

序

◆背景と目的

京都府北部の丹波、丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を走る北近畿タンゴ鉄道(以下、KTRという)は、1988年(昭和63年)に開業した宮福線と、1990年(平成2年)にJR西日本から転換された宮津線の2路線を運行する第三セクター鉄道である。

開業以来、地域住民の日常の移動手段として、また、この地域で盛んな機械金属工業や織物業などのビジネスや観光地と都市部を結ぶネットワークの基軸として重要な役割を果たしてきたが、少子高齢化や道路網の整備、モータリゼーションの進展、レジャーの多様化、産業の空洞化等により、利用者数と運輸収入がいずれもピーク時の約3分の2まで減少するなど、大変厳しい経営環境となっている。

しかし、KTRは地元の総意として建設、存続してきた鉄道であり、今も地域の公共交通の中心を担っていることから、今後も地域に貢献する鉄道として存続させていくことが求められている。国においても、平成25年12月に『交通政策基本法』が制定され、公共交通を維持、改善することなどにより地域住民の移動手段を確保し、住みやすく、活力に満ちた地域社会を実現することが示されたところである。KTR沿線においてもこうした地域社会を実現するためには、今後もKTRを存続させるとともに地域の公共交通網全体を維持、改善することが必要であり、そしてそのためには、地域が一体となって地域全体を盛り上げ、KTRを含む公共交通が地域に愛される存在となること、さらに地域が一体となって危機感を持って取り組むことが必要である。

これまで、KTR沿線地域の総合的な公共交通のあり方については、「北部地域総合公共交通検討会」において検討し、その中間とりまとめ(平成24年9月)において、KTRの抜本的な経営改革と収支構造の改善などを図るために、上下分離による鉄道事業再構築の実施をはじめ、安心安全のための設備更新や増客増収対策に向けて地域をあげて取り組むことなどが示された。

現在、これらに基づく取り組みを進めているところであるが、この地域では今後も人口が減少していくことなどを踏まえると、これからは公共交通だけではなく公的な施設についても維持・確保することが困難となり、この地域が全体として都市の機能を補完しあうことが必要となってくると考えられる。そして、その補完しあう都市機能を結ぶ役割を担う公共交通は、今後、ますます重要となってくることから、持続可能で住みやすい地域社会を実現するために、地域全体の公共交通を再構築することを目指して「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定する。