

1. 北近畿タンゴ鉄道を取り巻く社会情勢の変化

1.1 北近畿タンゴ鉄道の沿革

KTRは、京都府及び兵庫県北部の7市町を結ぶ路線として運行しており、福知山市と宮津市を結ぶ『宮福線』と、舞鶴市から宮津市、与謝野町、京丹後市を経て豊岡市を結ぶ『宮津線』の2つの路線がある。

(1) 宮福線

大正9年に「北丹鉄道株式会社」が設立され、大正12年に福知山～河守間を結ぶ北丹鉄道が開業したが、河守鉦山の閉山等により昭和46年に営業が終了された。また、宮津～河守間は昭和41年に着工したが、昭和55年の「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（以下「国鉄再建法」という）の制定により、工事は凍結された。

しかし、地元の総意で結成された宮福線建設促進期成同盟は、「バス路線への転換ではなく、鉄道による宮福線の建設」を決議し、昭和57年には第三セクター「宮福鉄道株式会社」が設立された。昭和58年に工事を再開し、京都府北部地域と京阪神地域を短絡する路線として、また、地域活性化に欠くことのできない路線として、昭和63年7月に悲願の新線である宮福線(宮津～福知山間30.4km)が開業した。その後、平成元年8月に社名を「北近畿タンゴ鉄道株式会社」と改めた。

参考表 宮福線の沿革

1920年（大正9年）	北丹鉄道(株)設立
1923年（大正12年）	福知山～河守(12.4km)開業
1966年（昭和41年）	国鉄新線 宮守線(宮津～河守)建設に着工
1971年（昭和46年）	河守鉦山の閉山等により北丹鉄道 営業休止
1974年（昭和49年）	北丹鉄道(株)解散
1975年（昭和50年）	宮守線→宮福線に区間変更(1979年 着工)
1980年（昭和55年）	国鉄再建法施行により建設工事中断
1982年（昭和57年）	宮福鉄道(株)設立
1983年（昭和58年）	宮福線工事再開(日本鉄道建設公団)
1988年（昭和63年）	宮福線開業
1996年（平成8年）	電化開業(福知山～天橋立)

出典：KTR資料

(2) 宮津線

宮津線は京都府の丹後地域と兵庫県の但馬地域を東西に結ぶ路線として、昭和7年に舞鶴～豊岡間が全線開通したが、昭和54年には年間約30億円の赤字を計上し、昭和55年に国鉄再建法による廃止対象路線(輸送密度4,000人未満：基準年＝昭和52～54年)に指定された。その後、地域一丸となって存続に向けた乗車運動や要望活動を展開したが、平成2年3月をもって廃止と決定された。

このため、廃止後の輸送手段について地元の3市10町の市町長、議会議長及び商工団体代表で構成する「宮津線問題対策協議会」において議論が重ねられ、「鉄道として存続させる」という沿線住民全ての悲願を実現するため、第三セクターによる鉄道として残すこととした「転換計画(案)」が了承された。

これを受け、国、京都府、兵庫県、沿線市町、JR西日本等により構成された国鉄再建法に基づく「宮津線特定地方交通線対策協議会」は、昭和63年6月に宮津線問題対策協議会の「転換計画(案)」を前提に鉄道を存置し、宮福鉄道株式会社はその運営を引き受けることを全会一致で決定して、廃線の危機を乗り越えた。そして、平成2年4月に転換開業し、KTRは宮津線と宮福線を一体運営する会社となった。

参考表 宮津線の沿革

1924年 (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
1932年 (昭和7年)	丹後木津～久美浜開通→宮津線全通
1980年 (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
1987年 (昭和62年)	国鉄 → JR西日本が承継
1988年 (昭和63年)	宮福鉄道(株)が引き継ぐことを決定
1989年 (平成元年)	宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道に社名変更
1990年 (平成2年)	北近畿タンゴ鉄道に移管・開業

出典：KTR資料

1.2 沿線地域の状況変化

(1) 沿線地域の特性

沿線の大部分を占める丹後地域は、古代より大陸文化・技術交流の窓口であり、「丹後王国」として栄えてきた地域である。現在は、日本三景の天橋立をはじめ、世界ジオパークネットワークに加盟認定された京丹後市から豊岡市へと続く山陰海岸などの美しい自然景観、豊富な日本海の海の幸、丹後ちりめんなどの特産品、大江山の鬼伝説など、さまざまな観光資源を有している。

経済面では、産業構造の大きな変化の中で、基幹産業である織物業の生産量が大幅に減少し、それに替わり機械・金属業の比率が高まってきている。

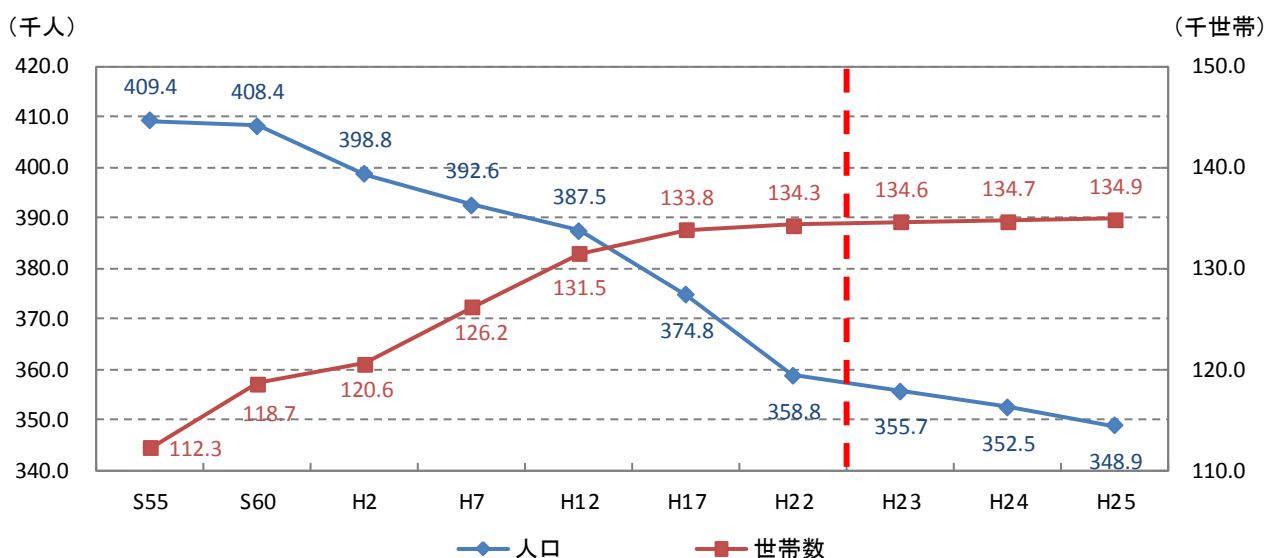
また、都市構造は各地域とも人口規模の小さな集落が広い範囲に分散しており、幹線道路沿いに商業施設が集積し、従業地も鉄道駅から離れた場所に立地している所が多いため、自家用自動車による移動が中心となっている。

(2) 人口減少・少子高齢化の進展

KTR沿線の人口をみると、昭和55年度以降、長期的な減少傾向にあるが、一方で平成17年度以降の世帯数はほぼ横ばい(約13万4千世帯)であり、特に宮津市や舞鶴市で核家族化、高齢世帯の増加が進んでいる。

また、昭和55年度以降、64歳以下の就業人口が減少傾向にある一方、65歳以上の人口は増加傾向にあるため、高齢化率も年々増加しており、昭和55年度の高齢化率は約14%であったが、最近では約30%まで増加している。

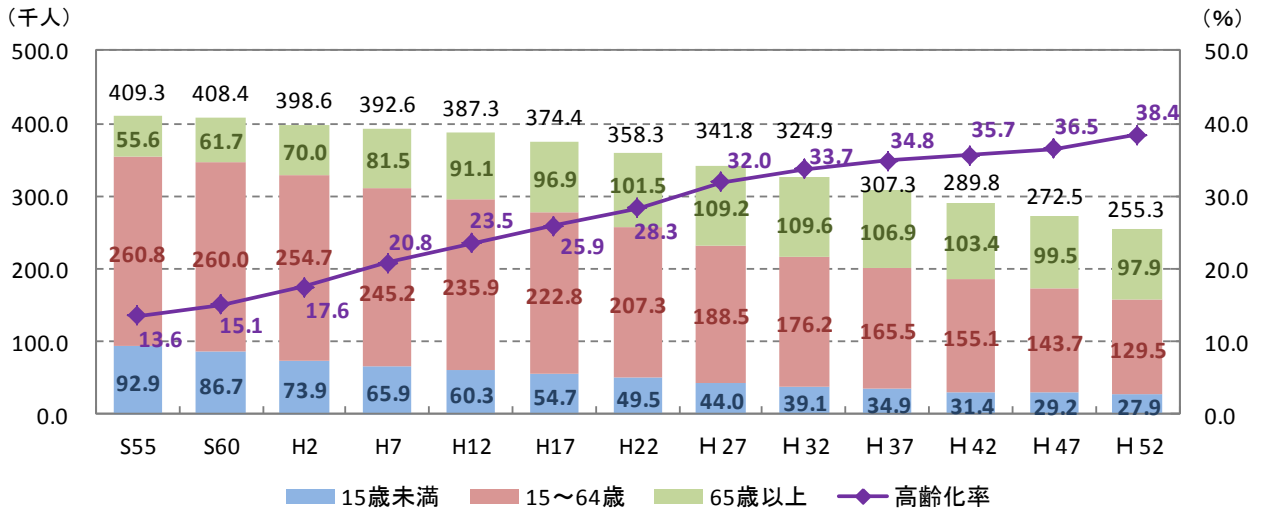
今後も人口減少・少子高齢化は進むと見込まれており、平成52年度には沿線地域の人口が約26万人、高齢化率は約40%と推計されている。



※ S55、S60、H2、H7、H12、H17、H22 は国勢調査。その他は10月1日現在の推計人口より

出典：国勢調査、京都府HP、豊岡市HP (以下、同じ)

図 沿線地域の人口と世帯数



資料：S55～H22は国勢調査、H27以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

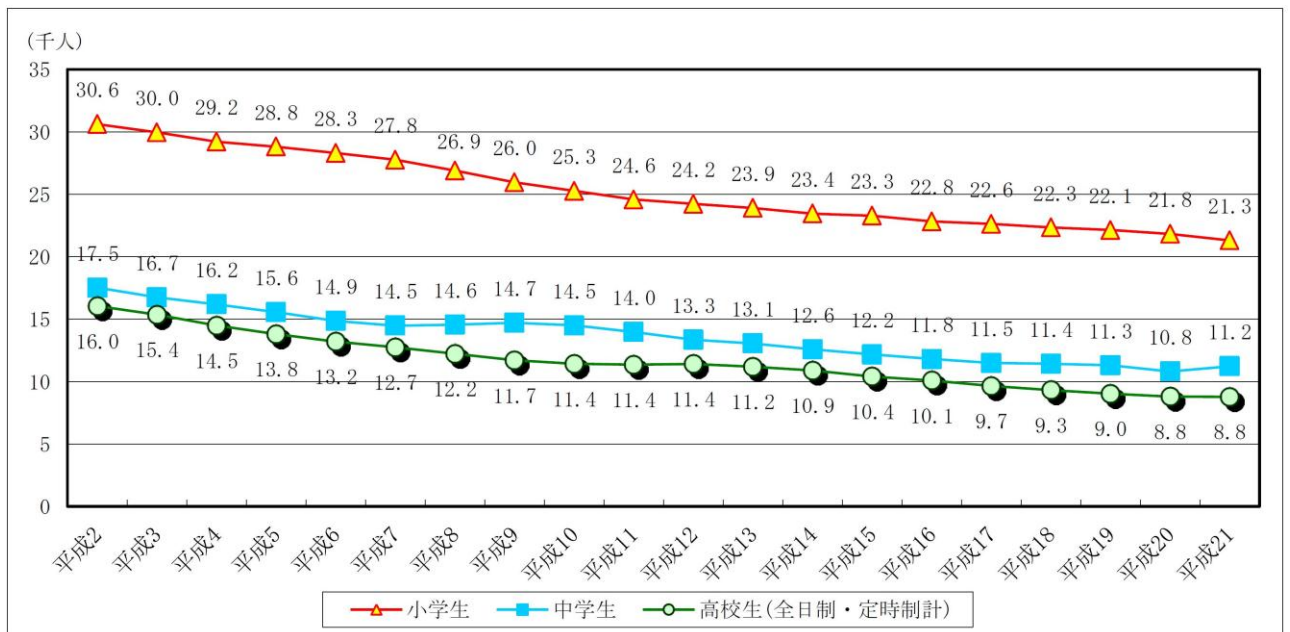
図 沿線地域の年齢別人口と高齢化率

(3) 通勤・通学者の流動

15歳未満の人口減少も昭和55年から一貫して続いており、KTR沿線地域の公立学校に通学する児童・生徒の数も減少、KTRを利用する通学者も年々減少している。

その結果、KTR沿線にはいくつかの高校が立地しているものの、当該地域の通学者の流動をみると、各市町間の流動が1日500人を越えるのは兵庫県域から福知山市への流入のみ、それ以外の市町間・沿線地域内外の流動は500人/日未満と少なく、内々の移動が主流となっている。

一方、当該地域の従業者の流動をみると、福知山市や豊岡市ではそれぞれ域外の京都府域、兵庫県域からの流入が1日3千人以上、域外への流出も2.5千人以上あるほか、域内においても市町間の流動が一定程度見られるなど、広域的な移動が発生している。



出典：京都府資料、豊岡市資料

図 沿線地域の公立学校に通学する児童・生徒数の推移



出典：KTR 資料

参考図 沿線地域周辺に立地する高等学校

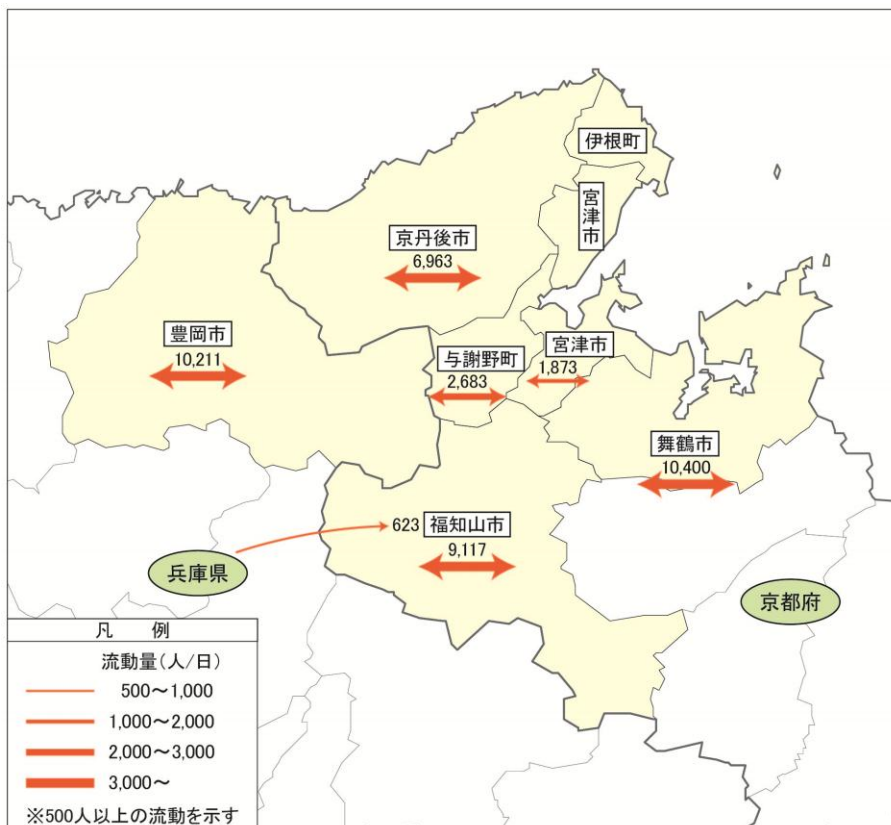


図 15歳未満通学者を含む通学者の流動

※500人/日未満の流動（内々・内外）は非表示

出典：国勢調査(H22)

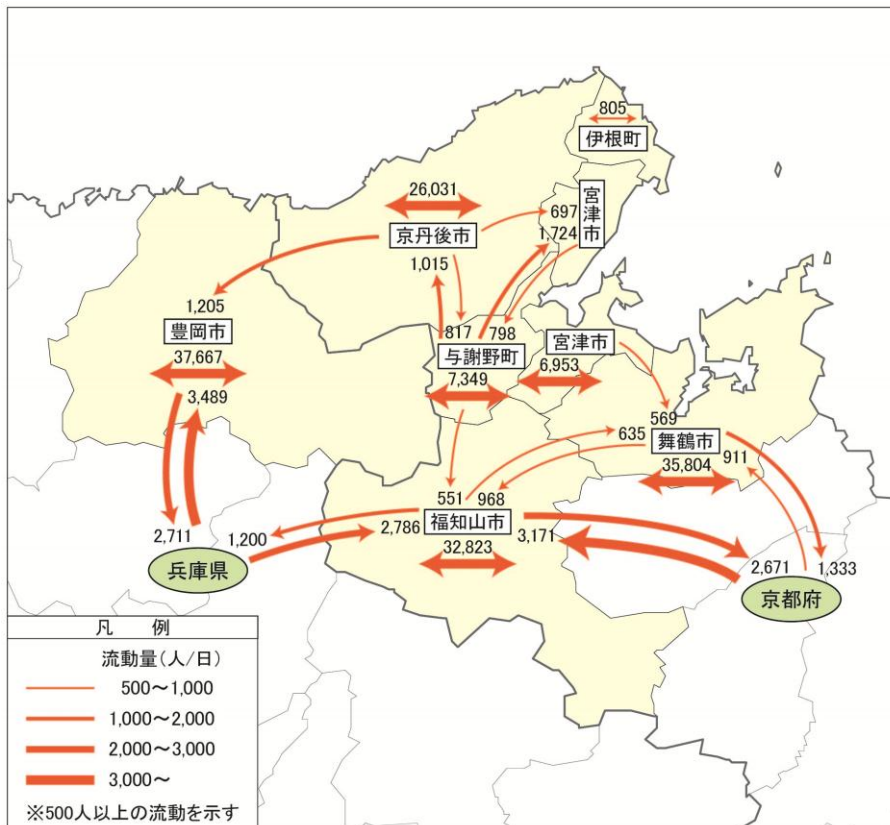


図 15 歳以上就業者の流動

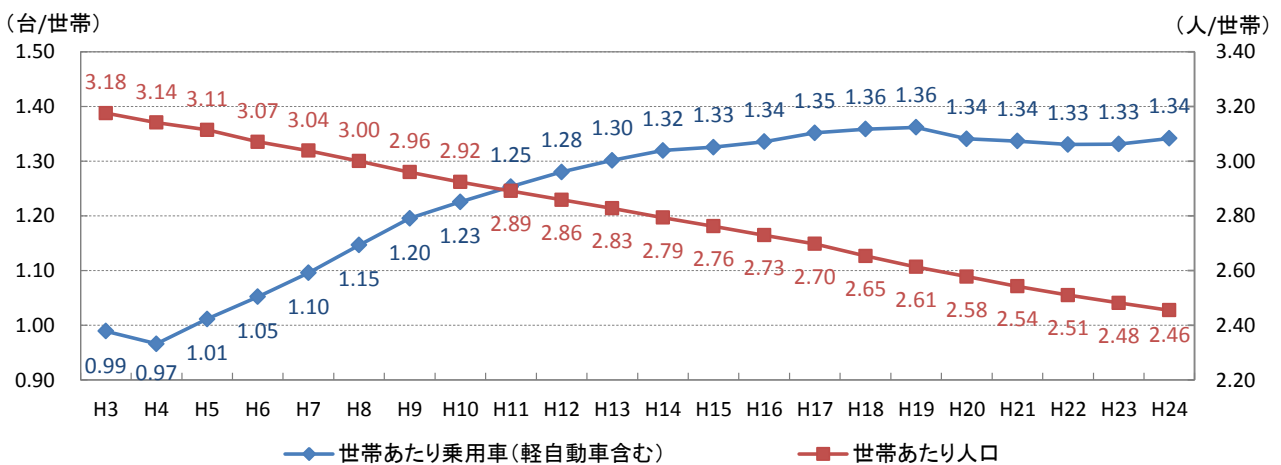
※500人/日未満の流動（内々・内外）は非表示

出典：国勢調査(H22)

(4) 自動車利用の進展

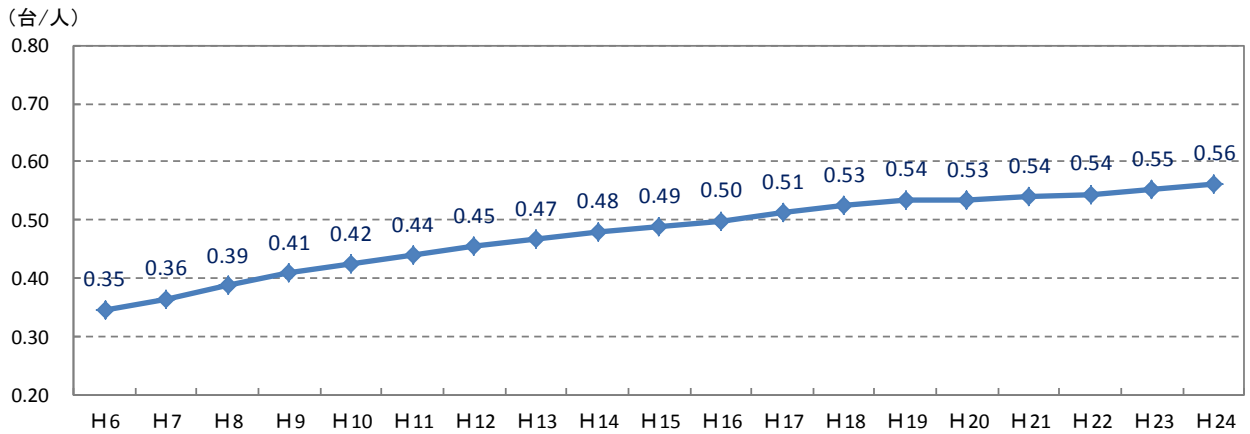
KTR沿線地域の世帯当たりの人口と乗用車保有台数の推移をみると、世帯当たり人口は平成3年度から減少傾向にある一方、乗用車保有台数は平成4年度から平成14年度まで増加を続け、以降の10年間はほぼ横ばいとなっている。

また、沿線地域の1人当たりの乗用車保有台数は一貫して増加傾向にあり、概ね2人に1台の自動車を保有している。



出典：地域経済総覧

図 沿線地域の世帯当たりの人口と乗用車保有台数

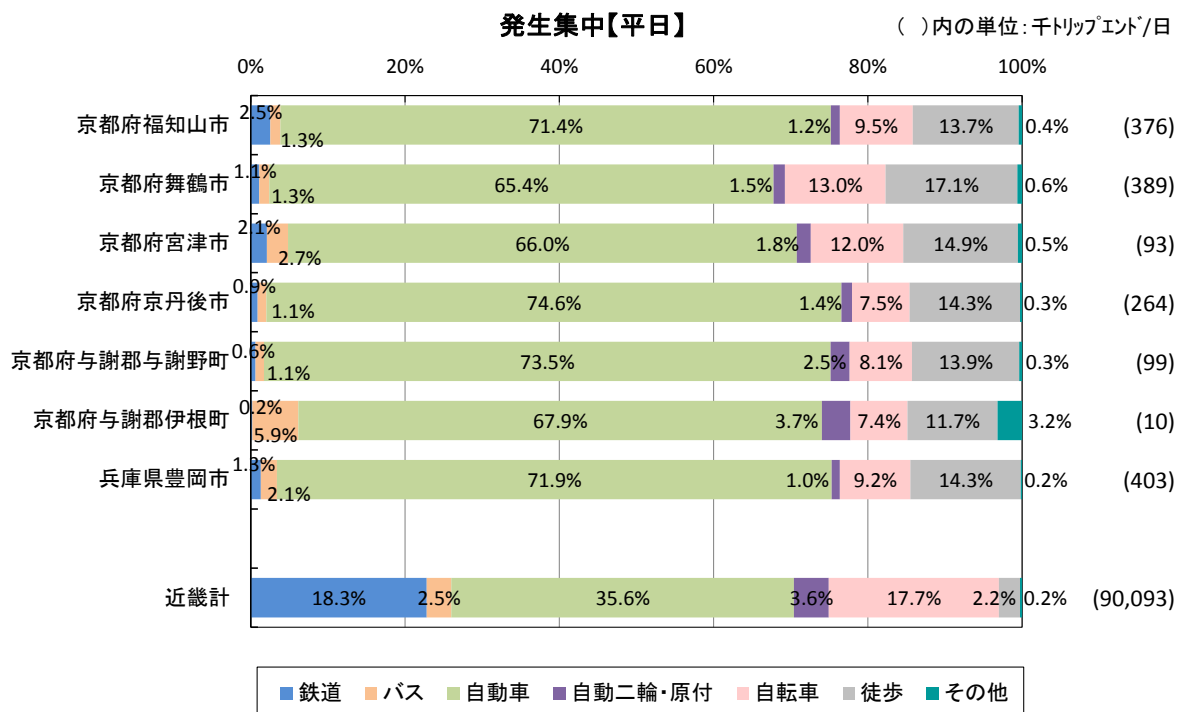


出典：地域経済総覧

図 沿線地域における1人当たりの乗用車保有台数

代表交通手段の構成では、いずれの地域においても平日の自動車分担率が65～75%、鉄道の分担率は3%以下となっている。また、休日の代表交通手段の構成をみると、いずれの地域においても平日よりもさらに自動車分担率が高く、67～82%となっている。

一方、休日の鉄道分担率は福知山市や舞鶴市で平日の半分程度となっており、通学利用が影響していると考えられる。

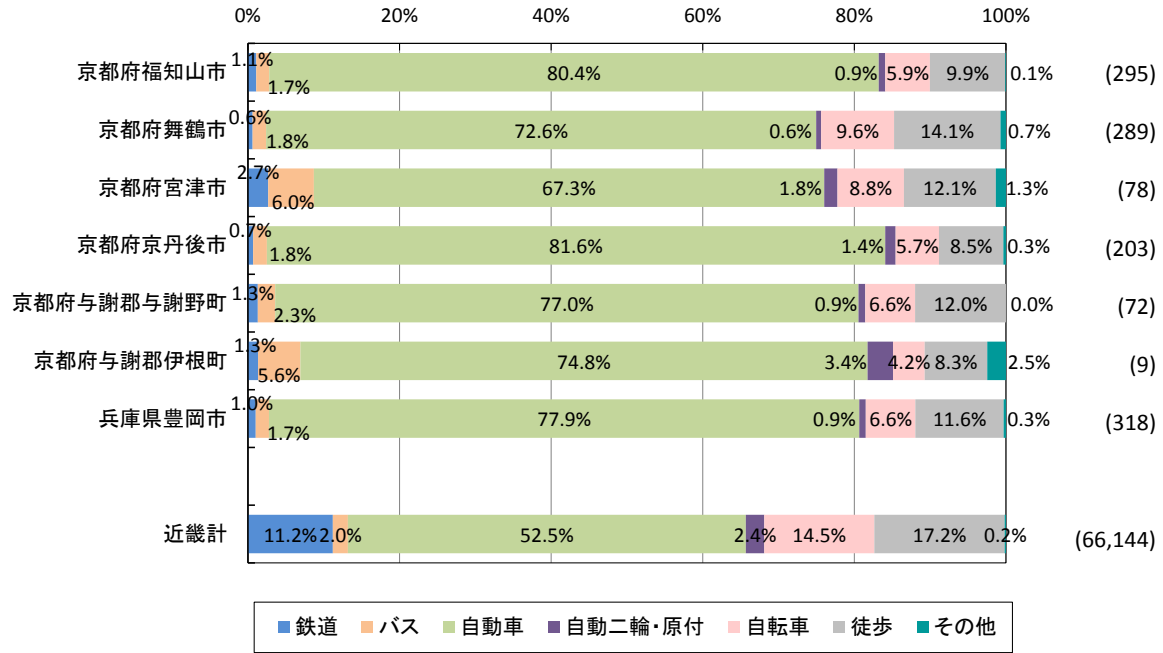


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

図 沿線地域別の代表交通手段 (平日)

発生集中【休日】

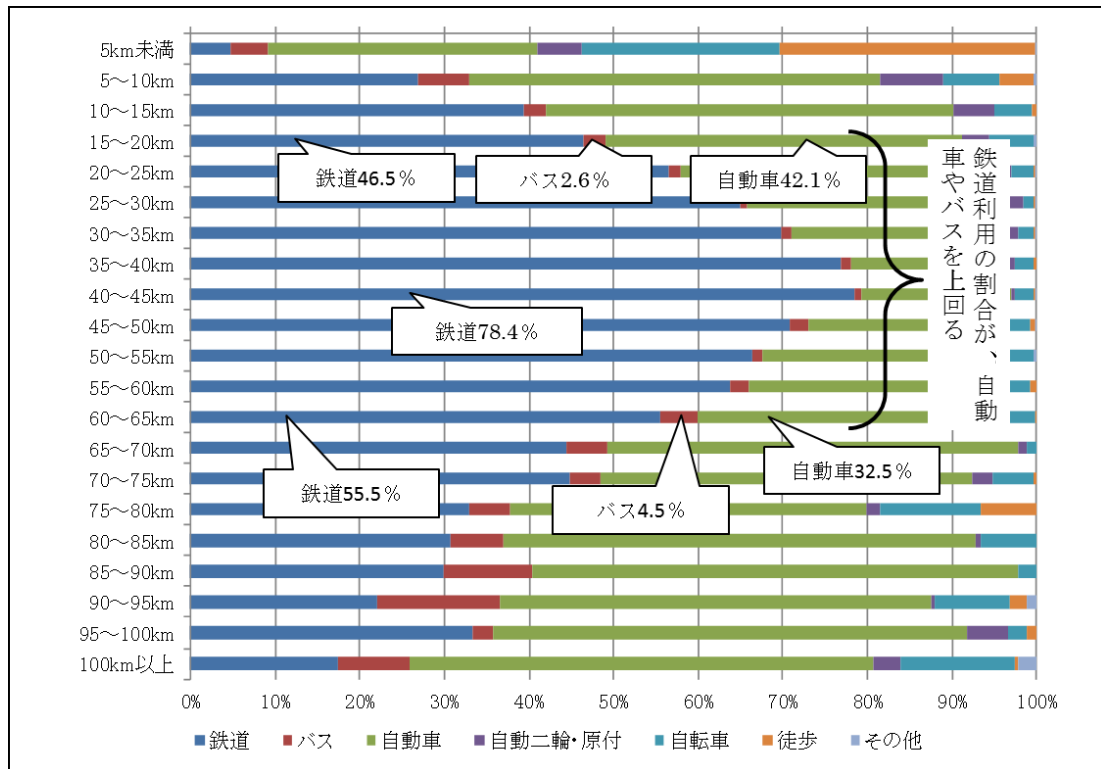
()内の単位:千トリップエンド/日



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

図 沿線地域別の代表交通手段 (休日)

また、移動距離が 15 km から 65 km は鉄道が、15 km 未満と 65 km 超では自動車を選択されており、移動距離に応じた使い分けが行われている。この結果から、鉄道は主に都市間、地域間の移動に使われている。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

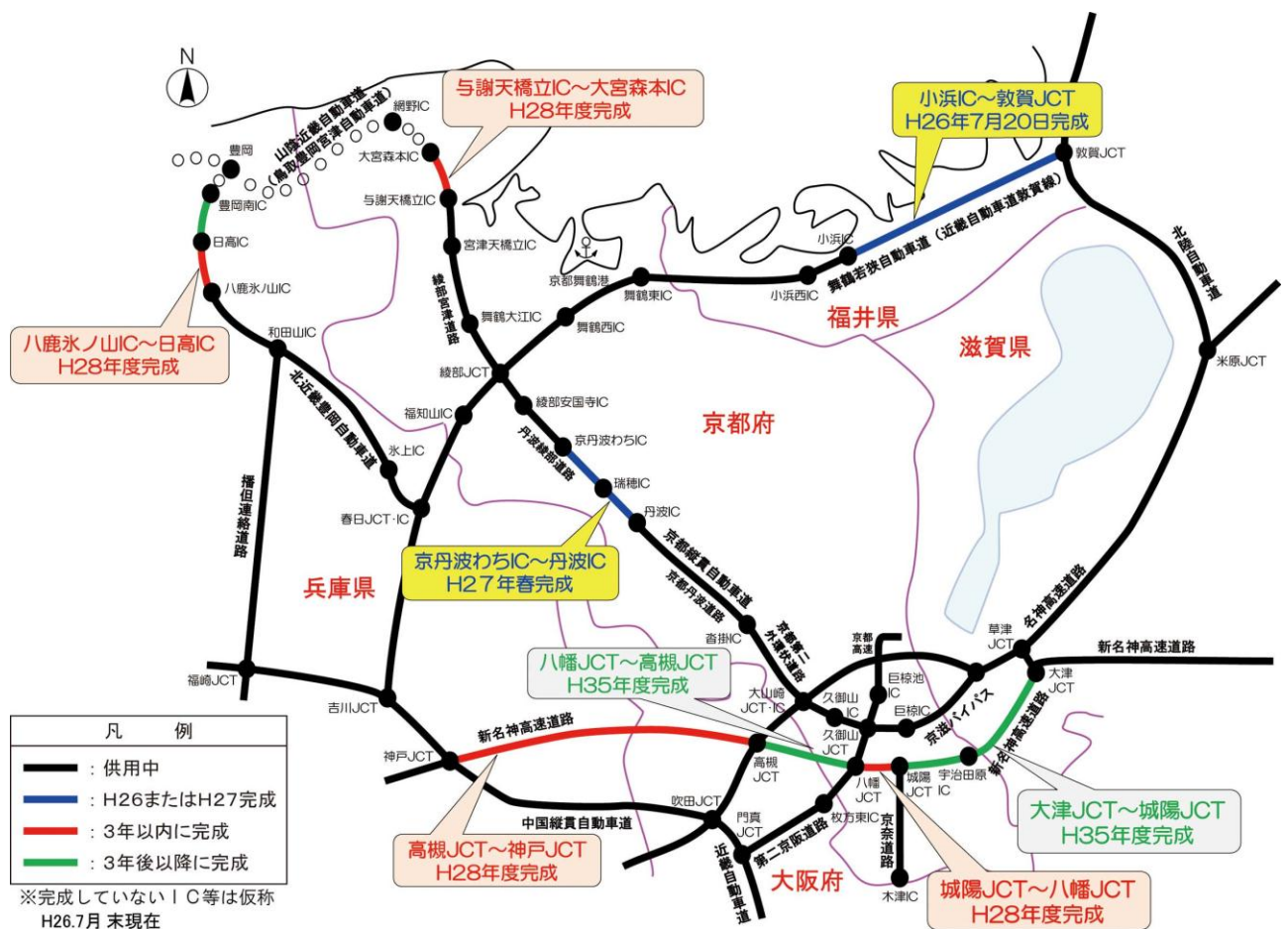
図 総トリップ長と代表交通手段の関係 (平日)

(5) 道路交通ネットワークの充実

KTR沿線地域の周辺交通環境をみると、近年、道路交通ネットワークの整備が進展している。京都縦貫自動車道沓掛IC～大山崎JCT間が平成25年に開通し、宮津天橋立ICの通行量は前年度に比べ約10%増加した。平成27年春には京丹波わちIC～丹波IC間が完成して全線開通となる予定であり、京都府南北間の移動における自動車利用の比率がより高まることが想定される。

さらに、舞鶴若狭自動車道(小浜IC～敦賀JCT)が平成26年7月に開通したほか、丹後地域から但馬、鳥取へつながる山陰近畿自動車道の野田川大宮道路と、丹波市から豊岡市に至る北近畿豊岡自動車道の八鹿氷ノ山IC～日高IC間が、いずれも平成28年度に開通予定となっているなど、引き続き道路交通ネットワークが充実していくことが見込まれている。

また、高速道路網の整備は自動車による移動時間の短縮につながるため、域外と沿線地域を結ぶ高速バスが増便されてきており、今後ますます増便していくものと思われる。



出典：京都府資料

図 KTR沿線地域の高速道路の整備状況

(6) 駅周辺のまちづくり

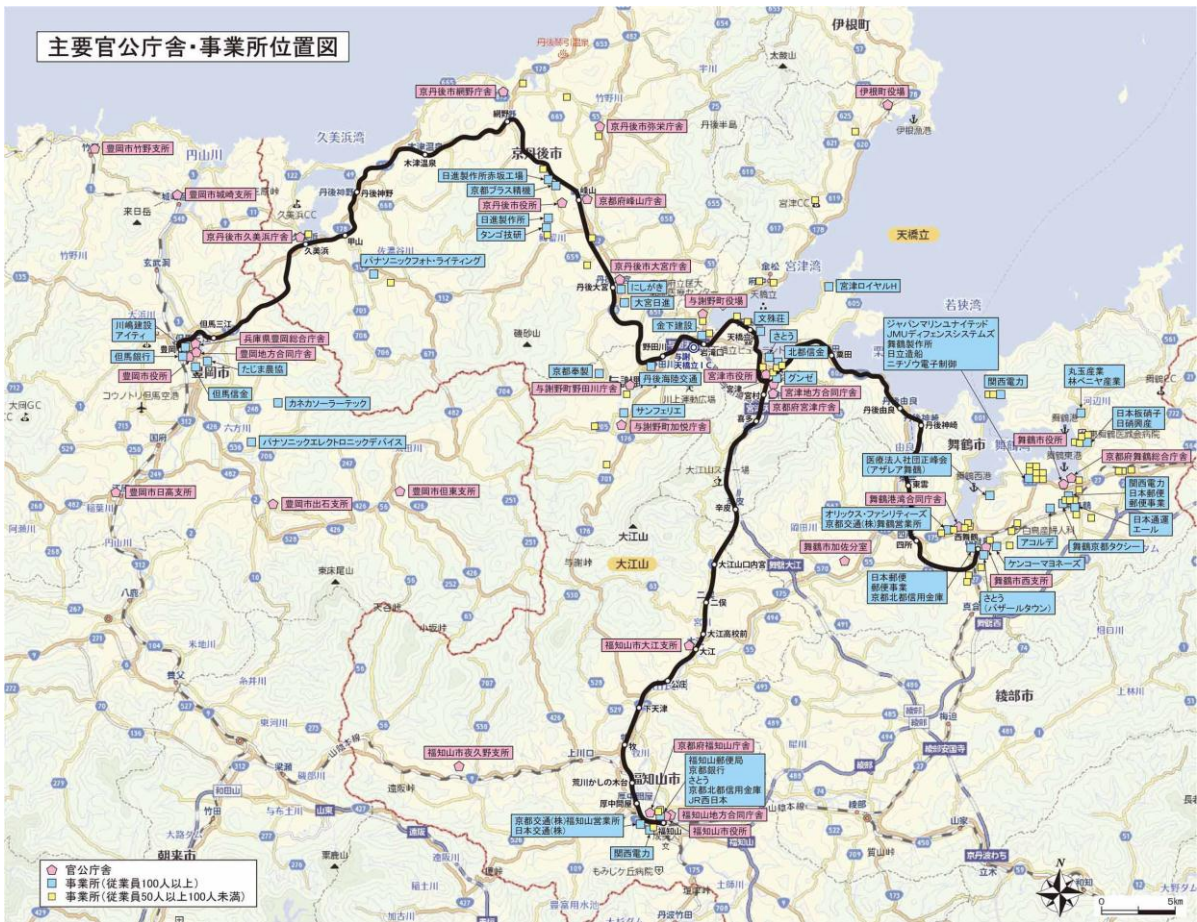
KTR各駅周辺の都市機能の立地状況をみると、地域住民の日常生活に係る目的施設が集積する市街地や高校が徒歩圏(1km)内に立地していない所が多い。

ただ、西舞鶴や福知山、豊岡といったJRと接続する駅では市街化整備事業が進んでおり、宮津駅では、徒歩圏内に多くの目的施設が立地している。

表 KTR 各駅の特性と周辺の都市機能

駅名	目的施設								拠点となる駅	
	日常生活						観光		日常生活	観光
	公	商	医	運	学	バ	特	観		
西舞鶴	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
四所										
東雲										
丹後神崎								○		○
丹後由良								○		○
栗田				△	○					
宮津	○	○	○	△	△	○	○	○	○	○
天橋立						○	○	○		○
岩滝口			△			○				
野田川	△	△		△	△	○	○	△	○	○
丹後大宮	○	△				○	○		○	
峰山	△	△	△	△	△	○	○		○	
網野	△		△	△	△	○	○	△	○	○
木津温泉						○	○	△		○
丹後神野								△		
甲山					△					
久美浜	○		△	△		○	○	○	○	○
但馬三江								○		
豊岡	○	○	△	△	○	○	○	○	○	○
宮村										
喜多										
辛皮										
大江山口内宮								○		○
二俣										
大江高校前					○				○	
大江	○	△	○			○	○	○	○	
公庄				△						
下天津				△						
牧										
荒河かしの木台		○								
厚中間屋		△	○							
福知山	○	○	○	△	○	○	○	○	○	○

公…公共施設：市役所・支所・税務署・図書館・多目的ホールなど
 商…商業施設：デパート・ショッピングセンター・スーパーなど（小規模なものは除く）
 医…医療施設：病院・診療所など（小規模なものは除く）
 運…運動施設：競技場・公園など
 学…学校施設：大学・高校（幼稚園・保育所・小中学校は除く）
 バ…ターミナル駅（路線バス（幹線）とアクセスしている交通結節点の駅）
 特…特急が停車する駅
 観…観光地が近くにある駅
 △…最寄駅となっているが駅利用圏内（500m若しくは徒歩圏内1km以内）に存在しないもの



参考図 沿線地域周辺に立地する主要官庁庁舎・事業所

出典：KTR 資料



参考図 沿線地域周辺に立地する病院

出典：KTR 資料

なお、駅ごとの利用者数と駅勢圏人口（駅からの徒歩圏内に居住、就業、通学する人口）については、平成17年度から平成22年度で約5%の減少があり、駅利用率は横ばい傾向となっている。

また、利用率10%を超える駅は32駅のうち7駅であり、天橋立駅を除くと大江高校前駅や栗田駅などの高校の最寄駅となっている。

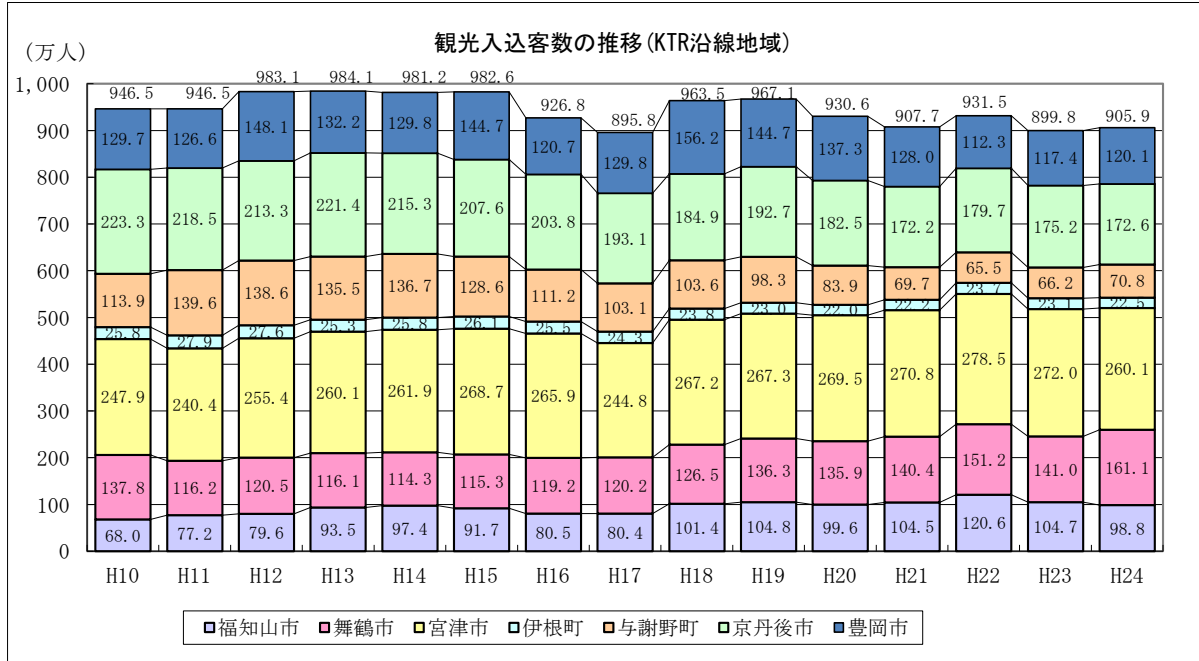
表 駅勢圏人口と各駅利用者の状況

駅名	駅半径600m圏人口			乗降客数	駅	駅半径600m圏人口			乗降客数	駅
	人口	従業者数	合計			日平均	利用率	人口		
	平成17年度	平成13年度		平成17年度	(%)	平成22年度	平成18年度		平成22年度	(%)
福知山	7,407	12,069	19,476	846	4.3	7,377	11,602	18,979	1,054	5.6
厚中間屋	6,537	5,595	12,132	64	0.5	6,655	5,476	12,131	36	0.3
荒河かしの木台	3,570	1,040	4,610	17	0.4	3,489	1,068	4,557	19	0.4
牧	881	359	1,240	23	1.9	930	382	1,312	37	2.8
下天津	745	53	798	6	0.8	709	22	731	8	1.1
公庄	448	93	541	21	3.9	429	85	514	31	6.0
大江	1,685	760	2,445	115	4.7	1,514	607	2,121	119	5.6
大江高校前	1,265	1,262	2,527	240	9.5	1,115	1,103	2,218	255	11.5
二俣	375	127	502	7	1.4	341	203	544	6	1.1
大江山口内宮	218	10	228	7	3.1	190	8	198	6	3.0
辛皮	277	2	279	5	1.8	240	1	241	4	1.7
喜多	874	90	964	12	1.2	789	52	841	8	1.0
宮村	2,612	436	3,048	13	0.4	2,595	428	3,023	7	0.2
宮津	5,459	3,979	9,438	865	9.2	5,171	3,350	8,521	842	9.9
西舞鶴	7,815	7,211	15,026	366	2.4	7,994	6,260	14,254	620	4.3
四所	699	531	1,230	15	1.2	634	371	1,005	19	1.9
東雲	276	99	375	45	12.0	225	86	311	35	11.3
丹後神崎	516	29	545	25	4.6	465	24	489	23	4.7
丹後由良	1,147	234	1,381	95	6.9	1,012	243	1,255	122	9.7
栗田	874	480	1,354	220	16.2	823	446	1,269	298	23.5
天橋立	363	662	1,025	500	48.8	316	573	889	353	39.7
岩滝口	1,345	887	2,232	123	5.5	1,233	706	1,939	61	3.1
野田川	3,334	600	3,934	290	7.4	3,187	561	3,748	269	7.2
丹後大宮	5,676	1,416	7,092	130	1.8	5,601	1,322	6,923	149	2.2
峰山	4,287	2,125	6,412	385	6.0	4,165	1,599	5,764	288	5.0
網野	1,942	542	2,484	381	15.3	1,642	594	2,236	288	12.9
木津温泉	992	424	1,416	125	8.8	964	460	1,424	152	10.7
丹後神野	1,183	232	1,415	132	9.3	1,149	160	1,309	47	3.6
甲山	1,304	95	1,399	164	11.7	1,214	93	1,307	131	10.0
久美浜	2,049	1,416	3,465	124	3.6	1,883	1,283	3,166	108	3.4
但馬三江	3,142	982	4,124	3	0.1	3,011	692	3,703	6	0.2
豊岡	9,891	10,259	20,150	165	0.8	9,659	9,472	19,131	172	0.9
合計	79,188	54,099	133,287	5,529	4.1	76,721	49,332	126,053	5,573	4.4

※人口は平成17年度及び22年度の国勢調査、従業者数は平成13年度及び18年度の事業所企業統計調査に昼間・夜間の高校在学学生数を加え算出している。（協力：立命館大学文学部地理学科、矢野桂司教授）

(7) 観光の動向

KTRが運行している7市町の観光入込客数の推移をみると、近年は舞鶴市・与謝野町・豊岡市では微増傾向、福知山市・宮津市・伊根町・京丹後市は微減傾向にあるものの、平成10年度以降、観光入込客数に大幅な増減はない。



出典：京都府・豊岡市資料

図 観光入込客数の推移 (KTR沿線地域)

一方で、外国人宿泊客数を見ると、京都府全体でもこの10年間で約2倍も増えているが、沿線地域だけ(豊岡市は除く)に限れば、実に4倍以上の伸びとなっており、外国人の観光客がここ数年で大幅に増えていることがわかる。

国別の宿泊客数を見ると、香港からの宿泊客が京都府全体の1割以上をKTR沿線地域が占めるなど、欧米よりアジアからの旅行者の方が、よりこの地域を訪れていることがわかる。

また、豊岡市(城崎温泉)における外国人宿泊客数は、平成17年度は831人であったが、外国人向け観光ガイドブックに掲載されたこともあり、平成25年度は10,799人と急激に増加している。

表 京都府の外国人宿泊客数

	16年度	25年度	増加率
京都府全体	552,833人	1,148,672人	207.8%
うち、KTR沿線地域	3,668人	16,453人	448.6%

表 京都府の外国人の国別宿泊客数(平成25年度)

国別	中国	香港	台湾	韓国	米国	豪州	英国	仏国	その他	合計
京都府全体	108,222	49,173	240,301	43,272	164,900	72,110	37,631	48,471	384,592	1,148,672
KTR沿線	894	7,167	4,903	282	592	102	73	171	2,269	16,453
割合	0.83%	14.58%	2.04%	0.65%	0.36%	0.14%	0.19%	0.35%	0.59%	1.43%