

【表 4.3.1 の 2】 踏切の種別一覧

踏切の種別		踏切の状況
第 1 種踏切	第 1 種自動踏切	自動遮断機が設備されている踏切
	第 1 種手動踏切	手動の遮断機が設備されている踏切
	第 1 種半自動踏切	自動と手動の遮断機が併用されている踏切
第 2 種踏切		踏切保安係において、手動で遮断する踏切
第 3 種踏切		警報機のある踏切
第 4 種踏切		踏切警標のみで、遮断機も警報機もない踏切

(出典：坂本衛「鉄道施設がわかる本」平成16年2月 p.103)

#### 4.3.2 過去の踏切障害事故

KTR では過去 5 年間に 8 件の踏切障害事故が発生している（平成 14 年度 1 件、平成 15 年度 2 件、平成 16 年度 3 件、平成 17 年度なし、平成 18 年度 2 件）。その主な内容をまとめたものが【表 4.3.2】である。

【表 4.3.2】 過去 5 年間の踏切障害事故の概要

発生日時	発生現場	発生の状況	原因
平成 14 年 11 月 10 日 20 時 59 分	辻踏切 (第 1 種半自動)	踏切内を支障している車を発見、非常停止するも及ばず衝突	車が踏切内に入れたため
平成 15 年 8 月 18 日 17 時 59 分	惣踏切 (第 1 種半自動)	踏切内で後部を線路にはみ出して停車している軽自動車を発見、非常停止するも及ばず衝突	踏切内で軽自動車が停止したため
平成 15 年 10 月 1 日 17 時 7 分	不動踏切 (第 1 種自動)	踏切内を支障している車を発見、非常停止するも及ばず衝突	踏切内に軽自動車が無理に進入したため
平成 16 年 7 月 6 日 6 時 36 分	下由里踏切 (第 4 種)	踏切内に進入しようとしている自転車に乗った男性を発見、非常停止手配を採るも及ばずこれと衝突（男性は死亡）	男性が列車通過の直前に踏切内に進入したため

発生日時	発生現場	発生の状況	原因
平成16年9月2日 21時34分	松ヶ崎大踏切 (第1種半自動)	踏切内に遮断機を飛び越えて入る公衆を発見、非常停止したが及ばず衝突(公衆は死亡)	踏切内に公衆が立ち入ったため
平成16年9月21日 18時17分	善王寺踏切 (第1種自動)	踏切内に進入してくるバイクを発見、非常停止するも及ばず衝突	バイクが踏切内に進入しようとしたため
平成18年4月19日 13時52分	霞谷踏切 (第4種)	踏切内を直前横断する自動車を発見、非常停止するも及ばずこれと衝突	自動車進入禁止の踏切内に普通乗用車が進入したため <sup>*1</sup>
平成18年9月3日 17時29分	家ノ下踏切 (第4種)	踏切内に進入しようとしている自転車に乗った子供を発見、非常停止するも及ばずこれと衝突(子供は軽いけが)	自転車に乗った子供が直前に踏切内に進入したため <sup>*2</sup>

#### 4.3.3 踏切の問題点と将来

過去5年間の踏切障害事故の状況を見ると、遮断機も警報機もない第4種踏切だけではなく、第1種踏切においても事故は起きている。そのことから、踏切の設置費用(第1種で6～8百万円、第3種で3百万円程度)をかけて踏切を設置すれば解決する問題ではない。また、柵を設置して踏切をなくして横断不能にすれば、踏切障害事故はなくなるが、踏切外を横断する人が増えるであろう。農道を横断する踏切では近年の農機の大型化にあわせて、本来は自動車進入禁止の踏切であっても物理的に進入できる幅になっている。平成18年9月3日の事故発生箇所と同様の第4種踏切は宮津線の峰山－丹後大宮間に多くみられるが、この間は線路周辺に人家が比較的多く、

\*1 本件については相手方の過失によるため、KTRの車両が被った損害について補償請求中である(金額450万円)。

\*2 本件は小学生が対象であったため、直後に各自治体を通じて各小学校等へ事故防止の啓発チラシを配布し、事故の防止を呼びかけた。

警報機を設置すると周辺住民から騒音の苦情が発生することが予想される。

したがって、KTR としては踏切の安全確保のために採れる策は、【表 4.3.3】のよう  
に限られたものでしかない。

【表 4.3.3】踏切の安全対策

①	自治体を通じて学校や住民に対して、日常的な安全啓発活動を継続的に実施する。
②	自動車進入禁止の踏切については、道路管理者に対して、進入口に自動車進入禁止であることをドライバーにわかりやすく表示するように訴えていく。
③	生活道路を横断している第4種踏切については、踏切周辺の住民に対して、「列車は来ないであろう」ではなく「列車は来るかもしれない」という意識を持つように注意し、それでも事故の防止ができないのであれば、警報機の設置もやむを得ないことを訴える。

#### 4.4 乗降施設

##### 4.4.1 乗降施設の現状

KTRにおける乗降施設の概要については【表 4.4.1】のとおりである。

【表 4.4.1】乗降施設の概要

線区	区分	駅名	駅舎		ホーム					
			設置者(1)	位置等(2)	位置	形式・本数	ホーム間移動(4)			
宮 福 線	直轄	福知山	KTR	地上	地上(3)	島式1面2線	必要なし			
	無人	厚中間屋		なし	高架	地上		片式1面1線		
		荒河かしの木台				相対式2面2線				
		牧				片式1面1線				
		下天津				島式1面2線				
	委託	公庄	福知山市	地上	地上(5)	片式1面1線				
	無人	大江		なし		高架		地上	島式1面2線	
		大江高校前						片式1面1線		
		二俣						島式1面2線		
		大江山口内宮						片式1面1線		
無人	辛皮	KTR	なし	高架	相対式2面2線					
	喜多宮村				相対式2面2線					
宮 津 線	直轄	宮津	舞鶴市	地上	地上	島式・相対式3面4線	陸橋			
	無人	西舞鶴		なし		高架	相対式1面1線	陸橋(6)		
		四所					相対式2面2線	構内踏切		
		東雲					片式1面1線	必要なし		
	委託	丹後神崎	宮津市	地上	地上	相対式2面2線	陸橋			
	直轄	丹後由良				なし		高架	島式・相対式3面4線	
		栗田							島式・相対式2面3線	
	無人	宮津	与謝野町	地上	高架	片式1面1線	必要なし			
		天橋立				島式・相対式2面3線	構内踏切			
	宮 津 線	委託	岩滝口	京丹後市	地上	高架	相対式2面2線	陸橋		
			野田川				なし		高架	島式・相対式2面3線
			丹後大宮							相対式2面2線
		無人	峰山	KTR	地上	地上	高架	島式・相対式2面3線	陸橋	
			網野					片式1面1線		必要なし
無人		木津温泉	なし	地上	高架	相対式2面2線	構内踏切			
		丹後神野				片式1面1線	必要なし			
委託	甲山	KTR	地上	地上	高架	島式・相対式2面3線	陸橋			
無人	久美浜					片式1面1線	必要なし			
直轄	但馬三江	KTR	地上	地上	高架	島式・相対式2面3線	陸橋			
無人	豊岡					片式1面1線		必要なし		

- (1) 駅舎のない場合はホームへ上がる階段の設置者。
- (2) 駅舎がない場合には「なし」とした。
- (3) JR線は高架になっている。
- (4) 1線ホームや上り下り両方に階段があり、ホーム間の移動の必要がない場合に「必要なし」とした。ただし、ホーム間に移動がなくとも、高架ホームの場合はホームまで階段を上らなければならない。また、駅舎が高架になっている場合、改札口まで階段を上らなければならない。
- (5) 周辺線路は高架であるが、駅舎とホームが周辺より高い位置に作られている。
- (6) 西口から直接乗車の場合は必要なく京都方面からの特急からは平面乗り換えが可能である。

【表 4.4.1】 からわかるとおり、KTR の直轄駅は福知山、西舞鶴、宮津、天橋立、豊岡の 5 駅であり、それぞれ駅員を配置している。無人駅が多いので宮津駅を管理駅としている。それ以外の駅のうち、大江、丹後由良、栗田、野田川、丹後大宮、峰山、網野、木津温泉、丹後神野、久美浜の 10 駅については、地元の観光協会等に乗車券類の販売、出・改札、施設の維持管理等を委託している。各駅の業務委託の概要は【表 4.4.1 の 2】 のとおりである。

【表 4.4.1 の 2】 各駅の業務委託の概要

線区	区分	駅名	乗車券販売等委託先	手数料	清掃業務委託先
宮 福 線	直轄	福知山			(社)福知山市シルバー人材センター
	無人	厚中間屋			
		荒河かしの木台			
		牧			
		下天津			
		公庄			大江町老人クラブ連合会
	委託	大江	大江観光(株) (注1)	456,906	
	無人	大江高校前			(社)宮津与謝広域シルバー人材センター
		二俣			
		大江山口内宮			
辛皮					
喜多宮村					
直轄	宮津				
宮 津 線	無人	西舞鶴			(社)舞鶴市シルバー人材センター
		四所			
		東雲			
	委託	丹後由良	由良自治連合会(注2)	212,927	
		栗田	栗田地区自治連合会(注2)	242,000	
	直轄	宮津			(社)宮津与謝広域シルバー人材センター
	天橋立				
	無人	岩滝口			
	委託	野田川	与謝野町	1,111,241	
		丹後大宮		1,107,761	
峰山		大宮町観光協会(注3)	3,255,302		
網野			2,651,918		
木津温泉		個人2名(注3)	804,274		
丹後神野		久美浜町観光振興会(注3)	264,904		
無人	甲山				
委託	久美浜	久美浜町観光振興会(注3)	591,238		
無人	但馬三江			(社)豊岡市シルバー人材センター	
直轄	豊岡				
合 計				10,698,471	

(注1) 福知山市からの再委託、(注2) 宮津市からの再委託、(注3) 京丹後市からの再委託

KTR は委託先に対して、乗車券、特急券、指定券等については運賃または料金額の5%、定期券については運賃額の2%を手数料として支払っている。【表4.4.1の2】に記載した手数料金額は、平成17年度の実績による支払額である。また、無人駅等の清掃業務は、地元のシルバー人材センターや老人クラブに週2回程度業務委託している。なお、平成17年度の駅別乗車人員は【表4.4.1の3】のとおりである。

【表4.4.1の3】平成17年度の駅別乗車人員 (単位:人)

線区	駅名	定期	定期外	合計	1日平均
宮 福 線	福知山	99,337	209,602	308,939	846
	厚中間屋	20,791	2,513	23,304	64
	荒河かしの木台	3,594	2,729	6,323	17
	牧	6,160	2,324	8,484	23
	下天津	770	1,498	2,268	6
	公庄	4,877	2,705	7,582	21
	大江	13,604	28,409	42,013	115
	大江高校前	85,474	2,068	87,542	240
	二俣	1,283	1,420	2,703	7
	大江山口内宮	770	1,629	2,399	7
	辛皮	1,283	487	1,770	5
	喜多	2,823	1,510	4,333	12
	宮村	3,337	1,477	4,814	13
	宮津	12,577	102,577	115,154	315
	合計	256,680	360,948	617,628	1,692
宮 津 線	西舞鶴	52,381	81,281	133,662	366
	四所	4,427	912	5,339	15
	東雲	14,017	2,247	16,264	45
	丹後神崎	6,640	2,377	9,017	25
	丹後由良	22,133	12,461	34,594	95
	栗田	67,874	12,440	80,314	220
	宮津	121,730	78,817	200,547	549
	天橋立	11,066	171,290	182,356	500
	岩滝口	38,364	6,427	44,791	123
	野田川	79,678	26,188	105,866	290
	丹後大宮	24,346	23,021	47,367	130
	峰山	69,349	71,054	140,403	385
	網野	84,105	54,840	138,945	381
	木津温泉	19,920	25,802	45,722	125
	丹後神野	23,608	24,648	48,256	132
	甲山	57,545	2,421	59,966	164
	久美浜	25,822	19,479	45,301	124
但馬三江	0	1,238	1,238	3	
豊岡	14,755	45,489	60,244	165	
	合計	737,760	662,432	1,400,192	3,836

#### 4.4.2 乗降施設の将来

利便性の向上や「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」<sup>\*1</sup>の施行を考えると、エレベーターの設置等改善を要するものが少なくない。しかし、エレベーターを1台設置するだけでも数千万円程度かかるが、その割には宮津線、宮福線各駅の利用人員が少なく、費用対効果の面で考えると費用の割りに効果が少ない。また、バリアフリーについてはすべての駅で一日あたり平均利用者数 5,000 人未満なので法律の対象になっていないだけでなく、駅前広場や駅舎、車両等を含めてトータル的に考慮しないと意味が無く、駅前はもちろん駅舎も KTR の所有ではないので、KTR のみでの対応は難しい。したがって、将来の課題として沿線自治体や利用者代表等と協議して考える必要がある。

---

\*1 高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するために、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進することを目的に平成18年12月20日に施行されたもの。この法律により、既存の旅客施設については1日あたり平均的な利用者数が5,000人以上の施設において

- ・ 駅の入出口からプラットホームへ通ずる経路についてエレベーターやスロープによる段差の解消
- ・ 視覚障害者誘導用の点字ブロックの整備
- ・ 身体に障害のある人のためのトイレの設置

等の実施を努力義務とするもの。

ちなみに、KTR 線内各駅の1日あたりの乗車人員はすべて 1,000 人以下である。

#### 4.5 その他の施設

##### 4.5.1 その他の施設の概要

KTR が保有する鉄道事業に係るその他の施設についてまとめたものが、【表 4.5.1】である。

【表 4.5.1】 KTR が保有する鉄道事業に係るその他の施設

	宮津線	宮福線
レール	37 <sup>*1</sup> ~ 50N	50N
まくら木	木	PC <sup>*2</sup>
変電所	—	3箇所（宮津、二俣、福知山）
橋梁	総延長 2,188 m （最長は由良川橋梁 551.79 m）	総延長 2,250 m （最長は宮川橋梁 141 m）
トンネル	総延長 4,375 m （最長は馬路トンネル 1,420 m）	総延長 11,328 m （最長は普甲トンネル 3,215 m）
車両基地	西舞鶴	荒河（福知山）

##### 4.5.2 その他の施設の現状

KTR が保有する施設については当然のことながら維持補修が不可欠である。平成 18 年度の設備改修計画は、次ページの【表 4.5.2】のとおりである。

\*1 レールの重量を示す数値であり、37 は 1 メートル当たり 37 kg、50 は 1 メートル当たり 50 kg であることを表している。レールの重量が大きいほど重い列車の荷重に耐えられる。なお、数値の後に付く N は、New の略といわれている。

\*2 プレストレス・コンクリートの略であり、前もって強度（ストレス）を与えたコンクリートのことである。



【表 4.5.2】平成 18 年度の設備改修計画

修 繕 費		
	施設関係	電気関係
計画金額	207,931 千円	88,046 千円
計画内容	軌道整備、レール交換、除草剤散布、 支障木伐採、マルチ作業、構造物 検査、橋梁塗装、軌道検測他	電気設備検修、電気設備修繕、電気 設備検測等
資本的支出		
	近代化補助関係	一般関係
計画金額	136,505 千円	27,140 千円
計画内容	コンクリート柱化、ポイント融雪設 備、風速計設置、重軌条化、橋梁改 修、トンネル改修	PC まくら木交換、施工基面整備、 電力遠制改良、雷害対策

#### 4.5.3 その他の施設の問題点と将来

信号保安設備の更新を優先した場合、補助金が交付されても3年間で3億円以上の自己資金が必要となるが、他の施設の更新も含めた優先順位を付けて、地域の支援と合わせて計画的に進めていく必要がある。

### 5 人員について

#### 5.1 人員についての全般的事項

##### 5.1.1 人員全般に関する現状

平成18年4月1日現在の職員数<sup>\*1</sup>は151名である。うち、55歳以上の職員が124名を占めており、職員の高年齢化が目立っている。これは、JRを55歳で退職した後にKTRに入社した職員が多いためであり、会社設立当初から、鉄道運行を実施するための専門知識や技術を持つ職員を相当数確保する必要があり、多くの第三セクター

\*1 会社員の意味で社員という用語が用いられることが多いが、法律用語としての社員は会社の構成員、つまり出資者の意味に用いられるので、ここでは社員といわずに職員と表現している。

鉄道と同様に、JR からの人材を充てることにより成り立ってきた経過がある。そもそも、KTR の給与水準<sup>\*1</sup> は厚生労働省が示す賃金構造基本統計、(財) 労働法令協会のモデル年間賃金と比較しても低い水準にあり、設立時から新卒者を大量に採用し時間をかけて養成することは現実的に困難であったという背景がある。

【表 5.1.1】 在籍者の年代別内訳 (平成 18 年 4 月 1 日現在)

年 代	人 数	摘 要
20 代	3 名	
30 代	7 名	
40 代	11 名	うち出向者 5 名
50 から 54 歳	6 名	うち出向者 1 名
55 から 59 歳	99 名	うち出向者 4 名
60 から 64 歳	25 名	
合 計	151 名	

### 5.1.2 人員全般に関する問題点と将来

従来は JR から 55 歳の退職者を潤沢に採用できたが、今後はそれが見込めなくなった。これは JR が旧国鉄時代に採用を抑制していた時期があり、年齢別の人員構成に歪みが生じていることの影響である。また、JR 福知山線の脱線事故を受けて安全対策のための要員確保から、従来の 55 歳での早期退職年齢を延長する措置を講じたことも影響していると考えられる。したがって、今後は KTR が自前で新規採用せざるを得ない。

こうした経緯から KTR には高齢の職員が多く、彼らが 63 歳前後（定年を 65 歳まで延長しても全員が定年まで在籍する保証はないので、63 歳前後を想定している）で退職すると仮定すると、今後数年間にわたって毎年多くの退職者が発生する。そのため、現状の職員数を確保しようとするならば、中長期的な人事計画を策定して、退

\*1 KTR の 30 歳代の年間平均給与支給額は 3,750 千円、賃金構造基本統計の 30 歳代（京都・全産業・男性・従業員 100 人から 999 人）のそれは 4,733 千円、モデル年間賃金（全産業・従業員 500 人未満・大卒総合職）の 35 歳平均は 5,109 千円である。

職者の補充を視野に入れながら、順次計画的に新規採用を行なっていかなければならない。また、運行乗務員、特に運転士の養成には時間を要するため、前倒しで採用して現職と2年程度重複させる必要もある。したがって、現状維持を前提として採用するとしても、今後3年間程度は人件費は漸増傾向となることが避けられない。また、274ページの「5.1.1 人員全般に関する現状」で述べたように KTR の給与水準は低いため、優秀な人材を採用し、定着させるためには、ある程度給与水準も上げる必要がある。

こうした費用面での負担増を覚悟しておく一方で、現在の職員数を確保するためには新たにどの程度の採用が必要になるのかを年度別に試算してみたデータが【表 5.1.2】である。

【表 5.1.2】採用の計画と採用人数

年次 区分	平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度		合計	
	採用	退職	採用	退職	採用	退職	採用	退職	採用	退職
乗務員	5	2	12	6	13	6	6	12	36	26
駅務員	2				6	1	6	6	14	7
検修担当					2			2	2	2
施設職員	1	1	1						2	1
電気職員	3	3			1				4	3
合計	11	6	13	6	22	7	12	20	58	39

【表 5.1.2】によると、現在の職員数を確保するためには、今後4年間に58名もの大量の人員を採用しなければならない（採用数が退職数を上回っているのは、運転士養成のために前倒しで採用して現職を2年程度重複させるためである）。また、専門職が多いことから、採用した職員がすべて戦力になるかは不明であるが、継続して続けていく必要がある。

もしも、計画通りの採用と養成ができなければ、安全確保の面からも減員となった運転士等に無理なローテーションを強いることができず、運転士の不足により、現状の列車の運行ができなくなる可能性があり、最悪の場合は KTR が行う鉄道事業規模を大幅に縮小せざるを得ないことにもなりかねない。

## 5.2 乗務員

### 5.2.1 乗務員の養成

職員の中で乗務員は特に高齢者が多く、また、養成には時間を要するため、乗務員の採用と養成は早急に対処しなければならない課題の一つである。

鉄道車両を運転するためには「動力車操縦者免許」が必要となる。「動力車操縦者免許」は、運転する車両の種類により区分されているが、KTR の場合、電車と気動車の双方を操縦する必要があるため、「甲種電気車運転免許」と「甲種内燃車運転免許」のいずれか、または双方が必要となる<sup>1)</sup>。

免許は、更新もなく永久資格となっているが、法令や運転免許に付した条件に違反していた場合、あるいは身体機能が基準に適合しなくなった場合には、取消または停止されることがある。また、動力車を操縦するのに必要な適性、知識及び技能が維持されるよう、定期的な適性検査や必要な教育訓練を実施することが「鉄道に関する技術基準」の第10条に定められている。

ところで、乗務員の免許取得までには、かなりの時間がかかる。各鉄道事業者では、年齢 20 歳以上の者の中から、身体検査、適性検査及び筆記試験（鉄道一般、簡単な数学知識等）により候補者を選考して、乗務員を養成する。また、駅務員や車掌を数年経験した者から選考する事業者も多い。乗務員候補になると、国土交通省が指定する「動力車操縦者養成所」に入所する。JR 各社や大手民鉄の養成所は、主任教師の氏名や各試験の科目、合格基準などを国土交通省に申請してこの指定を受けている。指定養成所のない中小民鉄は、養成所のある会社に委託して乗務員を養成する。養成

\*1 甲種とは、JR や私鉄路線のように専用敷地内に敷設された軌道上を走行する場合をいう。これに対して、乙種とは道路上に敷設された軌道上を走行する場合をいう。

所では3～4ヶ月間の学科講習、4～5ヶ月間の技能講習を行う。

なお、KTR では養成所のある会社に委託することも可能であるが、社内に運転士養成経験者が多数在籍するため、自社で養成することも不可能ではない。

### 5.2.2 乗務員の現状

KTR の運転士は平成18年4月1日現在、西舞鶴運転区16名、福知山運転支区20名、豊岡運転派出所14名の合計50名が在籍しているが、59歳以上の運転士は25名で全体の半数を占めている。さらに、58歳以下のうち55歳から58歳までの運転士が16名を占めている。なお、運転区ごとの年齢別職員状況は【表5.2.2】に示すとおりである。

【表5.2.2】年齢別職員状況調 (平成18年4月1日現在)

所属 区分 年齢	運 転 区																				運 転 士 計	合 計
	西舞鶴運転区							福知山運転支区							豊岡派出所							
	区 長	助 役	運 転 係	運 転 士	車 掌	検修		小 計	支 区 長	助 役	指 令	運 転 士	車 掌	検 修 係	小 計	所 長	助 役	運 転 士	小 計			
						助	修															
現在員	1	3	3	16	7	1	10	41	1	1	3	20	8	1	34	1	2	14	17	50	92	
59才以上	1	0	0	6	0	1	2	10	1	0	1	12	2	1	17	1	1	7	9	25	36	
66才								0							0				0	0	0	
65才								0							0				0	0	0	
64才								0						1	1				0	0	1	
63才				2			1	3							0	1		1	2	3	5	
62才								0	1						1		1		1	0	2	
61才								0				1			1			5	5	6	6	
60才	1						1	2				3			3				0	3	5	
59才				4		1		5			1	8	2		11			1	1	13	17	
58才以下		3	3	10	7		8	31		1	2	8	6		17		1	7	8	25	56	
55～58才		3	3	4	6		7	23		1	2	8	6		17		1	4	5	16	45	
50～54才				1				1							0				0	1	1	
40代					1		1	2							0			1	1	1	3	
30代				4				4							0			2	2	6	6	
20代				1				1							0				0	1	1	
合 計	1	3	3	16	7	1	10	41	1	1	3	20	8	1	34	1	2	14	17	50	92	

### 5.2.3 乗務員の問題点と将来

乗務員の半数が59歳以上であり、彼らが平均63歳で退職すると仮定すると、5年後には乗務員の数が半減してしまう。さらに、それから4年以内に16名の乗務員が63歳を迎える。したがって、5年後に現状の乗務員数を維持するためには、今後5年間で25名の乗務員を採用・養成する必要がある。そこで、養成期間を考慮すると直ちに運転士養成に向けての採用を実施し、養成を開始する必要がある。

KTRでは、平成19年2月に運転士候補を4人採用したが、今後の運転士の採用と養成については予断を許さないところである。運転士への道はかなりの難関であり、将来欠員が生じて、列車の運行本数を減らさざるを得ない可能性も捨てきれない。その場合の選択肢として、特急列車の運行から撤退するという方法も考えられる。

具体的にはKTR線内の特急そのものを廃止するという方法と宮福線の電車特急についてはJR西日本に運行を委託する方法が考えられるが、JR西日本では原則として乗務員の他社線内への乗り入れは行っていないと聞く。ただし、錦川鉄道や若桜鉄道などの例外もあり、またJR紀勢本線は新宮を境界駅として、それより西をJR西日本が東をJR東海が管轄しているが、JR東海の特急「南紀」は、名古屋－紀伊勝浦間の運転となっており、新宮以西のJR西日本エリアにも乗り入れている。しかし、新宮で乗務員の交代は行われず、JR東海の乗務員がそのまま紀伊勝浦まで乗務している。この様子を描写した鉄道雑誌の記事が手許にあるので紹介しておく。

「<南紀8号>は、<南紀5号>の折返しで17時12分の発車である。17時に近づいたころ、ホーム中ほどの小さな詰所から乗務員が出てきた。入口に「JR東海乗務員室」とあり、制服はまさにJR東海。紀伊勝浦駅はJR西日本エリアだが、<南紀>の乗務員はJR東海からそのまま乗り入れてくるのである。全国的に車掌が乗り通す例はあったが、運転士となると、ケースとしては珍しい。ここは、JR東海からJR西日本へと乗り入れる区間が停車駅にして一つであること、そして何より、JR西日本側の列車はすべて電車列車であることに関係する。新宮には付近を統括するJR西日本新宮鉄道部が置かれ、JR西日本の乗務員はそこに所属する。しかし、気動車でこの区間を走るのは<南紀>3往復（臨時を含めて5往復）だけであり、そのために新宮鉄道部が動力車操縦者免許の異なる気動車の乗務員を抱えては効率が悪いからである。

新宮電化が行なわれた昭和 53 年 10 月の国鉄時代から新宮以西の電化区間を走る気動車のハンドルを JR 西日本新宮鉄道部の乗務員が持つことはなかった。」<sup>\*1</sup>

これを KTR に当てはめてみれば、KTR 側の列車はすべて気動車であり、この区間を走るくはしだて>4 往復とく文殊>1 往復は電車であるから、そのために KTR が動力車操縦者免許の異なる電車の乗務員を抱えていることは非効率であり、したがって JR 西日本に対して乗務員の乗り入れについて交渉をしてみる余地はあると考える。近畿運輸局の行政指導で乗務員の相互乗り入れが原則として認められていない旨の説明があったが、紹介した JR 東海の例や錦川鉄道、若桜鉄道等の例もあるのだから、全く道が開けないということではないと考える。粘り強く交渉してみる必要があるのではないだろうか。

交渉の可否はともかく、現実に迫り来る乗務員不足にどう対応するべきかは喫緊の課題である。乗務員の養成が間に合わなければ、運行本数の削減は避けられないが、地域の足を確保するという KTR にとっての最大のミッションを果たすためには、普通列車を優先的に残すという選択肢が現実的である。そこで、乗務員（運転士と車掌）のローテーションの現状と特急乗務を廃止または宮福線の特急を JR に運行委託した場合の乗務員（運転士と車掌）の要員数とコスト削減見込みについて検討を試みた。

西舞鶴運転区に所属する運転士の勤務については、13 日で 1 巡するローテーションが組まれていることから必要最小限の人員は 13 名であることがわかる。これに対して、実際の配置人員は 16 名となっているから、3 名を予備人員として確保していることになる。一方、特急乗務を廃止した場合のローテーションを想定すると、西舞鶴運転区に所属する運転士を 1 名削減できると考えられる。さらに、福知山運転支区に所属する運転士についても、同様のシミュレーションを行うと、次ページの【表 5.2.3】のような結果が得られた。

---

\*1 「鉄道ジャーナル」平成 19 年 2 月号 p46

【表 5.2.3】 特急乗務から撤退することによる運転士の減員予想

	所 属 区	①現 状		②特急乗務から撤退 することによる減員	①－②
			最小人員		
運転士	西舞鶴運転区	16	13	1	15
	福知山運転支区	20	18	5	15

つまり、特急乗務を廃止することによって、西舞鶴運転区と福知山運転支区に所属する運転士を6名削減できるのである。

こうした考え方に沿って、さらに豊岡運転派出所所属の運転士と、西舞鶴運転区と福知山運転支区に所属する車掌についても検討した結果を要約してみたものが【表 5.2.3 の 2】である。

【表 5.2.3 の 2】 特急乗務から撤退することによる乗務員の減員予想

	所 属 区	①現 状		②特急乗務から撤退 することによる減員	①－②
			最小人員		
運転士	西舞鶴運転区	16	13	1	15
	福知山運転支区	20	18	5	15
	豊岡運転派出所	14	13	1	13
	合 計	50	44	7	43
車 掌	西舞鶴運転区	7	7	6	1
	福知山運転支区	8	8	5	3
	合 計	15	15	11	4

【表 5.2.3 の 2】 から、特急運用の乗務から撤退することができれば、予備人員を含んでも西舞鶴運転区15名、福知山運転支区15名、豊岡運転派出所13名の計43名の運転士で運行することができ、運転士の養成に多少の遅れが出たとしても対応可能と考えられる。車掌についても、本来なら全て削減できるはずであるが、通勤通学時間帯等の列車に乗務させる必要があるため一部存置するとして西舞鶴運転区1名、福知山運転支区3名の計4名で足りると考えた。



#### 5.2.4 乗務員の安全教育

運転士を採用・養成した場合、通常の運転技術はもちろんのこと、異常時における対応は何よりも重要である。KTR では運転の取り扱いや異常時等の対応方法について【表 5.2.4】に示すような各種の規程等がある。

【表 5.2.4】各種運転規程のあらまし

規程の名称	最終改訂時期	主な内容
運転取扱実施基準規程	平成 14 年 3 月	列車又は車両の運転について規定
列車集中制御式運転取扱標準	昭和 63 年 7 月	列車集中制御式区間における列車又は車両の運転取扱について規定
異常時取り扱いマニュアル	平成 7 年 11 月	異常時における運転等の取扱いについて規定
鉄道事故及び災害応急措置要領	平成 16 年 10 月	事故・災害が発生したときの応急措置について規定
鉄道人身事故対処要領	平成 15 年 4 月	鉄道人身事故が発生した場合の対処について規定
災害時運転取扱手続	平成 17 年 11 月	気象異常時における運転取扱いについて規定

安全確保のためには乗務員（運転士）をはじめとする現場の職員に対して、これらの規程等を含む安全教育を徹底することは何よりも重要であり、今後は乗務員（運転士）をはじめとする職員の若返りが予想されるため、今まで以上に時間とコストをかけるべきであろう。ちなみに、平成 18 年末に宮福線において、達抜粋<sup>\*1</sup>の漏れで運休予定の列車が本線を走行するというヒューマンエラーが記録されている。運休を前提に実施していた保線工事の現場を慌てさせたが、幸い見張体制が充実していたため大事には至らなかったものの、これを教訓にして更なる安全対策を講ずるとともに、再発防止の徹底が図られなければならないことは言うまでもない。仮に KTR において重大な人身事故が発生すれば、それは、すなわち KTR の終焉につながりかねないことを役職員が認識するとともに、安全の確保は何よりも重要な課題であることを再確認すべきである。

\*1 運行管理者である運転当直が乗務員（運転士）に伝える通達のうち、重要な部分を抜粋して点呼の際に確認すること。

### 5.3 駅務員

#### 5.3.1 駅務員の現状

現在の直営駅は宮津、天橋立、福知山、西舞鶴、豊岡の5駅である。各駅における営業時間と人員は【表 5.3.1】のとおりである。

【表 5.3.1】直営駅における営業時間と人員

	宮 津	天橋立	福知山	西舞鶴	豊 岡	
営業時間						
	から	5 : 45	6 : 00	7 : 30	8 : 00	
	まで	23 : 40	23 : 00	17 : 30	17 : 00	17 : 40
人 員	8	6	1			
	駅長	1 (日勤)	1 (日勤)	なし		
	助役	2 (日勤)	1 (日勤)	なし		
	出札	3 (3交代のため1名×3)	2 (2交代のため1名×2)	1 (日勤、非常勤嘱託)		
	改札	2 (2交代のため1名×2)	2 (2交代のため1名×2)			

#### 5.3.2 駅務員の最適配置

宮津駅では、列車の運行時間に合わせた営業や多客時への対応、また統括駅として無人駅の管理を行うために必要な人員を配置している。天橋立駅では、営業時間や多客時対応の他、特急列車の入替業務に必要な人員を配置している。福知山、西舞鶴、豊岡の3駅は、それぞれ宮福線と宮津線の玄関口として JR との接続駅でもあるため、直営として非常勤嘱託職員を配置している。いずれもサービス面で劣ることのないように他の駅が無人駅や委託駅であることに比べて充実した人員配置となっている。

しかしながら、直営駅の人員は利用人数とサービスレベルの費用対効果で割り切るべきものであり、宮津駅は早朝・深夜の営業や多客時の対応において影響が少なければ、それらを見直すことによって人員及び業務の再配置を実施することが必要である。

## 5.4 管理部門（鉄道事業本部）

### 5.4.1 管理部門（鉄道事業本部）の現状

平成18年4月1日現在、管理部門の人員は本部長1名、総務部9名、運輸部6名、工務部5名の計21名となっている。

ちなみに、本部長を除く人数の変遷を見ると、平成2年24名、平成3年29名、平成11年26名、平成15年20名で現在に至っている。現在の主な業務分担は【表5.4.1】のとおりである。

【表5.4.1】管理部門の主な業務分担

部課名		人員	主 な 業 務
総務部	総務課	5	総括・対外折衝等、人事・広報・厚生、企画商品設定・庶務
	経営財務室 財務経理課	4	総括・経営分析等、監査対応・経理事務、伝票入力・給与事務
運輸部	運輸課	6	車両運用・異常時対応、列車計画・運転統計・適性検査・異常時対応、旅客統計・収入管理・企画切符申請、審査・会社間清算、行事対応・団体手配・広告等
工務部	工務課	5	総括・運輸局対応・電気主任技術者、用地管理・用地境界交渉、架線磨耗管理・契約事務等電気関係業務、近接工事協議・契約事務等施設関係業務

### 5.4.2 管理部門（鉄道事業本部）の最適配置

現状は、各課がそれぞれの所掌業務を果たすために必要な組織かつ要員構成になっていると思われるが、本社移転・鉄道事業本部との統合等と併せて、管理部門の最適配置が必要と考える。

限られた監査手続きと監査時間の中で詳細な職務分析にまで踏み込めなかったが、総務課や運輸課に比較して経営財務室の人員が多いように思われる。事業会社であれば必要となる金融機関への対応や債権管理業務などはKTRでは必要なく、三大プロジェクトへの対応業務がなくなれば、見直しが必要である。

## 第5 KTRの将来のあり方についての提案

### 1 提案を行うにあたっての基本的な考え方

昨今、第三セクター鉄道の経営難が報道されているのみならず、地方自治体の財政危機を背景として第三セクター方式という経営形態自体に大きな問題があるのではないかとの議論が喧しくなってきた。最近も「石炭の町から観光の町へ」のキャッチフレーズのもとに第三セクター方式で運営してきた各種の観光施設の赤字が自治体の財政破綻の大きな要因となっている事例が報じられている。KTRも第三セクター方式で運営されており、さらには、毎年発生している多額の赤字に対して、自治体が補助金という名の公的資金つまり税金を投入し補填している点で、報じられている自治体の事例を対岸の火事として眺めていられる状況ではないといえよう。

もともと、KTRは地元の長年の悲願に応じて全線開通した宮福線と、住民の廃止反対の強い要望によりJR西日本より引き継いだ宮津線を運営し、それぞれ開業当初は、熱心な開通運動や存続運動の盛り上りによって地元のマイレール意識も高かったことから輸送人員も順調に推移し、平成5年のピーク時には3百万人を超えるに至った。しかしながら、その後は減少の一途をたどり、平成17年度では2百万人を割り込む寸前にまで落ち込んでいる。

開業から既に20年近く経過した今日においては、モータリゼーションの進展や過疎化・少子高齢化さらには長引く経済不況などにより開業当時とは環境が大きく変化しており、今後も大幅な輸送人員の増加は見込めない。文字通り、少なくなることはあっても増えることはない状況といってもよいであろう。そもそも、鉄道は大量輸送手段として発達した交通機関であり、現状の輸送人員を前提として鉄道事業を継続することの是非については、改めて問い直すべき重要な転期を迎えていると言える。

このようにKTRを取り巻く環境は166ページ以下の「第3 第三セクター鉄道の側面から見たKTR」で詳述したように非常に厳しいが、沿線住民が受益者負担の増大を覚悟し、多額の負担に耐えてでもKTRの存続を望むのであれば、あえて廃止を急ぐ必要はないと考える。しかし、KTRには沿線住民以外の京都府民の税金も投入されている以上、府民に説明責任が果たせる抜本的な経営改善は急務である。