

便利で魅力的な 乗ってみたいくなる ローカル鉄道をめざして



北近畿タンゴ鉄道(株)

KTRが走る地域の概況

北近畿タンゴ鉄道（KTR）は、京都府北部の丹後地域と兵庫県北東部の但馬地域を結ぶ第三セクター鉄道で、「宮津線」と「宮福線」の2路線を横長のTの字で接続・運営しています。宮津線は大正時代末期から順次開業した国鉄赤字転換線で、宮福線は鉄道建設公団建設線で昭和63年に新線開業したものです。

沿線市町の人口および就学者数は長期的に減少しており、高齢者比率も都市域に比べ高くなっています。また当地は、古くから「丹後ちりめん」の産地として栄えましたが、昭和50年代以降、生活様式の変化の中で大きく縮小しています。

一方、この地域は日本三景「天橋立」をはじめとする美しい自然景観、カニやブリ、とり貝などの豊富な海の幸の



KTR路線図

ほか、古代丹後王国を彷彿させる遺跡や、羽衣、浦嶋伝説といった歴史ロマンなどの観光資源にも恵まれ、四季折々多くの来訪者があります。

KTRの利用者は、平成5年度のピーク時は303万人を数えましたが、近年はモータリゼーションの進展、少子化などを背景として、18年度には200万人の万台を割り194万人となりました。利用者のほぼ半数は定期客で、沿線にはターミナル駅を除いても8つの高等学校があり、通学高校生が最大のお客様となっています。

「地域公共交通総合連携計画」の策定

京都府北部の公共交通機関利用率は5・6%で府域平均の30・5%の5分の1以下というクルマ社会であり、まずはこの利用率を10%に高めることが当面の目標です。

そのため、平成17年11月から、地域の公共交通全体をネットワークとして考え、利用度を高めていくために、地元利用者や行政、関係事業者とともに「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議」に参画し、利用者の視点に立って協議、検討を重ねてきました。

その結果、実現会議において平成18

年11月「改善実行計画」が策定されました。これは本年1月に「地域公共交通活性化・再生法」に基づく「地域公共交通総合連携計画」として国に提出され、さらに同計画は本年4月に国の地域公共交通活性化・再生総合事業計画に認定され、20年度からは、国の支援も活用しながら、より多様な取組みが可能となりました。

便利で地域に愛される鉄道への取組み

KTRでは、これまでの議論を踏まえ、KTR経営活性化5カ年計画を策定し、自社でのさまざまな改善や地域と連携した取組みに努めてきました。

具体的には、連携計画並びに経営活性化5カ年計画に基づき、JR線と自社線2線の接続改善を進めるとともに、運行本数の拡大、通勤通学時への特急型車両の導入など、便利さと快適さを高めるダイヤ改正を実施してきました。特に、拡大が困難な定期客を増やすために、第3の定期券としてシルバードル券（19年9月～）や無記名全線パス（19年10月～）、所定料金の5～8割引という超格安の定期券特急回数券（6枚綴り1000円）を発売しました。

これらの結果、ほぼ自動的に毎年5

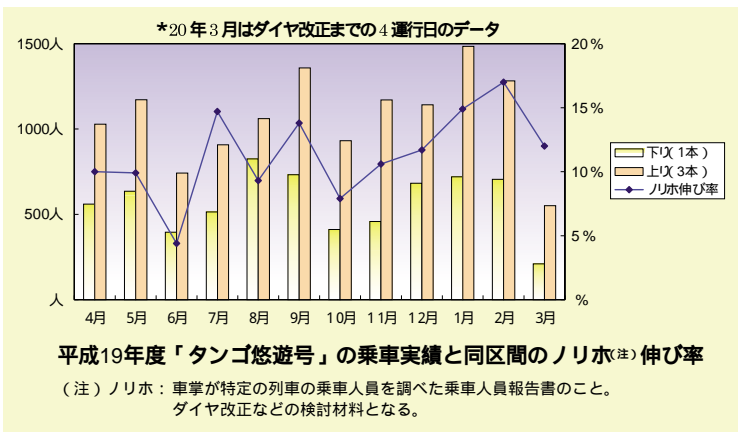
万人前後減少してきた定期客は、1%とわずかですが増加しました。

さらに、地元利用者を拡大させるために、最大のターミナルである宮津駅に宮津市と共同でパークアンドライド制度をスタートさせたほか、夏休み期間中こども運賃と沿線の提携観光施設が無料となる「ファミリー得とくクーポン」の創設や、経営幹部が日替わりで添乗するクリスマス列車の運行などで家族そろって親しまれる鉄道をめざしてきました。

**魅力的で乗ってみたくなる
鉄道への取組み**

豊かな地域資源を活用して線外からの利用客を拡大するために、昨年のダイヤ改正で、天橋立・西舞鶴間の海岸線の絶景ポイントで一時停車、最徐行運転を行う観光型列車「タンゴ悠遊号」を週末の休日に1日4本（本年度は5本プラス毎日快速2本）運行し、さらに昨年10月からはおもてなしを強化するためにKTRアテナダントによる添乗ご案内を開始しました。

この悠遊号の利用者は昨年1年間で2万753人を数え、これが奏功し同区間の普通列車の利用客は前年比11.2%増と大幅に上伸びしています。



また、沿線市町やKTRサポーターズクラブと連携したイベント開催や市民号の運行、駅周辺の植栽活動など、地域の利用者にも参加していただく取り組みを実施したほか、利用者の利便を図るために、「乗り放題2Daysきっぷ」や「JR青春18きっぷと連動した「青春フリーきっぷ」などを新設しました。

さらに、ローカル鉄道への市民参加をつなぐために、「乗ってみたくなるKTRトレインデザイン・コンペ」を実施し、地元の小学生から高校生まで

また北海道を除く全国からプロ、アマさまざまな方から219点のご応募をいただきました。そして、車両リニューアルとあわせて最優秀デザイン作品を車体ラッピングし、「丹後ゆめ列車」と命名された車両が本年4月から沿線各地を毎日笑顔いっぱいで行っています。

これらの企画はマンスリー展開と称して毎月新企画を工夫しており、昨年度の定期外のお客様は電化高速化以来12年ぶりに前年を上回ることができました。

さらなる飛躍をめざして

地方鉄道を取り巻く厳しい環境が続く中、KTRにおいても少子高齢化や道路整備の進展に加えて、安全防災対策のさらなる高度化など一層厳しさが増えています。

こうした中で、昨年の旅客増の経験を生かしながら、沿線地域が持つ経営資源を十分に活用し、地域としっかりと連携することにより、将来にわたって持続しつる鉄道づくりを進めることが可能と考えており、創業以来、京都市に置いていた本社を昨年9月に福知山市に移転し、沿線との連携強化並びに営業企画機能の強化を図ってきました。



沿線の「宝もの」を満載した「丹後ゆめ列車」

今後の新たな方向性としては、ますます強まるクルマ社会と共存できる鉄道として、またKTR自らが走る観光資源として地域振興にも寄与するという役割を担っていきたくと考えています。

本年は宮福線が開業して丸20年、平成21年春には福知山駅連続立体交差事業が完成し、念願の新KTR福知山駅が誕生する運びとなっており、これを契機に利便性向上と誘客拡大に一層の努力を重ねてまいります。