

北近畿タンゴ鉄道

1. 路線紹介

北近畿タンゴ鉄道は本社を京都府福知山市におく、第3セクターの鉄道会社である。路線として、宮福線およびJR宮津線から転換された宮津線を所有している。かつては、宮福線だけを所有しており、宮福鉄道株式会社という名前であったが、宮津線の転換を期に、現在の社名へと変更した。

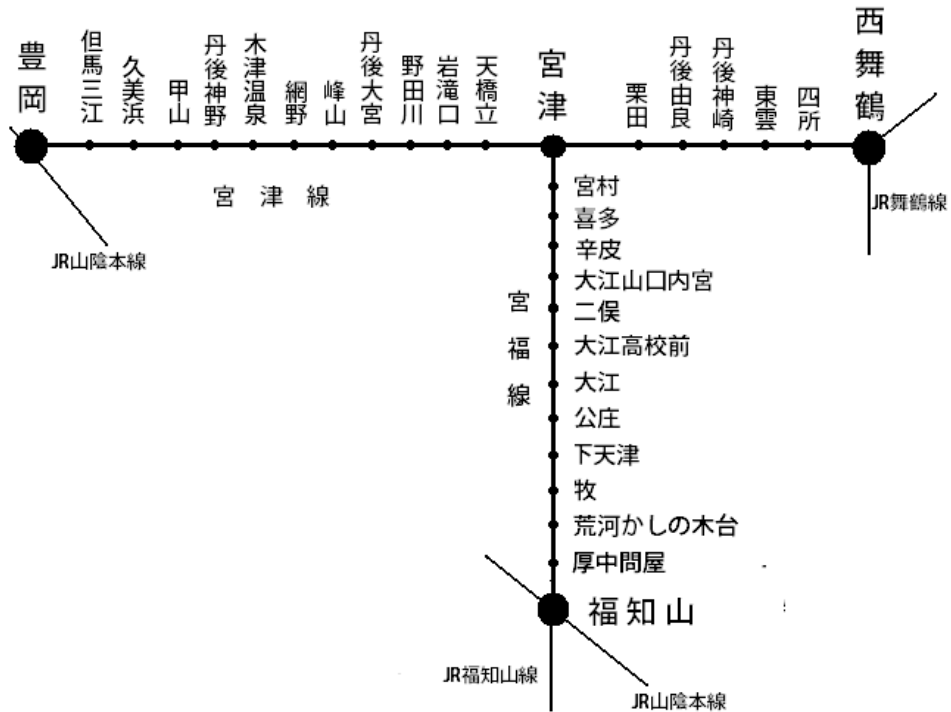


図1「北近畿タンゴ鉄道路線図」

1.1 宮福線

宮福線は、京都府宮津市の宮津駅と京都府福知山市の福知山間を結ぶ、全長 30.4km の路線である。宮津駅で宮津線と接続、福知山駅でJR山陰本線、福知山線と接続している。

最初は、宮津～河守（現在の大江駅付近）間を結ぶ国鉄宮守線として建設が計画されていた。当時、河守～福知山間には北丹鉄道が開通しており、国鉄宮守線は北丹鉄道と結ぶ計画であった。しかし、1974（昭和49）年に北丹鉄道は廃止。そのため、計画を変更して、宮津～福知山間を結ぶ国鉄宮福線として建設を続行。その後、国鉄再建法により、国鉄から建設主体を第3セクターの宮福鉄道株式会社にした上で、1988（昭和63）年に全線が開通した。

当時、福知山から鉄道で宮津を含む京都府北部に行くには、舞鶴市の西舞鶴駅を経由する必要があり、距離的に遠い経路を通る必要があった。しかし、宮福線の開業によって時間的にも距離的にも短絡され、大阪から天橋立方面への特急電車を通る主要路線となっている。乗客の流れとしても、全線を通して特急を利用して京都府北部に行くという広域

の利用が見られる。一方で、福知山～大江間では 2003（平成 15）年に並行して走る京都交通の路線バスが廃止されたため、地域間での唯一の公共交通機関となっている。そのため、この間での地域内での利用も多く見られる。

1.2 宮津線

宮津線は、兵庫県豊岡市の豊岡駅と京都府舞鶴市の西舞鶴間を結ぶ、全長 83.6km の路線である。豊岡駅で JR 山陰本線と接続、宮津駅で宮福線と接続、西舞鶴駅で JR 舞鶴線と接続している。

かつては、国鉄宮津線であったが、国鉄民営化によって JR 宮津線となった後、1990（平成 2）年に北近畿タンゴ鉄道に転換された。沿線には天橋立や木津温泉をはじめとして、多くの観光地があるため、大阪方面からの特急が宮津～天橋立・久美浜間に乗り入れる。

地域内輸送に関しては、京都府内である久美浜～宮津間では京都府北部の主要な都市を結んでいるため、通学利用だけでなく普段も地域内での移動がみられる。その一方で、豊岡～久美浜間では県境を越えるために利用が少ない。

2. ワンマン運転の経緯

宮福線では 1988（昭和 63）年の開業時より、宮津線では北近畿タンゴ鉄道への転換時である 1990（平成 2）年よりワンマン運転を行っている。理由として、経費の削減があげられる。

3. ワンマンの方式

3.1 車両

北近畿タンゴ鉄道では普通列車・快速列車でワンマン運転が行われている。

普通列車に用いられる車両は MF100 形・MF200 形・KTR700 形・KTR800 形である。車内装備や外見において差異は見られるものの、ワンマン運転に関して、これらは規格が共通であり、運転席横に料金箱、ドア横に整理券発行機が設置されている。

なお、ラッシュ時や一部の列車は 2 両編成になる。この場合は、無人駅では前の車両のドアしか開かず、後ろの車両のドアは締め切られたままになる。ただし、有人駅ではすべてのドアが開く。

このほかに、JR 西日本の車両である 113 系もしくは 115 系で運転される場合や特急の回送をかねて当鉄道の特急用車両及び JR 西日本の 183 系で運転される場合がある。この場合は、ワンマン運転ではなく、車掌が車内で検札を行う。

また、ワンマン運転の列車であっても、途中の駅から車掌が乗ってきて、車内で検札や切符の販売を行う場合がある。これは、不正乗車防止と運転士の負担軽減という目的があると考えられる。



写真 1,2 「ワンマン運転に使われる MF100 形気動車 (左)、特急用車両 (KTR8000 形) で運転される普通列車 (右)」
(2010 年 8 月 23 日、宮津駅にて (左)、福知山駅にて (右))

3.2 駅

現在、全線で 32 駅あるうち、有人駅は 15 駅ある。このうち、豊岡駅・天橋立駅・宮津駅・西舞鶴駅・福知山駅では駅で改札が行われる。これ以外の有人駅では、発券業務を行っており、降車する場合は車内で精算する流れをとる。一部の駅では自動券売機が設置されており、ここで切符を買って車内に乗車する流れをとる。

無人駅では基本的に改札はなく、駅への出入口とホームが直結している。特に宮福線では高架駅が多く、宮福線の無人駅ではホームへの階段・ホーム・ホーム上の待合室のみという画一的なつくりになっている。待合室に運賃表はあるものの自動券売機は設置されていない。このため、無人駅から列車に乗る際には、整理券をとった上で降車する駅に到着したとき車内で精算し、切符は車内の運賃箱に入れるという流れをとる。

ただし、駅には使用済みの切符を入れるための箱が設置されている。これは、車掌が乗っている列車の場合、車内で検札を行うため、切符は車内の運賃箱に入れる必要がなく、そのまま降車できるからである。このときに、切符をもったまま降車することになるため、駅にこのような箱が設置されていると考えられる。



写真 3,4 「無人駅の例 (宮福線下天津駅) (左)、無人駅に設置されている切符の回収箱 (宮福線下天津駅) (右)」
(いずれも 2010 年 10 月 11 日、下天津駅にて)

4. 考察

4.1 宮津線

実際に乗ったところ、無人駅での乗降者は0人から数人程度なのに対して、有人駅では10人程度の乗降が見られた。宮津線沿線では有人駅は地域の中心駅にあり、そこから天橋立駅・宮津駅へ移動するというパターンが見られる。天橋立駅・宮津駅は運行の面でも境界となっているが、乗客の移動という側面でも一つの境界となっているため、これらの駅で車内の乗客の多くが下車する。宮津線の途中駅で、駅構内で集札を行うのは天橋立駅・宮津駅だけなので運転士の作業軽減という点では一定の効果をあげていると考えられる。

その一方で、天橋立駅・宮津駅以外の有人駅では、集札を駅ではなく車内で行う。このため、これらの駅で降車する人が多いと、運転士の作業が多くなる。特に、不正乗車の防止のためか、運賃を直接運賃箱に入れずに運転士に手渡し、運転士の確認後に運転士がその運賃を運賃箱に入れるという光景があった。折角の運賃箱による省力化も意味がないといえよう。これらの駅において、車内で集札を行う理由は、自治体に駅の運営が委託されているので集札は鉄道会社が行うため、そして駅員の配置される時間が短く駅での集札をすることができる時間が限られているためと考えられる。しかし、実際に運転士の作業が多くなってしまふことを考えると、有人駅でも駅員が配置されている時間帯は駅で集札を行ったほうが合理的であると考えられる。

4.2 宮福線

宮福線の利用は、主に大江～福知山間の移動や大江高校の高校生が主である。宮津～福知山間の移動は主に特急が利用され、普通列車・快速列車による移動は比較的少ない。特に、宮津～大江間の利用は少ない印象を受けた。全線を通して、朝夕の利用は多いものの、昼間の利用は少ない。また、朝夕の利用が多いといっても、利用人数の多い駅は大江高校前駅・大江駅・福知山駅くらいであるため、改札に関しても現状のままがベストであると考えられる。