

□第1章 北近畿タンゴ鉄道（KTR）の経緯

1 宮福線

大正12年に福知山^{こうもり}～河守間を結ぶ北丹鉄道が開業したが、昭和46年に営業終了。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、地元の総意として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。昭和57年に第三セクター「宮福鉄道株式会社」が設立され、昭和58年に工事を再開。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月に宮福線（宮津～福知山間30.4km）が開業した。

2 宮津線

宮津線は昭和7年に舞鶴～豊岡間が全線開通したが、年間約30億円（昭和52～54年度の平均＝赤字ローカル線の基準となる輸送量を算定した年度）という多額の赤字となっており昭和56年に国鉄再建法により廃止対象路線（輸送密度4,000人未満：基準年＝昭和52～54年）に指定され、地域が一丸となって存続のための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「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）」を前提に鉄道存置、宮福鉄道株式会社が運営を引き受けることを全会一致で決定した。

3 北近畿タンゴ鉄道株式会社へ

宮福鉄道株式会社は、平成元年8月に社名を「北近畿タンゴ鉄道株式会社（以下「KTR」という）と改め、平成2年4月1日から宮津線が転換開業し、KTRは宮津線と宮福線とを一体運営する会社となり、地元の悲願により存続されることとなったものである。



□第2章 現状と取組

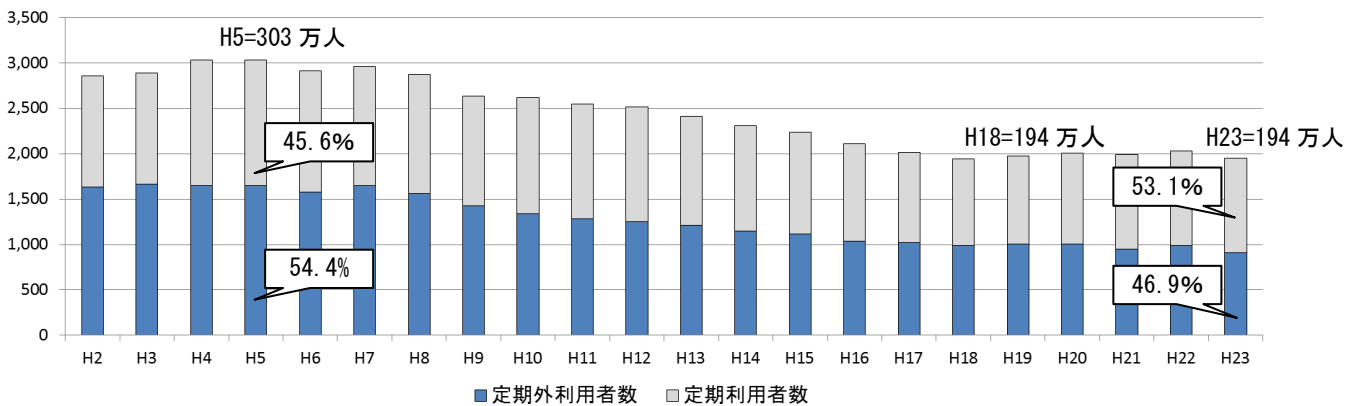
1 利用者の現状

(1) 利用動向（利用者数の推移、利用実態）

KTRの開業以来の利用者数の推移は、平成5年度にピークの303万人を記録してからは徐々に減少を続け、平成18年度には200万人を割り込み過去最低の194万人となった。KTRでは、平成19年度以降、毎月新たな取組をリリースするというマンスリー企画を展開、平成20年度には再び200万人を回復したが、平成23年度は東日本大震災による観光への出控えなどの影響により再び200万人を大きく割り込み194万人という結果になった。

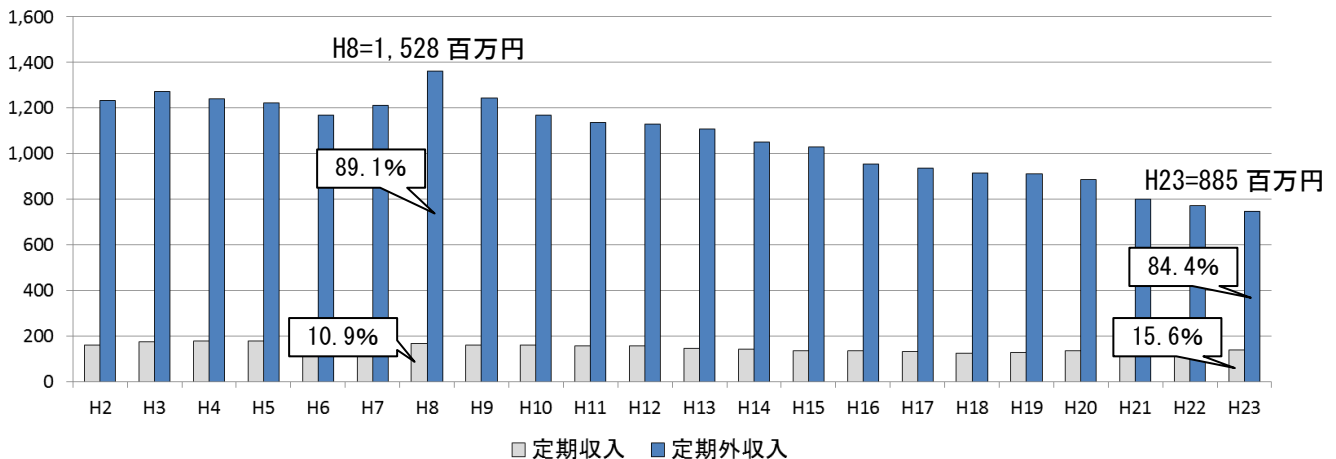
利用者数の内訳を見ると、ピークの平成5年度は定期外利用者165万人（全利用者の54.4%）、定期利用者138万人（同45.6%）と定期外利用者の方が多かったが、平成23年度は定期外利用者91万人（同46.9%）、定期利用者104万人（同53.1%）と、定期利用者が定期外利用者を上回る状況となっている（図1参照）。

【図1】利用者数の推移（千人）



旅客運輸収入の内訳を見ると、定期外運輸収入が8割以上を占めており、定期外利用者が運輸収入の柱となっていることから、その減少が運輸収入額全体の減少の大きな原因となっている（図2参照）。

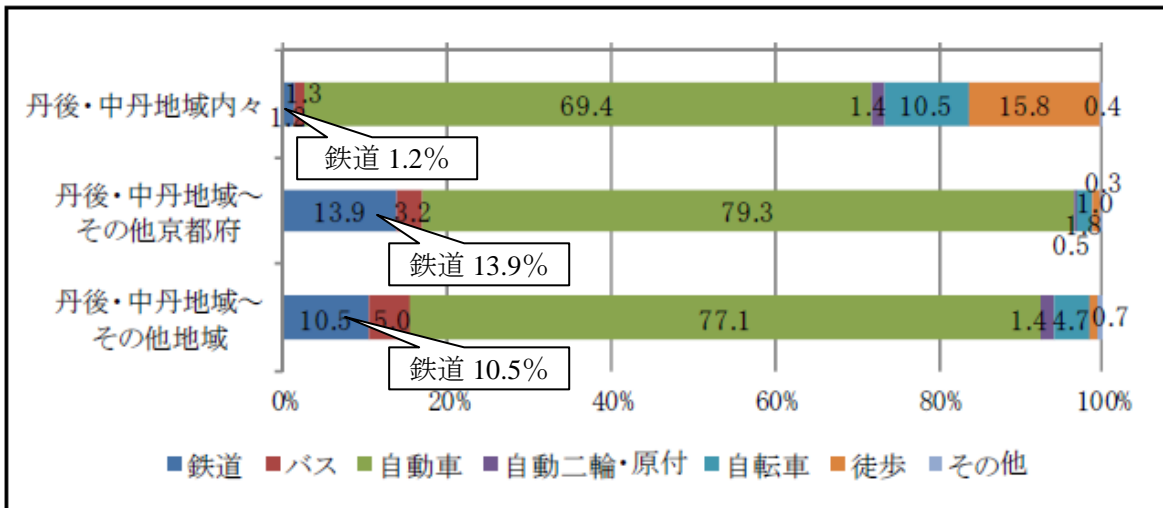
【図2】旅客運輸収入の推移（百万円）



平成 22 年度に実施された第 5 回近畿圏パーソントリップ調査では、丹後・中丹地域内々での移動について平日では鉄道利用が 1.2%、休日では 0.5%と非常に低く、同地域と他の府内地域との移動では平日 13.9%・休日 8.6%、同地域と他府県地域との移動では平日 10.5%、休日 4.6%となっている（図 3 参照）。

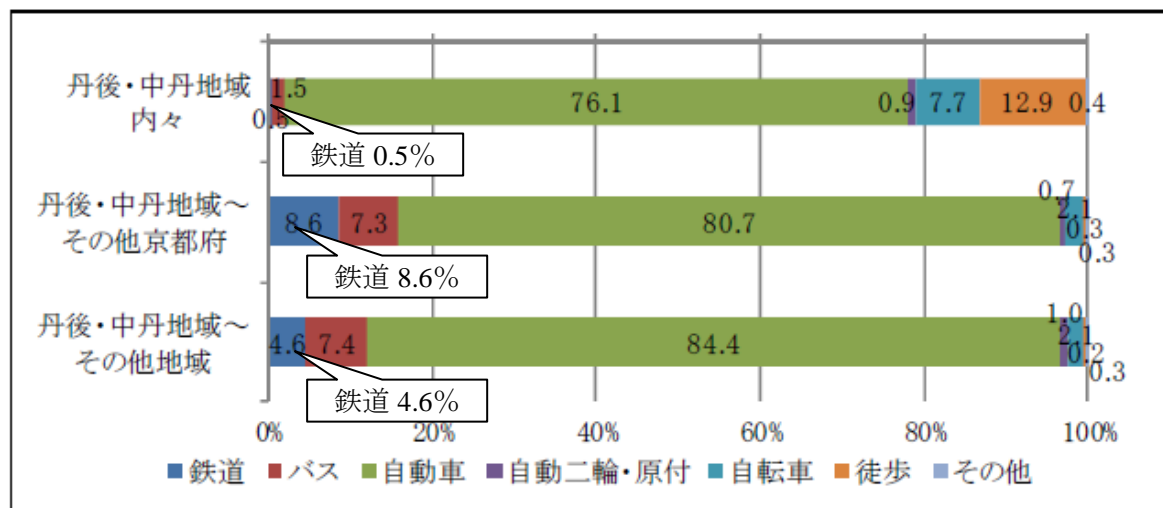
また、総トリップ長と代表交通手段の関係では、平日は 15～65km の移動距離で鉄道利用が自動車利用を上回っている（図 4 参照）。

【図 3】 KTR 沿線の交通機関別分担率（第 5 回近畿圏パーソントリップ調査）



※手段不明除く

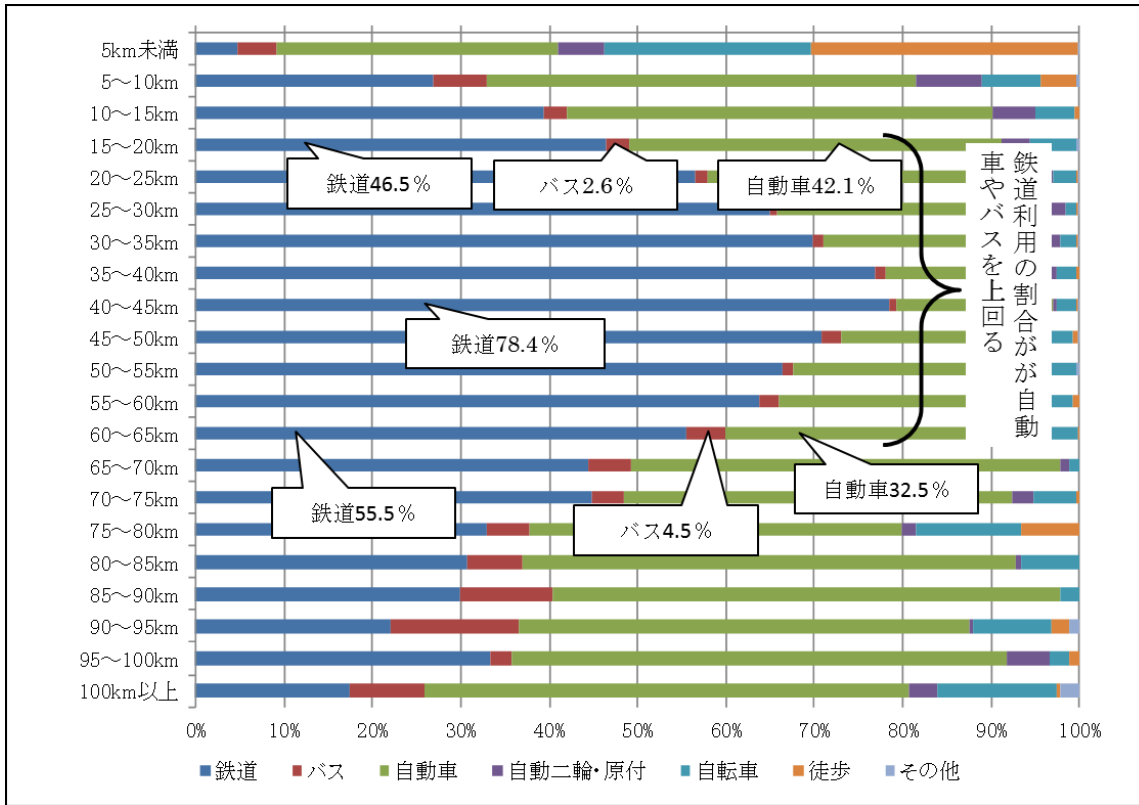
代表交通手段別にみた丹後・中丹地域における内外流動(平日)



※手段不明除く

代表交通手段別にみた丹後・中丹地域における内外流動(休日)

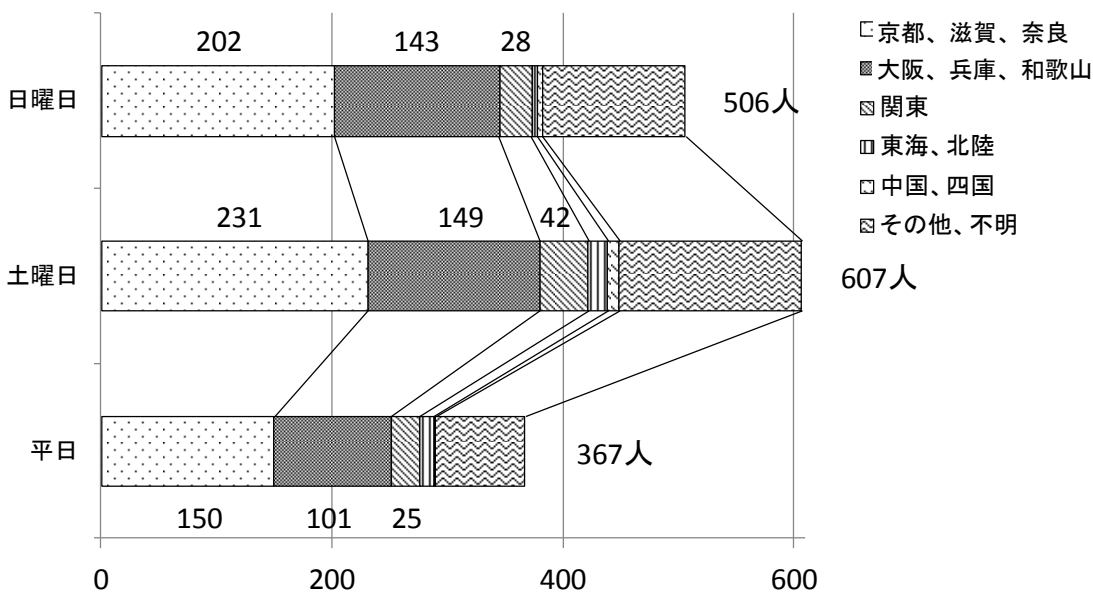
【図4】 総トリップ長と代表交通手段の関係（平日）（第5回パーソントリップ調査）



(2) 広域からの利用動向

宮福線特急利用者（流入）の内訳は、京都方面を中心に京阪神など近畿圏が大きな割合を占め、一桁小さいが関東方面がこれらに次いでいる（図5参照）。

【図5】 KTR 方面別利用動向（流入・宮福線特急）



(KTR 旅客流動調査報告書 (平成 18 年 9 月) より)

沿線地域外からの誘客を図るためには、広い地域で KTR ないしこの地域に関心を持ってもらうことが必要であるが、KTR 関係の新聞掲載実績は京都新聞、神戸新聞など地元紙が中心で全国への発信が十分とは言えない（年間 81 件；平成 23 年度）（巻末資料 1 参照）。

（3）運行状況

宮津線、宮福線とも概ね 1 時間に 1 本の普通または快速列車が運行されており、その間を宮津線（天橋立～豊岡）においては、1 日 10 本の特急が、宮福線においては 19 本の特急が運行している（表 1 参照）。

【表 1】 KTR 列車別乗車人員の状況

	列車本数（1日）		平均乗車人員	
	普通	特急	普通	特急
宮津線（西舞鶴～天橋立）	47本	—	30人	—
宮津線（天橋立～豊岡）	37本	10本	33人	23人
宮福線（福知山～宮津）	34本	19本	27人	44人

※列車本数は平成 24 年 3 月ダイヤ改正後

※平均乗車率は平成 23 年 10 月の KTR 資料（ノリホ（乗務員の目視による利用者数確認））

※普通列車定員：KTR 車（114 人）MF 車（80 人）特急列車定員：DIS 車（100 人）EXP 車（152 人）

営業キロが近い第三セクター鉄道との比較によると、営業キロに対するダイヤ本数の割合が高く、6 社中の通過密度は松浦鉄道に次ぐ高さとなっている（表 2 参照）。

【表 2】 営業距離とダイヤ本数（他の三セク鉄道との比較）

	松浦鉄道	秋田内陸縦貫鉄道	三陸鉄道	土佐くろしお鉄道	K T R	肥薩おれんじ鉄道
ダイヤ本数（本）	149	39	51	114	163	52
営業キロ（k m）	93.8	94.2	107.6	109.3	114	116.9
通過密度（本/km）	1.59	0.41	0.47	1.04	1.43	0.44

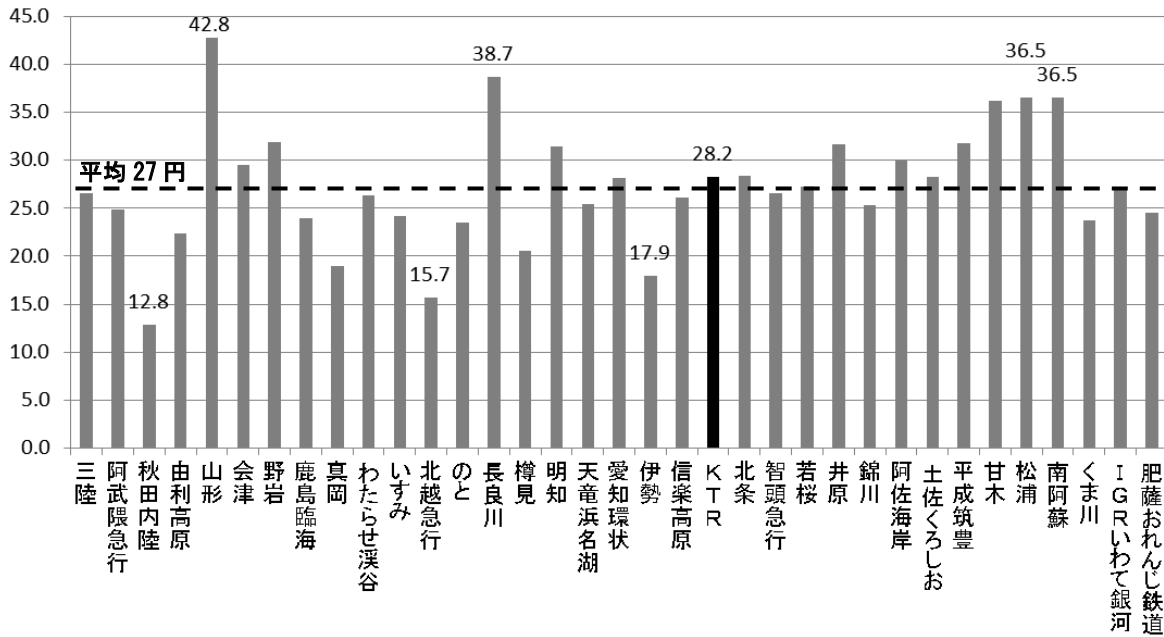
（平成 21 年度、KTR 調べ）

(4) 運賃

KTR の運賃水準について、普通運賃の平均賃率（運賃収入÷旅客人キロ、乗客が 1km 利用したときの平均運賃収入）は、ほぼ全国三セク鉄道平均並みの水準である（図 6 参照）。

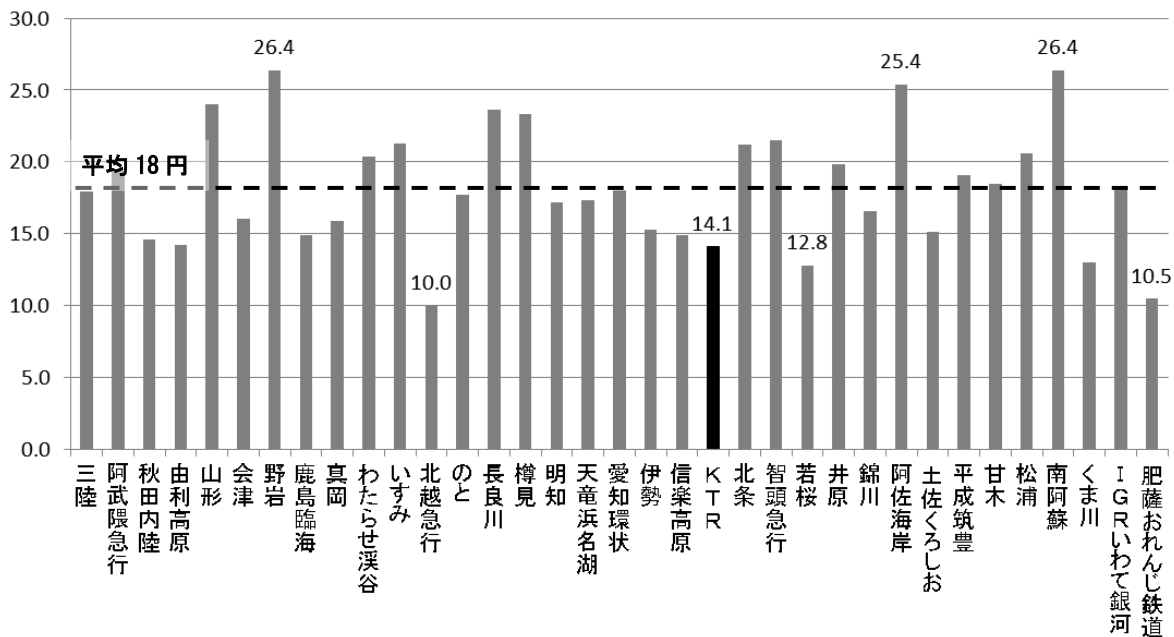
一方、通勤定期の平均賃率は全国三セク鉄道平均の約 8 割、通学定期は同約 6 割の水準であり、定期券の割引率が比較的高い（図 7、8 参照）

【図 6】 普通運賃の平均賃率（円）



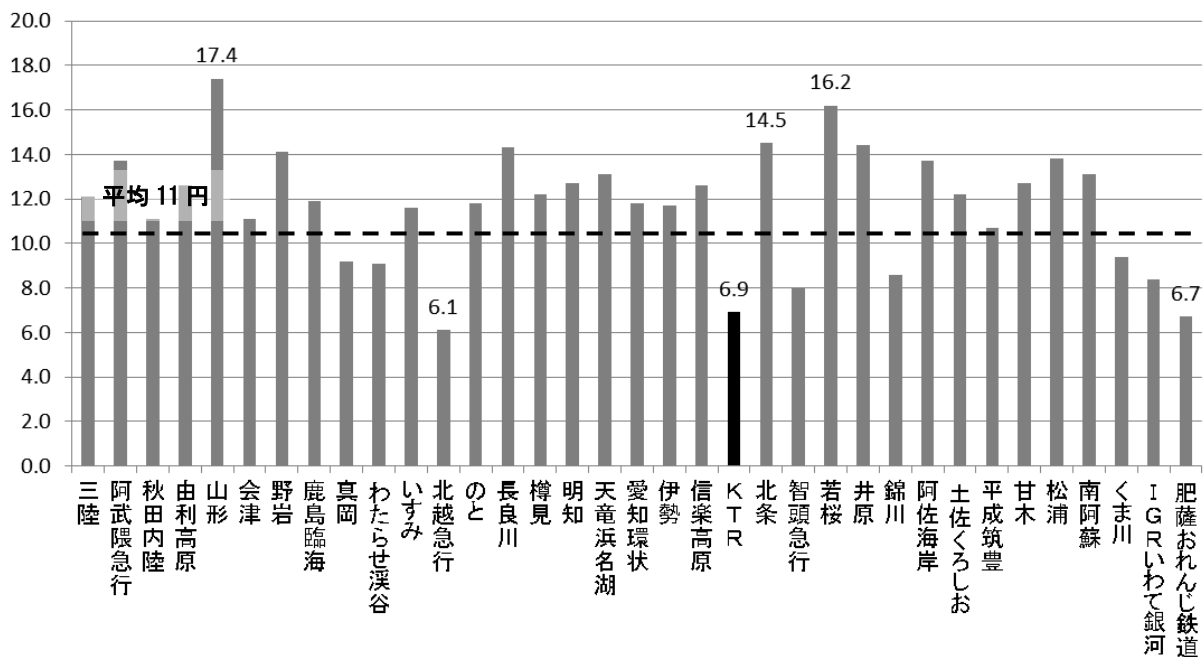
（「第三セクター鉄道等の概要」（平成 22 年 9 月）より）

【図 7】 通勤定期の平均賃率（円）



（「第三セクター鉄道等の概要」（平成 22 年 9 月）より）

【図8】 通学定期の平均賃率（円）



（「第三セクター鉄道等の概要」（平成22年9月）より）

また、KTRでは、利用者のニーズに応じた各種の割引切符を発売しており、利用者の確保、拡大に努めている。バス事業者やタクシー会社と連携した切符や、一定のエリアの店舗で提示すれば優待を受けられるものなど、他事業者や地域と連携した内容のものも用意されている（巻末資料2参照）。

2 KTRの現状と取組

(1) 営業路線及び駅

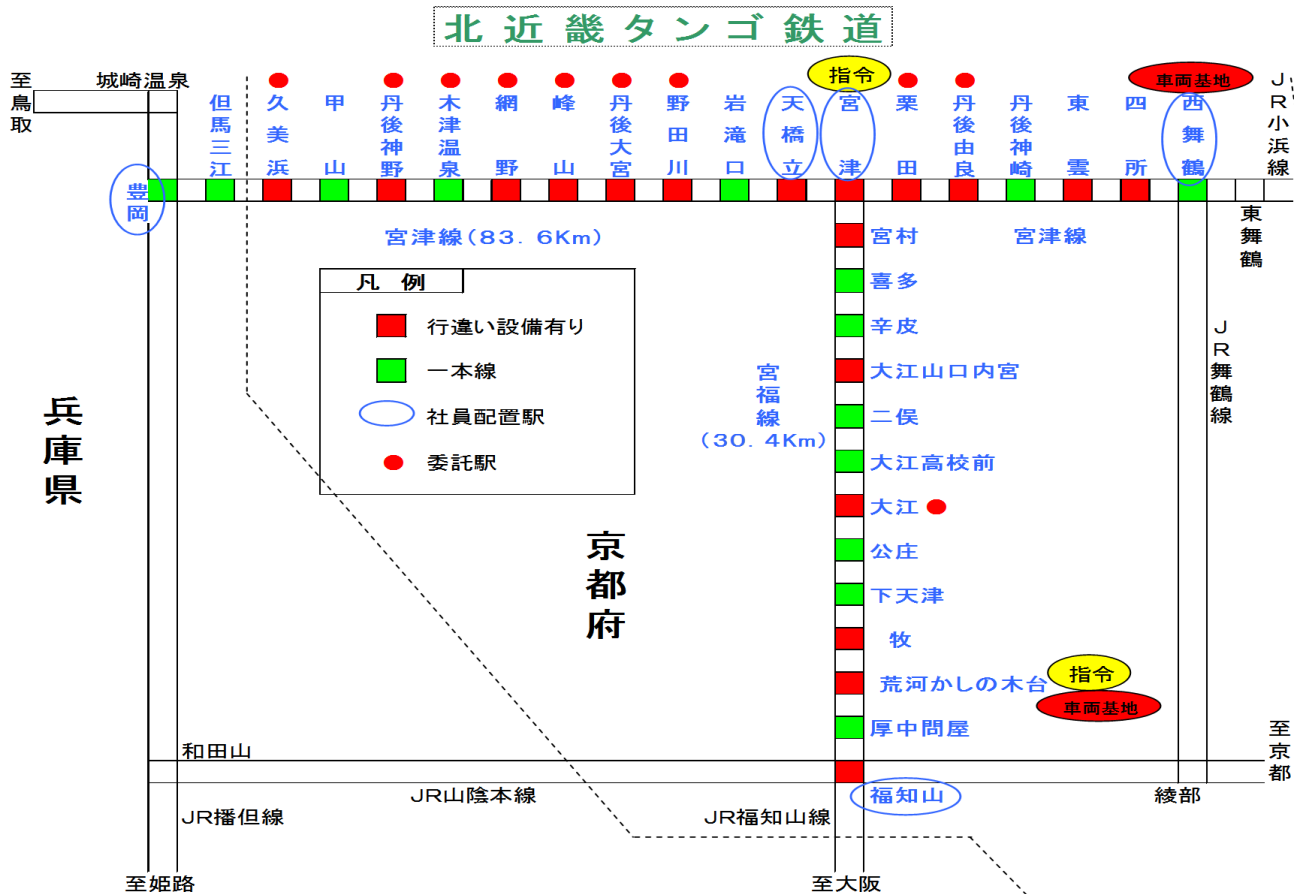
KTRは京都府及び兵庫県北部の5市2町を走る鉄道で、福知山～宮津間30.4kmを南北に結ぶ宮福線と、西舞鶴～豊岡間84.6kmを東西に結ぶ宮津線の2路線からなる。南は福知山駅、西は豊岡駅でJR山陰本線と接しており、西は西舞鶴駅でJR舞鶴線と接している。

KTRは開業から20余年が経過するが、宮津線は、国鉄時代から数えると80年を超える歴史がある。

平成7年度に宮福線全線と宮津線の宮津～天橋立間の計34.8kmにおいて電化設備を整備し、平成8年度から、JRの電車がKTR線内に乗り入れを開始している。

KTRは宮福線と宮津線合わせて32駅あり、そのうち有人駅は15駅、無人駅は17駅である。有人駅のうちKTR職員が常駐する直営駅が5駅、沿線自治体がKTRから委託を受けて発券、改札などを行う駅が10駅である。直営駅のうち福知山駅、宮津駅及び天橋立駅では始発列車から最終列車まで窓口に係員が常駐しており、その他の直営駅及び委託駅では主に朝から夕方までの営業となっている。(図9参照)

【図9】KTR路線・駅の状況



(2) 設備の状況

① 軌道・構造物、電気設備

軌道（道床、レール等）は自社において、また、構造物（橋りょう、トンネル等）及び電気設備は外注業者により、定期的に検査を実施している。検査の結果を踏まえ、緊急性の高いものから国庫補助制度を活用し整備を行っている（表3参照）。

【表3】国庫補助事業の実績（事業費ベース、百万円）

	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	備考
道床交換	61	48	20	36	39	道床の砕石化
マクラギ	3			23	23	PCマクラギ化
橋りょう	36			9	25	上部工補強等
踏切保安装置			17	12	17	遮断機、警報器更新等
電柱			25	23	15	コンクリート柱化
その他	49	62	92		257	④CTC更新等
計	149	110	154	103	376	

② 保有車両

KTRでは、特急車両16両、普通車両18両の合計34両を保有している（表4参照）。

すべてディーゼル車両で、特に普通車両は導入から20年以上経過して冷房装置の老朽化が進んでおり、夏季には利用者から多くの苦情が寄せられている。

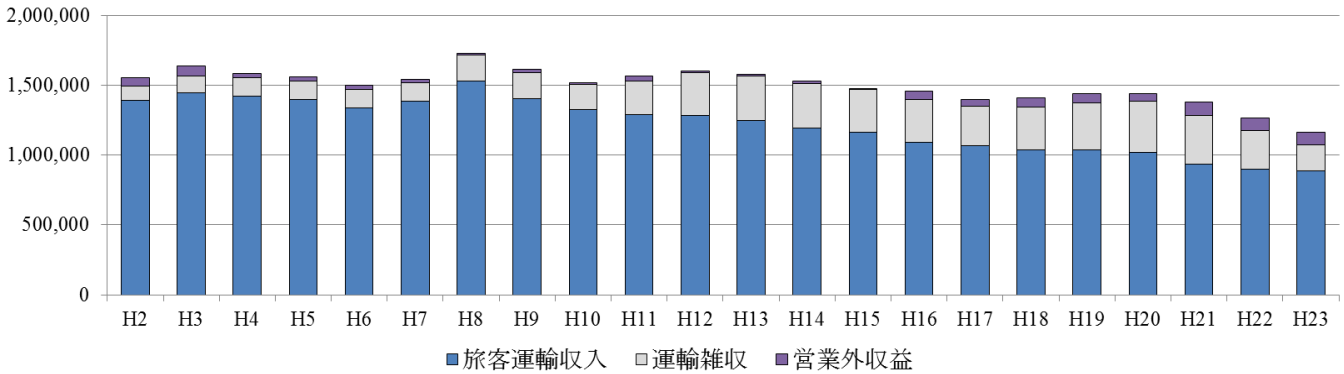
【表4】KTR保有車両の状況

	通称	形式	車両数	定数（1編成）	導入	経年数
特急車両	タンゴ・エクスプローラー（EXP車）	3両×2編成	3	52人×2両 48人×1両 計152人	平成2年度	22年
			3		平成4年度	20年
特急車両	タンゴ・ディスカバリー（DIS車）	2両×5編成	10	51人×1両 49人×1両 計100人	平成7年度	17年
普通車両	KTR車	1両ワンマン	12	座席52（56）人 立席61（58）人 計113（114）人	平成2年度	22年
	3両をリニューアル済み。うち1両はロングシート&畳脱着可能なお座敷列車、他1両は車椅子スペース確保					
普通車両	MF車	1両ワンマン	6	座席27人 立席53人 計80人	昭和63年度	24年
	3両をリニューアル済み。うち1両は自転車積載可能な仕様（普段は通常のボックスシート）					

(3) 経営状況

KTR の収益の約 3/4 を旅客運輸収入が占めるが、運輸雑収として JR との相互乗入で生じる受取車両使用料も大きな支えとなっている（図 10 参照）。

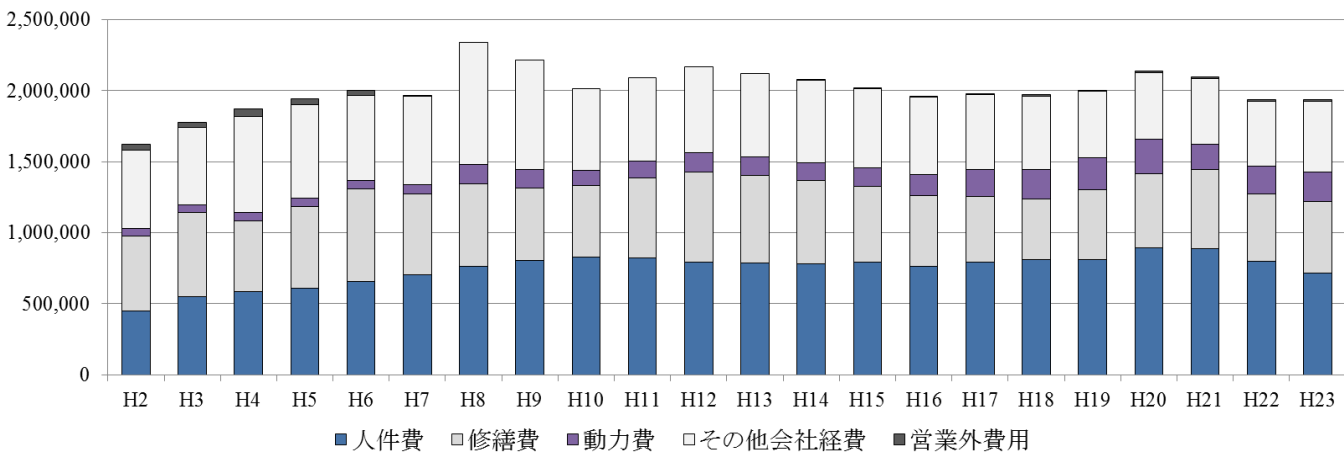
【図 10】 営業収益（旅客運輸収入、運輸雑収）、営業外収益の推移（千円）



また、費用面では、平成 8 年度をピークに約 20 億円前後で推移している。

人件費については、平成 19 年度に定数の見直しや給与水準の見直しを行い、平成 22 年度からは 60 歳以上の社員の基本給与を 30%カット、55 歳以上の昇給停止措置、役職手当・職務手当の削減などを実施し、平成 24 年 9 月現在も継続中である。（図 11 参照）。

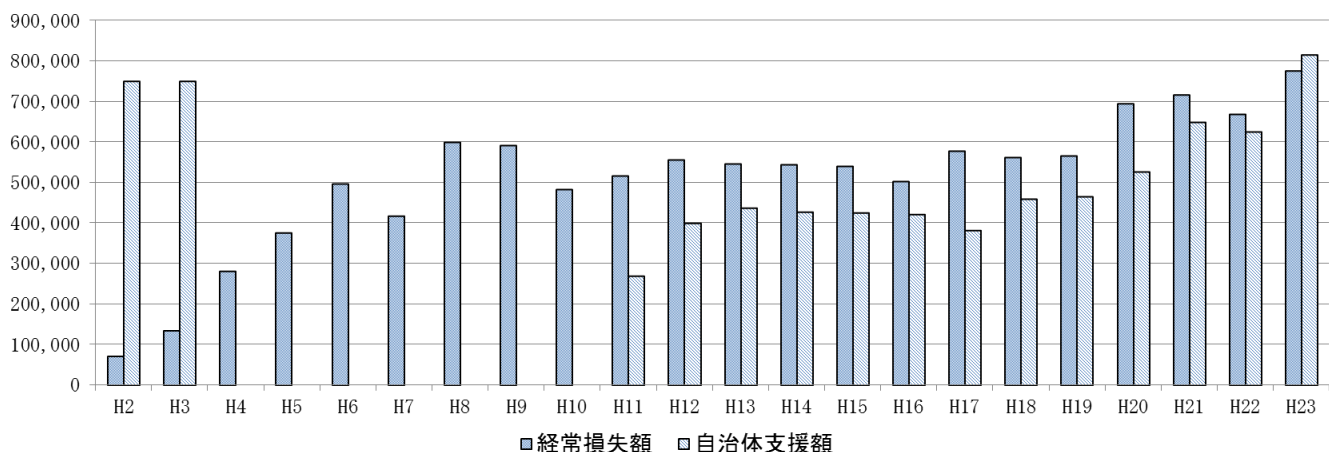
【図 11】 営業費用、営業外費用の推移（千円）



KTR が転換開業した平成 2 年度以来、経常損失額が年々増加し、開業当初に自治体が造成した基金と転換交付金は平成 11 年度に底をついた。その後は毎年自治体による基金積立を行い対応してきたところである（図 12 参照）。

平成 19 年度策定の KTR 経営活性化 5 年計画の中でも「コスト意識の徹底による経費削減」を掲げ収支改善を図るとともに、「お客様に愛される魅力的な鉄道」をめざして「ホスピタリティー、サービスの向上」に向け接客研修や接客マナーの向上に取り組んできたところであるが、高速道路の無料化社会実験や東日本大震災の影響もあり、経常損失が拡大した。

【図 12】 開業以来の経常損失額の推移と自治体支援額（千円）



※経常損失額と自治体支援額の差は、補助事業で整備した設備の減価償却費等

（４）人員体制

技術系社員については、JR 西日本の OB 人材に頼ってきたが、近年、その確保が困難になってきており、平成 19 年度からプロパー社員の運転士育成を進めているが、自社の実地訓練が気動車に限られるため、電車運転士の確保が課題となっている。さらに車掌、運転指令、工務保線など技術系社員も大半が 50 代以上であり、若手・中堅層の確保と確実な技術の伝承を行う必要がある（表 5 参照）。

KTR では、スムーズな技術伝承と人材確保のため、平成 23 年 7 月、社内に「人材センター」を設置し、定年に達した技術系社員を再雇用して教育指導を行なう環境を整えたところである。

【表 5】 KTR 技術系社員の年齢構成（人）

	20代	30代	40代	50代	60以上
運転士	8	14	5	5	12
運転士候補	2	4	0	0	0
車掌	0	0	0	1	8
運転指令	0	0	0	1	5
工務保線	0	1	1	6	3
工務電気	3	2	0	0	1
車両検修	0	3	1	5	3
駅務	8	4	1	2	8

（平成 24 年 4 月 1 日現在）

KTR と営業キロや年間輸送人員に近い土佐くろしお鉄道（高知県）、松浦鉄道（長崎県）、肥薩おれんじ鉄道（熊本県、鹿児島県）、兵庫県内の三セク鉄道及び私鉄と比較した場合、運転士の数がやや多く、運転手の高齢化も顕著となっている（表 6～8 参照）。

【表 6】 KTR 及び類似鉄道会社の運転士数

会社	営業キロ (km)	路線数 (本)	便数 (本)	駅数 (箇所)	運転士 (人)
KTR	114	2	121	32	54
土佐くろしお鉄道	109.3	2	124	42	36
松浦鉄道	93.8	2	144	57	54
肥薩おれんじ鉄道	116.9	1	60	28	39

(運転士数は平成 21 年度鉄道統計年報、便数は平成 23 年 4 月兵庫県交通政策課調べ)

【表 7】 KTR と兵庫県内三セク鉄道等の運転士・車掌数

会社	営業キロ (km)	路線数 (本)	便数 (本)	駅数 (箇所)	運転士 (人)	車掌 (人)
KTR	114	2	121	32	54	15
智頭急行	56.1	1	29	14	27	9
北条鉄道	13.6	1	34	8	8	0
神戸電鉄	69.6	5	698	47	126	0

(平成 23 年 3 月兵庫県交通政策課調べ)

【表 8】 KTR と兵庫県内三セク鉄道等の運転士年齢構成

会社	20代	30代	40代	50代	60以上
KTR	8	14	5	5	12
智頭急行	4	13	6	1	2
北条鉄道	1	2	2	0	3
神戸電鉄	18	35	58	16	0

(平成 24 年 4 月兵庫県交通政策課調べ)

3 沿線自治体の取組

(1) 沿線における利用促進

沿線市町と綾部市は、平成3年2月に「北近畿タンゴ鉄道利用促進協議会」を組織し、KTRの利用促進に関する様々な取組を進めてきた。

取組の推進のため、地域内においては沿線住民の理解のもとに利用の一層の促進を図ること、地域外に対しては鉄道利用による観光誘客等の促進を図ることを観点に、地域での一丸となった取組をより一層強め、マイレール意識の高揚と利用促進を図ることを主旨とし、平成18年6月に「KTR サポーターズクラブ」を設置し、ファンの組織化を図るとともに、平成23年度からは「40万人ワンモア運動」というスローガンのもと、沿線住民がKTRに対してできることを一つでも多く取り組むといった啓発活動を進めている。

また、各沿線自治体等においても次のような取組が個別に行われており、地域性に応じた事業展開が図られている。(表9参照)

【表9】沿線自治体等の取組内容（平成23年度実施事業）

自治体名	主な事業名
利用促進協議会	サポーターズクラブ会員還元事業（1日フリーきっぷを200円割引購入可）
	バス・KTRエコファミリー(大人と一緒に利用する場合子供料金が無料)
	「40万人ワンモア運動」の呼びかけ・展開
	KTRを考えるチラシ作成及びのぼり作成事業
	「～乗ってつなごう未来の子どもたちへ～ みんなでKTRを考える住民参加シンポジウム」の開催
	サポーターズクラブ会員（H23実績＝1年会員：759口、3年会員：108口） ポイントカード利用実績：30件
	花いっぱい運動（周辺住民とともに駅周辺に花を植栽）
	利用啓発事業（チラシ作成、情報発信やPR事業）
	看板リニューアル事業（駅掲出の促進協標語看板の掛け替え）
	福知山市
舞鶴市	市民対象日帰りイベント列車「舞鶴市民号」の運行
	鉄道利用者に対する市営駐車場使用料の補助
	市内のKTR及び路線バス路線図と時刻表を掲載したマップ作成
	駅舎周辺の美化活動（自治会等の団体とともに美化活動を展開）
宮津市	KTR利用者に対し宮津駅前駐車場の利用料免除（得とく駐車場券）
	市職員に対するビジネス特急回数券支給

宮津市続き	KTR 宮津駅・天橋立駅バリアフリー支援（エレベーター設置）
	公共交通マナー向上事業（駐輪場の整理及び駅舎の清掃）
	高齢者ふれあいほっとサロン開催支援（岩滝口駅）
京丹後市	高齢者運転免許証の自主返納支援（シルバー定期の交付）
	「高齢者上限 200 円乗車」社会実験
	KTR 利用促進通勤定期券購入支援
	市職員の通勤定期利用、KTR 出張の強化
伊根町	町職員に対するビジネス特急回数券支給
与謝野町	町職員に対するビジネス特急回数券支給
	町内の公共交通情報を 1 冊にまとめたバス・鉄道時刻表を作成し町民に配布
豊岡市	市民対象の日帰りイベント列車「豊岡市民号」の運行
	市内総合交通情報誌「足ナビ」の発刊
	市職員が率先して公共交通を利用した通勤を進める「豊岡市 e 通勤プロジェクト」の実施

（２）沿線自治体による駅舎の管理

宮津線においては、JRからKTRへの転換にあわせて各地域の特色を生かした駅舎へ改築された（図12参照）。これらの駅舎の管理は主に沿線自治体が担っている。

駅舎の活用状況については、岩滝口駅で月に一度、地域の女性団体が中心となり「ほっとサロン」が開かれている。また、久美浜駅でも毎週日曜日には駅舎待合室にて朝市が、但馬三江駅（愛称：コウノトリの郷駅）では月に数回そば屋として使用されるなど、駅を活用した取組が行われている。



【図 12】丹後由良駅
（ヨットの帆をイメージ）

（３）地域振興（まちづくり）とKTR

府北部地域の人口は減少傾向にあり、公共交通を維持するには需要を束ねる必要がある。そのため、駅周辺に公共施設や病院などを集約し、駅周辺を目的地化するなど、中長期的なまちづくりとしての抜本的対策が求められる。

沿線各市町の総合計画では、必ずしもKTRの位置づけが明確にされていない場合が多く、土地利用や都市施設の配置など、KTRを核としたまちづくりの方向が十分には示されていない（表10参照）。

【表 10】沿線自治体の総合計画の策定状況（公共交通分野等を抜粋）

<p>福知山市</p>	<p>□第4次福知山総合計画（平成19年度策定） <基本方針> 北近畿の交通拠点として、JR山陰本線・福知山線の複線化の早期実現やKTR線の運行面での利便性を高めるため、JR西日本・KTR・国・府へ働きかけるとともに、利用促進に向けた総合的な対策を推進します。 <主要事業> KTRに対するマイレール意識の喚起やKTRサポーターズクラブへの入会、沿線の観光資源のPRによる鉄道利用の促進など、KTRの支援に努めます。</p>
<p>舞鶴市</p>	<p>□新たな舞鶴市総合計画・実行計画（平成23年策定） ①鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行の支援 ・市民生活を支える地域公共交通の維持、確保を図るため、鉄道、路線バス及び自主運行バスの運行に対する支援を行います。 ②公共交通の利便性向上と交通アクセスの充実 ・ダイヤの改善や市営駐車場料金の助成によるパークアンドライドの推進、駅・車両等のユニバーサルデザイン化の促進等により、公共交通の利便性の向上を図り、利用の増進に取り組みます。また、京阪神をはじめ全国各地からの交通アクセスの充実を図るとともに、市内における公共交通アクセスの相互連携を促進し、利便性の向上を図ります。 ③市民、交通事業者及び行政の連携による公共交通の利用促進 ・市民や交通事業者が参加する公共交通利用促進会議を開催するとともに、利用促進に向けた啓発事業を実施します。また、マップ&時刻表やポケット時刻表を配布するなど、公共交通サービスに関する情報提供を行います。 ④より利便性の高い持続可能で総合的な地域公共交通サービスのあり方の検討 ・既存公共交通機関の維持を図る中で、市民、交通事業者、行政が連携して、利用者ニーズに応じた交通体系や利用促進策を検討するため、実証実験等を実施するなど、より利便性が高く持続可能で総合的な地域公共交通サービスのあり方を検討します。</p>
<p>宮津市</p>	<p>□みやづビジョン2011（平成23年度策定） <基本施策>5. 暮らしの基盤の整備 市民の生命財産を守るための治山治水対策、今後、老朽化する道路施設等の予防保全的な整備等を進めるとともに、防犯・防災対策の推進、公共交通の利便向上など安心安全のための暮らしの基盤づくりを進めるほか、公共施設の耐震化、バリアフリー化など質的向上を図ります。</p>
<p>京丹後市</p>	<p>□第1次京丹後市総合計画・後期基本計画（平成21年度策定） <うらおい安全都市> 北近畿タンゴ鉄道については、市民の活用や観光客の利用増につながるよう、電化や京阪神との直通便、市独自のペイント車両の投入なども検討し、より利便性の向上に配慮した鉄道の利用を促進します。また、市が維持管理をしている駅舎の有効活用を図り、観光情報発信拠点化や民間・企業等への貸し出しなどを検討します。さらに、各駅及び駅周辺における交通バリアフリー化を促進します。さらに、駅舎や沿線の花いっぱい化を進めるとともに、市の玄関口としてふさわしいおもてなしの心を持った駅職員の対応を心がけるなど、利用者に親しまれる駅づくりに取り組みます。</p>
<p>与謝野町</p>	<p>□総合計画実施計画（平成23年度～25年度）（平成23年策定） <快適でやすらぎのある生活環境づくり> ・住民・事業者・行政などの多様な関係者が主体となって、少子高齢化社会に適応した利便性の高い公共交通を実現し、その利用促進を図ります。 ・北近畿タンゴ鉄道（KTR）の利用を促進するとともに、経営支援を行います。</p>
<p>豊岡市</p>	<p>□豊岡市総合計画（後期基本計画）（平成23年度策定） 【第3章 持続可能な「力」を高めるまち】【第2節 賑わいと魅力を創るまちづくり】【4 公共交通の充実】 <施策の基本方針> だれもが安全で快適に利用できる公共交通網の整備を推進します。 <基本施策③鉄道の輸送サービスの向上と利用促進> ・北近畿タンゴ鉄道については、地域の貴重な社会基盤であり、関係団体と連携した支援を図ります。また、他のまちづくり施策と連携した利用促進策を検討します。</p>

KTR 沿線地域の高校、医療機関、公的サービス機関など、多くは駅から徒歩圏（600m）内になく、KTR 開業以来、駅が新設されることもなかった。その結果、駅勢圏の人口が減少傾向にあり、KTR が十分には使われていない（表 11 参照）。

【表 11】 KTR 各駅の特徴

駅名	各駅の特徴	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	市の中心駅	○	○	△	△	○	○	○	○	◎	○
四所	地域の中心駅										
東雲	地域の中心駅										
丹後神崎	地域の中心駅								○		○
丹後由良	地域の中心駅								○		○
栗田	地域の中心駅				△	○					
宮津	市の中心駅	○	○	○	△	△	○	○	○	◎	◎
天橋立	地域の中心駅						○	○	○		◎
岩滝口	地域の中心駅			△			○				
野田川	町の中心駅	△				△	○	○			
丹後大宮	旧町の中心駅	○	△				○	○		○	
峰山	市の中心駅	△	△	△	△	△	○	○		◎	
網野	旧町の中心駅	△		△		△	○	○	△	◎	◎
木津温泉	地域の中心駅						○	○	△		◎
丹後神野	地域の中心駅							○	△		
甲山	地域の中心駅					△					
久美浜	旧町の中心駅	○		△			○	○	○	○	◎
但馬三江	地域の中心駅								○		
豊岡	市の中心駅	○	○	△	△	○	○	○	○	◎	○
宮村	地域の中心駅										
喜多	地域の中心駅										
辛皮	地域の中心駅										
大江山内宮	地域の中心駅								○		○
二俣	地域の中心駅										
大江高校前	地域の中心駅					○				○	
大江	旧町の中心駅	○	△	○			○	○	○	○	
公庄	地域の中心駅				△						
下天津	地域の中心駅				△						
牧	地域の中心駅										
荒河かしの木台	地域の中心駅		○								
厚中間屋	地域の中心駅		△	○							
福知山	市の中心駅	○	○	△	△	○	○	○	○	◎	○

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

表 11 のように駅周辺の施設立地状況から、日常生活の面で拠点となる駅として、宮津線内では西舞鶴駅、宮津駅、峰山駅、網野駅、豊岡駅を、宮福線では大江駅をあげることができ、これらの駅でのバスとの接続状況は以下のように、必ずしも接続が取れているとは言えない（表 12 参照）。

【表 12】バスとの接続の状況

線	駅	KTR 本数 (a)	バス本数	接続本数 (b)	比率 (b)/(a)
宮津	宮津	90 本	45 本	42 本	46.7%
		90 本	45 本	39 本	43.3%
	峰山	43 本	101 本	35 本	81.4%
		43 本	101 本	33 本	76.7%
	網野	43 本	37 本	21 本	48.8%
		43 本	37 本	21 本	48.8%
宮福	大江	53 本	10 本	5 本	9.4%
		53 本	10 本	2 本	3.8%

※上段：平日・土曜、下段：日曜・祝日（大江駅のみ上段：平日、下段：土・日・祝日）
 ※「接続本数」は、列車到着前後 10 分以内にバスが発着する KTR のダイヤ本数

なお、駅ごとの利用者数と駅勢圏人口（駅からの徒歩圏内 600m 以内に居住、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、利用率は横ばい傾向となっている。利用率 10%を超える駅は 32 駅中 10 駅であり、天橋立を除くと大江高校前駅や栗田駅などの府立高校の最寄駅となっている（表 13 参照）。

【表 13】 駅勢圏人口と各駅利用者の状況（人）

駅名	駅半径600m圏人口			乗降客数 日平均 平成17年度	駅 利用率 (%)	駅半径600m圏人口			乗降客数 日平均 平成22年度	駅 利用率 (%)
	人口	従業者数	合計			人口	従業者数	合計		
	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）

□第3章 ティーム KTR からの提案

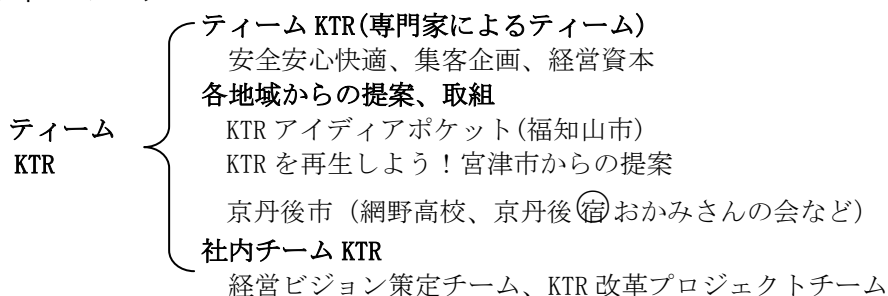
1 ティーム KTR の結成

KTR が地域に愛される鉄道として永続していくため、第一に、安心安全な運行をどのようにして確保していくのか、第二に、利用者を増やすためにはどうすればいいのか、第三に、持続可能な経営を確立するためには何に取り組むべきかという3点を重点的に考えダイナミックな対策を練るために、専門家によるティーム KTR を組織し、検討・提案された。

また、沿線地域においても、従来から取り組んでいる活動に加え、KTR アイデアポケット（福知山市）や宮津市版ティームなど地域版のチーム KTR が結成され、地域で意識されている課題、何ができるのか、などについて検討・提案がなされた。

KTR の社内においても、経営ビジョン策定チームと KTR 改革プロジェクトチームが結成され、現在検討が進められているところである。

<ティーム KTR>



2 ティーム KTR(専門家によるティーム)からの提案

(1) 安全・安心・快適策

KTR 開業から 24 年が経過して施設全体の老朽化が進行しており、計画的な設備更新による開業時の状態への回復が必要であることが指摘された。今後 10 年間で、軌道構造物（レールやマクラギ、橋りょうなど）、電気設備（列車制御装置、踏切設備、通信装置など）、車両（冷房、内外装など）の整備のため総額 40 億円規模の事業案が示され、緊急性の高いものから計画的に実施すべきであること、また、技術者の確保や保守管理体制の確立、事故故障対策の充実などソフト面の対策も必要であることと等の提案がなされた（表 14 参照）。

【表 14】ティーム KTR の提案（今後 10 年間で実施すべき設備整備事業）

区分	内容	事業費
軌道構造物	レール更新、マクラギ改良、橋りょう補強、トンネル補強など	約 19億円
電気関係	列車集中制御装置更新、踏切装置更新、通信設備更新など	約 19億円
車両関係	冷房装置更新、内外装リニューアルなど	約 4億円
合計		約 42億円

※ このほか、車両新造や電車化、車両基地改良などの設備投資の検討が必要であると指摘された。

(2) 集客・増客策

- ①「点」の観光地づくりから「面」そして「全」のまちづくりへ
 - ・自然、宿泊、食事、移動、買物など全ての要素で、土地の文化を感じることを楽しむ
 - ・「－」（マイナス）の視点で観光地を見直す（不要なものを省く）
- ②鉄道が資産：コンテンツ（名物）としての鉄道
 - ・列車をわざわざ乗りに来るファン獲得のために魅力ある列車を導入（既存車両改造）
- ③つなぐ鉄道・住民のための鉄道
 - ・鉄道が通っていないところへも行ける「乗り換え」システム
 - ・支えてくれる地元利用者にさらに愛される鉄道に、まちの居間としての駅、待ち時間の楽しい駅、出会いを運ぶ鉄道に
- ④広域的な周知・集客
 - ・関西、全国へ向けた周知・集客、天橋立へ訪れる人を周辺地域へ
 - ・劇場、テレビ放送を利用したPR、映像制作によるKTR及び沿線地域をPR

(3) 経営策

- ①強力なリーダーシップと権限の集約、ガバナンスの明確化
- ②迅速な意志決定機能の構築：取締役改革、所有と経営の分離、執行役員制度
- ③上下分離方式導入（鉄道事業再構築事業）の検討

3 地域からの提案

<地域版チームKTR>

① KTR アイデアポケット～福知山エリア～

経営に関すること

- ・KTR 自らの活性化への社内の機運づくり
 - ・現状の分析と問題の把握による適正な運行体制（ダイヤ・人員・列車）の構築 等
- 利便性に関すること
- ・駅や車両のバリアフリー化、駅へのアクセス、駅からの移動環境の整備
 - ・乗客・社員のマナー向上を啓発 等

集客に関すること

- ・福知山を代表するブランド品や観光スポットを開発し集中的にPR
- ・体験型、まちなか巡りなど「スロー観光」コースの設定 等

② 宮津市版チームKTR

観光客拡大に向けて

- ・KTR が観光施設と旅行会社とのプラットフォームに、観光商品開発
- ・企画列車～アミューズメント化～（魅力ある列車、新区間特急） 等

経営・運行の改善に向けて

- ・車両広告の活用（京阪神の列車でPR）
- ・高速バスとのアクセス強化（高速バスとの共通切符） 等

地域としての利用促進策

- ・高齢者 200 円乗車、子ども乗り放題切符プレゼント、高齢者運転免許返納促進
- ・サイクルトレインの有効活用

そのほか、京丹後市域では網野高校や京丹後(宿)おかみさんの会からのアイデアも寄せられている。

□第4章 検討の視点

1 KTR 存続の必要性

仮に KTR が地域からなくなった場合、沿線地域には様々な影響が生じると想定される。

○高校生の通学への影響

KTR 沿線地域には 11 の高校（表 15）があり、通学のために KTR はなくてはならない存在である。

府立大江高校では全校生徒 360 人のうち約 240 人が、府立久美浜高校では 300 人のうち約 100 人が KTR を利用している（平成 22 年 7 月）。

KTR がなくなった場合、自転車通学かバス通学、家族による送迎が必要になる。

バス転換すると、通学時間、通学費用の増大など負担が増加し、家族による送迎については、本人以外の負担も増加する。通学時間帯には高校周辺の道路渋滞も想定され、その影響は高校関係者だけに止まらなると想定される。

【表 15】 KTR 駅周辺の高校

駅	高校
西舞鶴駅	府立西舞鶴高校
栗田駅	府立海洋高校
宮津駅	府立宮津高校、暁星高校
野田川駅	府立加悦谷高校
峰山駅	府立峰山高校
網野駅	府立網野高校
甲山駅	府立久美浜高校
豊岡駅	県立豊岡高校
大江高校前駅	府立大江高校
福知山駅	共栄学園高校

○沿線人口への影響

KTR がなくなった場合、地域の魅力が低下し人口減少のスピードが加速することが想定される。その結果、沿線市町の市民税（個人）税収の減少が想定される。

○観光入込客への影響

KTR がなくなった場合、観光入込客数が減少し、観光消費額の減少が見込まれる。

宮津市の観光入込客数(平成 22 年度)は 2,785 千人で、うち鉄道利用者が 292 千人（10.5%）を占めている（表 16 参照）。宮津市における観光消費額は 8,890 百万円（平成 22 年度、京都府観光課調べ）であり、鉄道利用者の 10.5%が減少すると約 933 百万円が逸失すると想定される。

【表 16】 宮津市の観光客の利用交通機関

	H22(千人)	比率
鉄道利用	292	10.5%
路線バス利用	40	1.4%
貸切バス利用	642	23.1%
その他自家用車	1811	65.0%
計	2785	100.0%

○土地評価額への影響

沿線の土地評価額は駅周辺を中心に減少し、結果として固定資産税収が減少することが想定される。

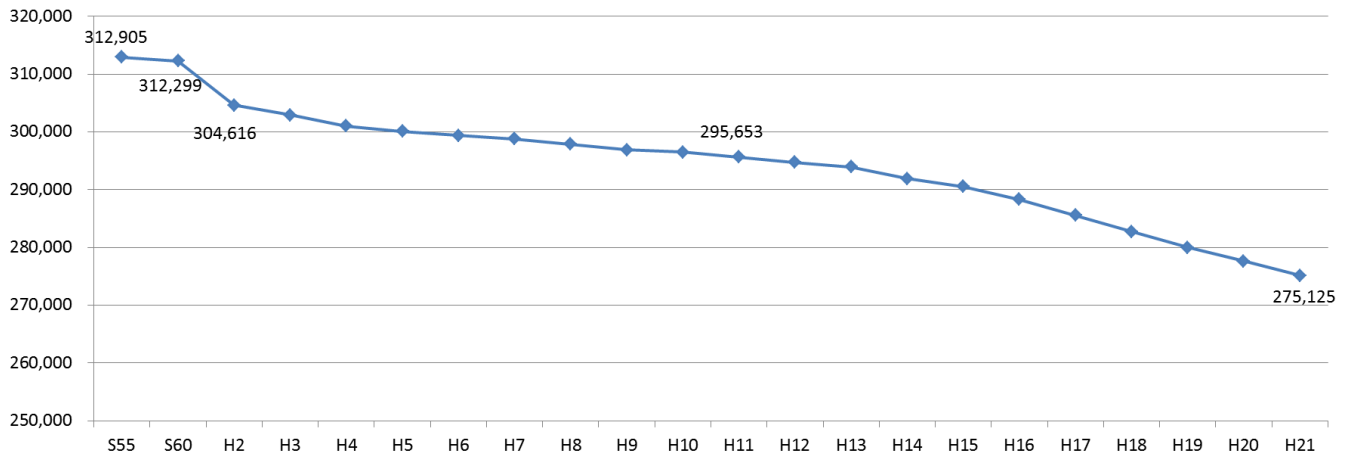
営業廃止路線の沿線では 10 年間で地価の伸び率が約 1 割低くなっている、と報告されている。（神戸電鉄粟生線活性化協議会パンフレットより）

このほか、鉄道駅は地域のランドマークとして、また地図に記載があること、災害時のリダンダンシー、そして心のよりどころなど、数値化できない様々な価値を有していると想定される。

2 周辺状況の変化

KTR 沿線市町の総人口（図 13 参照）及び就学人口は、長期的な減少傾向にあり、将来の推計人口も同様で、また高齢者比率は府域全域と比べ高くなっている。

【図 13】沿線地域の人口動向（京都府域）



また、先に見たように平成 22 年度に実施された第 5 回近畿圏パーソントリップ調査において、丹後中丹地域内々での移動について、鉄道利用が平日では 1.2%、休日では 0.5%と非常に低い状況となっている（p 3 参照）。

平成 26 年度には京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の全線開通など、沿線地域の高速道路網の整備がさらに進展する。

<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）

3 めざすべき将来像

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。

（1）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

日常生活・日常業務において、なくてはならない存在をめざします。そのため、出発地から目的地まで便利で快適に移動できる公共交通ネットワークづくりを進め大幅な利用増をめざします。

- ・ わかりやすく、使いやすいダイヤ設定
- ・ 鉄道とバス、自転車、自家用車などの乗継環境の改善
- ・ 快適で清潔な車両、駅

<指 標>

使いたい・乗りたい度、便利度のアップ

□総移動時間の短縮

ダイヤのパターン化などにより目的地までの総移動時間（待ち時間＋乗車時間）を短縮

速達性が求められる宮福線普通列車の宮津～福知山間の所要時間を短縮
(平成 26 年度末)

□駅でのバスとの接続比率

列車到着前後 10 分以内にバスが発着する比率を向上

峰山駅でのバスとの接続率(現状 81.4%)を 10%向上 (平成 25 年度末)

□冷房能力の向上

老朽化した車両冷房装置を更新し、冷房能力を向上させ車内環境を改善

普通列車の冷房更新 100%完了(平成 26 年度末)

(2) 信頼される経営を進める企業体質の実現

地域の人々から信頼され、愛される企業をめざします。

そのため、安全運行確保のための努力や社員ひとり一人の頑張りなど、経営努力の見える化を進めます。

- ・安全運行のための活動、経費節減や増収対策の頑張りを地域の人々に知ってもらう
- ・社員ひとり一人の頑張りやおもてなしの心が利用者に伝わる

<指 標>

さすが度（安全安心）のアップ

□責任事故ゼロの継続

平成 23 年度末現在、15 年継続中

□設備投資計画の確実な実行

ティーム KTR から提案の設備投資計画（平成 24～33 年度で約 42 億円）

約 30%実施(平成 25 年度末)

(3) 地域全体で支える仕組み、機運の醸成

KTR の現状を地域の人々が認識し、地域全体で鉄道を守り育てる機運を醸成します。

そのために、エコ通勤を奨励し、職場・地域・学校でのモビリティ・マネジメント (MM) の取組を進めます。

<指 標>

□通勤に KTR 等公共交通機関を利用する「エコ通勤」運動の実施率の向上

エコ通勤：豊岡市＝e 通勤、京丹後市＝通勤への公共交通機関利用の取組

自治体のエコ通勤実施率 100%(平成 25 年度)

□KTR 沿線地域での職場・学校MM件数

平成 23 年度 1 件 → 10 件 (平成 25 年度)

(4) KTR（鉄道・駅）を核としたまちづくり

まちづくりの計画に KTR・駅を位置づけ、駅周辺に目的地を集約し鉄道駅へのアクセスを改善するなど、鉄道利用が便利な生活環境づくりを進めます。

<指 標>

地域の魅力・元気のアップ

□駅勢圏人口の増加

駅勢圏人口 137,993 人（平成 17 年国勢調査、平成 13 年事業所企業統計調査）

126,053 人（平成 22 年国勢調査、平成 18 年事業所企業統計調査）

駅勢圏人口 126,000 人を維持する(平成 27 年度)

※駅勢圏人口＝駅から半径 600m の夜間人口＋昼間人口

□観光入込客数の増加

KTR の収益に直結する、宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町の観光入込客数の増加をめざします。

丹後広域振興局管内(平成 23 年度 5,365 千人) → 6,000 千人(平成 26 年度)

□KTR と地域の協働事業の増加

KTR と地域の協働事業を一層活発化させます。

平成 23 年度実績 59 件 → 70 件 (平成 25 年度)

協働事業の例

- ・企画列車：婚活列車、語り部列車、市民号、ラッピング列車
- ・駅活用、周辺整備：ほっとさろん（岩滝口駅）、サクラの植樹（四所駅）
- ・地域の利用：自治会や企業等でのレクリエーション利用、学校の課外授業など

(5) 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

全国の人たちが KTR を知っている、北近畿に行ってみようと思う環境づくりを進めます。そのために首都圏・京阪神において積極的なPR活動を展開します。

<指 標>

知っている度のアップ

□沿線地域外の人への魅力発信

全国、京阪神での新聞記事掲載件数の増加

平成 23 年度 81 件（日経テレコンより）→ 97 件（20%増加、平成 25 年度）

□地域住民に向けた KTR 情報の発信

関係自治体広報紙での記事掲載件数

平成 23 年度 70 件 → 84 件（20%増加、平成 25 年度）

自慢度（誇り度）のアップ

□KTR の「ここがすごい」数

KTR や沿線地域で自慢できるスポットや事柄を公募し、ホームページ等で発信

例：風光明媚で京都一長い由良川橋りょう、高校生の乗車マナー度など

これらを踏まえ、実現に向けて取り組むべき対策は以下のとおり。

《実現に向けての取り組むべき対策の 3 本柱》

『**経営改善対策**』：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

『**安全安心対策**』：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

『**増客・集客対策**』：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

第5章 愛される KTR へ向けての抜本的改革（実現に向けて取り組むべき対策）

1 経営改善対策

（1）経営体制

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 （24年度内着手）	経営体制刷新の検討開始	取締役（参考1）の抜本の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）。	KTR
	企画・営業部門強化に着手	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（参考2）を検討するため、企画・営業部門の体制を整備する。	KTR
	経営ビジョンの策定と共有	本検討会で示す方向性に基づき、数値目標を明記した KTR 経営ビジョンを策定し、社員及び関係者で共有する。	KTR
速やかに改善 （25年度内着手）	経営体制の刷新	取締役の抜本の見直しを進め経営体制のスリム化及び経営判断のスピード向上を図る。また、経営責任の所在が明確化されるマネジメント体制への移行を進める。	KTR
	駅の体制の見直し（委託駅化する）	現在5駅ある直営駅（参考3）の一部を委託駅化し、経費の節減を図る。	KTR 自治体

（参考1）

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

（参考2）

運輸外収入の拡大事例

いすみ鉄道（千葉県からの聴き取り）

①売店業（オリジナル商品の販売、年間売上 約 6,200 万円）

・売店 3カ所、web ショップ

<商品例>

・食品類（オリジナル煎餅「い鉄揚げ」、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け付け

鉄道外事業の営業損益 （いすみ鉄道・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

②ネーミングライツ

・3 駅で実施中（年間売上 約 180 万円）

国吉(くによし)駅 → 風そよぐ谷 国吉

大多喜(おおたき)駅 → デンタルサポート 大多喜

久我原(くがはら)駅 → 三育学院大学 久我原

(参考 3)

KTR 直営 5 駅 = 西舞鶴駅、宮津駅、天橋立駅、豊岡駅、福知山駅
委託駅化の想定 = 西舞鶴駅、豊岡駅

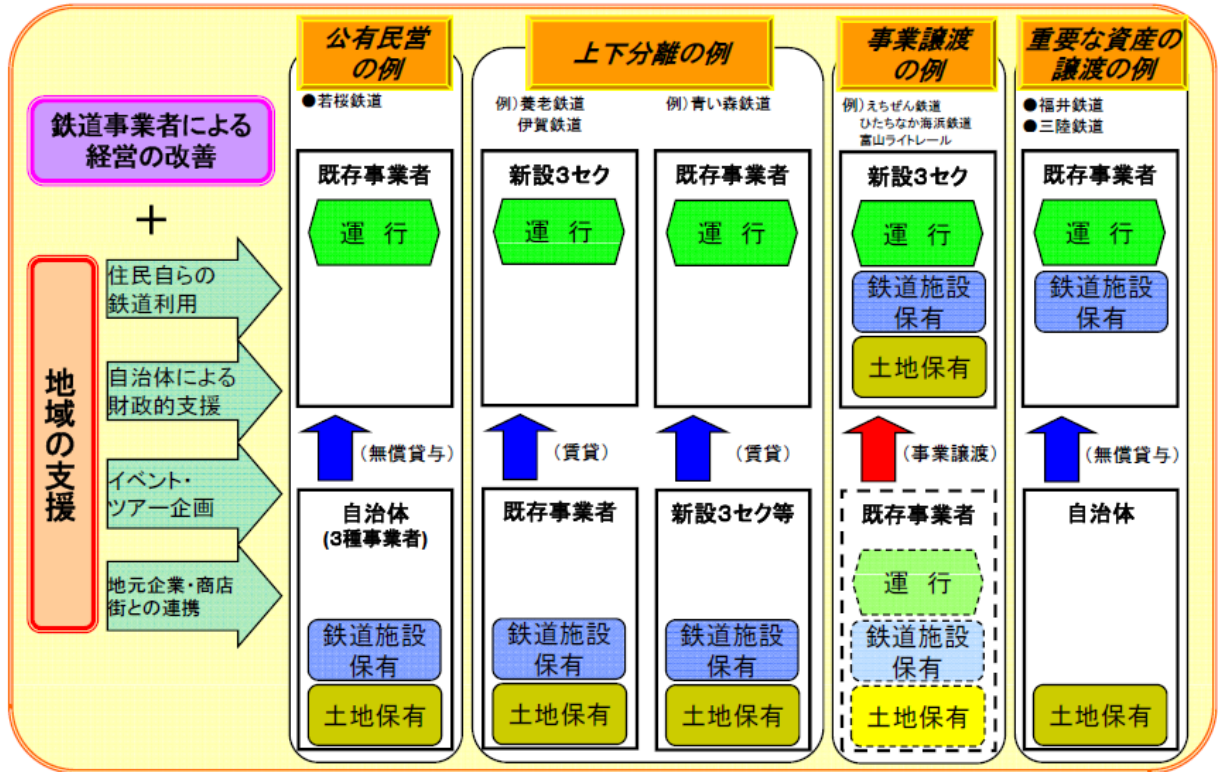


(2) 収支構造改革

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	支援スキームの見直し	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(参考4)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)。 なお、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。	自治体 KTR
	コスト構造改革、会社経費の削減	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(参考5、6)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。	KTR
	組織定数の見直し	<u>組織定数の見直し(参考7、8)</u> 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。	KTR
	本社と運行本部の統合	本社(福知山)と運行本部(宮津)を統合する。 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)	KTR
	企画乗車券の見直し	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。	KTR
	運輸外収入の多様化	KTRの駅等での物販を行うとともに、オリジナル商品の開発など収入の多様化を検討する。	KTR
	速やかに改善 (25年度内着手)	運賃負担の見直し	他の三セク鉄道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。
運賃体系の見直し		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、特急料金体系)の見直しを検討する。	KTR 自治体
沿線自治体の積極的な利用促進策へのインセンティブ導入の検討		沿線自治体の積極的な利用促進策に対するインセンティブを組み込み、更なる利用促進策を誘引する仕組みを検討する。	自治体

(参考 4)

「鉄道事業再構築事業」の実施パターンの例



【出典】国土交通省ホームページ「地域鉄道に対する国の支援制度」

(参考 5)

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)

- 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

(参考 6)

三セク他社との給与水準比較

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
KTR	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)

KTR	242,925	9,324	46,719	298,969
-----	---------	-------	--------	---------

※ 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）

(参考 7)

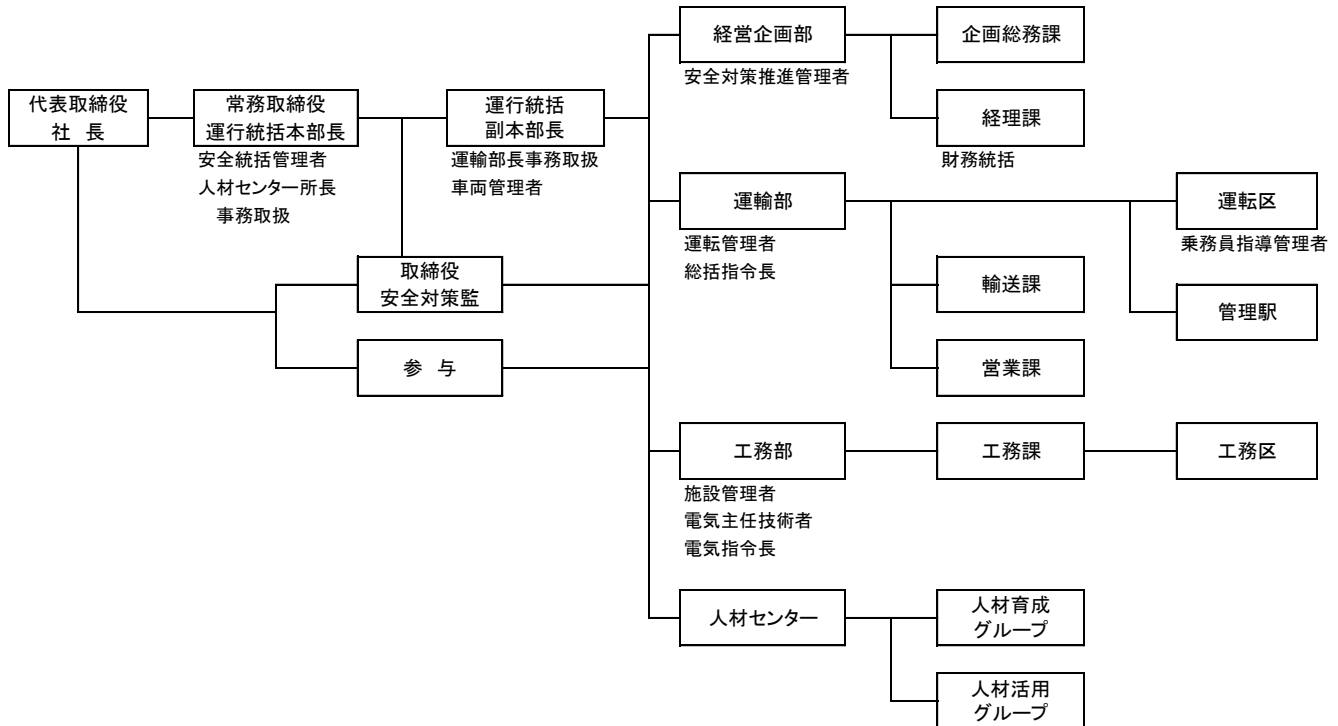
KTR 社員配置

(社員)

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

いずれも4月1日時点

KTR 組織図 (平成 24 年 4 月現在)



(参考 8)

株式会社日本航空再生計画案の内容のポイント（抜粋）

1. 事業計画のポイント

- 非効率機材の早期退役による機種数の削減と、新鋭中小型機材の導入によるダウンサイジング、不採算路線からの大胆な撤退により、赤字路線を全廃いたします。
- 空港コスト構造改革，施設改革，人事賃金制度・福利厚生制度の見直し等を行い，これまでにない徹底した費用削減を行うとともに固定費の変動費化に努めます。また，ホテル事業の売却等，子会社の売却・清算を行い，経営資源を航空運送事業へ集中します。
- 早期退職・子会社売却等により，JAL グループの人員削減をより推進し，平成 21 年度末の 48,714 人から平成 22 年度末には約 32,600 人とします。
- 国内旅客事業は，多頻度・小型化を図り羽田線を中心としたネットワークを維持し，収益性の向上に努めます。国際旅客事業は，他航空会社との二者間提携の活用を含めてネットワークの強化を図ります。特にアメリカン航空とは ATI 認可を申請し，太平洋路線の収益の強化を目指します。
- グループ経営方針の共有化を確実にできる，より効率的・戦略的な組織を構築します。また，グループ損益実態把握の早期化，数値責任の明確化により，計画を確実に実行できる経営管理体制を構築します。
- リーマンショックのような金融危機・新型インフルエンザ発生等，イベントリスクの発生時に即応できる体制等を整備することにより，リスク耐性のある経営を実現します。
- 初年度から営業黒字化・債務超過脱却による早期再生を目指します。以上の諸施策の実行に際しては，安全運航の確保を大前提としたうえで，経営陣および現場が一体となったコミュニケーションを欠かすことなく，適切なマネジメントによって安全確保体制の実行状況をモニタリングしつつ，これらを実現していきます。

【出典】日本航空ホームページ「更生計画案の提出等について」

(3) 社内改革

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	社員の意識改革(風土改革)	KTR 社員全員が職種を問わずお客様に対して「乗っていただく」という意識で接するための研修やすべての業務において細心の注意を払いコスト意識を徹底するなど、社員の意識改革を進める。	KTR
	利用者の「声」に向き合う体制整備(CS)	お客さまからのクレームには真摯に向き合い、全社員で意識を共有する体制を整備する。	KTR
	社員の労働意欲の維持・向上に向けた取組(ES)	社員の職務の改善活動等への評価制度を導入し、職員のモチベーション向上を図る。また、経営陣と現場の風通しのよい風土づくりを進める。	KTR
	清潔な車両等利用環境の整備(品質管理)	清潔な駅・車内の環境を整えるため(参考9)、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。	KTR
速やかに改善 (25年度内着手)	検修・技術伝承の体制整備	定年を迎える技術者の技術承継をスムーズにできる体制を整える(人材センターの活用)。 人材センター:平成23年7月開設。31名登録(24年4月)	KTR
	計画的な採用・配置による組織の若返り	高齢層に偏りのある年齢構成を是正するため計画的な採用・配置を行う。	KTR
	マーケティング部門の強化	経営分析の専門知識を有する職員を採用するなど、マーケティング部門を強化し、効率的なマネジメントのできる体制づくりを進める。	KTR
中期的な取組 (概ね3年以内に対応)	JRとの技術協力関係のあり方を検討	将来を見据えて、人材育成などを含めて、JRとの人事面での提携の仕組みを確保・検討する。	KTR

(参考 9)

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ら、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くて考えています。是非、みなさんの参加を待っています。



(社員向け「KTR ニュース」より)

2 安全安心対策

(1) 線路・電路

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	安全・安心に係る重点的設備投資	開業後 20 余年が経過し老朽化した設備（軌道、構造物、電気設備、車両等）を計画的に更新し、開業当時の状況に回復する。（参考 10） 国庫補助事業を最大限活用すべく、必要な調査及び計画策定を進め、着実に設備を更新する。	KTR 自治体
速やかに改善 (25年度内着手)	計画的な設備投資（軌道、構造物、車両関係）	安全運行確保のため、設備投資計画に沿って緊急度の高いものから計画的に更新する。	KTR 自治体

(参考 10)

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) 車両

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	快適で魅力的な移動環境の確保	利用者が心地よく過ごせる車内空間の実現のためのリニューアル(参考 13)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(参考 11、12)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。	KTR 自治体
	車両洗浄設備の導入	車両の保全や気持ちよく乗車いただくために車両洗浄設備を導入し、保守体制の充実を図る。	KTR
	京都から丹後への早朝到着特急の検討	車両運用や利用ニーズを考慮しながら、JR と連携し、京都から丹後地域への早朝到着特急の環境づくりを検討する。	KTR
	大阪方面の直通特急の検討	JR と連携し、大阪方面の直通特急復活の環境づくりを検討する。	KTR 自治体
速やかに改善 (25年度内着手)	魅力的な車両の段階的導入	利用者が心地よく過ごせる車内空間へのリニューアルを段階的に実施していく。	KTR
	エクスプローラー車両の運用見直し	エクスプローラー車両は通常運用からはずし、観光列車等での活用を検討する。	KTR
中期的な取組 (概ね3年以内に対応)	車両の電車化の検討	宮福線の電化区間において、普通車の電車化を検討する。	KTR
	トレインオーナーなど新たな資金調達制度の創設	車両リニューアルや設備投資に必要な資金の原資として、オーナー制度の創設を検討する。	KTR
	イベント車両の検討	SL やトロッコ列車などイベント車両を臨時的に運行することを検討する。	KTR 自治体

(参考 11)

高速道路開通予定

平成 24 年度開通予定

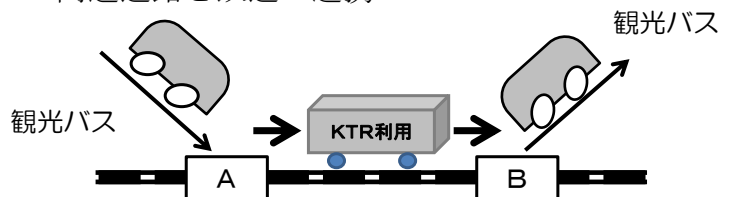
- ・京都第二外環状道路
(沓掛 IC～大山崎 JCT)

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)

(参考 12)

高速道路と鉄道の連携



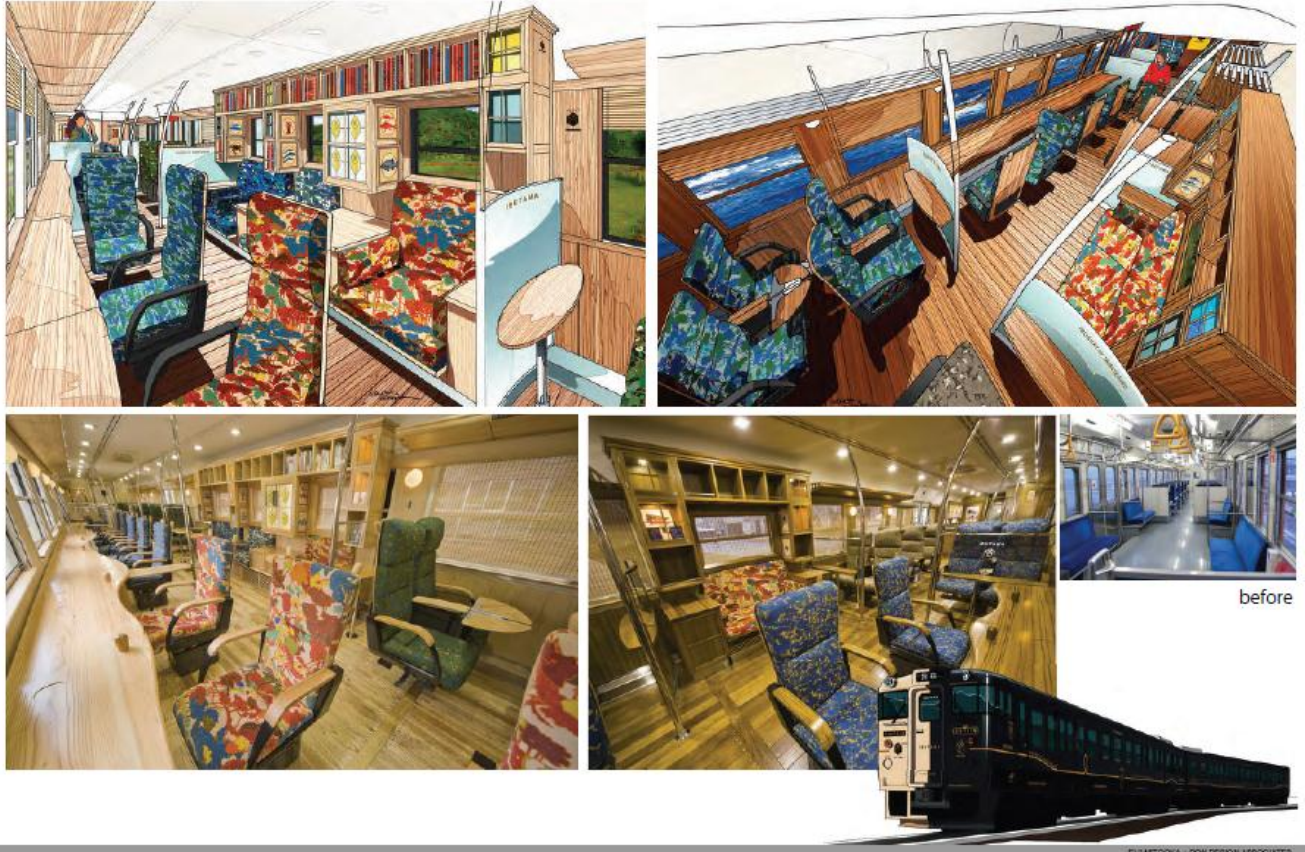
- ①高速道路を利用してA駅へ
- ②A駅からB駅まで KTR に乗って観光
- ③B駅から高速道路を利用して帰路へ

(参考 13)

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



3 増客・集客対策

(1) ダイヤ

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	ダイヤ編成の見直し(パターンダイヤ化)	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。(参考14) (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。	KTR
	公共交通間の接続改善	駅への、駅からのバス交通との接続改善を図る。 KTR駅を起点にバスダイヤとの接続率向上を進めることで、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。	KTR 自治体 バス事業者

(参考14)

○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

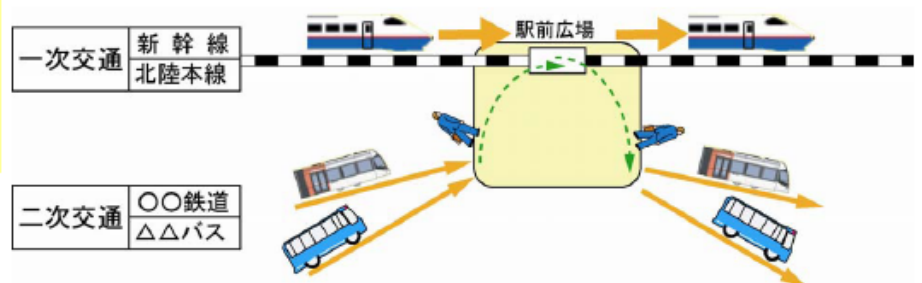
注1) 赤字:特急(北陸本線)、急行(福武線)

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

○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



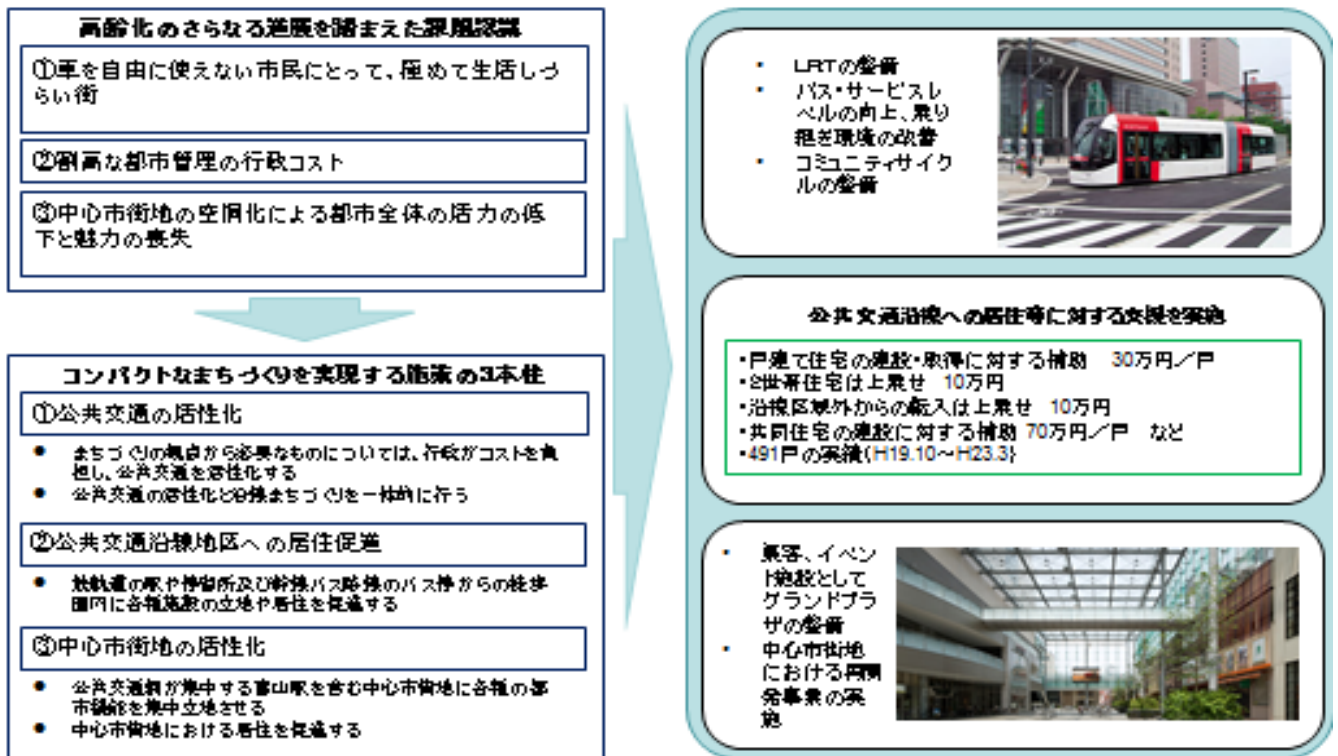
【出典】福井市都市交通戦略 第3回協議会資料

(2) KTRを中心としたまちづくりの推進

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	人が集まる仕掛け	駅を地域の交流の場として活用し、人が集まる仕掛けをつくる。	自治体
	駅ごとの増客目標設定	駅勢圏人口を分析し、駅ごとに利用者数目標を立て増客対策に順次着手する。	自治体 KTR
速やかに改善 (25年度内着手)	観光地・駅周辺の魅力向上	駅周辺や観光地の魅力を向上するための戦略づくりに着手する。	自治体
	地域の玄関口の整備	鉄道での来訪者にとって地域の玄関口となる駅の機能及び周辺の整備を進める(駅前広場、駐輪場、案内所など)。	自治体
	都市計画等における位置づけの明確化	市町の総合計画、都市計画にKTRの役割を明確化し、駅を中心としたまちづくりを進める。	自治体
	駅周辺へ都市機能を誘導	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。	自治体
	新駅の検討	沿線の開発動向に対応し、需要増の期待される新駅の検討を行う。	KTR 自治体

(参考 15)

富山市における事例



(3) 広報・宣伝・イベント開催

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	観光案内、乗継情報の提供	営業活動の観点から、観光案内情報やバスの乗継情報の駅での提供を行う。	自治体 KTR
	貸切列車・モデルコースなどの情報発信	地元利用及び域外からの利用を促すため、貸切列車や魅力的な車両によるモデルコースを設定し情報発信を行う。	KTR 自治体
	広域的な広報	京阪神や首都圏など広域誘客のため、マスメディア（テレビ・ラジオ・舞台）を活用し、KTR や丹後の魅力を広域的に発信する。	KTR 自治体
	ウェブの積極活用（HP、SNS）	様々な情報発信のツールとして、ウェブを積極活用し観光誘客を図る。	KTR 自治体
速やかに改善 (25年度内着手)	KTR（鉄道）ファンの組織化	鉄道写真の愛好家、車両の愛好家等、さまざまなファンを組織化し、誘客を進める。	KTR
	京都縦貫自動車道全線開通への対応策検討	京都縦貫自動車道を利用する自家用車やツアーバス等の来訪者を KTR に誘導する企画列車等を検討する。	KTR 自治体
	JR と連携した広報宣伝活動	JR と連携を常に図り効果的な広報活動を展開する。	KTR 促進協

(参考 16)

神戸電鉄粟生線における利用促進活動
<p>(I) 神戸電鉄粟生線活性化協議会の取組</p> <p>1 これまでの取組</p> <p>(1) 沿線住民等を対象とした利用啓発</p> <p>① 沿線住民に対する利用啓発アンケート 粟生線の利用啓発として、コミュニケーションアンケートと動機付け冊子を配布</p> <p>② 沿線企業に対する利用啓発アンケート 粟生線の利用啓発として、コミュニケーションアンケートと動機付け冊子を配布</p> <p>③ 粟生線活性化シンポジウムの開催 「乗って残そう 粟生線のある未来の生活」をテーマにシンポジウム開催</p> <p>④ 小学生を対象とした農業・環境体験学習 粟生線周辺における農業体験学習や幹山森林公園における自然観察体験</p> <p>(2) 鉄道イベントの開催</p> <p>① トレインフェスティバル</p> <p>② 粟生線ウォーク&スタンプラリー</p> <p>(3) 企画列車の運行</p> <p>① セタ列車の運行</p> <p>② クリスマス列車の運行</p> <p>③ ラッピング列車の整備・運行</p> <p>④ ミステリートレインの運行</p> <p>⑤ ジャズトレインの運行（平成 23 年度からは県民局が運行）</p>

- (4) 企画きっぷの発行
- ① シニアパス : 70歳以上を対象とした割引率の高い企画乗車券
 - ② おでかけガイド : 沿線店舗で使用できる割引券と乗車券をセット販売
 - ③ 粟生線～三宮お得きっぷ : 平日昼間、土休日に利用出来る片道 500 円のお得切符
- (5) 広報誌等の発刊
粟生線活性化協議会だより(四季号) : 協議会の取組や沿線イベントのを紹介チラシ
- (6) 施設整備
- ① パークアンドライド駐車場 (小野・三木・広野ゴルフ場前・押部谷に計 56 台)
 - ② 駐輪場の改修
 - ③ 企画乗車券販売用自販機の設置
- 2 新たな取組
- (1) 粟生線沿線住民を対象としたマイレールクラブの設立とPR
会費 : 2,000 円 [会員数 5,000 人を目標(旅客運輸収入 0.1%改善)]
特典 : 1 日乗り放題きっぷの配布、沿線イベント等の情報提供 等
- (2) 沿線住民への継続的かつ積極的な啓発活動(昨年度の 10,000 世帯アンケートを活用)
協力が期待できる 1,141 世帯にマイレールクラブの参画やイベント参加等と呼びかけ自治会単位で、マイレールクラブの参画や自治会活動における粟生線利用を働きかけ
- (3) 沿線企業への継続的かつ積極的な啓発活動(昨年度の 1,051 社アンケートを活用)
利用促進に協力すると回答した 267 社を対象に個別訪問等を行い、通勤・出張時における粟生線利用、利用促進のチラシ配布、沿線イベントへの協力等を働きかけ
- (II) 兵庫県北播磨県民局の取組
- 1 これまでの取組
- (1) 鉄道イベントの開催
- ① ご当地グルメスタンプラリーの開催
 - ② 列車内絵画展の開催
- (2) 沿線地域活動との連携
- ① 地域づくりイベント等への助成
 - ② 沿線住民に、利用促進に繋がるアイデアを募集
- (3) 広報誌等の発刊
「加古川線等沿線ガイド」の発刊
- (4) 施設整備
- ① 市民トイレの新設 (三木駅)
 - ② 駅待合室の新設 (粟生駅)
- 2 新たな取組
- (1) 鉄道イベントの拡充
- ① 婚活列車の運行
 - ② 夏休み親子ツアーの開催
 - ③ 平清盛トレインの運行
 - ④ 利用啓発ポスターの募集
- (2) 沿線高校との連携
沿線の高校と連携した駅周辺イベント等の開催
- (3) 広報誌等の発刊拡充
沿線地域の官公施設、店舗等を紹介する「沿線みみよりガイド」を発刊

(平成 24 年 6 月兵庫県交通政策課まとめ)

(4) 地域との協働

時期	テーマ	内容	主体
速やかに改善 (24年度内着手)	モビリティ・マネジメントの実施	KTR の利用促進を図るため、地域内の企業や行政・住民に対してモビリティ・マネジメント (MM) を展開し、ライフスタイルの変革を促し、潜在的な利用者の掘り起こしを図る。	自治体
	府職員をはじめ、行政職員の積極利用 (通勤、出張)	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、府職員を始め行政職員の通勤、出張時の KTR 利用を積極的に推進する。	自治体
	地元産品等の企画開発	KTR とコラボレーションした商品を開発し販促を進める。	KTR 自治体
	マイレール意識を高揚させる取組	KTR の現状や今後の取組を地域住民に周知し、自分たちの鉄道という意識を醸成する取組 (講演会・シンポジウムなど) を推進する。	自治体 KTR
	駅等の愛称命名	地域に親しまれ愛される馴染みのある駅とするために、順次愛称を決定する。	KTR 自治体
速やかに改善 (25年度内着手)	学校行事利用 (遠足、社会見学等)	沿線市町の小中高校における学校行事やクラブ活動での積極活用を進める。 また、京都府内の南北地域の交流も検討する。	自治体 KTR

4 最後に

沿線の地域は、人口減少・高齢化が進み、平成 26 年度には京都縦貫自動車道の全線開通なども予定され、KTR を取り巻く環境はますます厳しくなることが予想され、何もしなければ KTR の利用者が減り続けることは間違いない。

人々の交通行動を変えることはライフスタイルやまちを変えることに他ならず、施策を総合的に展開し、増客策を今まで以上に積極的に講じなければ現状の利用状況を維持することもできず、経常損益の改善はままならない。

超高齢化社会を迎えるにあたり、公共交通の重要性はますます高まる。それだけに沿線全体で再び KTR を盛り上げることがなければ、いずれ厳しい選択を迫られることになる。

愛される KTR の実現に向けた対策は、概ね 2 ヶ年に当面する施策を中心に例示をしたが、やれるものから早急に着手し、それらを逐次評価し、見直しを加えることが必要となる。

(参考) 北部地域総合公共交通検討会 委員構成 (平成 24 年 9 月 11 日現在)

	職 名	氏 名
	北近畿タンゴ鉄道株式会社 代表取締役 社長	おおつき しげる 大槻 茂
	西日本旅客鉄道株式会社 執行役員 福知山支社長	くにひろ としひこ 国広 敏彦
	公認会計士	こばやし のぶあき 小林 信昭
座 長	神戸大学大学院経営学研究科 教授	しょうじ けんいち 正司 健一
	阪急電鉄株式会社 取締役 都市交通事業本部副本部長	のむら よしふみ 野村 欣史
	福知山市長	まつやま まさじ 松山 正治
	舞鶴市長	た た み りょうぞう 多々見 良三
	宮津市長	いのうえ しょうじ 井上 正嗣
	京丹後市長	なかやま やすし 中山 泰
	伊根町長	よしもと ひでき 吉本 秀樹
	与謝野町長	おおた あつ み 太田 貴美
	豊岡市長	なかがい むねはる 中貝 宗治
	兵庫県県土整備部県土企画局長	ふるかわ なおゆき 古川 直行
	京都府副知事	おかにし やすひろ 岡西 康博
	京都府建設交通部長	い せ だ さとし 伊勢田 敏
	京都府丹後広域振興局長	まえばやし やすのり 前林 保典

(敬称略、行政以外五十音順)

【巻末資料 1】 KTR 新聞記事掲載実績（平成 23 年度）

	見出し	日付	新聞名
1	東日本大震災 列車に乗って支援 北近畿タンゴ鉄道が義援金企画切符発売	2011/4/5	神戸新聞地方版
2	駐輪場を拡充 バス停に屋根 KTR 宮津駅 改修終了	2011/4/7	京都新聞朝刊
3	2011・タイムリーレポート 京都府、KTR 経営改善へ検討会 「地域の足」存続へ正念場 京丹後市 利用促進へ独自策	2011/4/25	京都新聞朝刊
4	紙芝居や歌、びっくり箱も KTR 但馬三江駅 40 人参加、ななえの学校	2011/4/25	神戸新聞地方版
5	旧円山川橋梁 橋脚でモニュメント KTR 但馬三江駅 80 年の歴史顕彰	2011/4/26	神戸新聞地方版
6	KTR のあり方、検討会設け探る 福知山で初会合 /京都府	2011/4/29	朝日新聞
7	北近畿タンゴ鉄道：コウノトリに“駅前住宅” 但馬三江駅舎に人工巣塔 /兵庫	2011/4/29	毎日新聞
8	KTR 再建へ初会合 検討委 支援の在り方など	2011/4/29	京都新聞朝刊
9	信号機故障で KTR20 本運休 落雷、1200 人に影響	2011/5/1	京都新聞朝刊
10	旧円山川橋梁の記念碑お目見え KTR 但馬三江駅 /兵庫県	2011/5/7	朝日新聞
11	福知山の 18 施設 入館者が 3 割増 KTR 乗客数は 7%減 GWまとめ	2011/5/12	京都新聞朝刊
12	KTR 経営再建「女神」なるか 萌え系キャラ 利用呼び掛け 携帯用品でファン獲得へ	2011/5/13	京都新聞朝刊
13	北近畿タンゴ鉄道 利用促進を議論 22 日、京丹後市でシンポ	2011/5/17	神戸新聞地方版
14	KTR と地域のかかわり討論 京丹後で 22 日	2011/5/18	京都新聞朝刊
15	脱赤字へ意見続々 「月 1 回乗車」など KTR 存続シンポ /京都府	2011/5/23	朝日新聞
16	KTR の危機 利用で救おう シンポに住民 500 人	2011/5/23	京都新聞朝刊
17	北近畿タンゴ鉄道 もっと乗って活性化を 京丹後市 沿線住民らがシンポ	2011/5/23	神戸新聞地方版
18	みんなもう 1 回多く乗ろう KTR 「ワンモア運動」 利用促進協	2011/5/27	京都新聞朝刊
19	◎京滋だより 「ワンモア運動」で タンゴ鉄道支援へ KTR 利用促進協 市民が投票で評価 京都の飲食店紹介 ガイド「ZAGAT」	2011/6/3	福井新聞
20	KTR、どこまで乗っても 200 円 京丹後市の 65 歳以上、土日祝日 /京都府	2011/6/11	朝日新聞
21	京丹後市、KTR 支援策 18 日から土日祝「社会実験」 65 歳以上市民 片道 200 円 利用客増目指す	2011/6/15	京都新聞朝刊
22	どっこいローカル線 ▼3▼ 由良川鉄橋 京都府 北近畿タンゴ鉄道 車窓に広がる水面と空	2011/6/27	山陽新聞朝刊 15 版
23	どっこいローカル線 (3) 京都府 由良川鉄橋 北近畿タンゴ鉄道宮津線 水上 6 メートル。海の中を走っているよう	2011/6/28	京都新聞朝刊
24	丹後の夏 お座敷列車で GO 10 日、KTR	2011/7/4	京都新聞朝刊
25	きょうから 4 日間、たなばた列車運行 北近畿タンゴ鉄道 /京都府	2011/7/7	朝日新聞
26	19 (いく) 児の日 KTR 乗り放題 10 日から 親子向け乗車券販売	2011/7/7	京都新聞朝刊
27	お座敷列車で意見交換 京都府知事と北部住民 KTR 魅力向上題に	2011/7/19	京都新聞朝刊

28	北近畿タンゴ鉄道 「子育て応援きっぷ」 育児の日のお得乗車券販売	2011/7/20	神戸新聞地方版
29	京都府が経営改善策 KTR 提示5案 赤字解消に至らず	2011/7/21	京都新聞朝刊
30	北近畿タンゴ鉄道 赤字抑制策を検討 運行本数減、値上げなど	2011/7/21	神戸新聞地方版
31	KTR 利用の高齢者 1割引きで商品券購入 1日から京丹後市商工会	2011/7/27	京都新聞朝刊
32	<ニュース&ニュース>三セクの北近畿タンゴ鉄道 経営改善待ったなし 続く赤字 県、豊岡市も出資 沿線自治体 検討委設置 値上げや減便、具体策で温度差	2011/8/16	神戸新聞朝刊
33	京都府北部大雨で KTR8 本影響 JR も運休、遅れ	2011/8/17	京都新聞朝刊
34	KTR 乗客（昨夏比）1%減 高速無料化終了も利用伸びず	2011/8/27	京都新聞朝刊
35	KTR 設備維持に 40 億円 投資額見通し 2012 年度から 10 年間で	2011/9/6	京都新聞朝刊
36	無施錠自転車はダメ KTR で宮津署員 ワイヤロック	2011/9/7	京都新聞朝刊
37	KTR を花の鉄道に 沿線や駅構内に彩り 誘客、赤字解消狙う オナー制度 全国から募集	2011/9/15	京都新聞朝刊
38	KTR 沿線に花 支援金募る＝京都	2011/9/19	大阪読売新聞
39	丹後観光 成美大生が一役 検札や名所案内、乗客移動介助 KTR と月内に包括協定	2011/9/28	京都新聞朝刊
40	宮津駅でプロ音楽ライブ KTR 身近に感じて 8日 市民の参加もOK	2011/9/29	京都新聞朝刊
41	KTR 増客へ新組織 京都府方針 専門家が抜本策	2011/9/29	京都新聞朝刊
42	ホーム開放 あふれる音楽 KTR 宮津駅 福知山出身ギタリストら演奏 乗降客も手拍子	2011/10/9	京都新聞朝刊
43	京丹後・豊岡市合同会議 コウノトリ宣言採択 環境保護の連携を確認 KTR 利用状況なども報告	2011/10/18	神戸新聞地方版
44	国民文化祭 京都 2011 KTR に鬼列車 “サミット” 出席へ 30日運行	2011/10/19	京都新聞朝刊
45	KTR と成美大 観光振興で協定締結	2011/10/21	京都新聞朝刊
46	網野高、丹後活性化プレゼン KTR 利用促進を提案 ツアー企画や独自駅弁販売	2011/10/26	京都新聞朝刊
47	北近畿タンゴ鉄道 沿線の名所紹介 来年のカレンダー販売	2011/11/9	神戸新聞地方版
48	降雪期に備え除雪車試運転 KTR 久美浜駅	2011/11/12	京都新聞朝刊
49	京丹後商工会の旅館、KTR と勝手に連携	2011/11/12	観光経済新聞
50	沿線の風景 カレンダーに KTR が発売	2011/11/25	京都新聞朝刊
51	「けいおん！」ラッピング列車 きょうから KTR /京都府	2011/12/3	朝日新聞
52	学生きびきび 1日駅員 成美大、地域振興へ 宮津駅など KTR に派遣	2011/12/4	京都新聞朝刊
53	輝くツリーがお出迎え KTR 峰山駅 街路樹などに電飾	2011/12/6	京都新聞朝刊
54	「けいおん！」列車でGO KTR がラッピング	2011/12/7	京都新聞朝刊
55	3年後の楽しみ、シバザクラ 3000本 KTR 岩滝口駅、苗植え /京都府	2011/12/15	朝日新聞
56	花壇 トウテイランで美しく KTR 峰山駅 京丹後の市花植える	2011/12/18	京都新聞朝刊

57	KTR 上限運賃 200 円で利用客増える / 京都府	2011/12/21	朝日新聞
58	65 歳以上を運賃割引 乗客数 3 倍に増えた KTR の利用促進へ 京丹後市が社会実験	2011/12/21	京都新聞朝刊
59	兵庫北部一京都 北近畿タンゴ鉄道 赤字線再生 結ぶ知恵 神大教授らの NPO 法人 「塾生」ら提案 マイカー派も負担、新駅設置…	2011/12/22	神戸新聞朝刊
60	豊岡 人気アニメ けいおん！列車で GO 北近畿タンゴ鉄道来月上旬まで運行 車両内外に図柄	2011/12/23	神戸新聞地方版
61	酒呑童子の里によろこそじゃ 鬼モニュメント KTR・大江駅	2011/12/24	京都新聞朝刊
62	年末年始の KTR 乗客が前年割れ / 京都府	2012/1/7	朝日新聞
63	真下飛泉の歌碑 「戦友」移設記念式 KTR 大江駅前の鬼瓦公園	2012/1/12	京都新聞朝刊
64	KTR 通学 マナー守ろう 網野高生が冊子を作成	2012/1/18	京都新聞朝刊
65	「けいおん！」列車 運行延長 KTR デザイン人気で 1 カ月	2012/1/20	京都新聞朝刊
66	アテンダントフィギュア発売 来月、KTR=京都	2012/1/21	大阪読売新聞
67	KTR の駅や沿線彩る 花オーナー制度 低調 まだ 1400 口 目標 1 万口へ全力	2012/1/24	京都新聞朝刊
68	人形+天橋立駅のミニスタンプ KTR が鉄道グッズ販売へ	2012/2/7	京都新聞朝刊
69	KTR 活性化案 提言 観光資源活用や催し開催 福知山市に市民チーム	2012/2/16	京都新聞朝刊
70	KTR 「赤字日本一」を CM に 福知山出身、千原せいじさん出演 京都府職員アイデア コンテスト応募 笑いで PR	2012/2/21	京都新聞朝刊
71	KTR 補填 7・9 億円 京都府補正予算案 雪害対策費も	2012/3/6	京都新聞夕刊
72	京都府、北近畿タンゴ鉄道の赤字、7 億 9500 万円を補填。	2012/3/7	日本経済新聞
73	KTR 経常赤字、最大の 8 億円へ 府、補填の方針 / 京都府	2012/3/7	朝日新聞
74	北近畿タンゴ鉄道：KTR 応分負担、兵庫県が拒否 府要請に 3 年連続 / 京都	2012/3/7	毎日新聞
75	KTR 赤字最悪 8 億円 11 年度 府など 7 億 5100 万円支援=京都	2012/3/7	大阪読売新聞
76	KTR 赤字 過去最大 8 億円超 JR 線特急の廃止響く 「経費削減も限度」	2012/3/8	京都新聞朝刊
77	KTR 赤字補てんに苦言 京都府会委、注文相次ぐ 「野放図には認められない」	2012/3/9	京都新聞朝刊
78	KTR 赤字補填など可決 京都府会、30 議案	2012/3/10	京都新聞朝刊
79	KTR 支援 京都 兵庫 交渉難航 県「経営改善してから」赤字増分、支払わず	2012/3/12	京都新聞朝刊
80	「KTR」CM 優秀作に 吉本興業コンテスト 伏見・田中さん出品 = 京都	2012/3/21	大阪読売新聞
81	観光名所など掲載 福知山駅の時刻表作製 JR・KTR	2012/3/22	京都新聞朝刊

(日経テレコン調べ)

【巻末資料2】KTR 割引切符一覧（平成24年9月1日現在）

目的	企画きっぷ名称	金額	内容
通勤 通学	定期券特急回数券	おとな・子どもともに 1,000円(6枚綴り)	通勤または通学定期乗車券をお持ちの方を対象に、定期区間の特急が乗れる6枚綴りの回数券。有効期間は発行日から3箇月。1枚で特急自由席に1回乗車可能。
通勤 通学	片道通学定期券	区間により異なる ※通常運賃の 61.7%~64.0%	通学生を対象に、片道のみKTRを利用できる定期券。種類は1カ月・3カ月の2種類。快速・普通列車に乗車可能。
ビジネス	無記名全線パス (持参式エコ定期券)	おとなのみ ※子どもの設定なし 3箇月78,000円 6箇月148,000円	無記名なので、企業・団体などで1枚あればどなたでも利用可能。KTR線内全区間の快速・普通列車に乗車可能。定期券特急回数券との併用可。
ビジネス	京都ビジネス自由席特急回数乗車券(KTR・JR共同企画商品)	おとなのみ ※子どもの設定なし (6枚綴り)	丹後7地区~京都間の自由席特急券と乗車券がセットになったきっぷ。6枚綴りで有効期間は購入日から3箇月。
その他	シルバー全線定期券	満70歳以上 3箇月20,000円 6箇月32,000円	満70歳以上の方が対象の定期券。KTR線内全区間の快速・普通列車に乗車可能。定期券特急回数券との併用可。購入時、年齢を証明できる公的身分証明書及び写真(タテ3.0cm×ヨコ2.2cm)1枚が必要。
その他	あんしん通院ペア乗車券	所定運賃の50% 着駅限定: 福知山、西舞鶴 宮津、天橋立 豊岡	病気やケガで診察を受ける方を対象に、付き添いの方と一緒にKTRを利用する場合、2人で1人分の運賃になる乗車券。購入時には通院証明書(診察券・予約券等)、復路利用時には病院等のレシートの提示が必要。無人駅からの乗車の場合、着駅において割引サービス等あり。
その他	KTR子育て応援きっぷ	おとな 1,000円 ※子どもの設定なし	毎月19日(育児の日)に、小学生以下の子どもと一緒にKTRを利用する場合、KTR線内全区間の快速・普通列車が1日乗り放題。同伴の子ども2人まで運賃無料。発行日から1箇月有効。
観光	丹後半島・間人フリーパス	おとな 3,800円 子ども 1,900円	KTR全線(特急自由席利用可)及び間人エリア内の丹後海陸交通路線バスが2日間乗り放題。発行日から3箇月以内の連続した2日間に限り有効。また、フリーパスの呈示で、協力店での割引サービス等あり。
観光	天橋立まるごとフリーパス	おとな 3,000円 子ども 1,500円	KTR全線(特急自由席利用可)及び天橋立エリア内の丹後海陸交通路線バス、観光船、ケーブル・リフト、登山バスが1日乗り放題。発行日から3箇月以内の1日に限り有効。また、フリーパスの呈示で、協力店での割引サービス等あり。
観光	2days天橋立まるごとフリーパス	おとな 4,300円 子ども 2,150円	KTR全線(特急自由席利用可)及び天橋立エリア内の丹後海陸交通路線バス、観光船、ケーブル・リフト、登山バスが2日間乗り放題。発行日から3箇月以内の連続した2日間に限り有効。また、フリーパスの呈示で、協力店での割引サービス等あり。
観光	まるごと丹後乗り放題	おとな 1,700円 子ども 850円	土曜・日曜・休日(祝日・国民の休日・振替休日)及び毎月1日(KTRに乗る日)に、KTR線内全区間の特急自由席、快速・普通列車が1日乗り放題。発行日から3カ月有効。
観光	1日フリーきっぷ	おとな 1,200円 子ども 600円	KTR線内全区間の快速・普通列車が1日乗り放題。特急列車は利用不可。発行日当日限り有効。
観光	ローカルフリー1回だけ特急	おとな 1,500円 子ども 750円	KTR線内全区間の快速・普通列車が1日乗り放題。プラス1回だけ特急自由席に乗車可。但し、指定席利用は別途指定席特急券が必要。※宮津駅または天橋立駅で改札を出場しないで特急列車を相互乗り継ぎする場合は、1回としてカウント。発行日から1カ月有効。
観光	KTRルール&タクシーきっぷ	タクシー2時間+KTR1日 2人用10,800円ほか 人数(2人/3人/4人) タクシー(2時間/3時間) KTR(1日券/2日券) から選択	KTR全線乗り放題(普通、快速、特急自由席)のフリーきっぷとタクシー観光券をセットにした乗車券。発行日から1カ月有効。タクシーの営業時間は9:00~15:00(出発時刻)、タクシーの出発駅は天橋立駅または宮津駅。要事前予約。