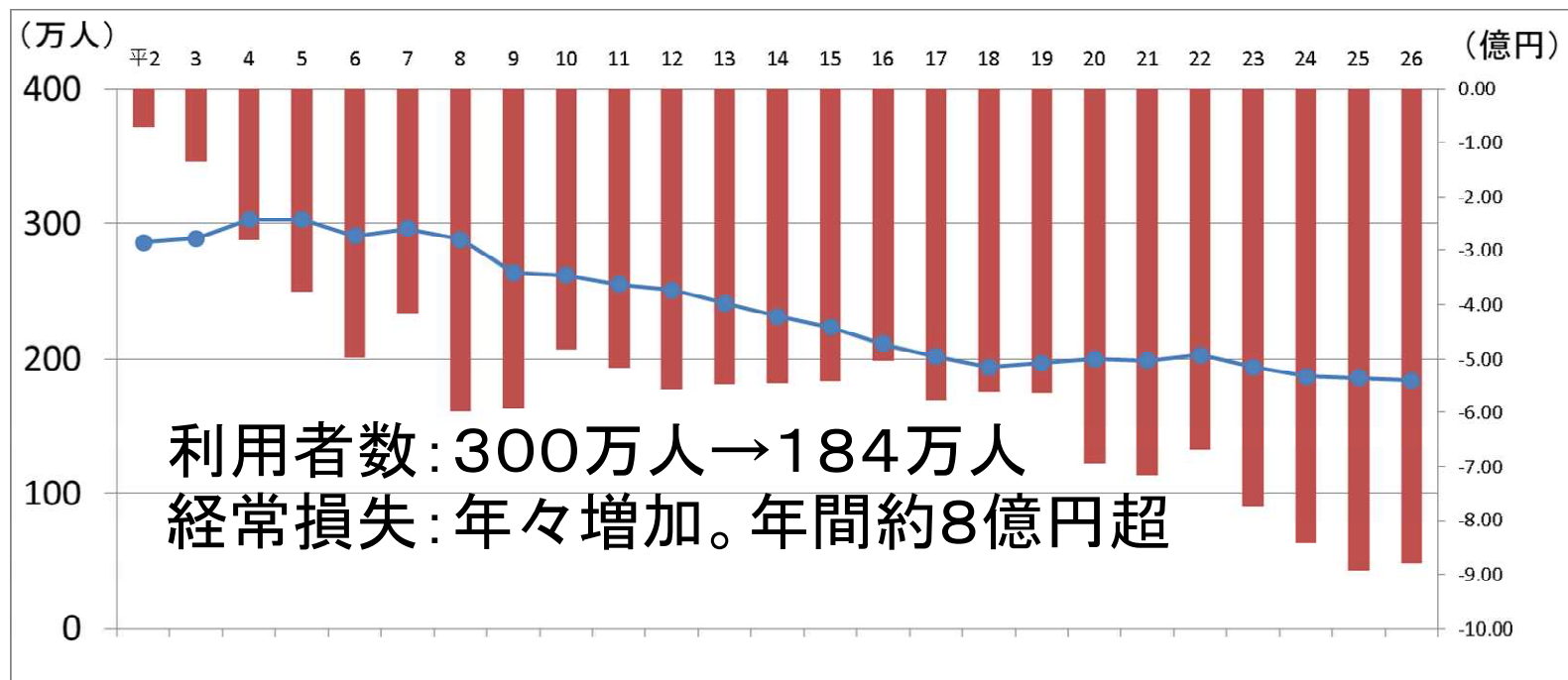
大正13年 舞鶴～宮津営業開始(日本国有鉄道)
 以後、宮津以西順次開通
 昭和 7年 丹後木津～久美浜開通→宮津線全通
 昭和55年 国鉄再建法による「特定地方交通線(第3次)」
 の選定
 昭和62年 国鉄→JR西日本が承継
 昭和63年 宮福鉄道(株)が引き継ぐことを決定
 平成元年 宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に社名変更
 平成 2年 北近畿タンゴ鉄道に移管・開業
 平成 8年 電化開業(宮津～天橋立)

利用者数の減少・経常損失の拡大

<上下分離に向けた経過>

平成23年 4月 「北部地域総合公共交通検討会」設置
 平成24年 9月 検討会中間とりまとめ(上下分離による鉄道事業再構築、安心安全のための設備更新等)
 平成25年10月 運行会社の公募(プロポーザル)開始
 平成25年12月 法定協議会の設置
 平成26年 1月 提案書の応募締切
 平成26年 5月 北近畿タンゴ鉄道の運行業務を担当する「最適提案事業者」にWILLER ALLIANCE(株)を選定
 平成26年 7月 WILLER TRAINS(株)設立
 平成26年12月 北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画策定
 平成27年 3月 鉄道事業再構築実施計画を国が認定
 平成27年 4月 京都丹後鉄道(丹鉄)開業 (運行: WILLER TRAINS(株)、基盤保有:北近畿タンゴ鉄道(株))

◆利用者数と経常損失の推移



◆収支不足に係る沿線自治体の補助額の推移

(単位: 千円)

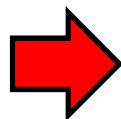
年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
補助額	465,043	526,361	621,800	606,821	766,879	745,423	707,034	748,152

※1 H19～20は運営助成費、H21～H23は運営助成費＋丹後魅力発信事業費の補助額

※2 H24～H26は上下分離を見据え、基盤部分(線路、電路、車両)の維持修繕に係る費用に対して補助

◆地域交通の負のスパイラル

周辺の人口減少



利用者減・運賃収入減少



経営努力が足りない！
経営改善だ！！

コストカット！ 人員削減！
ダイヤ減便！

⇒ サービス低下

⇒ 利用者の減少・運賃収入の減少

⇒ コストカット、人員削減、ダイヤ減便



廃線・バス転換

◆ 北近畿タンゴ鉄道(KTR)の抱えていた課題

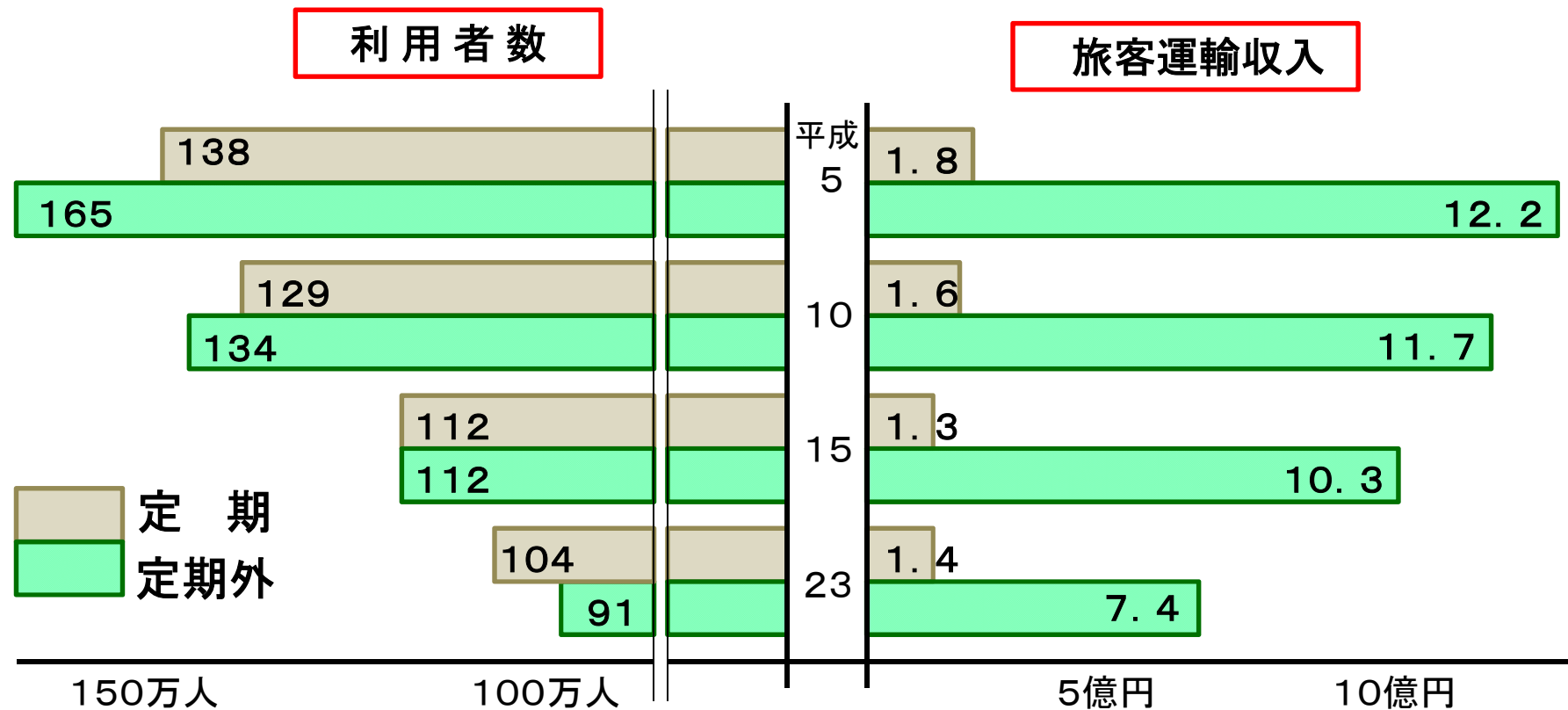
- ・ 利用者の減少傾向に歯止めがかからず、運行本数(特急)を減便する負のスパイラル状態
- ・ 設備が老朽化し大規模な修繕が必要(冷房の不具合、車両の傷み)
- ・ 組織と財務の硬直化
- ・ 観光地の魅力の相対的な低下(海水浴客の減少)
- ・ 高速道路の延伸により自動車利用の利便性が高まり、高速バスが脅威(競争条件の変化)



「乗って守ろう」の限界

このままでは地域から見放されつつある

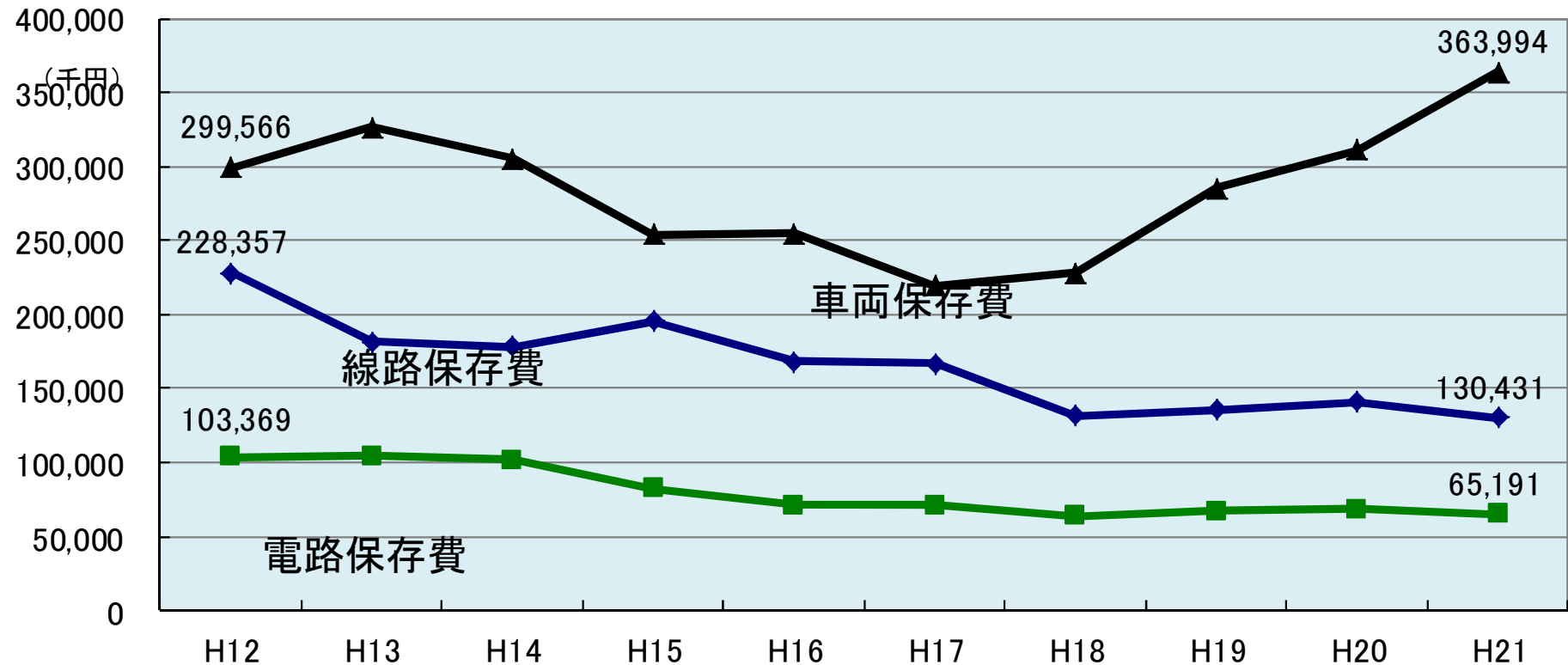
◆定期外利用者に頼る収入構造



「定期外」で稼ぐ構造にもかかわらず、利用者数・収入額とも「定期外」が大きく落ち込み収支が悪化

→ 沿線外からの全く新しい需要開拓が必要

◆修繕費に占める車両保存費の増加



- ・車両に関する修繕費(車両保存費)が急拡大
(S63年製6両、H2年製15両、H4年製3両、H7年製10両)
→ 車両の維持管理費が課題

◆地域交通に対する行政そもそも論

◎ 運行収入だけが、収支の収か？

⇒公共財としての便益の評価は？

⇒資産価値の評価は？

◎ 公共財は投資をし続ける覚悟が必要

⇒維持・確保には、継続的な投資が必要

⇒災害や老朽化などリスクを理解した上での
選択

鉄道の価値をどう評価するか？

◆第3セクター方式故の課題

これまでは、民間企業では担えない鉄道事業を担う方式として第3セクター方式が選択され、経営が行われてきた(KTRも同様)



しかし、KTRでは経営感覚の不備、責任の所在が不明確でモラルハザードが発生するなど、課題が顕在化

- 行政依存の財務体質
- スピード感のない統治機構
- 責任の所在があいまいな行政主体の経営陣(行政出身のトップ)
- 政治の影響を受ける事業運営
- 伸びない運輸外収入
- 鉄道OB依存の技術力
- 進まない風土改革



純粋民間資本による自立した経営環境が必要

◆上下分離方式に向けて(効果・ねらい)

(運行会社)

- 運行部分に専念した自由な経営が可能

※民間のノウハウ、アイデアを最大限に活用した利用拡大や経営改善の実施が会社の収益増に直結

(基盤保有会社)

- 沿線自治体の支援により老朽化が進む鉄道施設等の計画的な整備・更新が可能

(沿線自治体)

- 事業者への経営支援の視点ではなく、まちづくりや観光振興の視点から事業者と向き合うことが可能

※促進協議会の規約も改正され「経営安定のための事業」の文言を削除

行政と民間の役割分担による責任の所在の明確化

◆経営体制刷新(上下分離)に対するマーケットサウンディング結果

民の「潜在的ニーズ」

○面的サービスとしての魅力

- ・地域での知名度・ブランド向上
- ・本業のPR効果(駅・電車内の広告等)
- ・多角的に顧客拡大(関連事業への活用)

○公的サービスとしての魅力

- ・ブランド力のアップ
- ・イメージアップ(地域再生に取り組む企業)
- ・公的サービス受託による信頼性・堅実性

官の「覚悟」

○民を呼び込む環境整備

- ・社会インフラとして維持管理費を負担
- ・基盤、車両等の資産リスクの受入
- ・沿線自治体の意思統一
- ・“変革”の許容(民間経営の自由度) 等

○地域の魅力度向上への継続的努力

- ・Final destination としての魅力度向上
- ・地域あげての一体的・総合的取組み
- ・継続の仕組み

地域ローカル鉄道の存続

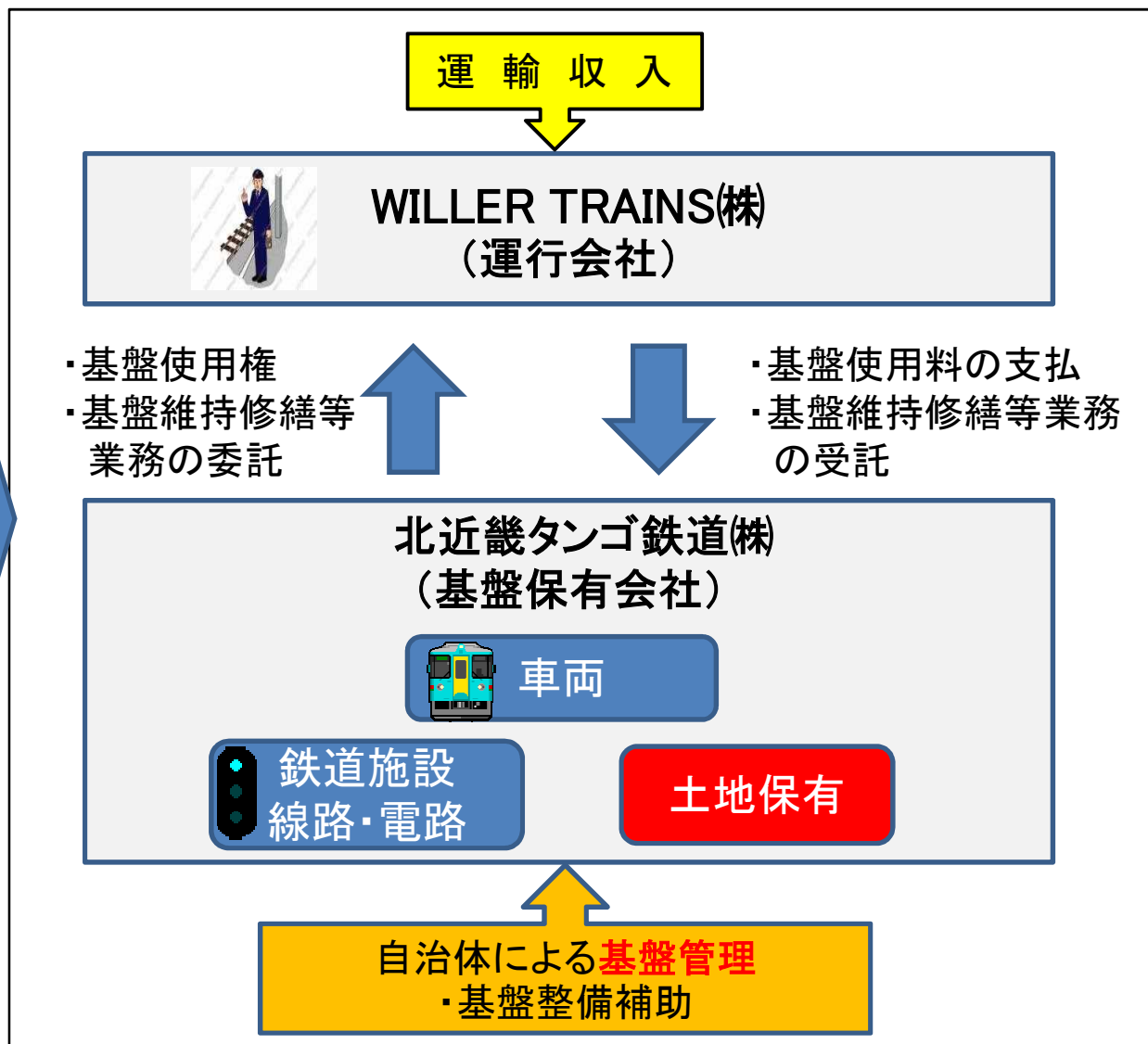
地域再生の実現

◆京都丹後鉄道(上下分離後)の運営体制

北近畿タンゴ鉄道(KTR)



京都丹後鉄道(丹鉄)



北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画

- 【対象区域】 京都府(福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、
兵庫県豊岡市(以上のKTR沿線地域)
- 【作成主体】 京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方自治体が共同で作成)
- 【作成時期】 平成26年12月
- 【計画期間】 平成36年度までのおおよそ10年間
- 【計画目標】 10年後に目指すべき「沿線地域の姿」「公共交通の姿」を提示
その将来像実現に向け、次のような取組を地域が一体となって実施

○上下分離による鉄道事業再構築 ○公共交通ネットワーク改善
○インバウンドへの対応 ○観光・まちづくりとの連携 等

《参考》地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する法律の一部を改正する法律

改正の背景

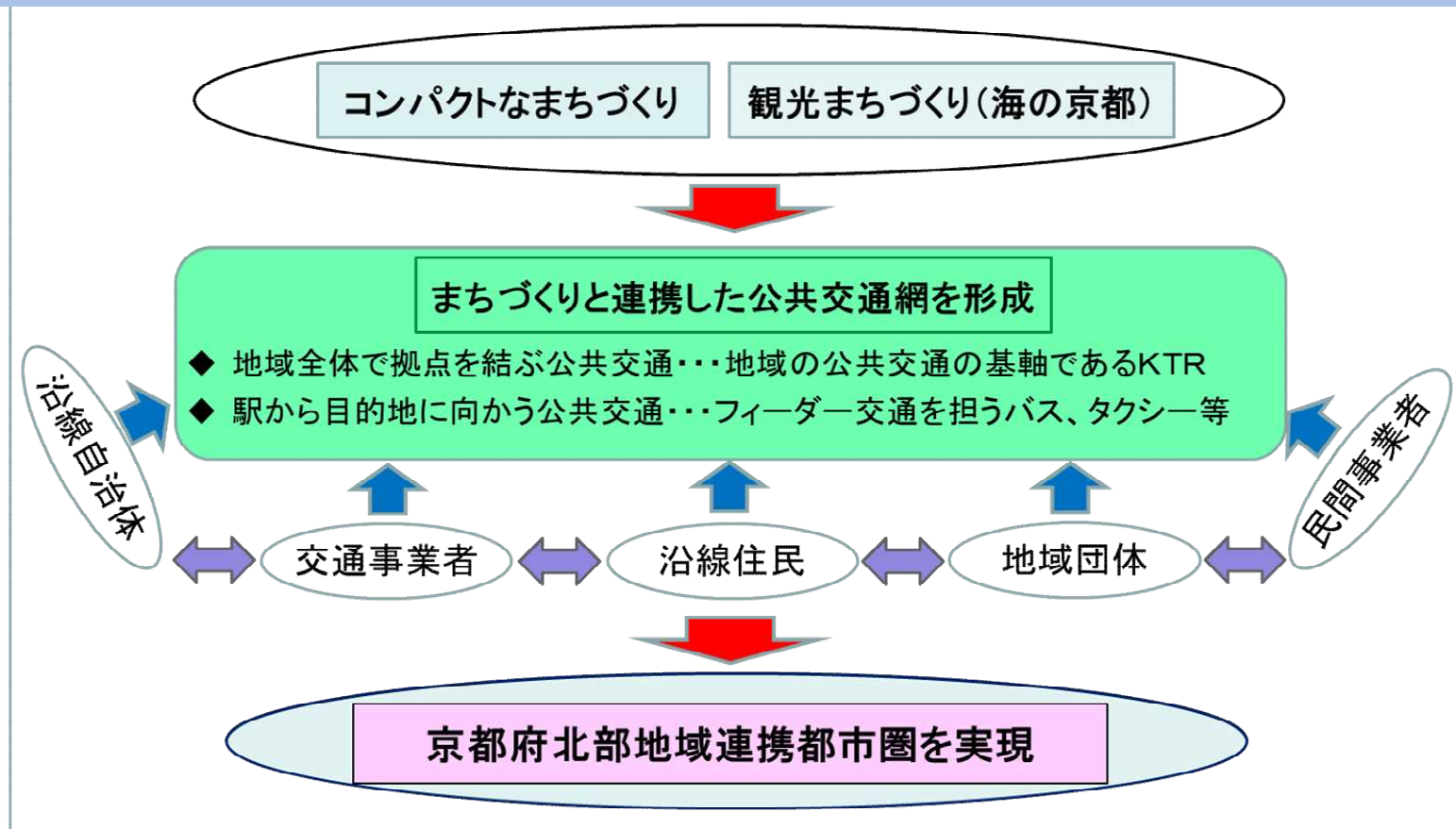
人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

- ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化等

民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却
地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地域公共団体が先頭に立って、
関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で
持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成 することが重要

◇ 地域公共交通網形成計画のイメージと目指すべき将来像



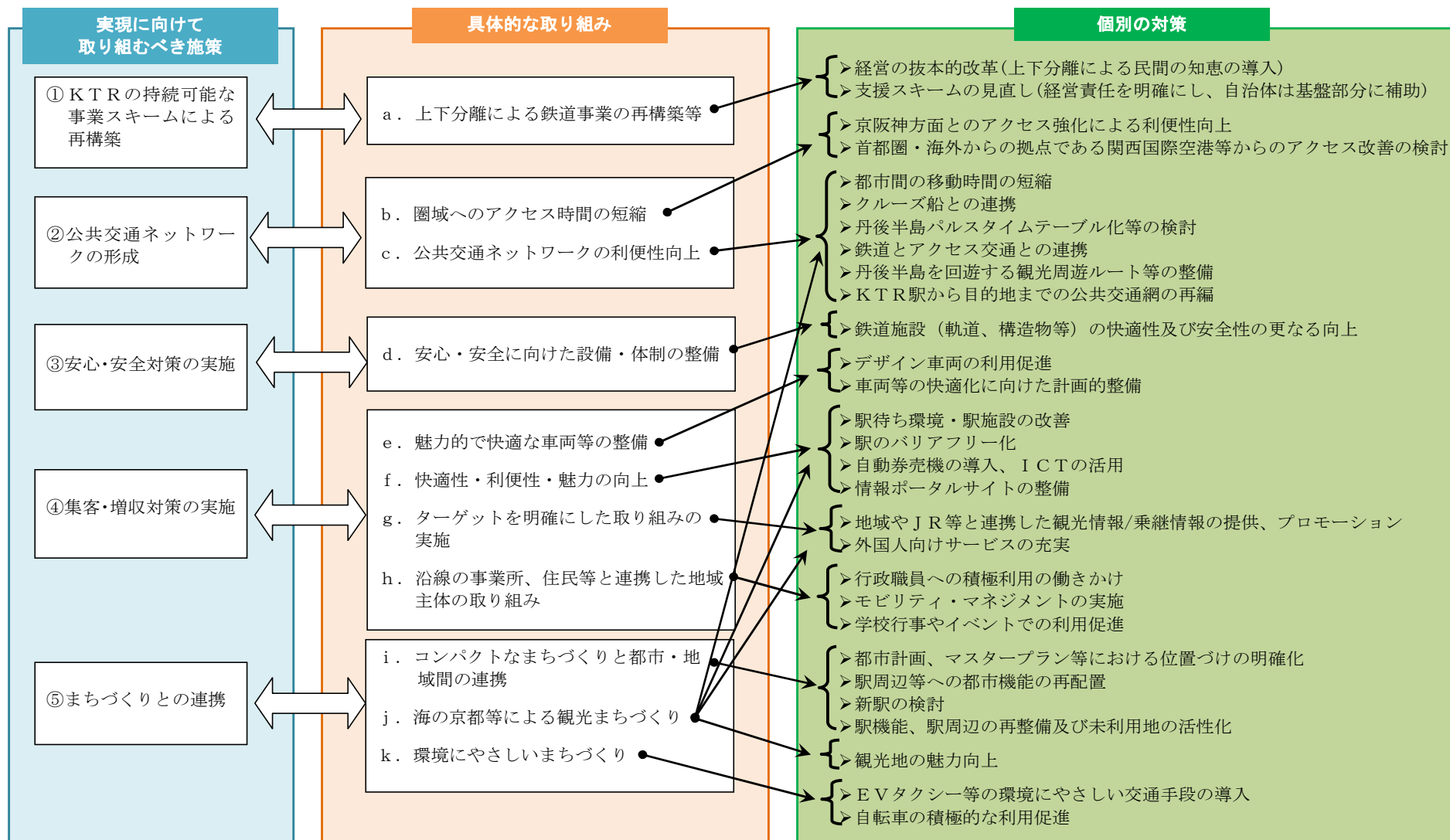
目指すべき『沿線地域の姿』

- 自分たちのまちとして誇りが持て、住み続けたいと思う地域
- 自動車を利用できなくても、公共交通だけで暮らしていける地域
- 魅力的な観光圏として、国内外から多くの人が集まる地域
- 元気な産業・新たな雇用が生まれ、域外の人に移り住みたいと思う地域

目指すべき『公共交通の姿』

- 地域の人々や企業から信頼される、安心・安全な公共交通
- 便利で魅力的で乗りたくなる、みんなに愛される公共交通
- まちづくりの中核を担い、地域が支える公共交通
- 国内外からの来訪者に対応できる、世界に通用する水準の公共交通
- 交通モード相互の連携が図られ、誰もが使いやすい公共交通

◇ 目指すべき将来像の実現に向けた取り組み



◇ 目標とする主な指標

項 目	内 容	目標数値等	
		現状	目標
◇K T R の持続可能な事業スキームによる再構築			
上下分離による鉄道事業の再構築等	・ K T R の年間輸送人員	186.2 万人	③1200 万人
◇公共交通ネットワークの形成			
圏域へのアクセス時間の短縮	・ 京阪神（大阪・京都）方面から朝一番の特急による天橋立駅への到着時刻	11 時 3 分	③19 時台
公共交通ネットワークの利便性向上	・ 宮津～福知山間の普通列車の所要時間	50 分	③245 分
	・ 沿線地域のバス年間輸送人員	丹後地域 625 千人	③1625 千人
◇集客・増収対策の実施			
魅力的で快適な車両等の整備	・ デザイン列車の利用者数	40,600 人	③170,000 人
快適性・利便性・魅力の向上	・ 駅構内のバリアフリー化（E V、スロープの設置等）	13 駅	③118 駅
ターゲットを明確にした取り組みの実施	・ 沿線地域への訪日外国人数（宿泊客数）	丹後地域 16,453 人	③120,000 人

海の京都

A photograph of a sunset over the ocean. The sun is a bright, glowing orb on the horizon, casting a long, shimmering reflection on the water. The sky is filled with large, dark, textured clouds that are illuminated from below by the sun, creating a dramatic play of light and shadow. The colors in the sky range from deep blues and purples to bright oranges and yellows near the horizon. In the distance, on the right side of the horizon, a small, dark silhouette of a lighthouse is visible. The foreground shows the dark, silhouetted shapes of rocks or a pier in the water.

浜詰(夕日ヶ浦温泉)・
久美浜



伊根浦地域内
(伊根浦舟屋群)

天橋立



昭和モダン・シルクの里
もてなしゾーン
(ちりめん街道)



海路
天橋立～宮津～伊根周
遊ルート

鉄道とバスの連携 による周遊ルート



舞鶴赤れんがパーク周辺一帯

お城とスイーツを
巡るまちなか観光
エリア



綾部市



グンゼから大本に
至るまち並み

◇ 具体的な取り組み例 魅力的で快適な車両等の整備

「丹後あかまつ号」「丹後あおまつ号」
運行開始(平成25年4月～)



「田舎の列車の方がカッコいい」と思わせなければ若者は戻ってこない。地元の人を楽しんでいないと観光客は来ない。(水戸岡鋭治氏)

◇ 丹後くろまつ号（食堂車） 運行開始（平成26年5月～）





◇ 具体的な取り組み例 天橋立駅前広場及び駅舎の整備



整備前の駅前広場及び駅舎

□ 駅前を白砂青松をイメージした庭園風広場
駅舎は『交流拠点としての駅』をコンセプトに、舟屋のモチーフを活かすよう和のデザインに改装。
広場と一体的な景観整備を図ることで、駅自体が観光対象となる交流拠点をめざす
(デザイン: 京都造形芸術大学 前田教授)

◇ 具体的な取り組み例 地域との協働推進

「花いっぱい運動」 (沿線自治体)

「植栽活動」 (北近畿タンゴ鉄道利用促進協議会)



「みんなで手を振ろう」キャンペーン (北近畿タンゴ鉄道利用促進協議会)



◆京都丹後鉄道(上下分離後)の利用状況

27年度(上下分離後)の利用状況

対前年度比 **104.6%** { 1,866千人
([㊤]:1,843千) }

(要 因)

- ・企画乗車券の造成などに注力してきた開業効果
- ・運行開始記念イベント(大丹鉄まつり)に1万人が訪れ、盛況であった
- ・3月のダイヤ改正で早朝の京都発の特急との接続が実現
- ・ゴールデンウィーク、シルバーウィークの曜日配列がよく、天候にも恵まれた

28年度の利用状況(暫定値)

対前年度比 **96.8%** { 1,806千人 }

(要 因)

- ・豪雪による運休
- ・北陸への旅行客の行動変化
- ・高速道路開通・高速バスのダイヤ増 ETC

◆最後に（今後の丹鉄利用促進に向けた取組等）

- まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築
- 沿線のアクセス交通との連携・利便性向上
（バス等との接続改善、待合環境改善 等）
- リニューアル特急「丹後の海」等、計画的な投資計画の実行

平成 29 年 5 月 15 日
WILLER TRAINS 株式会社
株式会社丹後王国

京都丹後鉄道を活用した農業振興や地域の活性化
WILLER TRAINS と丹後王国 「貨客混載事業」 開始



京都丹後鉄道（以下、丹鉄）を運行する WILLER TRAINS 株式会社（<http://trains.willer.co.jp/>、代表取締役：寒竹聖一）と株式会社丹後王国（<https://tango-kingdom.com/theme4.html>、代表取締役社長：伊藤真人）は連携し、丹後地域の農業振興や地域の活性化を目的とした「貨客混載事業」を開始いたします。本事業は平成 29 年 5 月 9 日付けで、国土交通省近畿運輸局・農林水産省近畿農政局から、「物流総合効率化法」に基づく総合効率化計画の認定を受けており、農業の振興と地域の活性化を目的とした貨客混載事業としては全国初の試みとなります。また、6 月 1 日（木）には丹鉄「久美浜駅」にて、事業開始を記念した「出発式」を開催する予定です。

本事業では、これまで丹後王国「食のみやこ」に直接出荷を行ってきた農家の方が、丹鉄沿線の最寄り駅へ農産物を運搬し定期列車で輸送することで、高齢者ドライバーの増加や運転の長距離化に伴う運送にかかる負担を軽減するとともに、物流の効率化を図ります。また運搬に必要なだった時間を、農作物の生産にあてることができる環境を整えることで、生産性の向上にも貢献いたします。

また、輸送された新鮮な農作物を『丹後王国「食のみやこ」』の施設内で販売するほか、地域内外の飲食店、スーパー等への卸などを通じ、販路の拡大を実現することで、より多くの方に丹後地域で採れた農作物の魅力を知らせていただき、地域の活性化に寄与してまいります。

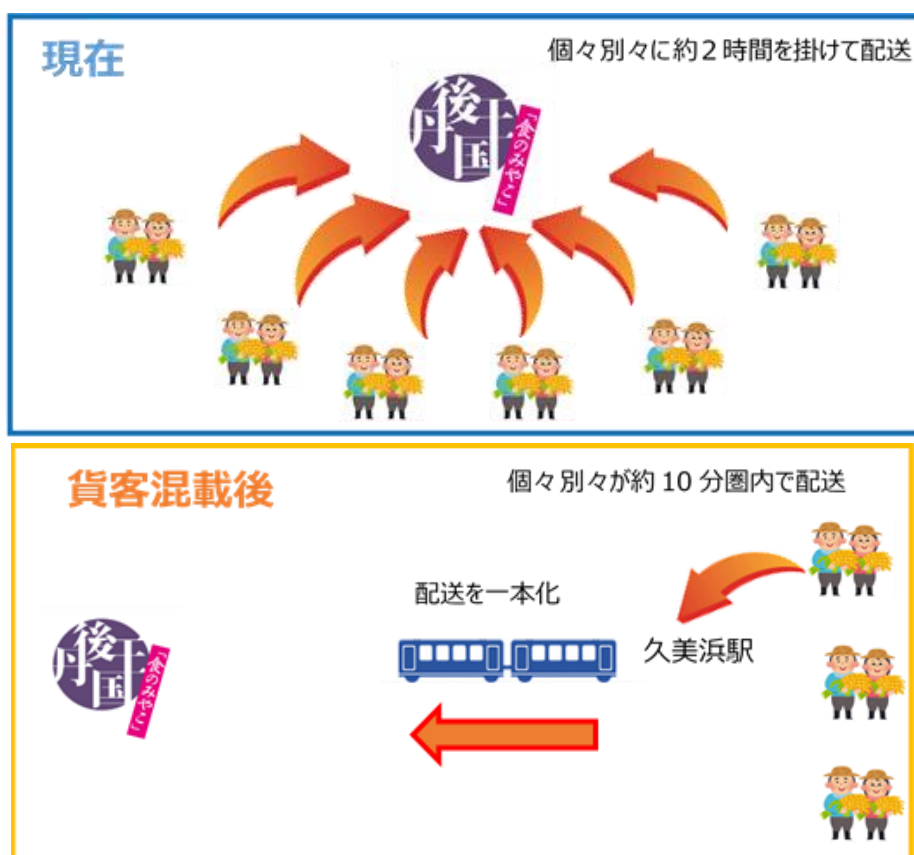
	株式会社丹後王国は、西日本最大級の道の駅『丹後王国「食のみやこ」』の運営会社として、施設内で丹後地域の食材にこだわったレストラン、カフェ、地元農家で採れた農作物の直売所などを設け、地元企業・生産者による“丹後の食”を提供しています。
---	---

【「貨客混載事業」 概要】

- (1) 運行開始日 6月1日(木)
- (2) 内 容 丹後王国「食のみやこ」の登録農家の方の農産物を定期列車で輸送する
- (3) 輸送区間 久美浜駅→峰山駅
※農産物を輸送する列車は下記の4列車に限定しています

種別・行先	列車番号	輸送区間	久美浜駅発時刻	峰山駅着時刻
普通・西舞鶴行	224D	久美浜～峰山	10時06分発	10時38分着
普通・西舞鶴行	226D	久美浜～峰山	11時13分発	11時44分着
普通・西舞鶴行	230D	久美浜～峰山	13時22分発	13時55分着
普通・宮 津行	334D	久美浜～峰山	14時26分発	15時08分着

(4) 貨客混載フロー図



本件に関するお問い合わせは、下記までお願いいたします。

WILLER 株式会社 広報 担当：本田 紗也香

E-mail : koho@willer.co.jp TEL : 06-6123-7250 FAX : 06-6136-5887

住所：大阪府大阪市北区大淀中 1-1-88-600 梅田スカイビルタワーイースト 6 階

丹後王国に関するお問い合わせは、下記までお願いいたします。

株式会社パソナグループ 広報室 担当：大倉、藤巻

E-mail : p.kohoshitsu@pasonagroup.co.jp TEL : 03-6734-0215

住所：東京都千代田区大手町 2-6-4