

実現に向けて取り組むべき対策

北部検討会「中間とりまとめ」重点事業
(第5回北部検討会 資料)

愛されるKTRへ

～乗って守る・来てもらって守る～

これからも沿線地域の人々が誇りを持って、いきいきと暮らし続け、域外の人たちに自慢できる、地域に愛される鉄道としてその価値をしっかりと発揮できるように、安全を確保し、安心して使える設備水準でしっかりと後世につないでいく。

＜実現に向けた視点＞

- 便利で魅力的で乗りたくなる、地域の人々・企業から必要とされる鉄道へ
- 信頼される経営を進める企業体質の実現
- 地域全体で支える仕組み、機運の醸成
- KTR(鉄道・駅)を核としたまちづくり
- 全国の人たちが「北近畿(沿線)に足を運ぼう」と思う地域・鉄道へ

今後とも、人口減少や少子高齢化の進展は避けられず、京都縦貫自動車道の全線開通など、KTRを取り巻く厳しい環境を乗り越えるため、危機感を持って、本気で対策を取らなければ、いずれ厳しい選択を迫られることになりかねない。

《実現に向けて取り組むべき対策の3本柱》

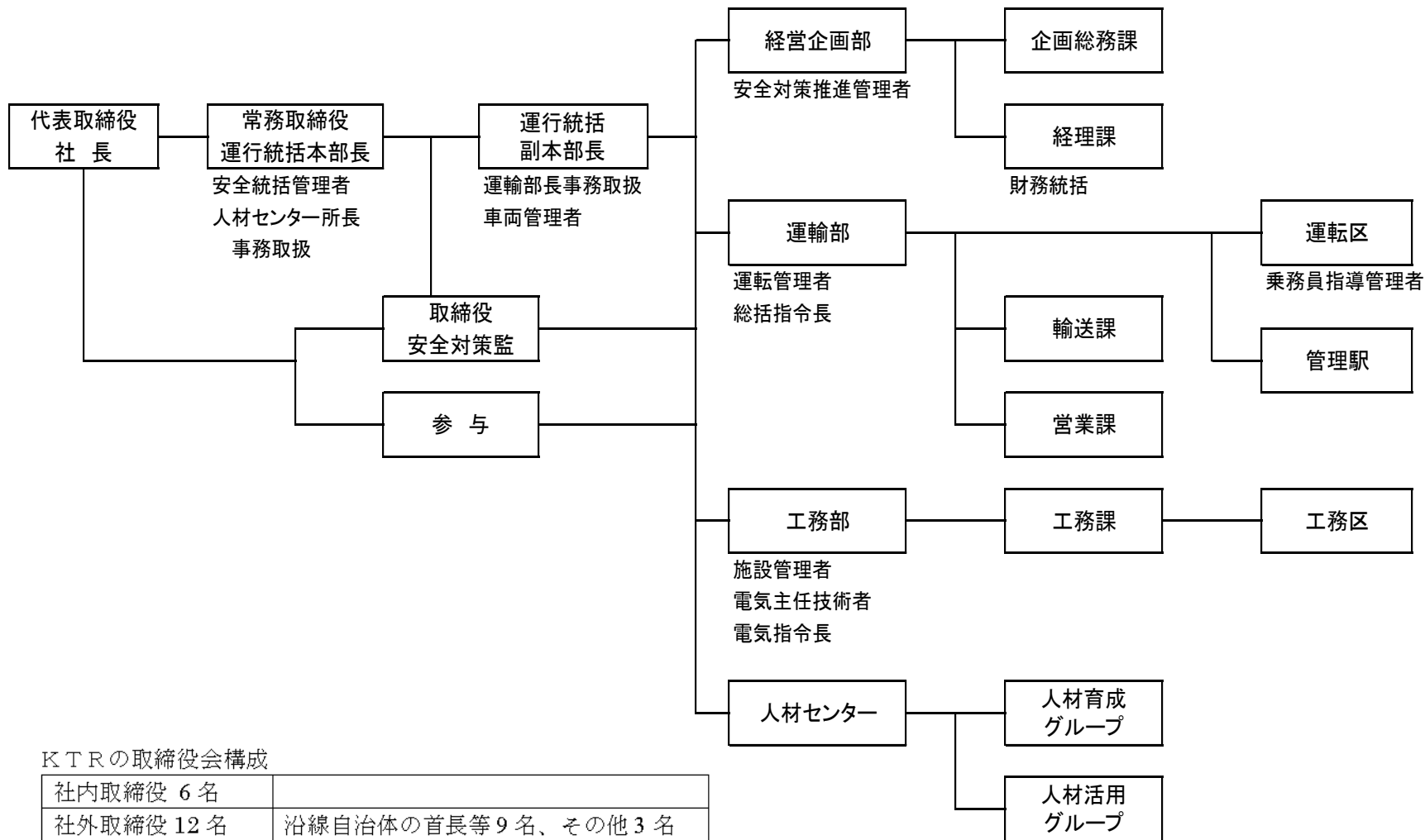
- 将来に向けて持続的な運行かつ機動的な意思決定のできる会社組織としての経営体制の確立 など → 『経営改善対策』
- 今後の安全運行の継続と、お客様に安心して快適に利用していただくための設備投資、体制整備 など → 『安全安心対策』
- 地域内で必要な存在として利用されるとともに、地域外からの利用者拡大に向けての集客増収への取組 など → 『増客・集客対策』

1－(1) 経営体制の刷新

ねらい	KTRの経営効率化と迅速性を図る
実施内容	<p>取締役の抜本的見直しを進め経営体制のスリム化を検討する。また、経営責任の所在が明確化される体制を検討する(所有と経営の分離)。</p> <p><現在> 取締役の構成＝社内取締役6名、社外取締役12名 社外取締役＝沿線自治体の首長等9名、その他3名</p>
実施時期	速やかに改善 (24年度内に検討開始、25年度に実施)
実施主体	KTR
備考	ティームKTR提案

北近畿タンゴ鉄道組織図

(H24.4.1現在)
府作成資料



KTRの取締役会構成

社内取締役 6名	
社外取締役 12名	沿線自治体の首長等9名、その他3名

1－(1) 企画・営業部門強化

ねらい	マーケティングを強化し、利用者の回復と運輸外収入の拡大を図る。
実施内容	顧客ニーズを把握・分析し、観光誘客などの増客対策、物販、サービス提供などの運輸外収入拡大に向けた新たな事業展開を検討するため、企画・営業部門の体制を整備する。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	北部検討会、チームKTR

いすみ鉄道(千葉県)の例

①鉄道外事業の営業損益(平成23年度)

営業収益	68,436千円
営業費用	55,641千円
営業損益	12,795千円

主な鉄道外事業

○売店業 (オリジナル商品の販売)

- ・売店3カ所及びwebショップ
- ・年間売上 約6,200万円

<商品例>

食品類(オリジナル煎餅「い鉄揚げ」、ムーミンハーブティ、房総のけむり饅頭等)、グッズ(絵はがき、運転手・車掌バッジ、ムーミングッズ等)

※ webショップでは企画乗車券の販売や車両オーナーの応募なども受付

②その他の活性化事業

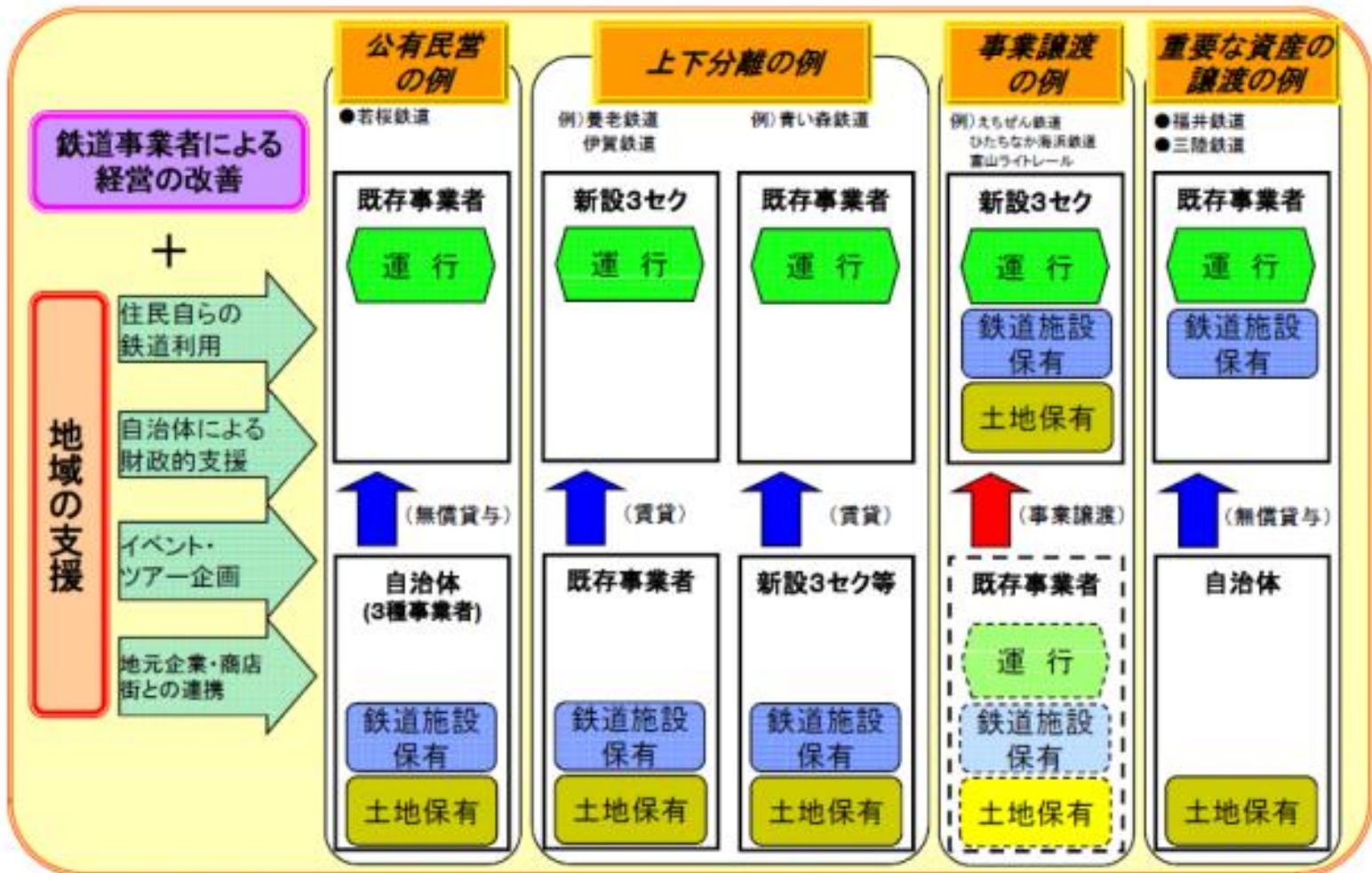
○駅のネーミングライツ(3駅) 年間売上約180万円



1－(2) 支援スキームの見直し

ねらい	自治体による公費負担の説明責任を果たすために支援対象を明確化する。
実施内容	<p>鉄道事業の運行（輸送関係）部分と安全運行に必要な基盤（設備関係）部分を峻別し、基盤部分への国庫補助拡大が期待される、いわゆる上下分離の検討を進める。同時に経営責任が明確になる体制を検討する（所有と経営の分離）。</p> <p>上下分離の上（運行部分）は運輸収入で自立的に収支バランスが取れる仕組みとし、下（基盤部分）は国及び自治体の支援により整備を行うことを基本に検討を進める。</p>
実施時期	速やかに改善(24年度中に着手)
実施主体	自治体、KTR
備考	

「鉄道事業再構築事業」の実施パターンの例



1-(2) コスト構造改革、 会社経費の削減

ねらい	さらなる人件費・会社経費の削減に努める。
実施内容	人件費・会社経費の削減等に目標を定めてさらなるコストカットに取り組む。 人件費及び会社経費の1割以上の削減(平成23年度比) や委託・外注方法の見直し、日々の会社経費の削減、駅の委託化による経費削減(再掲)等を進める。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	

社員の給与削減等の取組

KTRにおいて平成22年度から実施中の取組

- ・60歳以上の定年延長社員の基本給与の30%カット
- ・55歳以上職員の昇給停止措置
- ・役職手当、職務手当の削減 など

三セク他社との給与水準比較

※基準賃金＝時間外手当を除く支給賃金、基準外賃金＝時間外手当、臨時給与＝賞与（ボーナス）

H20実績	1人1ヶ月平均給与(円)			
	基準賃金	基準外賃金	臨時給与	計
北近畿タンゴ鉄道	270,668	11,239	55,017	336,924
土佐くろしお鉄道	210,585	55,300	33,725	299,610
松浦鉄道	177,954	43,497	38,720	260,171
肥薩おれんじ鉄道	228,486	8,975	1,373	238,834
三セク鉄道35社平均	215,087	35,534	47,960	298,580

【出典】平成20年度鉄道統計年報

(H22年4月実績)

北近畿タンゴ鉄道	242,925	9,324	46,719	298,969
----------	---------	-------	--------	---------

1－(2) 組織定数の見直し

ねらい	現行組織のスリム化を図り、さらなる経費削減に努める。
実施内容	現行の配置基準の見直しを行い(管理部門、運輸部門等)、定数削減を実施する。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	

KTR社員配置

(社員)

(嘱託)

	管理部門	駅務	運転士	車掌	工務	検修	運転指令	その他	計	人材センター
H21	47	11	55	16	21	14	9	20	193	-
H24	38	16	44	9	16	10	6	14	153	31

いずれも4月1日時点

1－(2) 本社と運行本部の統合

ねらい	業務運営の効率化と経費の削減を図る。
実施内容	本社(福知山)と運行本部(宮津)の統合する。 H24＝本社機能を運行本部へ一部移転 H25＝全面移転(定款変更も含め)
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	<p>KTR組織図</p> <pre>graph TD; subgraph "本社(福知山)" ; P[社長]; SCS[安全対策監]; BEP[経営企画部]; end; subgraph "運行本部(宮津)" ; C[運行統括本部長]; TD[運輸部]; M[工務部]; end; SCS --- C; C --- TD; C --- M; P --- C;</pre>

1－(2) 企画乗車券の見直し

ねらい	企画乗車券の見直しを行い、KTRの収支と利用者利便の改善を図る。
実施内容	片道乗車よりも安価な企画切符の割引率の見直しと特急利用制限の見直しなど、収支と利便性のバランスを考えた見直しを行う(KTR1日フリーきっぷ)。また、多数発売している企画切符の整理を行う。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	

1－(2) 運賃負担の見直し

ねらい	運賃の受益者負担の考え方を見直し、KTRの収支と利用者利便の改善を図る。
実施内容	他の三セク鉄道の平均と比較し割引率の高い通学定期券、通勤定期券、企画乗車券については、費用負担の考え方の見直しを検討する。 検討に際しては、自治体の教育施策や商工・観光施策との連携、そして利用者負担の水準を勘案する。 初乗り運賃を含めた総合的な運賃体系(距離別加算運賃体系)の見直し及び特急料金体系の見直しを検討する。
実施時期	速やかに改善(25年度内に着手)
実施主体	KTR、自治体
備考	

1－(3) 清潔な車両等利用環境の整備

ねらい	KTRが日常の移動手段として選択されるよう、利用環境を整え、維持していく体制を整える。
実施内容	清潔な駅・車内の環境を整えるため、通常の清掃に加え、乗務員や駅員による点検を通じ、気持ちよく利用できる環境維持の体制を整える。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	

社員による自主清掃活動の状況

駅周辺清掃作業の様子

平成24年4月7日 9:00～12:00 プロパー勉強会主催の駅周辺清掃が行われました。

- 1班 牧・大江・大江高校前
- 2班 峰山・網野・甲山
- 3班 栗田・宮津・野田川



3班に分かれて、駅構内、跨線橋、駅周辺の拭き・掃き掃除、ゴミ拾い等々を行い、駅が大変きれいになりました。

これからもこのような活動がプロパー勉強会を中心に広がってほしいと思います。



駅の大掃除を実施

(7月24～27日)

この取り組みは、お盆を故郷で過ごすお客様が当社を気持ちよくご利用して頂くため、毎年盆輸送の前と年末年始輸送の前に駅・本社・運行本部の社員を中心に実施しています。今年度は、7月24日～27日の4日間を計画したところ、乗務員区から10名社員が非番・休みで積極的に参加して頂き、予定時間を大幅に短縮することが出来ました。

連日猛暑の中、誰もが顔を真っ赤にしなが、熱中症で倒れる社員が出ないかと心配しましたが、全員無事帰着することが出来ました。

今後も、色々な行事を行っていきたいと考えています。是非、みなさんの参加を待っています。



2-1(1) 安全・安心に係る重点的設備投資 (軌道・構造物、電気設備、車両)

ねらい	安全安心な運行を継続するため、必要な設備投資を行う。
実施内容	開業後20余年が経過し老朽化した設備を計画的に更新し、開業当時の状況に回復する。 国庫補助事業を最大限に活用すべく、必要な調査・計画策定を進め、着実に設備を更新する。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	チームKTR提案

老朽化した設備の例

◆道床



レール継ぎ目の噴泥現象

【出典】日本鉄道施設協会調査報告書

◆マクラギ



腐朽マクラギの例

【出典】日本鉄道施設協会調査報告書

◆レール



50Tレールの端部欠損

【出典】日本鉄道施設協会調査報告書

◆車両



KTR車

(西舞鶴運転区にて撮影)

2-（2） 快適で魅力的な移動環境の確保

ねらい	KTRの利用が目的となるような企画（車両導入）を行い、増収・増客を図る。
実施内容	利用者が心地よく過ごせる車内空間のリニューアルとその列車を活用した魅力あるKTRの旅を企画。今後増加が見込まれる高速道路利用者をKTRへ呼び込む仕掛けを検討する。 冷房能力の落ちた車両の冷房設備を順次更新する。
実施時期	速やかに改善（24年度内に着手）
実施主体	KTR、自治体
備考	ティームKTR提案

斬新なデザイン車両の例（JR九州「指宿のたまたま箱」）

北近畿タンゴ鉄道 再生計画

指宿のたまたま箱



before



高速道路開通予定

平成 24 年度開通予定

- ・ 京都第二外環状道路
(沓掛 IC～大山崎 JCT)

平成 26 年度開通予定

- ・ 京都縦貫自動車道
(京丹波 IC～京丹波わち IC)
- ・ 舞鶴若狭自動車道
(小浜 IC～敦賀 IC)

高速道路と鉄道の連携



- ① 高速道路を利用してA 駅へ
- ② A 駅からB 駅まで KTR に乗って観光
- ③ B 駅から高速道路を利用して帰路へ

3-1) ダイヤ編成の見直し(パターンダイヤ化)

ねらい	分かりやすく使いやすいダイヤ、車両運用の最適化を図る。
実施内容	ピーク時(通勤通学時)以外のダイヤをパターン化し、覚えやすく使いやすいダイヤにする。 (概ね1時間に1本のダイヤを確保) これにより、総移動時間(待ち時間+乗車時間)の短縮や車両運用・人員体制の効率化が期待される。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR
備考	KTR再生計画

○パターンダイヤ

・ある一定間隔で同じダイヤを繰り返すことにより、利用者にとってわかりやすいダイヤとする

■JR福井駅、えち鉄福井駅、福鉄福井駅前駅の時刻表（出発時刻）

時間帯	JR 北陸本線		えち鉄 三国芦原線	えち鉄 勝山永平寺線	福鉄 福武線 (武生新方面)	福鉄 福武線 (田原町方面)	
	下り (金沢方面)	上り (敦賀方面)					
ピーク時	7	00 02 28 31 45	01 04 14 27 35 48	06 25 52	04 35 49	15 19 45 49 58	25 28 35 46 58
	8	03 20 44	01 03 14 38 49	11 41	06 28 56	15 23 45	00 07 20 30 52
オフ ピーク時	13	03 11 36 47	14 15 43 45	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	14	04 17 35 46	13 20 44	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	15	04 13 38 43	05 14 18 43	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	16	02 17 35 47	05 13 16 35 45	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49

JR北陸本線

オフピーク時は下りはほぼパターン化されているが、上りは時間帯によって運行時間、本数が異なる

えちぜん鉄道

オフピーク時は30分間隔でパターン化

福井鉄道

オフピーク時は20分間隔でパターン化

注1) 赤字: 特急(北陸本線)、急行(福武線)

注2) 福武線のピーク時は、駅前電車通りに入らない便があるため、市役所前の時刻表を使用

【出典】福井市都市交通戦略 第3回協議会資料

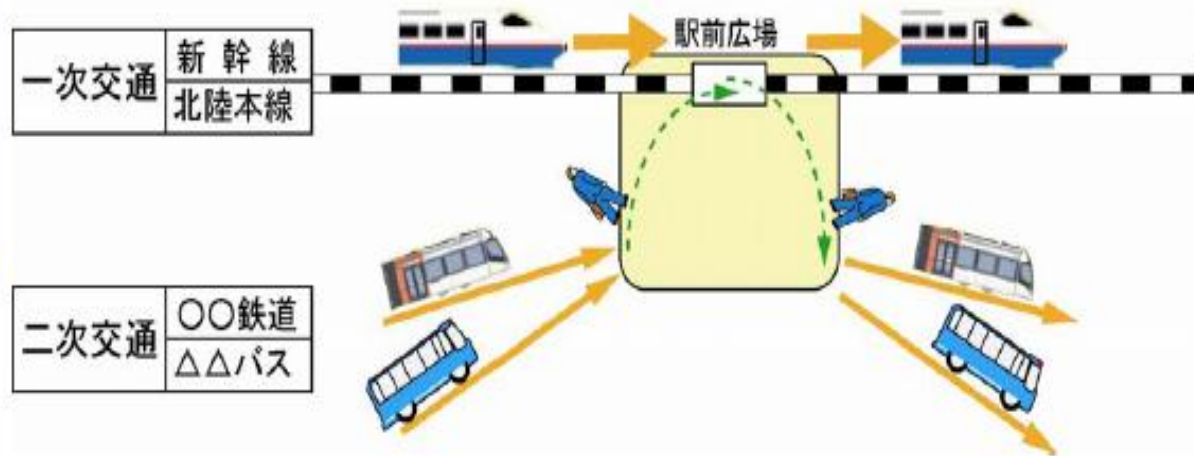
3-1 公共交通間の接続改善

ねらい	駅への、駅からのバス交通との接続を改善し、利用者拡大を図る。
実施内容	駅への、駅からのバス交通との接続改善を図る。KTR駅を起点にダイヤの接続改善を進めることで地域全体の公共交通のダイヤが順次つながるパルスタイムテーブル化を目指す。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	KTR、自治体、バス事業者
備考	KTR再生計画

○乗り継ぎダイヤ

(パルスタイムテーブルシステム)

- ・幹線となる一次交通に接続する二次交通（電車やバス）を一斉に着発させることにより、乗り継ぎ待ち時間を短縮



【出典】 福井市都市交通戦略 第3回協議会資料

3- (2) 駅周辺へ都市機能を誘導

ねらい	駅周辺に商業施設や公共施設等を誘致し、駅を中心としたまちづくりを推進する。
実施内容	公共交通機関の利用性の高い駅周辺に商業施設や住宅、公共施設(集会所、医療・福祉機関等)の誘致を進め、公共交通の需要を束ねる。
実施時期	速やかに改善(25年度内に着手)
実施主体	自治体
備考	ティームKTR提案

富山市における事例

高齢化のさらなる進展を踏まえた課題認識

- ①車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街
- ②割高な都市管理の行政コスト
- ③中心市街地の空洞化による都市全体の活力の低下と魅力の喪失

コンパクトなまちづくりを実現する施策の3本柱

①公共交通の活性化

- まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化
- 公共交通の活性化と沿線まちづくりを一体的に行う

②公共交通沿線地区への居住促進

- 鉄軌道の駅や停留所及び幹線バス路線のバス停からの徒歩圏内に各種施設の立地や居住を促進

③中心市街地の活性化

- 公共交通網が集中する富山駅を囲む中心市街地に各種の都市機能を集中立地させる
- 中心市街地における居住を促進

- LRTの整備
- バス・サービスレベルの向上、乗り換え環境の改善
- コミュニティサイクルの整備



公共交通沿線への居住等に対する支援を実施

- 戸建て住宅の建設・取得に対する補助 30万円/戸
- 二世帯住宅は上乗せ 10万円
- 沿線区域外からの転入は上乗せ 10万円
- 共同住宅の建設に対する補助 70万円/戸 など
- 491戸の実績(H19.10~H23.3)

- 集客、イベント施設としてグランドプラザの整備
- 中心市街地における民間発事業の実施



3- (4) 府職員をはじめ、行政職員の 積極利用(通勤、出張)

ねらい	行政職員が率先して利用することにより、範として地域住民の利用を促す。
実施内容	各地で進められているエコ通勤運動を促進する。とりわけ、府職員を始め自治体職員の通勤、出張時のKTR利用を積極的に推進する。
実施時期	速やかに改善(24年度内に着手)
実施主体	自治体
備考	